

Podziękowanie dla najlepszych w 109-lecie komunikacji miejskiej

PISALIŚMY już o tym, że Rada Pracownicza MPK, po przejściu zgodnie ze swymi kompetencjami nadawania odznak przedsiębiorstwa poczyniła w regulaminach „Zasłużonego Pracownika MPK w Krakowie” oraz wyodrębnionego „Honorowego Zasłużonego Pracownika...” (dla osób spoza firmy) pewne drobne modyfikacje. Jedną z nich było związanie czasu nadawania i wręczenia odznaczeń z okresem rocznicy uruchomienia stałej linii tramwaju konnego na trasie dworzec — most Podgórski, a tym samym rozpoczęcie masowej komunikacji miejskiej w Krakowie 8.11. Na XVI posiedzeniu Rada Pracownicza dokonała niełatwej selekcji zgłoszonych kandydatów i powzięła stosowną uchwałę.

Tak więc się złożyło, że w 109-lecie świadczenia masowych usług naszej firmy, obchodziliśmy po raz pierwszy 21.11. w Domu Tramwajarza roboczą rocznicę jej powstania. Lepiej późno, niż nigdy. Akademia wypadła wspaniale — ładny wystrój wnętrz, krótkie, ale treściwe wystąpienia, mimo ciastoty, sprawny przebieg ceremonii odznaczeniowej, bardzo wartościowy program artystyczny. Ale po kolei. Przybyłych gości, a wśród nich, wiceprezydent m. Krakowa dr. Barbare Guzik, kierownika Wydziału Organizacyjnego KK PZPR Kazimierza Gronia oraz przedstawicieli zaprzyjaźnionych przedsię-

biorstw i instytucji powitał dyr. Tadeusz Trzmiel, wskazując na cel spotkania, życząc przyjemnego pobytu.

W okolicznościowym wystąpieniu przewodniczący Rady Pracowniczej Andrzej Kochan, mówił szeroko o tradycji tramwajarskiej — sprawdzającej się do hasła „Służyć miastu, jego mieszkańcom i gościom” — służyć niezauważalnie, skromnie, ale efektywnie i skutecznie; mówił o mocnej tradycji pracy w „tramwaju” całych rodzinnych pokoleń. Wskazał, iż również obecne spotkanie daje kolejny wyraz nierozrwalnego kojarzenia historii komunikacji miejskiej w Krakowie i ludźmi, którzy tę historię tworzą. Rada Pracownicza podjęła bowiem uchwałę o założeniu ksiąg pamiątkowych upamiętniających nazwiska odznaczonych. A. Kochan nawiązał następnie do problemów reformy gospodarczej oraz wpisania w nią działalności Rady Pracowniczej. Stwierdził, iż: cyt. „Jest też świadomość, że o pełniejszym sukcesie będziemy mogli powiedzieć dopiero wtedy, gdy: — przestaniemy używać potocznych „oni” zastępując go „my”; — przestanie dominować postawa »biorcy« zastąpiona postawą »współgospodarczą« B. interesujące były refleksje nt. podstawowych problemów przyszłości:

„Rok 1985 będzie w zasadzie pierwszym, gdzie nowa jakość gospodarowania w ramach reformy będzie musiała się w

pełni ujawnić. Zarówno założenia przyszłorocznego CPR (sprowadzające się w sumie do dalszego ograniczenia inflacji), jak też mniejsza dynamika zadań realizowanych przez MPK — nakazują nam uważnie ważyć każdą złotówkę.

Problem polegać będzie na tym, by większy reżim oszczędnościowy nie odbił się na jakości świadczonych przez nas usług a także — na świadczeniach na rzecz załogi. I wreszcie na tym, by oszczędność i rozważa w gospodarowaniu opłaciły się załodze. W tym celu Rada Pracownicza działając wspólnie z organizacją partyjną i związkową — rozumiejąc, że działa w interesie załogi i w pełnej zgodzie z prawem — dobija się o rozwiązania systemowe warunkujące dobro naszego zakładu. Chodzi tu głównie o to, że: — dotacja musi być ujęta w systemie niejako transakcyjnym, — wynagrodzenia muszą związać pracownika i jego pracę z efektami (idzie o PFAZ i system wynagrodzeń).

Drugim tematem zaprzatającym dużo uwagi Rady Pracowniczej jest sprawa rozwoju przedsiębiorstwa. Realizując ściśle obowiązujące prawa (a tylko tak działamy) musimy zająć się problemem rozwoju komunikacji miejskiej. Nie trzeba też nikomu tłumaczyć, że sprawa ta nie jest możliwa do rozpatrzenia

(Ciąg dalszy na str. 2)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Konserwatywnie ale do przodu

W Osieczanach o porozumieniu placowym

ROK I KILKA DNI minęło od ostatniego spotkania zespołu placowego (zwanego też skromniej ds. modyfikacji wynagrodzeń, a później ds. opracowania zakładowego systemu wynagrodzeń). Zespół, w skład którego oprócz przedstawicieli dyrekcji organów i organizacji społecznych pionu ekonomicznego wchodzi kierownicy zakładów, rozpoczął obrady 13 listopada w Osieczanach od uczczenia pamięci dotychczasowego przewodniczącego — ALOJZEGO KUSINY.

Tak długa przerwa między posiedzeniem Zespołu wynikała z faktu intensywnego dobijania się w Centrum o systemowe potraktowanie gospodarki i plac przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, przy jednoczesnym utrzymaniu dotychczasowych osiągnięć w tej dziedzinie. Walka o PFAZ czy gratyfikacje stanowi najlepszy choć nie jedyny przykład tego, że króluje nadal myślenie wąskie, partykularne. Oprócz szamotania się systemowego prowadzono nieprzerwanie prace nad kształtem własnego porozumienia placowego MPK Kraków, gdyż trudno było czekać z założonymi rękami, aż „góra” popuści.

W Osieczanach miano wypracować treść porozumienia i choć do tego nie doszło nastąpiła wyraźna zbieżność stanowiska stanowiąca dobry prognostyk do dalszych prac. Zanim przejdę do relacji z obrad muszę jednak poczynić kilka zastrzeżeń by nie rozbudzać nadmiernie apetytów.

Po pierwsze — brak ostatecznych unormowań odgórnych może znacznie opóźnić procedurę wprowadzania porozumienia, a w skrajnym wypadku wręcz je stopniować, no i, trzeba by było wtedy pozostawać na dotychczasowych

zasadach z całym bagażem liczących składników placowych.

Po drugie — bez względu na zaakceptowane rozwiązania nie zmieni się zasada ścisłego związku plac dotychczasowych i przyszłych z wynikami przedsiębiorstwa oraz wyskaniem przez nie funduszu na wynagrodzenia — przypominałem ten truizm wielokrotnie, ale to oznacza on, że również od własnego porozumienia placowego w żadnym przypadku nie będzie można wymagać jakiegoś dodatkowego worka pieniędzy a apetyty placowe muszą być realne.

Po trzecie — gdy do nieciekawej sytuacji — finansowej przedsiębiorstwa (z zagrożonym po raz pierwszy zyskiem, co stawia nas w bardzo niekorzystnej pozycji — zagrożonej „14” i całego systemu funduszy z socjalnym i mieszkaniowym włącznie), dodamy niepomysłne prognozy na r. 1985 w sprawie PFAZ (jak niski wskaźnik chce się nam narzucić z milcząc) — to już naprawdę ręce opadają, ale opaść nie mogą, bo jak sami nie wywalczymy sami nie wypracujemy wyników, to nam nikt nie pomoże.

Po czwarte — jako „publikator” miałem w Osieczanach prawdziwe rozdwojenie jaźni pomiędzy chęcią dokładnego przedstawienia proponowanych w projekcie porozumienia rozwiązań wraz z różnymi „kwiatkami” zasłyszany mi w trakcie obrad a świadomością, że w sytuacji, gdy projekt nie został dokładnie rozpracowany przez Zespół i nie stał się dokumentem oficjalnym mogę opublikować jedynie podstawowe zasady nowego systemu placowego oraz tendencje przyjęte już przez Zespół. Obiecuję, że gdy

(Dokończenie na str. 4)

Dlaczego przez 5 miesięcy nie było w ZTS spotkania z załogą

Emocje i pasek wypłaty

LE MOŻNA sobie powiedzieć, czy można wszystko wyjaśnić podczas trzy i półgodinnego spotkania? Ale to nie tylko te trzy i pół godziny. Cała sprawa zaczęła się już bodajże 16 czerwca, jeżeli nie wcześniej, kiedy na naradzie roboczej w Zakładzie Transportu poruszono problem placowy. Dziś, tzn. w kilka miesięcy później, zabierając głos w dyskusji E. Kościel mowi — „(...) Dlaczego nie wyciągnięto wniosków z narady roboczej, dlaczego nie nie zrobiono? Kolega Kasperkiewicz (przewodniczący Rady Pracowniczej — T. B.) zapytał, jak stoja sprawy, odpowiedział, że były poruszane na kolektywie. Gdzie? Na którym? — nie wiem. Kierownik Kudlek powiedział, że w styczniu powinno coś ruszyć. Długo jeszcze po spotkaniu ludzie z Transportu mówili, ba, będą mówić na ten temat chyba zawsze. Nawet, gdy już coś się zmieni i gdy będzie idealnie. Choćby dopiero od stycznia. Po prostu pieniądze zawsze, odkąd wynaleźli je

Fenicjanie, budziły niezdrowe uczucia, a zawiść ludzka często nie pozwala prawidłowo oceniać i wartościować, zwłaszcza gdy chodzi o siebie. Mało kto się przyzna, że słusznie mniej zarabia. Zazwyczaj przelożeni zarabiają za dużo, pozostali za mało.

Kiedy czekam na rozpoczęcie zebrania, które jest następstwem listu — z podpisanymi trzydziestu kilku kierowników z ZTS — jaki nadszedł do dyrektora Tadeusza Trzmiela, mam wszelkie powody ku temu, by zniechęcić się do tych ludzi. W zadymionym od papierosów korytarzu słychać płaskie dowcipy i zdania okraszone tak często dosadnymi słowami, że nie podejmuję żadnej wcześniejszej rozmowy. Przysnam, siadam na sali nie najlepiej do nich nastawiona, ale też nie o to tu chodzi. Nie siadają razem. Co prawda tak ustawione są krzesła, ale...

„W związku z bardzo złymi zarobkami kierowcy ZTS wnosimy bardzo ostry protest do Pana Dyrektora. Obecne zarobki wynoszą dużo mniej niż

przed laty. W dniu 16 czerwca br. odbyła się narada robocza, na której padły wnioski, aby zająć się sprawą placową kierowców i do tej pory nie ma żadnych efektów. Rada Pracownicza, przewodniczący jest oddlegowany — pieniędzy ma dość, związki nie działają, więc sprawy musimy załatwiać sami. W zaciężeniu przesyłamy kilka odcinków placowych, czekamy na zdecydowanie i szybkie stanowisko. Pana w powyższej sprawie, za co z góry dziękujemy. Takiej reformy to my nie chcemy”.

Stanisław Kowalezyk, zastępca dyrektora ds. komunikacji autobusowej, który został zobowiązany do wyjaśnienia sprawy tłumaczy, że jest to — „nie właściwa forma petycji. Pracownicy mogą mieć różnego rodzaju uwagi dotyczące plac, zarobków, ale powinny one być załatwiane przez Radę Pracowniczą, Związki Zawodowe oraz inne komórki do tego powołane”. Przedstawia wykaz średnich

(Dokończenie na str. 5)

● No i, mieliśmy już prawdziwą zimą. 18 października było mroźno, a i śniegiem sygnali. Tym razem prawidłowo przewidzieliśmy porę roku i zima nie zaskoczyła. Spisały się nawet służby drogowe i, mimo że zima przyszła w niedzielę, większych kłopotów z komunikacją nie było. Choć chwilowo ograniczano pewne linie autobusowe, ale w porównaniu z innymi latami było niezłe, skoro nawet do Warszawy to dotarło i pochwalili nas w Dzienniku Telewizyjnym.

● Pisaliśmy onegdaj o księżycowym krajobrazie koło Przychodni Zakładowej. Teren już uprzątnięto i rozplantowano hałdy ziemi. Wokół stołówki natomiast posadzono róże i uzupełniono alejkę przy Brozka krzewami i drzewkami. Oby tylko zbyt nie podołały się przechodniom, jak w ubiegłych latach i nie pokradziono ich.

● Niezmordowane panie bibliotekarki organizują kiermasz za kiermaszem. Najbardziej cieszę się, iż można tam kupić aktualnie rarytasy wydawnicze. Ostatnio kiermasz był w Czyżynach i po raz pierwszy w hotelach pracowniczych, w grudniu przewidziany jest w biurze przy ul. Brozka.

● Po bez mała czterech latach niemożności w Punkcie Kontroli Ruchu od 15 listopada jest nareszcie woda i to także ciepła. Odbioru dokonywał dyrektor przedsiębiorstwa, bo gospodarze... nie dojechali na czas. Czyżby i tym razem myślnie, że odbioru nie będzie?



● W Nowej Hucie działa już w nocy zastępcza komunikacja autobusowa. Jak dotychczas skarg pasażerów nie było. Niezadowoleni są natomiast nasi pracownicy, dojeżdżający na zmianę „A”. Podobno kierowcy nie są punktualni i nie można zdążyć do pracy.

● Od 3 grudnia w PKR mają być wydawane posiłki regeneracyjne. Zapowiadają się jednak kłopoty, bo mimo dodatkowych zachęt finansowych nie ma wielu chętnych regulatorów do wydawania tychże posiłków.

● W październiku aż 20 awarii zanotował wagon tramwajowy nr 368 z ZTH i aż dwadzieścia dwa wagony zaliczyły po 4 awarie, natomiast w ZTP największą ilość awarii (po 10) miały cztery wagony, 26 miało ich dwie i 24 — trzy.

W ZAB jednaście awarii miał autobus 11626, trzynaście — 11639, czternaście — 11646 i piętnaście zjazdów na awarie — 11416.

W Czyżynach piętnaście — 34136 i szesnaście — 34146.

W ZAW aż dwadzieścia dwie awarie miały autobusy: 21011 i 21179. Natomiast w ZAP dziesięć awarii zanotowano u 45062.

● W ostatnim okresie o 8 proc. wzrosła zachorowalność w Krakowie, przy czym w Hucie im. Lenina zanotowano wzrost o 6 proc., w MPK o... 30 proc. Prym wiodą pracownicy administracji — 26 proc. osób chorych więcej.

● Mgła w Krakowie to wprawdzie nie nowość, ale 22 bm. w okolicach Salvatora była tak intensywna, iż autobusy musiały być pilotowane przez radiowozy.

● Trwa sprawdzanie warunków mieszkaniowych pracowników MPK ubiegających się o lokale z zakładowego funduszu mieszkań. Przedsiębiorstwo otrzymało cztery mieszkania spółdzielcze i pięć kwaterek. Podstawowym kryterium jest pięcioletni staż pracy w MPK.

● A jednak torowisko węgierskie „huśta”. W związku z ułożeniem drugiego gatunku płyt zostało ono reklamowane i będziemy płacić 40 proc. jego wartości.

(F.S.)

PRON przed kampanią sprawozdawczo-wyborczą

PO DŁUJSZEJ przerwie zebrało się 22 listopada Prezydium Zakładowej Rady PRON. Głównym tematem posiedzenia były przygotowania do kampanii sprawozdawczo-wyborczej, jaka zbliża się w dniach podstawowych tego Ruchu. Obecny stan szeregu członkowskich — 323 osoby — mógłby napawać optymizmem, gdyby nie świadomość, że w niektórych jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa kłó w zasadzie nie ma, choć są tam nieraz i spore grupy członków. Dlatego też zebrania poszczególnych kół będą niejednokrotnie pierwszymi zebraniami konstytucyjnymi i wyborczymi — tak będzie np. w Zarządzie Przedsiębiorstwa,

ZNA itd. Sprawozdawczo-Wyborczą Konferencję Zakładową przewiduje się na marzec przyszłego roku.

W trakcie posiedzenia mówiono także o przygotowaniach do I wyjazdowego posiedzenia Prezydium Krakowskiej Rady PRON, które ma odbyć się w grudniu w naszym przedsiębiorstwie. Podjęto działania zmierzające do powołania przy Zakładowej Radzie, Klubu Dyskusyjnego, który byłby forum wymiany myśli dla wszystkich pracowników przedsiębiorstwa oraz wybrano dodatkowego wiceprzewodniczącego Rady, którym został Jan Piotrowski z ZTP. (A.Z.)

IV Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza Zarządu Dzielnicego ZSMP w Podgórzu

NA TERENIE naszego przedsiębiorstwa odbyła się 22 XI br. IV Sprawozdawczo-Wyborcza Konferencja ZSMP z dzielnicy Podgórze. 127 delegatów nie tylko ocenilo wykonanie zadań minionej 3-letniej kadencji i wybrało nowe władze, ale też poruszyło wiele spraw nurtujących młode pokolenie. Między innymi mówiono o trudnościach mieszkaniowych, potrzebie pełniejszego udziału w wynalazczości pracowniczej, kwestii poprawy warunków pracy i wpływu młodych pracowników na działalność przedsiębiorstwa oraz o rozszerzeniu działalności rekreacyjnej i współpracy z domami kultury.

Nowym przewodniczącym ZD ZSMP w Podgórzu został Ryszard Zawisza z Krakowskich Zakładów Armatur, a jego zastępcą ponownie Marian Oliwa z Zakładu Nadzoru Ruchu. Władysław Michalski został wybrany w skład Plenum Zarządu Krakowskiego oraz będzie reprezentował dzielnicę na IV Zjeździe ZSMP, który odbędzie się w przyszłym roku. Marian Szymański (ZAB) został członkiem Krakowskiej Komisji Rewizyjnej ZSMP. Ponadto z naszej organizacji, która liczy 716 członków Leokadia Bilską (ZSP), Robert Idzi (uczeń ZSZ), Marek Jakowski (ZAW) i Kazimierz Sabala (ZTP) weszli w skład Plenum Zarządu Dzielnicego, a Ryszard Łącki (ZTX) — przewodniczący i Anna Jaros (ZTS) — członek w składzie Komisji Rewizyjnej. (tb)

Zawody strażaków o Puchar Płaszowa

SPRAWNOŚCIOWE zawody sekcji Ochotniczej Straży Pożarnej o Puchar Płaszowa odbyły się 16 listopada. Rywalizowały sekcje z ZAC, ZAW i ZAP, a oceniali je oficerowie Zawodowej Straży Pożarnej z Podgórza. Pomimo trudnych warunków atmosferycznych, wszyscy, którzy wzięli udział w zawodach, wykazali się właściwym wyszkoleniem bojowym i dużym zaangażowaniem. Puchar Płaszowa, ufundowany przez kierownictwo ZAP oraz nagrodę za zajęcie I miejsca, ufundowaną przez dyrektora Tadeusza Trzmiela, zdobyła sekcja z Płaszowa. II miejsce przypadło sekcji uczniów klas drugich, również z Płaszowa, a trzecie z ZAW.

MARIAN LESIAK

Rajdy i wycieczki ZSMP

WYCIECZKA do Poronina zakończyła 11 listopada tegoroczny sezon turystyczny Komisja Sportu i Turystyki ZZ ZSMP. Dla tych, którzy brali aktywny udział w rajdach i wycieczkach organizowanych przez ZSMP w ciągu roku, przygotowano niespodziankę — nagrody książkowe. Przeprowadzony został również konkurs nt. Rewolucji Październikowej, który wygrał Artur Marszałek z naszej przyzakładowej szkoły. Po konkursie wybrano najaktywniejszego uczestnika rajdów i wycieczek. Został nim Michał Jankowski. Nie obyło się oczywiście bez tradycyjnego ogniska i pieczonej kiełbasy.

Gdzie będziemy wypoczywać w okresie świąteczno-noworocznym?

WYDZIAŁ Socjalno-Bytowy organizuje wczasy świąteczne i noworoczne w następujących miejscowościach i terminach: Zakopane (7 dni) — 23—29 XII, 2—8 I 1985, 10—16 I 1985; Rabka (7 dni) — 22—28 XII; Bukowina (14 dni) — 21 XII—3 I 1985 r.; Zawoja (7 dni) — 2—8 I, 10—16 I 1985 r.

Miejscowości atrakcyjne, radzimy pospieszyć się ze zgłoszeniami. O wczasy siedmiodniowe mogą ubiegać się wszyscy pracownicy, niezależnie od korzystania z wczasów 14-dniowych w tym roku.

O KŁOPOTACH z naborem pracowników do zakładów MPK słyszy się na każdym robotycznym zebraniu, każdej kierowniczej operatywie. Trudności z naborem fachowców z wielu dziedzin są nadal duże. Między innymi brakuje mechaników napraw samochodowych, ślusarzy, elektryków pojazdów samochodowych, ślusarzy, elektromonterów. Zapotrzebowanie jest również na monterów, nawet zasilających.

Dział Kadr MPK przeprowadził w br. akcję, mającą na celu zainteresowanie pracą w MPK jak najszerszych kręgów społeczeństwa. W tym czasie zamieszczonych zostało osiem rodzajów ogłoszeń w prasie lokalnej, wojewódzkiej i Kurjerze Polskim. W

Fachowców nadal brakuje

czervcu, w kinach krakowskich i na terenie naszego województwa, wyświetlano przezroczą informującą o pracy w MPK. Plakaty o naborze pracowników do ZTH, ZAC, ZTP oraz na kursy dla monterów i zasilających — studentów, rozlepiono nie tylko w tramwajach i autobusach komunikacji miejskiej w Krakowie, ale również w Czernichowie, Liszkach, Niepołomicach, Kołomyżowie, Wieliczce, Proszowicach, Bysinie, Jasienicy, Trzebuni, Stróży, Pąciu, Tokarni, Skomielnej Czarnej, Krzczonowie i Myślenicach. Naborem do naszego przedsię-

Podziękowanie dla najlepszych w 109-lecie komunikacji miejskiej

(Ciąg dalszy ze str. 1)

bez uwzględnienia planów miasta Krakowa. Okazuje się, że systematycznie i w ramach kompetencji podjęty i prowadzony temat został ubrany w sensacyjną otoczkę. Aktywnie zabieramy też głos na wszelkich zewnętrznych platformach mówiąc o rozwiązaniach systemowych oraz że plan rozwoju m. Krakowa musi integralnie zawierać sprawy komunikacji miejskiej. I na tym tle spotykamy się z różnymi reakcjami. Kwitując je powiedzmy: „przejeżdżamy się troską o lepszą Polskę, przejeżdżamy się zasadą czystej gry, przejeżdżamy się szansami, które przed nami stawia zreformowana gospodarka i zreformowane zasady życia społeczno-politycznego. Służąc miastu — jego obywatelom i gościom — od 109 lat chcemy tę służbę traktować tak jak nasi dziadkowie i ojcowie, ale też i tak — jak wymaga tego od nas końcówka XX wieku”.

Następuje podniesienie aktu dekoracji pracowników MPK odznaczeniami państwowymi i regionalnymi. Z rąk wiceprezident Barbary Guzik otrzymali je: Stanisław Kwinta (kierownik ZTX) — Złoty Krzyż Zasługi; Edward Opach (st. mistrz ZNA) — Brązowy Krzyż Zasługi; Józef Skalka (mech. samochodowy ZNA) i Tadeusz Trzmiel (dyr. MPK) — Medale 40-lecia Polski Ludowej; Tadeusz Dąbrowa (kierownik oddziału w ZAW) i Jan Mołczyński (mechanik ZAW) — Srebrne Odznaki „Za pracę społeczną dla miasta Krakowa”; Mieczysław Kozioł (st. mistrz ZTH) i Aniela Kurzydym (ślusarz ZTP) — Srebrna Odznaka „Za zasługi dla ziemi krakowskiej”; Stanisław Cieślak (st. mistrz ZAW), Jannina Doraził (st. księgowa KO) i Franciszek Wójcik (ślusarz, spawacz ZAW) — Brązowe Odznaki „Za pracę społeczną dla miasta Krakowa”.

Teraz pora na nasze odznaczenia, wręczone przez przewodniczącego A. Kochana w obecności T. Trzmiela i członków kolektynu społeczno-politycznego MPK. Najpierw osoby spoza naszej firmy, które jednak uczyniły dla niej tak wiele otrzymują odznaczenie „Honorowy Zasłużony Pracownik MPK w Krakowie”. Są to: Andrzej Biegun (dyr. MPUK), Tadeusz Blachut (dyr. Fabryki „Kuznia” w Sulikowicach), Kazimierz Gron (kier. Wydz. Org. KK PZPR), Ryszard Kapusta (dyr. PRZI), Stefan Kochan (Polam — Elektrosprężak Tarnobrzeg), Zdzisław Krajewski (nauczyciel ZSZ MPK Kraków), Włodzisław Łakowski (z-ca kier. Wydz. Bud. KK PZPR), Józefa Mandela (długoletni prac. Przychodni MPK Kraków), Andrzej Rudnicki (prac nau-

kowy Politechniki Krakowskiej), Mieczysław Sterecki (dyr. PZOZ w woj. m. krakowskim), Franciszek Ślęzak (dyr. „Polmozbytu” w Krakowie), Kazimierz Trębacz (z-ca dyr. ds. abonemckich Woj. Urzędu Telekomunikacji), Michał Zamuliński (z-ca Nacz. Wydz. Ruchu Drogowego WUSW).

W ten sam sposób odznaczania „Zasłużony Pracownik MPK w Krakowie” otrzymują: Kazimierz Poznański (kier. ZAB), Andrzej Nawalaniec (kier. ZAB), Jerzy Kottek (mech. ZAB), Maria Buratowska (kier. Działu Doch. Wyp.), Adam Gajda (kier. taxi ZSMP), Rudolf Pacek (motorowicz ZTH), Stanisław Krzyworezka (palacz c.o. ZTH), Irena Wójcik (motorowicz ZTH), Karol Sześciński (dyspozytor ZTP), Tadeusz Mieczko (elektromonter ZTP), Małgorzata Godzik (prac. umysł. ZTS), Stanisław Irzyk (mech. ZTS), Marian Cygal (mech. ZAP), Tadeusz Kurzydym (kier. ZAP), Władysław Daniel (ślusarz ZNT), Adam Kołodziejczyk (spawacz ZNT), Julian Bułka (kier. ZAW), Jerzy Dziewoński (kier. ZAW), Bronisław Podobiński (blacharz ZAC), Jerzy Papara (kier. ZAC), Aleksander Baca (mech. ZAC), Józef Karolak (ślusarz ZTO), Tadeusz Bułka (kierownik sekcji ZTP), Teofil Wiszka (emeryt), Maria Braun-Karyczek (Pracownia Psychofizjologii Transportu Samochodowego w MPK), Andrzej Drwał (warsztat krawiecki), Barbara Dziewońska (dział KF), Maciej Rudek (warsztaty szkolne), Eugeniusz Zwierzch (mistrz ZSP), Stanisław Kasprzyk (st. mistrz ZNA), Józef Doktor (dyspozytor ZTX), Andrzej Socha (gł. księg. ZTX), Zenobiusz Karowski (st. mistrz ZBI), Ryszard Gurbiel (I sekr. KZ PZPR).

Za odznaczenia dziękuję Edward Opach i Mieczysław Sterecki. Obaj mówią o jednym: że przyjęli je jako wyraz uznania nie tylko dla swojej pracy. Mówią, że od MPK-owskiej fascynacji trudno jest się uwolnić.

Po krótkiej przerwie, przy świecach montażem „Pieśni” K. I. Gałęzińskiego aktor Tadeusz Szybowski rozpoczyna część artystyczną. Prawdziwym wydarzeniem staje się jednak występ Mieczysława Świącieckiego. Ballady i romanse w jego wykonaniu, choć w większości znane z nagrań radiowych i telewizyjnych, dzięki niebanalnej animacji, zaskakującym połączeniom utworów i wielkiemu czarowi osobistemu panie i panowie zgromadzeni na pierwszej w dziejach firmy akademii rocznicowej wspominać będą długo. Było to bowiem bardzo udane spotkanie.

(amI)

MPK. Prócz powyższego Dział Kadr, jest oczywiście w stałym kontakcie z Urzędem Zatrudnienia.

Czy prawie roczna akcja przyniosła efekty? Na pewno tak. Przyjęto do pracy 1284 nowych pracowników. Trudno jednak powiedzieć, że pozyskana ilość fachowców jest dla przedsiębiorstwa wystarczająca. Nadal zakłady MPK borykają się z brakami w zatrudnieniu. W podobnej sytuacji znajduje się wiele innych zakładów pracy, nie tylko na terenie naszego miasta, ale i kraju, o czym świadczyć choćby ogłoszenia zamieszczane w prasie codziennej, co zresztą nie może być bynajmniej pocieszeniem dla naszych „kadrów”.

(M.B.)

LISTOPADOWY, wcześniej zapadający zmrok. Kilka stopni poniżej zera i hulający wiatr, powodują, że na przystanku przed Centrum Administracyjnym HiL, gdzie wyjątkowo jest zawsze wietrzno i gdzie przydałyby się wiatry typu PKS, pasażerowie z niecierpliwością oczekują na połączenie autobusowe czy tramwajowe. Wchodzimy do nadjeżdżającej od strony miasta „26”, która pojedzie teraz w kierunku Cementowni. Na końcówce komunikacyjnej przy Cementowni wita nas gościnnie jasno oświetlony Punkt Kontroli Ruchu MPK. Zbiegnięci wchodzimy do środka. „Na dyżurze” zastajemy Zdzisławę Marzec.

Nie mogę narzekać... mówi pani Zdzisława, dzisiaj wszystko w porządku, mamy pełne obsady zarówno autobusów jak i tramwajów. Na razie żadnych awarii, jeżdżą zgodnie z rozkładami.

Przed okienkiem PKR, staje pasażerka, prosi o 6 biletów autobusowych... Pani Marcowa uchyła szybkę, odlicza bilety, podaje, wydaje resztę i powraca do przerwanej

Punkt kontroli ruchu na peryferiach

Gdzieś tam pod Cementownią

rozmowy. Idzie tych biletów sporo, z tym, że w lecie jeszcze więcej. Mamy tu taką linię „146” do Przylasku, to na niej jest „żniwo”. Kursy są wprawdzie co godzinę, ale autobusy wieczne przepelnione. Ludzie jeżdżą nią nad jezioro, kąpać się, opalać, ryby łowić...

I znów przed okienkiem stanęło kilka osób. Proszą o bilety po 3, 6, nawet 10 i 20. Obsłużeni, odchodzą, a pani Zdzisława zwracając się do nas mówi... Prócz linii „146”, mamy tu „231” przez Cło do Niepołomic, „231” bis przez Wyciąże również do Niepołomic, „111” do Ruszczy, „131” przez Branice do Chalupek, „211” do Igołomii i „151” podmiejski przez Kościelniki do Wrońca, tramwajowe, to „14”, „15”, „20”, „23” i „26”.

Starszy mężczyzna stojący przed okienkiem pyta czy au-

tobus „231” już odszedł. Spóźnił się pan... informuje pani Zdzisława, trzeba czekać na następną.

Jacy właściwie są tutaj na tej peryferyjnej końcówce pasażerowie? Przeważnie to mieszkańcy okolicznych wsi, zatrudnieni w Kombinacie lub innych zakładach Nowej Huty. A jacy są? Niech się tylko autobus jaki spóźni, wypadnie z kursu z powodu awarii czy kierowca rozchoruje, zaraz się awanturują.

Najgorzej, to jak w którejsz okolicznych wsi jest wesoło... — wtrąca się do rozmowy jeden z kierowców — to podczas ostatnich kursów robią z nami co chcą. Aż strach jeździć. Sprzeciwić się im?.. To można na tym nawet bardzo źle wyjść. Dzwonimy więc z PKR i prosimy o pomoc Nadzór Ruchu lub MO. Przyjeżdżają albo i nie. Cóż mogą dwie lub trzy osoby zrobić, jak tych ze wsi jest wielu...

„A w ogóle, to ci tutajsi chcieliby, żeby mieli akurat autobus jak wysiadą z tramwaju. Mają przecież rozkłady, a że nie zawsze im pasuje to na nas złość swoją wywierają” mówi pani Zdzisława, „a do mnie to się zwracają... „od tego pani tu jest i za to pani płacę”. Taka ich stara i niemodna piosenka”.

Drzwi do PKR uchyłają się i widać w nich czerwonią zmarniętą twarz. Jak się później okazuje kierowcy autobusowego, który nie wchodził, tylko zadaje pani Marcowej pytanie... „Mieć już przywożę...?”, „Widzi pani jak się to wyraża o posiłkach re-

generacyjnych”, śmieje się i odpowiada, że owszem będą, ale dopiero od pierwszego grudnia. Dlaczego tak późno, zastanawiają się wszyscy głośno. Jest przecież już bardzo zimno, od kilku dni temperatura spada poniżej zera. Oby tylko zupy były z naszej stołówki — dodają, te pobierane z knajp są niesmaczne i zamiast mięsnej wkładki mają „byłe co”.

Autobus linii „146” ma wyciek płynu przeciwzamarzalnego. Trzeba dzwonić po pogotowie techniczne. Kierowcy skarżą się, że dopiero teraz jak „chwycili” mrozy to w Bieńczykach zalewają wozy, a dmuchawy nie zostały jeszcze w nich odpowiedzione. W autobusach jest więc nie do wytrzymania zimno. Właściwie to co z tego, że codziennie piszą na kartkach książki pojazdu, co im mają przy wozach zrobić... Jedno zrobić, a drugiego nie zdają. I tak stałe bywa. Przepaków też nie usprawiedliwiają, a jak się zgłosi „do zrobienia” układ powietrza, to też go nie robią. „I jak to właściwie jest... dodaje kierowca „231” — jeśli nie jeździ się swoim wozem, to czy mają prawo zabierać pracę?”

Zgłasza swój wyjazd motorniczy „20”: „Wysiadło mi hamowanie, musiałem więc wysadzić ludzi przy Centrum Administracyjnym i pojechać do Zajezdni. Zmieniłem wóz i już jestem z powrotem.

Kierowca „211” mimo że nie musiał, bo ma około 20 minut przerwy, podjechał na przystanek, żeby pasażerowie mogli sobie wejść do wozu i

nie marznąć na dworze. „Ale im i tak nigdy nie dogodzi żeby się człowiek nie wiem jak starał... Nie podjadę — wyzywają, podjadę i długo nie ruszam, bo przecież trzeba rozkładem jazdy, to też niedobrze i awantura. Zły jest rozkład jazdy. Stanowczo za długą przerwa na kolację, a jak już mowa o rozkładach jazdy, to po co tu aż dwa bisy? „231” bis wozi powietrze. Złukwidować go trzeba”.

„Kończymy pracę po godzinie 23.00, mówi pani Zdzisława... i wtedy zaczyna się tu „nocne życie”. Wtłumają się do kiosków, a nasza poczekalnia służy za melinę. Ślady nocnych alkoholowych libacji, pozostawiają nam do sprzątnięcia. Teraz jest zimno, więc mniej niż w lecie, nocnych spotkań pijaków”.

Jest już po komunikacyjnym szczycie. Coraz mniej taboru podjeżdża na pętle przy Cementowni, gdzie przystanki tramwajowe z uwagi na złą widoczność motorniczych, powinny zostać przeniesione z luku na linię prostą. Coraz też spokojniej robi się w PKR, którego odarte ściany, „wołają” o odnowienie. Nie tylko zresztą pomieszczenie PKR, sasiadujące z nim jadalnia również. Przydałyby się też nowe zasłony, bo stare są i wypelzniały i pódarte. Przede wszystkim jednak konieczna jest tu natychmiastowa „wizyta” elektryka. Oba bowiem piece znajdujące się w jadalni wymagają naprawy. Jeden z nich w ogóle nie grzeje, drugi znów bardzo słabo, a przemarnieć kierowcy i motorniczoży ironicznie i nie bez racji mówią o przygotowaniu przedsiębiorstwa na okres zimy. A może zapomniano o tym PKR, usytuowanym na dalekich peryferiach miasta?

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. St. Makarewicz

„WYNALAZCZOŚĆ jako twórcza praca i istotny czynnik postępu technicznego i rozwoju gospodarki narodowej, korzysta ze szczególnego poparcia i opieki państwa”. „Jednostki gospodarki państwowej powinny zapewnić wynalazcom i racjonalizatorom odpowiednie warunki do twórczej pracy”. gdyż... „korzystają z ulg w podatku dochodowym oraz preferencji kredytowych z tytułu zastosowania projektów wynalazczych”.

A ja mam wątpliwość, czy intencje uchwałodawcy — Rady Ministrów — są rozumiane przez mających te uchwały wdrażać w życie. Dlaczego mam wątpliwości? Zaraz opiszę.

W naszym przedsiębiorstwie w poszczególnych zakładach organizowane są gieldy racjonalizatorskie. Swoją rolę w organizowaniu gieldy ma także organizacja młodzieżowa w ramach TMMT. Idea gield była mniej więcej taka, by zgłaszane przez twórców projekty i pomysły przyjęte do realizacji, mogły być rozpowszechniane natychmiast, a twórcę od ręki dostać wynagrodzenie. Chodziło tu zazwyczaj o rzeczy drobne, gdzie przydatność i ocena wartości mogłaby być oceniona bez większych kłopotów. Ot, takie drobne, ale często bardzo ważne usprawnienia. Gieldy ożywają zazwyczaj u nas, gdy do eksploatacji wprowadzany jest nowy tabor i brak do niego narzędzi specjalistycznych. Na tych to właśnie gieldach twórcy zgłaszają swoje pomysły i prezentują zrobione przez siebie wzory. I tutaj moim zdaniem tkwi pierwsze nieporozumienie. Pracownik nie powinien wymyślać narzędzi, on je powinien po prostu mieć, a jak je zdobyć czy jakie ewentualnie „wymyślić” powinny wiedzieć Działy Techniczne traktując tymczasem nie takiego nie ma miejsca. Taka sytuacja nie sprzyja zrozumieniu wysiłku.

Często się zdarza, że komi-

Racjonalizatorów droga przez mękę

sja, nie znając warunków zastosowania pomysłu, wycenia go „z głowy”. Zainteresowani zbyt często twierdzą, że ich projekty są źle wycenione, by przejść nad tym do porządku. Można więc stwierdzić, że wyceny nie były poparte obliczeniami.

Wcale nie lepiej wygląda sytuacja projektów zgłaszanych do tak zwanego trybu normalnego. Tutaj znowa jest czas zatwierdzania, że nie wspomnę już o wdrażaniu projektu przyjętego do realizacji.

Bywa na przykład, że projekt zostaje wysłany do oceny, co trwa rok (są przykłady i dłuższych „ekspertyz”) po czym wraca zatwierdzony z drobnymi poprawkami i dodatkowymi podpisami dwóch osób jako współautorów. Ciekawa jestem czy nie powinna być aby obowiązkiem takiego eksperta proste wskazanie twórcy możliwości wniesienia ewentualnych poprawek bez dopisywania się do autorstwa? Zupełnie natomiast kuriozalną sprawą jest jakość dokonywanych ocen. Stwierdzenia, iż „...nie ma podstaw do wydania jednoznacznej opinii... Natomiast wyniki badań podjęte przez najbardziej kompetentne komórki „umożliwią nam zajęcie jednoznacznego stanowiska” Po co w takim razie opinia Działu Technicznego, jeżeli zrobią to już inne „najbardziej kompetentne komórki”? Nie może też być wytłumaczeniem fakt braku jednoznacznego stanowiska, bo „nie są powszechnie publikowane wyniki badań rdoteczace zjawiska łuku elektrycznego, oraz ochrony przed działaniem jego skutków” Nie ma i koniec. kto za kogo ma więc to robić? Może by tak racjonalizator? Tylko przy takich kolejnych ekspertyzach o myślenie chyba nie ma co marzyć? Pomijam już

inne, co najmniej równie śmieszne stwierdzenia w opinii, po przeczytaniu których jakiś taki inżynier dostaje wysypki. Ekspertyza zaleca badanie. Jeżeli dodam, że projekt dotyczy wagonów starego typu, które stopniowo są kasowane i wycofywane z eksploatacji i potrwa to około dwóch lat (a są wnioski opiniowane przez dwa lata) to prawdopodobnie problem rozwiąże się sam.

Są i inne opinie wykonane w tym roku na wniosek zgłoszony w... 1982 roku. Rzecz dotyczy prototypu przerywacza światła kierunku jazdy. Opinia wykonana w tym roku oczywiście, zawiera... sześć i pół strony maszynopisu z dokładnym zamieszczeniem przedmiotu, programu, zakresu, opisu no i oczywiście protokołu.

Inna sprawa to doradcy techniczni. Co powinni robić, sama nazwa wskazuje. Tymczasem, najczęściej to całe doradztwo ogranicza się do podpisu, wymaganego, by wniosek był przyjęty. Najbardziej krytyczna biurokracja, ubrana w szatę dostojności doradcy.

Nieporozumieniem jest też chyba konieczność podpisu pod wnioskiem aż dwóch zastępców dyrektora. Zgoda, że resortowy powinien stwierdzić przydatność, jaką jednak może ma podpis dyrektora do spraw technicznych. Jeżeli ten nie przystawia swojej pieczęci bez podpisu resortowego? Czy idzie tu o rozmywanie odpowiedzialności? Czy może o przedłużanie drogi wniosku? Niektóre projekty czekają na takie pieczęć rok (a powinny być podpisane w ciągu dwu miesięcy).

Wdrażanie i dokumentacja, to kolejna gehenna racjonalizatorów. Ot, chociażby wycieraczki w szybach bocznych wagonów typu 105 i 105 NA.

ZTH je montuje, chciało to robić i ZTP, ale nie ma innej dokumentacji. Inny kwiatek. W ZTP — na podstawie wniosku racjonalizatorskiego — montuje się w wagonach światła awaryjne, a ZNT przy okazji remontów demontuje je, bo... nie mają nowej dokumentacji. O bałaganie też świadczy, że zgłaszane są po dwa i trzy wnioski racjonalizatorskie dotyczące tych samych, nieraz identycznych rozwiązań. Gdzie prawidłowy obieg informacji? Gdzie koleżeńska wymiana dowiadaczek? Gdzie dbałość o dobro przedsiębiorstwa?

Ostatnio, na korzyść twórców zostały zmienione zasady odpłatności za wnioski i pomysły. Po przyjęciu wniosku do realizacji i wyliczeniu domniemyanych efektów, pracownik dostaje 50 proc. wartości wniosku, nie mniej jednak niż 20 tys. zł. Po roku, gdy efekty są już rzeczywiste, a nie domniemane i są większe od przyjętych uprzednio, różnica zostaje wyrównana. Jeżeli natomiast efekty są mniejsze od zakładanych, twórca na szczęście pieniędzy nie zwraca.

Nie rozwiązana jest natomiast sprawa materiałów. To znaczy, teoretycznie nie jest rozwiązana, bo po przyjęciu

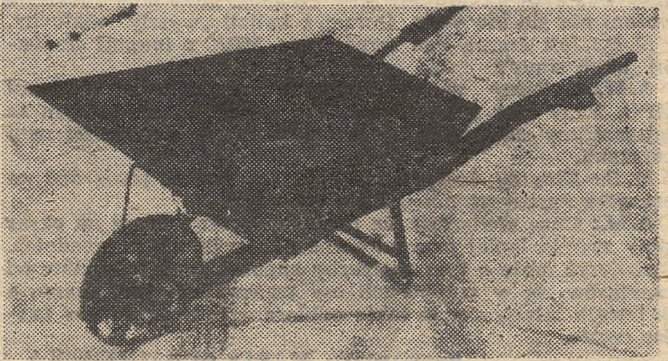
wniosku powinno być otwarte zlecenie wykonania. Ponieważ nie tylko opiniowanie i zatwierdzanie trwa długo, wielu twórców woli dać swoje materiały i zrobić to szybko. Robią tak też ze względu na to, iż prototypy robione są często z materiałów odpadowych. A więc i produkt jest gorszy, a przecież ten do prób powinien być najwyższej klasy. By tego uniknąć twórca daje swój materiał i potem nie ma kto zwrócić kosztów właśnie tego materiału. No cóż, zrobi taki zapaleniec raz i drugi aż wreszcie da sobie spokój.

Mogą budzić i budzą sprzeciw wśród twórców sposoby wyceny efektów projektów. Przepisy mówią, że mają to robić służby ekonomiczno-księgowe. Często obliczenie sprawdzane jest pod względem rachunkowym tylko formalnie. Jeżeli natomiast główny księgowy ma wątpliwości, odsyła do analizy do Działu Ekonomicznego. Przy takim trybie obliczeń nadużycia mogą wystąpić (i zdarzają się) z jednej i z drugiej strony.

Opisałam tu tylko „przygody” pomysłów w pierwszej fazie — zatwierdzania. A przecież droga ta jest dłuższa. Co dzieje się podczas wdrażania i eksploatacji to już odrębny, równie pasjonujący temat.

F. SERWIN

P.S. No i co. Mogę mieć wątpliwości?



Fot. St. MAKAREWICZ

Red.: Przede wszystkim chciałbym dowiedzieć się, co robił Prezes mojego Związku Zawodowego na owej naradzie?

J. Litwicki: Wynika to ze stanowiska Zarządu naszego Związku, gdyż uważamy, że jeśli w kraju coś się dzieje w istotnych sprawach związkowych, to my tam musimy być. A przecież nie można powiedzieć, by sprawy integracji ruchu związkowego nie były sprawami istotnymi. Dlatego też postanowiono, że powinienem tam pojechać i obserwować ten kolejny etap rozwoju ruchu związkowego.

Red.: Mam więc rozumieć, że na naradzie byłeś tylko obserwatorem i nie uczestniczyłeś w niej czynnie?

J. L.: Nasz Związek nie podjął decyzji o przystąpieniu do OPZZ w tej pierwszej założeń miejskiej fazie, gdyż trzeba było przyznać, że nie bardzo byliśmy zorientowani, jakie formy ma przyjąć ta organizacja, jakie mieć zakres działania. Po prostu materiały jakie otrzymaliśmy na kilka dni przed naradą nie były na tyle jasne, by można było podjąć jakąś decyzję.

Po spotkaniu związkowców w Bytomiu

Ja byłem tylko obserwatorem

ROZMOWA Z JANUSZEM LITWICKIM
uczestnikiem ogólnopolskiego spotkania związków zawodowych

Red.: Nie podjął tej decyzji nasz Związek, ale podjęła ją Federacja Związków Pracowników Komunikacji Miejskiej. Czy to nas w jakiś sposób nie zobowiązuje?

J. L.: Generalnie mówiąc — nie, bowiem Związek posiada nadal swoją osobowość prawną i decyzje Federacji nie obligują nas do żadnych działań tego typu. Niemniej jednak trzeba podkreślić, że mimo iż nie przystąpiliśmy do OPZZ i nie jesteśmy sygnatariuszami tego Porozumienia, to i tak możemy tam swoje sprawy załatwiać przez Federację.

Red.: Czyli jest to bardzo wygodny dla Związku układ.

J. L.: Tu wcale nie chodziło o taką czy inną wygodę, ale było efektem naszej najwykleszej ostrożności. Niejasne

bowiem były nam wcześniej cele i zadania tego Porozumienia, lecz sądzę, że ukażą się one teraz już całkiem oficjalnie. Będziemy mogli całkiem spokojnie rozważyć możliwość przystąpienia doń.

Red.: Ale jako uczestnik spotkania możesz przecież powiedzieć mi i naszym Czytelnikom o tym, czym ma być owe Porozumienie.

J. L.: Jak wynikało z dyskusji, celem Porozumienia jest konsolidacja ruchu związkowego, jak również stworzenie jego silnego przedstawicielstwa, które byłoby partnerem w działaniu na szczeblu centralnym.

Red.: Interesujące jest, jaka była atmosfera spotkania, nastroje jego uczestników.

J. L.: Muszę powiedzieć, że wyjechałem z Bytomia z miśszanymi uczuciami. Już od sa-

mego początku spotkania, sala wypełniła się związkowcami, a byli to przedstawiciele dużych związków (powyżej 1000 członków), różnych federacji branżowych a także uni, bo i takie struktury już istnieją. Atmosfera była niespokojna i pełna zdenerwowania. Skąd to się wzięło, trudno powiedzieć, ale myślę, że niektórzy przyjechali z nastawieniem, że muszą pewnie rzeczy przeformować, a że nie było czasu, by wszyscy zabrali głos oficjalnie, starali się przekazać to, co mieli do powiedzenia przyciągając do siebie małe grupki uczestników spotkania. Były też i zdarzenia wręcz bulwersujące, bo gdy dużo mówiono o demokracji, to jednocześnie bezceremonialnie przerywano wypowiedzi niektórych mówców. Różnie też reagowano na sprawy kontrowersyjne. Oto np. mówca, który twierdził, że struktury wojewódzkie, choć

nieformalne, powinny wejść w skład Porozumienia otrzymał gromkie brawa. Ale równie gromkie brawa całej sali otrzymywał jego oponent występujący dziesięć minut później. Ale taki niespokojny był tylko pierwszy dzień obrad. Drugi był już znacznie spokojniejszy. Starano się wypracować jakiś program działania dla tworzonego Porozumienia, umawiano się co do hierarchii ważności tematów, które ma ono w najbliższym czasie załatwić, no i też w dniu drugim odbyły się wybory przewodniczącego OPZZ i jego zastępców, których jest aż ośmiu.

Red.: No właśnie. I tu pytanie, które nas interesuje: Czy we władzach OPZZ znaleźli się tramwajarze?

J. L.: Bezpośrednio w samych władzach nie znalazł się nikt nawet z komunalki, nie mówiąc już o komunikacji miejskiej. Natomiast w Komitecie Wykonawczym są koledzy z naszego resortu, gdyż ustawiano sprawy branżowe, a nawet i ze Związku w MKK Warszawa — kol. Jacek Krzyżanowski.

Red.: Dziękuję za rozmowę. (A. Z.)

W POŁOWIE listopada temperatura spada poniżej zera, wiały silne wiatry i tak było przez kilka dni, ale w niedzielę 18... nie, tego nikt się nie spodziewał, nawet dyżurny meteorolog, którego prognoza pogody podana Główniej Dyspozytorni MPK na godziny od 6.00 do 20.00 brzmiała: zachmurzenie duże, możliwy słaby opad śniegu i marznącego deszczu przechodzącego w deszcz, temperatura maksymalna w dzień plus 2 st., wiatr umiarkowany i dość silny. Tymczasem...

Rozmawiamy z głównym dyspozytorem, Antonim Madejowiczem, który 18 listopada od godziny 5.00 do 14.00 pełnił „na Główniej” dyżur.

A. M.: Gdzieś tak zaraz po dziesiątej się rozpadło. Śnieg padał bez przerwy przez kilka godzin. Wiał przy tym wiatr... Było bardzo zimno...

M. B.: I zaczęły się kłopoty?

A. M.: Jakie tam znów kłopoty... w porównaniu z innymi latami, nie było żadnych kłopotów. Może trochę ze zwrotnicami.

M. B.: Wciąż jednak...

A. M.: Między 11.10 a 11.50, z powodu zamrażnięcia zwrotnicy rozjazdowej przy al. Rewolucji Październikowej nastąpiło zatrzymanie w ruchu. Tramwaje linii „20” kierowane były przez al. Lenina i ul. Ujastek. Przerwa w ruchu trwała 40 minut. Większość zwrotnic nam zamarała i z tego powodu były trudności z ich przekładaniem.

Zima pokazała już co potrafi

M. B.: Czy zwrotnice w mieście nie są jeszcze ogrzewane?

A. M.: Nie. Ogrzewanie zwrotnic, to przecież jest olbrzymi koszt dla przedsiębiorstwa, a na razie minusowych temperatur się nie spodziewamy. Sytuacja ze zwrotnicami została zresztą szybko opanowana. Uruchomiliśmy dodatkowe pogotowie lotne, wyposażone w radiotelefony, a z ZTP przydzielono do niego dwóch pracowników, którzy zajęli się posypywaniem zwrotnic, żeby nie zamarały. Pogotowie kierowali tam, gdzie zachodziła tego potrzeba, natomiast zajędną same uporały się z padającym wciąż śniegiem.

M. B.: A linie autobusowe?

A. M.: Kierowcy jeżdżący na liniach peryferyjnych, uskarżali się na śliskie trasy. Szczególnie niebezpieczne było na liniach strefowych. Na niektórych trzeba było skracać trasy.

M. B.: Czy były kolizje, wypadki?

A. M.: Autobus 45052 obsługujący linię „701”, w Sidzich-Las, na skutek poślizgu zjechał z drogi i tyłem wpadł do rowu. Wyciągnięto go dźwigiem. Na szczęście nie się nikomu nie stało, a autobus bez uszkodzeń pozostał dalej na linii. Z powodu śliskich jezdni i słabej operatywności KZD, na trasie Batowice — Zastów ugrzęzły i stały w godzinach od 12.00 do 19.30 autobusy linii „250”. Było też kilka najeżdżeń przez pojazdy obce. Między innymi o 12.10 przy ulicy Południowej na autobus „113” najeżdżał „fiat 126p”, a o 12.30 przy ulicy Łokietka na autobus „103” również „fiat 126p”. Naszym wozom nie się nie stało. Gorzej z kolizji „wyszły” maluchy.

M. B.: Jak ocenia pan współpracę MPK z innymi służbami „akcji zima”?

A. M.: Byliśmy w ustawicznym kontakcie ze służbami MPO, KZD oraz z koordynatorem „akcji zima”, którym to zgłaszałyśmy swoje kłopoty, a oni w miarę możliwości nam pomagali.

M. B.: Kłopoty, których nie było, jak pan to stwierdził na początku naszej rozmowy znów tak wiele...

A. M.: Chcę stwierdzić, że przedsiębiorstwo nasze na okres zimy zostało lepiej przygotowane niż w latach poprzednich. Świadczyć może o tym chociażby zupełny brak telefonów od pasażerów, że w autobusach czy tramwajach jest zimno, a w innych latach skargi takie odbierane były przez nas bardzo często.

Rozmawiała: MARIA BUBACZEWSKA

Konserwatywnie, ale do przodu

O porozumieniu płacowym

(Dokończenie ze str. 1)
tylko zaniknie to autoembargo, nie omieszkałam podać szczegółów.

Po co w ogóle podejmować w niełatwej sytuacji sprawę własnego porozumienia płacowego? Lapidarnie odpowiedział na to pytanie udziału przewodniczący obradom dyr. Tadeusz Trzmiel: Nie jesteśmy konkurencyjni na krakowskim rynku pracy, w tym roku nie wykonamy planu zatrudnienia, a to w sumie grozi znacznym zwiększeniem odpisu na PFAZ. Przeglądamy, choć dajemy często wyższe zarobki, ponieważ każdy przychodzący do nas pyta o stawki zasadnicze, a gdy widzi małe kwoty i do tego jakieś liczne dodatki, to po prostu idzie dalej. Szansę uproszczenia składek, podniesienia rangi płacy zasadniczej można uzyskać tylko drogą własnego porozumienia. Nie osiągnię się żadnej stabilizacji załogi, gdy nie będzie ona miała jasnej, co najmniej kilkuletniej perspektywy systemu płacowego, zwłaszcza własnych zarobków. Gdyby pracownik teoretycznie nie nie zyskał (co zresztą niemożliwe, skoro stawki będą się zaokrąślać w górę) to musi mieć świadomość przejrzystych reguł przeszerzegowych i systemów motywacyjnych.

Sprawy systemowe i organizacyjno-techniczne szeroko dopowiadał główny animator i wykonawca projektu porozumienia, Andrzej Kochan. Oto najważniejsze:

1. Porozumienie bazuje wyłącznie na Kodeksie Pracy i Ustawie z dnia 26. I. 84 r. „O zasadach tworzenia zakładowych systemów wynagradzania” wraz z wynikającymi z niej rozporządzeniami — w sumie jest to znaczne zmniejszenie dotychczasowego gąszczu często sprzecznych ze sobą unormowań prawnych, a to z kolei ułatwi pracownikowi orientację w regulach gry.

2. Pozostają w porozumieniu wszystkie dotychczasowe adopcje typu systemów motywacyjnych w zakładach (np. ZTO, ZNA, ZNT itp.) oraz nagród z tytułu licznych sprawdzonych w życiu regulaminów premiowania celowego (np. nagród dyrektora, kierownika zakładu, funduszu

mięszcza, za realizację zadań dodatkowych, za przedsiębiorstwa innowacyjne oszczędność silników, paliw płynnych i ogumienia itd. itp.).

3. Przejrzystość nowego systemu wynagradzania zamierza się osiągnąć poprzez:

a) znaczne zwiększenie wysokości stawki zasadniczej w strukturze wynagradzania — głównie dzięki włączeniu do stawki wielu dotychczasowych dodatków oraz części obecnej premii regulaminowej

b) ujednolicenie zasad tzw. premiowania pozytywnego

c) zapisywania w umowie o pracy pracowników szczegółowego wyliczenia przyznanych mu stawek i wręczania wraz z umową zakresu czynności — co znacznie ułatwi obu stronom przestrzeganie reguł gry, zasad, praw, obowiązków

d) wpisanie reguł, iż wszelkie szczegółowe uwarunkowania wchodzące w zakres polityki płac w MPK będą prowadzone trybem przewidywanym przez Porozumienie (a więc przyjmują związki zawodowe i dyrektor po zasięgnięciu opinii Rady Pracowniczej przedsiębiorstwa) — będzie więc istniała kontrola przedstawicielstw załogi nie tylko w strategicznych, ale i bieżących decyzjach płacowych, które muszą być logicznie spójne i jasne.

Dyskusji w Osieczanach przysłuchiwałem się z mieszanymi uczuciami. Z pewnością nastąpiła wspomniana zbieżność stanowisk (tylko szef jednego z zakładów autobusowych wystąpił z „veto” przeciw Porozumieniu), uzgodniono szczegóły harmonogramu dalszych prac. Mam też nadzieję, że uświadomiono sobie, iż, jak to plastycznie określił radca prawny, Andrzej Majdan, wyczerpały się już możliwości Uchwały 135 (nawet tej „bis”) nie pcha nas, ona do przodu, więc pozostawiamy na niej to samobójstwo. Były jednak praktycznie tylko, dwie interesujące propozycje. W pierwszej, referowanej szczegółowo przez kierownika ZTH

Juliana Pilszczaka w imieniu trakeji tramwajowej spodobał mi się pomysł postawienia na głowie siatek płac tzn. większego zróżnicowania stawek między kategoriami niż szczegółami. Również w imieniu tramwajarzy wystąpił Stanisław Majka, przedstawiając bardzo prosty pomysł ustawienia płac prowadzącym pojazdy w formie silnie motywacyjnego akordu rytmicznego.

Przed naradą odsławiłem sobie notatki z wypowiedziami i ustaleniami z poprzednich posiedzeń. Okazało się, że niektórym kierownikom rok przerwy wystarczył do tego, by nie tylko zapomnieć o co właściwie tu chodzi, lecz również bardzo usztywnić stanowisko w sprawach szczegółowych. Konserwatywnie ten próbował pokryć malkontentkami narzekaniami, iż załoga po Porozumieniu oczekuje wyłącznie „wielkiego szmalu”, więc po co się teraz zabierać do zmian. Mała to grupa demagogów pokrywających swoją totalną niechęć do wyjścia z jakiegokolwiek inicjatywy, ale groźna z punktu widzenia interesu załogi, którą się tu podpierają, czekając aż ONI za nich coś zrobią, co będzie można krytykować. Piszę o tym z gorąco, chcę mieć jednak czyste sumienie, że ostrzegam.

Szerzej o spustoszeniach jakie czyni myślenie starymi kategoriami mówił A. Kochan. Wyrzynamy się z wieloma pomysłami na zewnątrz, „robimy za nowatorów”, a tu w środku, w przedsiębiorstwie — magma. Opracowywanie Porozumienia bez jednoczesnego wzięcia się za obecny bałagan z wielością składników mija się z celem. Oczywiście nie można się spodziewać, iż w Porozumieniu wystąpi sama „scalona prostota” — MPK to firma zbyt skomplikowana.

Dyr. T. Trzmiel miał zaś spory kłopot z tłumaczeniem podstawowych różnic między bieżącą polityką płac a systemem długofalowym zawartym w Porozumieniu — chcieliśmy od tego dokumentu władaw wszystkie aktualne preferencje. Mnie przestraszył nieco partykularizm. Mam nadzieję, że następną płacową relację będą już mogli napisać w innej tonacji. A. LACH

NIE BĘDIEMY cię pouczać, nie będziemy moralizować. Gwarantujemy anonimowość. Naszym zamiarem jest oba poznanie przyczyn, dla których gdzieś sięgają po „kielonek”. Może zalamując barierę milczenia tych, którzy piją, znajdziemy wytłumaczenie tego społecznego zjawiska? Może się nam postawić diagnozę na ułamek pracowników MPK? Spróbujemy też szukać wspólnej odpowiedzi dla tego? Oto pierwszy odważni:

„Ależ ja nie piję, nie jestem pijanem. Tak przecież nie można nazywać człowieka, który czasami za swoje żółte zarobione pieniądze napije się pochyłki. W restauracji? Nie, nie podję — za drogo. Za te same pieniądze można wypić dwa razy tyle” — mężczyzna, lat 32.

„Ja piję tylko od wielkiego święta, w imieniny, wesele, można więc powiedzieć, że nie piję wcale” — Andrzej, lat 51.

„Dlaczego piję? Niech pani cokolwiek zatawi bez wódki. No może nie pomógł kryzys, bo teraz wszystko „chodliwe”, ale większość spraw trzeba jednak „oprzeć o bufet”. Zresztą, było i tak, że wódka była prawie jedynym środkiem płatniczym (kart-). No i niech się pani zastanowi, przecież dobry znajomy nie będzie rat ode mnie pieniędzy za przysługę, czy się zrewanżować muszę postawić” — Robert, lat 39.

„Piję, bo lubię alkohol i gdybym

Czy odpowiesz na naszą sondę?

Pileś! Dlaczego?

Bądź odważny — zadzwoń — 14-16, 14-36.

nie miała silnego charakteru to pewno byłabym alkoholizką. Bardzo lubię koktajle alkoholowe, tak od czasu do czasu bez okazji, nie dlatego, że inni piją, ale że mam ochotę i wypijam szklaneczkę przy pełnym relaksie” — Maria, lat 38.

„Piję od czasu do czasu, ale nie twierdząc, że się nigdy nie opilem, czasem ze złości, bo mi akurat uciekł pociąg i, nie mając co robić z czasem do następnego odjazdu, idę do knajpy, bo ta pod bokiem i akurat prawie zawsze znajduje się kolega. Piję „z okazji”, chociaż często nie mam na to najmniejszej ochoty, ale tu bardzo ciężko się wymówić i nie wypić w towarzystwie. Po pierwsze, za zdrowie i pomyślność trzeba wypić do dna, bo inaczej to się solenizant obrazi, po drugie, uważa się u nas, że kto nie pije ten kapuje. Sprawa inna to przecież człowiek w lekko podchmielonym towarzystwie nie ma co robić. Sam się źle czuję, a i pijacy dają do zrozumienia, że w tym towarzystwie ktoś jest za trzeźwy i oni też się źle czują. Poświęca się więc człowiek i pije. A niech pani spró-

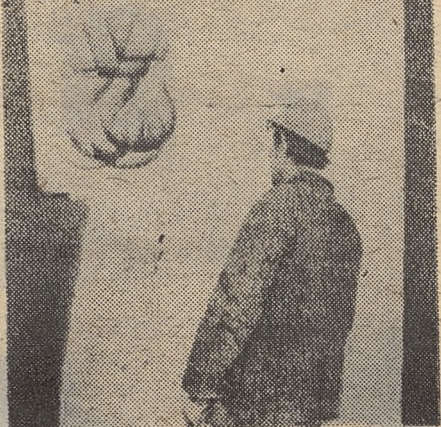
buje wziąć jakiegos mechanika i nie dać mu do zrozumienia, że „wypijemy”. Tak spartoli robotę, iż, by tego uniknąć, stawia człowiek wódkę, no a wtedy trzeba mu przecież towarzyszyć” — mężczyzna, lat 50.

„Ja nie piję i dlatego nie mam towarzystwa. Trudniej mi żyć, ale dzięki temu żyję. Jestem chory i pić nie mogę” — Andrzej, lat 30.

„Dlaczego piję? Bo jak pomyślę o tych cenach i przeliczę co za zarobione pieniądze mogę kupić i że na wiele podstawowych rzeczy mnie nie stać, a jeszcze innych nie mogę dostać to wchodzę do sklepu i kupuję wódkę. Przynajmniej mnie potem cholera nie bierze, że na darmo pieniędzy nie tracę a i tak g... mam. Nie noszę tej swojej pensji i nie denerwuję się, że mimo iż mam ile mogę i tak na niewiele mi starczy” — mężczyzna, lat 31.

„Niech mnie pani nie denerwuje, bo mam kaca. Właśnie wczoraj mogłam kupić pralkę automatyczną i nie miałam pieniędzy. Pożyczycie nie miałam gdzie. Biorę wprawdzie pożyczkę, ale czy trafię znów na pralkę? No to się

BĄDZ TRZEZWY W PRACY



opila, na to mi starczyło” — Anna, lat 27.

„Nie piję, bo od wódki boli mnie głowa, dobre wino ciężko dostać, a za leniwa jestem, by dla „rozkosznych podniebień” stać pół dnia pod „Baryleczką”. Jest jeszcze jeden powód, dla którego dobrzy znajomi nie namawiają mnie do picia. Mogą wtedy dowiedzieć się o sobie to co najbardziej chciałiby ukryć przed innymi to i mam spokój, nie namawiają, chyba, że ktoś w towarzystwie nowy i nieświadomy” — Leokadia, lat 36.

(spisała F.S.)

(Dokończenie ze str. 1)

robotników na przestrzeni kilku — podpisanych kierowców i kierownic. Generalnie biorąc są takie, jak w przedsiębiorstwie, poza grupą kierowców autobusów i motorzystów; kierownictwo specjalne od nich nie odstaje. A potem? Tłumaczą, żeby porównywać średnią bez godzin dodatkowych, bo oni mają dużo, a w innych zakładach na tę średnią składają się tylko sumy za ośmiogodzinny dzień pracy.

Dyrektor St. Kowalczyk wyjaśnia, odpowiada na szereg pytań, tłumaczy zasady działania reformy gospodarczej w naszym przedsiębiorstwie. Najduje się nawet tablica, ile do ilu to trafia? Nastawienie się na jedno — wysokość pensji na pasku wypłaty. Teraz też dopiero dołączają te dowody rzeczowe, o których mowa w liście. Atmosfera poważna, jeszcze czasem padnie jakiś nieodpowiedni komentarz czy kwestia, którą uważają za zbyt mało ważną na zebranie. Ale to jednostki, większości są to całkiem młodzi ludzie, niż przedstawili się na początku. Nabieram o nich sympatii. Ale czemu nie przyszli wszyscy, cała załoga, a przynajmniej grupa kierowców? Poza „skazanymi” jak o sobie mówią, jest może ośmiu, którzy nie podpisali listu. Mogli przyjść wszyscy, ale podobno nie czuli się zaproszeni. Zobligowano tylko podpisanych, o reszcie było mowy. Jest niedopatrzeniem, że po takim liście nie napisano jasno, co i jak; z drugiej strony nikt nie zabradł przyjść na zebranie, gdzie będzie się poruszać sprawy istotne dla wszystkich.

Dyrektor Kowalczyk powtarza „musicie mieć silnych reprezentantów załogi, byście mogli przedstawiać swoje sprawy. Kto ma zakładać związki zawodowe?! Tworzyć Radę Pracowniczą?! Najlepiej powiedzieć, że jest źle!” Właśnie. Przecież przewodniczącemu Rady Pracowniczej, czy Związku Zawodowego wybrała załoga i od niej zależy kto wybrał, a wybrał spośród siebie. Czemu „związki” nie zakładają?! Kierownictwo coś chyba jednak robi, skoro o nim Zakład prosperuje i ostatnio nawet lepiej, choć wiele jeszcze jest do zrobienia. Zastanawia mnie, czemu nie mówią o swojej pracy, że ją lubią, że to czy tamto można zmienić czy poprawić. Mowa tylko o pieniądzach. Zgadza się, że właściwie chodzi o odpowiednie stawki. Jak mówią już inni, nie ci od listu, układy w zakładzie nie są najgorsze, są lepsze niż były, ale

stawki muszą się zmienić. Trzeba dać tym, którzy na to zasługują, bo nie będzie miało pracować. Nie chcemy nagród, są one tylko kością niezgody wśród pracowników, chodzi o podwyżkę”. Z rozmowy z zastępcą kierownika ZTS ds. eksploatacji A. Piszekiem dowiaduję się, że Zakład zawsze był gorzej traktowany. Zmieniło się to na korzyść, jeśli chodzi o przydział samochodów, ale stawka pozostała w tyle. „Kierowca ZTS zawsze

i niedziele, ja muszę i zarabiam mniej. Powinniśmy dostać pieniądze za obsługę radiotelefonu i pomoc dla służb ZNR”. R. Rutkowski — „Jeżdżę jako zasilający, mam wyższe zarobki, ale kosztem nadgodzin i zdrowia. Nasi przodkowie walczyli o 8-godzinny dzień pracy. Zbuntowałem się i pracuję tylko tyle, bo nie będę pracował, gdy nie jestem doceniany, gdy ja dostaję wyższą premię”. E. Kościeln — „W ZNR padł wniosek, że oni

ale buduje się nową halę, kupiliśmy samochody, są pewne należności do zapłacenia.

Autora — bo choć podpisów jest dużo, pisał jeden człowiek — E. Kościelnia pytam, dlaczego napisał ten list. „Chciałem napisać najpierw od siebie w ramach skarg i wniosków do dyrektora. Porozmawiałem z kolegami napisałem z myślą o nas wszystkich. Dlaczego? Na naradzie (16 VI br. — T. B.) postawiłem konkretny wniosek odnośnie płac

to 3 spóźnień i 6 dni nieusprawiedliwionej nieobecności w br. No i, trzeba wspomnieć o tych nieodpowiedzialnych, którzy teraz mówią, że nie wiedzieli co podpisują.

Od 16 czerwca nie było w ZTS narady roboczej i nie wiadomo kiedy będzie. Termina zebrania nie ma na tablicy ogłoszeń. Gdy się słucha ludzi na spotkaniu, nasuwa się nieodparcie, że było ono konieczne. Dyrektor Kowalczyk co chwilę jest odwoływany do telefonu — czekają inne służbowe sprawy, a jest już prawie 17.00. Widać, że jest też zmęczony, jak wszyscy. Czy jego też będą rozliczać, że „pieniędzy ma dosyć”, że „dba tylko o siebie”? Póki co — „dyrektorze niech pan jeszcze zostanie, tak rzadko możemy powiedzieć o tym co nas nurtuje”. Dyskutują już nie tylko o tym, co powinno wejść w skład stawki i jaka powinna być, ale i o możliwości podnoszenia kwalifikacji, wadliwych rekrutacjach i innych problemach. Pod koniec zebrania słychać i o rzetelności. Czyżby wreszcie słowo reforma zaczęło mieć właściwy wymiar? Nie tylko jako podwyższona płaca?

Na pewno spotkanie nie rozwiało ich wątpliwości, na pewno wśród ludzi z Zakładu Transportu jest sporo niezadowolonej zawiści i na pewno od razu nie dostaną podwyższonej pensji. Wiele jednak można zmienić. Ale potrzeba zrozumienia i to z obu stron — tak kierownictwa i kolektyw, jak i podwładnych. I oczywiście mniej zawiści. Dlaczego, pomijając niskie stawki, jest tak a nie inaczej? Dlaczego na zebraniu nie było sekretarza POP i dlaczego jedni oceniają go negatywnie uważając, że nie można się z nim dogadać, a drudzy pozytywnie, twierdząc, że naraził się ludziom, bo był za rygorystyczny? Dlaczego, wytykając cudze pensje nie ocenia się pracy jaką ktoś wykonał? Jak z tym jest naprawdę? Dlaczego ktoś zrywa ogłoszenia, a nie robi się nie, aby zapewnić dostęp informacji do każdego? Są to tylko niektóre z pytań, jakie się nasuwają. Obiektywna prawda o Zakładzie Transportu leży gdzieś pośrodku. Co zrobić jeśli bariery placowej nie da się przekroczyć?

Sprawa jest głośna, kierownictwo Zakładu nie ma sprzecywanego stanowiska, ludzie nadal dyskutują. Obawiam się, że brak jasnych, jednoznacznych decyzji lub nieścisłości próby „załatania” kieszeni skarżącym się mogą podważyć autorytet niektórych odpowiedzialnych osób.

TERESA BRANDYS

Emocje i pasek wypłaty



Moja praca gwarantuje zarobek innych.

Fot. Jerzy P. MACIŃSKI

spełnia drugorzędna rolę, wzytówką przedsiębiorstwa są kierowcy autobusowi i motorzystowie. Czujemy się potrzebni, ale za potrzebą powinno iść wynagrodzenie”.

A na spotkaniu powiedzieli: A. Mioduszczyk — „Nasze płace wzrosły o 15 proc., w przedsiębiorstwie o 24. Nie zgadzam się, żeby kierowca miał na swoją korzyść tak dużą różnicę stawki choćby od operatora „Simona”. Muszę np. w zimie wychodzić kilkakrotnie z kabiny, marznąć. Jak będzie pracował inny pracownik, jeżeli moja praca nie umożliwia mu kontynuacji jego pracy? Za godzinę mam tylko 33 zł”. J. Suder — „(...) Regulator nie pracuje w soboty

moga płacić kierowcom, to dlaczego nie się nie robi do tej pory? Dlaczego nie połączyć zawodów: kierowcy i regulatora, kierowcy i operatora, czy kierowcy i konwojenta podnosząc w ten sposób stawkę?”

Kierownik, J. Kudlek — „Podniosłem tę sprawę, ale ZNR nie podjął tematu. (...) Nie uruchomiliśmy premii motywacyjnej, gdyż nie mamy odpowiedniej rezerwy pieniędzy. (...) Przeszeregowanie w sierpniu br. objęło 113 kierowców, przy stanie 135. Zbliżamy się do średniej przyznanej stawki i nie możecie mi zarzucać, że przebrzmiałem. Pieniądze przeznaczone na „13”. Są pewne wypracowane środki,

Wszyscy słyszeli i nasi przedstawiciele Rady Pracowniczej i Związku, i przedstawiciel Związku z Zarządu. Uważam, że jeżeli zgłaszam coś, to trzeba dać konkretną odpowiedź. Nie kryłem się z listem. Kto chciał mógł podpisać, za nikogo tego nie czyniłem, ani nikogo nie zmuszałem. I smutne jest, że od początku szukano u nas autora, a nie zastanawiano się czy to jest słuszne”. A ci co podpisali? Wśród 37 — jedna kobieta, dobry kierowca, związana z Zakładem od dawna. Są wśród nich kierowcy ze stażem 28 i 17 lat, są i tacy, co pracują od niedawna. W większości zdyscyplinowani, jeśli nie liczyć na ich wspólne kon-



Krew oddaje Adam Pękosz z ZAW. Fot. ST. MAKAREWICZ

Krew darem życia

24 LISTOPADA odbyło się doroczne spotkanie członków Klubu Honorowych Dawców Krwi, działającego w MPK pod patronatem ZZ ZSMP. Rok bieżący jest 22. w historii klubu.

Spotkanie rozpoczęło się koncertem w wykonaniu znanych i lubianych aktorów scen krakowskich. Arie, piosenki i tańce dedykowane były zasłużonym działaczom PCK w przedsiębiorstwie, założycielom Klubu HDK — Kazimierzowi Kusowi, Stanisławie Budzoń, Stanisławowi Mikulskiemu i Kazimierzowi Sulkowskiemu oraz krwiodawcom z Sekcją działającą w ZTH, ZAP, ZAW i ZAC.

W części drugiej spotkania, zasłużonym krwiodawcom wręczono odznaczenia. Odznaki ZHDK I stopnia i puchary otrzymali: Janusz Begej, Zbigniew Janik i Józef Nowikowski. Odznaki ZHDK II stopnia i pamiątkowe talerze: Bogumił Czechowski, Krzysztof Janicki, Henryk Florczyk, Andrzej Miłka, Jan Smożna, Jan Romanek i Kazimierz Rzepecki, a odznaki ZHDK III stopnia i pamiątkowe talerze: Ryszard Czerwiński, Ryszard Dziub, Jerzy Gójs, Mieczysław Gazda, Jerzy Morys, Stanisław Majka, Stefan Niechaj, Krzysztof Pokuta, Marian Raszkiewicz, Andrzej Rechul, Stanisław Szastak i Krzysztof Stiebal. Wszyscy odznaczeni otrzymali również nagrody pieniężne od dyrektora naczelnego MPK, Tadeusza Trzmiela. Krzyże Zasługi przyznano krwiodawcom: Janowi Urbanikowi i Marianowi Tańczykowi, które wręczono zostają wymienionym na uroczystej akademii, jaka zorganizowana zostanie w najbliższych dniach przez Krakowską Radę Honorowego Krwiodawstwa. Dyplomy otrzymały Sekcje HDK, działające w ZTH, ZAP, ZAW i ZAC.

Wszystkim odznaczonym podziękował i serdeczne życzenia złożył przewodniczący Rady Krakowskiej HDK, Kazimierz Nowak. Powiedział między innymi... „wasi krwiodawcy zasługują na wysokie uznanie, a klub wasz znajduje się w czołówce Klubów HDK”.

Głos zabrał również przewodniczący ZZ PCK w MPK, Tadeusz Walczak, który w krótkich słowach podsumował działalność klubu w roku bieżącym. Między innymi poinformował zebranych, że prócz istniejących już wcześniej Sekcji w ZTH i ZAP, powstały nowe w ZAW i ZAC. Obecnie najliczniejszą jest Sekcja w ZAW. Mówił również o działalności klubu, która zmierza w dwóch kierunkach: załatwiania sprawy socjalne krwiodawców i propaguje ideę honorowego dawstwa krwi. Członkowie klubu oddali w bieżącym roku 116 l krwi, a spośród 526 jego członków, 99 jest zasłużonymi honorowymi dawcami krwi.

Dodać jeszcze należy, że 24 listopada przeprowadzono w ZAW akcję oddawania krwi. Oddało ją 60 krwiodawców. (M. B.)

W Oddziale Pracy Chronionej

MA WIĘC I MPK swój Oddział Pracy Chronionej, o którego uroczystym otwarciu pisaliśmy na łamach naszej gazety. Od tamtej chwili minęło już kilka tygodni i Oddział 21 listopada br., ruszył z produkcją.

Zacznijmy jednak od początku. Otóż, pierwsze posiedzenie komisji kwalifikującej do pracy w tym Oddziale, w skład której weszli: przewodniczący — kierownik Działu Kadr Stefan Kwiatkowski, zastępcy kierownik Zakładowej Przychodni, Lidia Pilzak i kierownik Oddziału Pracy Chronionej Bogdan Kowalczyk, członek — Zakładowy SIP Aleksander Kowalczyk oraz przedstawiciele kierownictwa zakładów, z których pracownicy mieli zostać oddelgowani do Oddziału, odbyło się 8 listopada br. Mimo iż Oddział posiada 50 stanowisk pracy, jako pierwszych zakwalifikowano tylko pięć osób, później doszła jeszcze jedna. Są to dwie kobiety i trzech mężczyzn. Panie Grażyna Żurzyńska motorniczka z ZTH i Lucja Tkaczyk, robotnik magazynowy z ZZZP, pozostaną tu aż do czasu szczęśliwego macierzyństwa, natomiast panowie — Kazimierz Hebdowski, motorniczy z ZTH, Jan Florkowski, motorniczy z ZTP i Adam Czopek, blacharz z ZAP, trafili do Oddziału na pewien określony przez lekarza czas, gdyż chwilowo, z uwagi na stan swojego zdrowia, nie mogą wykonywać dotychczasowej pracy.

Wszyscy wymienieni ukończyli 40-godzinne szkolenie — przyuczenie do zawodu ślusarza, którego program zatwierdzony został do potrzeb Oddziału, a świadectwa jakie otrzymali, dołączone zostaną do ich akt personalnych. Teraz pod okiem doświadczonych mistrzów z ZAW Henryka Bułskiego i Mieczysława Sasiadka, wykonywać będą w warsztacie Oddziału, proste prace ślusarskie.

Podjęliśmy na razie trzy rodzaje prac — informuje nas kierownik Oddziału B. Kowalczyk — regenerację kasowników, wykonanie kluczy do kasowników i korbek do zmiany tablic kierunkowych w „berlietach”. Pracę tę otrzymaliśmy z ZAW. Dzięki kierownictwu tego Zakładu, mamy dobrze wyposażoną wypożyczalnię narzędzi.

Rozmawiamy również z ty-

mi, którzy decyzją komisji w Oddziale się znaleźli. Panie są zadowolone. Jest tu ciepło, jasno, czysto, praca siedząca, a szlifowanie wcale ich nie męczy. Jak wrócą maszyny z naprawy, zamienią szlifowanie na szycie. Wykonywać będą naprawy ubrań roboczych itp. Pani Lucja Tkaczyk mówi: „Moim zdaniem, Oddział Pracy Chronionej jest dobrze pomyślany. Ja, na przykład, miałam pracę zmianową, przychodziłam więc również na noc, musiałam dzwigać, a tu zupełnie inaczej, nawet przyuczona zostałam do zawodu ślusarza, co zawsze może mi się przydać”. Pan Kazimierz Hebdowski jest po zakaźnej żółtaczce, mówi, że lekarz zabronił mu przez pół roku jeździć. Z tego, że pracuje w Oddziale Pracy Chronionej jest zadowolony, tylko że... od miejsca zamieszkania na Wołę traci w jedną stronę dużo czasu, bo prawie godzinę. Jan Florkowski, choruje na nerwicę serca. Narzeka na trudną, nerwową pracę motorniczego, wykonywaną dziennie przez 9 do 10 godzin, bardzo często jeszcze w wagonach starego typu, które nie mają osłon na silnikach, na nie najlepsze stosunki międzyludzkie i bardzo różnych pasażerów. Mile wspomina te czasy w ZTP, kiedy zastępcą kierownika ds. ruchu był pan Klewski. Jak twierdzi, zmienić musi zawód. Jeździć na linii już nie będzie. Natomiast pan Adam Czopek, związany z przedsiębiorstwem od Przyzakładowej ZSZ, chce nadal w MPK pracować, musi jednak jak sam mówi zmienić pracę. Może w

innym zakładzie podejmie ją na jedną zmianę, w ZAP, mimo że się o to starał, nie wyrażono zgody. Z uwagi na chorobę serca, w systemie czterobrygadowym już jednak pracować nie może. Ma przed sobą parę miesięcy czasu, liczy więc, że coś sobie innego załatwi. Posiada jeszcze kwalifikacje na kierowcę autobusowego.

Jeśli chodzi o wynagrodzenie, to wszyscy pracujący w Oddziale, otrzymywać będą 30 złotych za godzinę, plus dodatkowe wyrównawczy do wysokości swoich dawnych poborów.

We wszystkich pomieszczeniach Oddziału jest ciepło. System ogrzewania sterowany jest termometrami. Ciepło daje 12 pieców akumulacyjnych, ustawionych w zastępstwie elektrycznych olejowych, które ZBL zobowiązał się zainstalować do końca grudnia. Poszerza się jeszcze, kosztem warsztatu rymarskiego, szatnię dla zatrudnionych tu kobiet. W pomieszczeniach warsztatowych znajduje się dużo doniczek kwiatów, a stałym towarzyszem pracujących będzie muzyka „łatwa, lekka i przyjemna”. Na wiosnę przed pomieszczeniem Oddziału posadzi się drzewka i zrobi klomby kwiatowe. Wszystko to dla ludzi chorych, znerwicowanych, którzy w okresie rekonwalescencji będą mieli jak najlepsze warunki, aby stać się znów w pełni wydajni, na stanowiskach pracy w swoich macierzystych zakładach pracy.

MARIA BUBACZEWSKA



W warsztacie ślusarskim.

Fot. ST. MAKAREWICZ

NIKT właściwie nie może oświadczyć, że na własne oczy widział rozbite UFO lub martwych jego pasażerów. Władomości pochodzą z drugiej czy trzeciej ręki, a nawet dochodzi do ich ujawnienia poprzez łańcuszek informatorów.

Nikt dotychczas — z czynników rządowych — nie potwierdził faktu katastrofy UFO. Niektóre informacje na ten temat przedostały się do opinii publicznej dzięki takim badaczom jak: Frank Scully, Leo Stringfield, Robert Carr czy Raymond Fowler. Przyglądnijmy się niektórym z faktów podanych przez nich:

Wieczorem, 2 lipca 1947 r. państwo Wilomot z miejscowości Roswell, Nowy Meksyk, USA zauważyli duży błyszczący obiekt przypominający dwa spodki złożone brzegami. Sześć dni później oficer z bazy w Roswell, por. Walter Haut poinformował opinię publiczną o tym, że oficer wywiadu, J. A. Marcel pobrał resztki z rozbitego spodka, który spadł w tym rejonie. Władze rządowe zripstowały, że było to urządzenie meteorologiczne. „Materiał, który widziałem — oświadczył J. A. Marcel — na pewno nie był balonem meteorologicznym”. Zona ówczesnego komendanta bazy stwierdziła, że maż powiedział jej wtedy: „...obiekt nie został przez nas zrobiony, ale przez Rosjan również nie...”. Kiedy J. A. Marcel udał się na miejsce wypadku, zobaczył że cały teren usiany jest detalami. Znajdowały się tam fragmenty czegoś pokryte hieroglifami, których nikt nie umiał odczytać. Przedmioty te zawieziono samolotem do bazy Wright Field w Dayton, Ohio, gdzie zostały poddane ba-



daniom. Inne źródła na temat tego przypadku mówią, że wśród szczątków pojazdu znaleziono 6 lub 8 jego pasażerów. Były to istoty podobne do człowieka, wzrostu od 1 do 1,35 metra, o wielkiej głowie i długich rękach zakończonych 4 palcami. Nie żyli już, z wyjątkiem jednego, którego żandarmi z bazy zabrali ze sobą...

Latem 1947 r. w lipcu lub sierpniu rano kilka mil na południe od Salinas, Kalifornia, znaleziono na polu mały pojazd w kształcie dysku. Miał on 9 stóp średnicy i 4 stopy wysokości. Wokół średnicy ciągnął się pas wielokątnych luków. Trzej świadkowie powoli podchodzili do obiektu, gdy teren otoczyła ekipa żołnierzy lotnictwa. Żołnierze załadowali obiekt na platformę z planek i oddział odjechał.

W 1948 r. na pustynnych terenach w okolicach Laredo na pld.-zach. krańcu USA rozbili się latający spodek. Dwaj niezależni od siebie informatorzy zeznali, że ich radary wykryły metaliczny dysk, skręcający nagle pod kątem 90 stopni ku ziemi. Teren katastrofy otoczył kordon wojska, a spodek przykryto czymś w rodzaju namiotu. Pewien

Katastrofy UFO

oficer wywiadu, który również pośpieszył na miejsce wypadku zobaczył, że spodek ladowano na ołbrzymie specjalne pojazdy wojskowe. Oficer trzymający straż wokół rozbitego obiektu stwierdził, że widział martwego humanoida, którego wzrost oszacował na 4 stopy i 6 cali. Istotka była bezwłosa, a jej ręce nie posiadały kciuka.

Katastrofę z 1952 r. również wykryły radary. Specjalista z bazy Edwards w Kalifornii zobaczył obiekt z wielką prędkością spadający na ziemię. Katastrofę potwierdzono w bazie. Obiekt miał 60 stóp średnicy, wzdłuż niego ciągnął się rząd okienek, a jego powierzchnia była spalona na czarno. W pojeździe znajdowała się nieustalona liczba ciał humanoidów o wzroście 4,5 stopy każdy.

Najciekawszy i stosunkowo najlepiej udokumentowany przypadek pochodzi z 1953 r. Zaczęło się wszystko niespodziewanie od pewnego filmu, który oglądał świadek z grupą kolegów w Fort Monmouth w New Jersey. Bez uprzedzenia i komentarza włączono projektor. Pierwsze zdjęcia przedstawiały pustynię i zagłębiony w piachu spodek, którego szczyt zdobiła kopuła, a w dolnej czę-

ści znajdowały się otwarte drzwi. Dysk liczył ok. 20 stóp długości, otwarte drzwi miały 3 stopy wysokości i 2,5 stopy szerokości. Kolejna scena ujmowała kilkunastu żołnierzy bez dystynkcji stojących wokół obiektu. Następna scena przedstawiała wnętrze pojazdu, jakieś panele i dźwignienki, ale zdjęcia były niewyraźne. Po chwili dokładnie widać było stoły w namiocie. Na jednym stole leżały dwa martwe ciała, na następnym jedno, ubrane w ciasno dopasowane kombinezony pastelowego koloru. Istoty te w porównaniu do człowieka odznaczały się niskim wzrostem, lecz ich głowy były nieproporcjonalnie duże w porównaniu do całej osoby. Rysy twarzy nosiły cechy mongoloidalne.

Przypadki katastrof UFO nie są częste, jednak — prawdopodobnie — się zdarzają. Jak dotychczas nie ma konkretnych dowodów na to, jednak pewne przesłanki i relacje świadków wskazują, iż rzadki niektórych państw są w posiadaniu rozbitych spodków.

Przytoczmy na zakończenie dziwne zdarzenie z terenu Polski. W styczniu 1959 roku duża grupa ludzi obserwowała obiekt, który wpadł do basenu portowego w Gdyni. Wkrótce potem znaleziono dziwnie ubraną istotę blakającą się po plaży, którą zabrano do szpitala i poddano badaniom. Miała ona inną budowę wewnętrzną niż człowiek. I to wszystko co wiemy na ten temat. Przypadek ten jak dotychczas nie został zbাদany przez żadną organizację ufologiczną. Może spróbuje to zbadać nasze Towarzystwo. Jeśli tak — poinformujemy Czytelników „Sygnałów MPK” o wynikach... „Ger” — KTBNOŁ

Blachy nie zniszczono

Artykuł pani red. M. Bubaczewskiej na temat niegospodarności w Zakładzie Zaopatrzenia i niszczeniu nie zabezpieczonej od wpływów atmosferycznych blachy wywołał wśród załogi naszego przedsiębiorstwa dość duże poruszenie. Świadczy to pozytywnie o zmianach w świadomości wielu ludzi, którzy być może jeszcze do niedawna nie zwracali uwagi na tego typu zdarzenia gdyż blacha jest ani moja, ani twoja, ale przedsiębiorstwa czyli w podtekście czytają — nieczyja, a dziś już poczuwają się być współgospodarzem zakładu pracy. Ale też tym razem cała sprawa nabrała większego rozgłosu niż było to warte. Nie więc dziwnego, że w tej sytuacji całą sprawą zajął się Dział Rewizji Gospodarczej. Przeprowadzona kontrola wykazała, że blacha w magazynie nr 4 jest rzeczywiście przechowywana niezgodnie z odpowiednimi przepisami magazynowania, ale też w obecnych i utrzymujących się od lat złych warunkach lokalowych zakładu, inaczej być nie może. Blacha stalowa przechowywana jest rzeczywiście na wolnym powietrzu, lecz układana jest na podkładach drewnianych i przykrywana papą. A więc nie jest to beznadziejne niszczenie, lecz prowizoryczne przechowywanie w rzeczywistości trudnych warunkach. Zresztą, nawet przeniesienie tej blachy pod wiatę (gdzie obecnie nie ma miejsca, gdyż składana jest tam blacha z metalu kolorowych), nie uchroniłoby jej przed wpływem wilgoci i mgły, a tym samym przed korozją. Przypadek chyba jednak sprawił, że artykuł o niegospodarności pojawił się w chwili, gdy magazyn przejęło nowe kierownictwo i zaczęło robić prawdziwe porządki. Czyżby wcześniej do redakcji nie docierały żadne informacje o bałaganie i marnotrawstwie? Zresztą i ten sygnał z Zakładu Sieci wydaje się być trochę naciągany, gdyż gdy udałem się do magazynu nr 4, by naocznie przekonać się o rozmiarach owych strat okazało się, że blachy w magazynie już nie ma, gdyż wydana została innym zakładom, które zużyły ją do swoich procesów technologicznych. Dalsze poszukiwania doprowadziły do otrzymania oświadczenia kierownika Działu Przygotowania Produkcji ZNT Marka Pietroniżyka, że 300 kg blachy zakwestionowanej przez ZSP zostało zużyte jako blacha wartościowa przy remoncie wagonów. Któż w tej sytuacji ma rację? Autorka i jej informatorzy, czy też Zakład Zaopatrzenia, Dział Rewizji Gospodarczej i ci, którzy blachę zużyli? Rozumiem, że komuś nie chciało

LISTY OPINIE POLEMIKI



się czyścić skorodowanej w pewnym stopniu blachy (o tym, że przechowywanie blachy nawet pod wiatą nie chroni jej przed korozją już pisałem) i wołał poczekać na jej nową dostawę, ale pytam, po co było wokół sprawy robić przesadny szum? Chyba tylko po to, by od siebie odsunąć wszelkie podejrzenia, tylko czy zawsze trzeba wtedy odpowiedzialnością obciążać innych?

ADAM ZYZMAN

OD REDAKCJI: Dział Rewizji Gospodarczej i pan Adam Zyzman oglądali magazyn już po fakcie, czyli po wizycie red. Bubaczewskiej. Jasne, że zainteresowanie dziennikarza sposobem przechowywania blachy spowodowało wzmocnienie zainteresowania tą blachą pracowników magazynu. Właśnie rezultaty wzmoczonego zainteresowania oglądały osoby kontrolujące i A. Zyzman. My — z założenia — wierzymy red. Bubaczewskiej. Natomiast, nie było naszym zamierzeniem przyczynianie kłopotów nowemu kierownictwu magazynu, któremu życzymy osiągnięć w przechowywaniu materiałów. Na marginesie refleksja: jeśli są kłopoty z należytym przechowywaniem, to należy zamawiać takie jak blacha, materiały na bieżąco, bez konieczności ich składowania. Tak dzieje się w całym uprzemysłowionym świecie.

(LL)

Dobrze o kontrolerach

Praca inspektorów kontroli biletowej oraz całego Wydziału Taryfowo-Biletowego jest często negatywnie oceniana przez pasażerów. Trudno z tym polemizować, choćby ze względu na krańcowo różne spojrzenia pasażera i kontrolera na kwestię dyscypliny płatniczej użytkowników komunikacji miejskiej. Tym cenniejsze wydają się przypadki pozytywnego stosunku pasażerów do pracy naszych pracowników. Poniżej zamieszczamy dwa listy świadczące o tym, że nie jest tu jeszcze najlepiej, ale jakby coś drgnęło w odczuciach i świadomości pasażerów.

„Przepraszam inspektorów MPK nr 25 i 76 za moje niewłaściwe zachowanie w dn. 29. 10. w tramwaju linii 8. Aleksander C.”

„Dziękuję serdecznie za pozytywne załatwienie mojej prośby i anulowanie nalożonej na mnie podwyższonej opłaty w dn. 14. 09. br. w tramwaju nr 7, który

to miał w tym dniu zmienioną trasę, o czym nie wiedziałam. Dziękuję za danie mi wiary i ludzkie podejście do mojej osobistej sprawy. Pieniądze w zmniejszonej wysokości otrzymałam. Z poważaniem — Irena B.”

„Szczyty bezmyślności”

W związku z notatką w „Sygnałach MPK” Nr 17 z dnia 15. 10. br. w rubryce „Z ulic naszego miasta” zatytułowaną „Szczyty bezmyślności” informuję autorkę notatki p. M. B., że „szczyty bezmyślności” byłoby niewyrażenie zgody na ustawienie wiaty na wymienionym przystanku. Fakty przedstawiają się w ten sposób, że wiatę wartości 220 tys. zł, której fundatorem jest inwestor osiedla Wola Duchacka Zachód, tj. DRMK IV, mogła być zamontowana tylko na tym osiedlu lub w ogóle nie. Biorąc pod uwagę, że wiaty przystankowe obojętnie przez kogo ustawiane po zamontowaniu automatycznie stają się własnością MPK — to nawet gdyby wymieniona wiatę nie była aktualnie niezbędna, przeniesienie jej na inny przystanek kosztowałoby 50 tys. zł. Stanowiłoby ewidentną oszczędność 170 tys. zł, zważywszy, że koszt nowej wiaty, którą montowałoby samo MPK, wynosi 220 tys. Poza tym pragnę zauważyć, że osiedla Wola Duchacka Zachód i Kurdwanów są nadal rozbudowywane i ulica Witosa, przy której obecnie wiatę jest zlokalizowana będzie trasą przelotową dla autobusów MPK i przystanek aktualnie końcowy stanie się przystankiem przelotowym, a wtedy ciężar ustawienia zadajeń spocząłby na MPK.

Prosimy w przyszłości o stosowniejsze dobieranie tytułów do podawanych przez Was informacji.

Zastępca dyrektora ds. ruchu
(—) mgr MARIAN DUDEK

OD AUTORKI: Jeżeli nawet do sprawy przedmiotowej wiaty, usytuowanej na „końcowym przystanku dla wysiadających przy ulicy Witosa (Wola Duchacka), podchodzić będziemy na zasadzie „darowanemu koniowi nie patrzy się w zęby”, to dla mieszkańców tamtych osiedli i jednocześnie pasażerów MPK, niefunkcjonalne ustawienie jej jest nieczym innym, jak właśnie „szczytami bezmyślności”, a więc tytuł artykułu nie odbiega od prawdy.

OD REDAKCJI: Kiedy ten przystanek stanie się przelotowym? Oto sedno sprawy. Jeśli są dwa — trzy miesiące, to dyrektor ma rację. A jeśli za trzy-cztery lata, to czy MPK postawi nową wiatę, w miejsce tej — na pewno już zniszczonej — „darowanej”?

Przed 35-leciem Zakładowego Koła PCK

W ZWIĄZKU z przypadającym w marcu 1985 r. jubileuszem 35-lecia powstania Zakładowego Koła PCK przy naszym Przedsiębiorstwie oraz 50-lecia działalności Drużyny Sanitarnej PCK Zarząd postanawia:

1. Zorganizować w marcu 1985 r. walne otwarte zebranie członków, aktywu i sympatyków PCK poświęcone ww. jubileuszom.

2. Opracować i rozpoznać na podstawie pro-

wadzonych kronik PCK historię działalności Koła.

Tą drogą Zakładowy Zarząd Koła prosi wszystkich byłych i aktualnych aktywistów PCK o włączenie się do przygotowywanego walnego zebrania oraz dostarczenie materiałów do publikacji. Wszystkich zainteresowanych prosimy o kontaktowanie się z przewodniczącym Zakładowego Zarządu PCK Tadeuszem Walczakiem, tel. 55-43-00, w godzinach pracy.



Do wypadku nie doszło

Kilkanaście lat temu, może jeszcze dawniej, do autobusów i tramwajów wchodziło się tylnymi drzwiami, wychodziło przednimi. Przywilej wchodzenia przednimi drzwiami, mają teraz tylko kobiety w poważnym stanie, matki z małymi dziećmi, starcy oraz inwalidzi, ale w praktyce to obecnie wchodzi się i wychodzi tymi drzwiami, którymi się chce, a przede wszystkim, gdzie widzi się miejsce i szansę wejścia czy wyjścia. Z tym, że osobom uprzywilejowanym, kierowcy i motorniczowie, zobowiązani są zawsze otwierać przednie drzwi. Osoby te, nie zawsze jednak chcą ze swojego uprzywilejowania korzystać. Zdarza się, że autobus czy tramwaj stanie na przystanku tak, że akurat najbliższe mają do drzwi środkowych lub ostatnich, a więc wchodzi. Gorzej jest jednak z wysiadaniem. Mam tu na myśli przede wszystkim osoby niepełnosprawne i starsze wiekiem. Zdarza się, że wszyscy, którzy chcieli, na danym przystanku już wysiedli, a osoba niepełnosprawna jeszcze nie zdążyła. Bywa, że po sygnale danym do odjazdu przez prowadzącego pojazd, znajduje się dopiero na schodkach wozu. I wtedy... dobrze jeżeli kończy się tylko na... zbiorowym krzyku... „panie kierowco, czy motorniczy jeszcze chwilczkę, bo nie wszyscy wysiedli”.

W ostatnich tygodniach byłam świadkiem kilku takich, szczególnie zakończonych „przygod” osób niepełnosprawnych. Autobus linii „164”. Na jednym z przystanków, środkowymi drzwiami jako ostatni stara się wysiąść człowiek starszy i w dodatku kaleka bez nogi. Kładzie jedną kulę na drugą schodku wozu i w momencie,

gdy na nim stoi już jedną nogą, kierowca daje sygnał odjazdu. Zagadany prowadzący pojazd, nie zamyka drzwi, więc wychodzący człowiek wysuwa drugą kulę już na zewnątrz wozu i wtedy drzwi się zamykają w połowie i znów otwierają. Widocznie prowadzący autobus zauważył wysiadającego człowieka, który szczęśliwie znalazł się już na chodniku. Obserwując tę scenę pasażerowie, w tym również i ja oddychamy z ulgą. Kierowca chyba też. Nic się nie stało, a tak niewiele już brakowało do wypadku.

Tramwaj linii „19”. Stare wagony o wysoko umieszczonych stopniach. Z drugich drzwi przyczepy, na jednym z przystanków, usiłuje wyjść bardzo niskiego wzrostu starsza kobieta „objuczona” torbą i siatką z zakupami. Na zeskoczenie z wozu nie może się zdecydować. Po prostu się boi. Odległość od ostatniego stopnia do ziemi, wydaje jej się przepaścią. Wszyscy wysiedli, a ona... Na przystanku nie ma nikogo, kto by podał jej rękę. Decyzja przeciąga się w nieskończoność. Motorniczy daje sygnał do odjazdu i dopiero, gdy słychać zamykanie drzwi w pierwszym wagonie, starsza pani podejmuje decyzję i... „ładuje” wraz z zakupami na miękkim błotnistym podłożu.

W obu opisanych przypadkach na szczęście nie się stało, poza stresem, na jaki narazeni zostali pasażerowie, na pewno również prowadzący pojazdy. Myślę, że warto w celu przeciwdziałania takim „historiom” jeszcze raz poinformować społeczeństwo o istniejącym prawie dla uprzywilejowanych w środkach miejskiej komunikacji — wchodzenia i wychodzenia pierwszymi drzwiami. Może specjalnie w tym celu wydrukowanymi i rozlepionymi wywieszkami? Będzie to z jednej strony ostrzeżenie dla pasażerów niepełnosprawnych, z drugiej uchroni od odpowiedzialności, a czasem tylko od niepotrzebnych stresów prowadzących MPK-owskie pojazdy, no i obserwujące takie sceny osoby trzecie. (M. B.)

GRAZYNA SKOP: Szachy — królewska gra — wywołują zazwyczaj wiele różnych skojarzeń. Ot, choćby sympatyczny starszuch grający w cieniu drzew na Plantach; kaprysy i dziwactwa mistrzów — jak w słynnym meczu Spasski Fischer; czy też podstępna gra psychologiczna prowadzona przez przemilego doktora Strossmajera w jednym z odcinków „Szpitala na peryferiach”. Czym zatem są szachy? Czy są sportem?

TADEUSZ ZAJDA: Na to pytanie można odpowiedzieć twierdząco. Są one w powszechnym przekonaniu nauką, sztuką, a najbardziej sportem. Dlaczego nauką? Dzisiaj nie można być w czołowie szachowej nie tylko świata czy Polski, ale nawet w czołowie szachowej Krakowa nie znając wielu książek — po prostu nie studiując szachów. Dlaczego sztuką? Weźmy taki przykład: wielki logik, mistrz świata, Capablanca, który mówił, że wszystko w szachach jest jasne i jak się gra porządnie i normalnie to powinno się przynajmniej zremisować, spotkał się z artystą szachowym, Aliechinem, który oświadczył mu hetmana za

Szachy to też sport

Przekonuje nas o tym kierownik sekcji szachowej KS TRAMWAJ, znany w Krakowie działacz szachowy, TADEUSZ ZAJDA.

ponka, czyli dziewięć punktów za jeden i wygrywa partię. Tu właśnie widać, że szachy są sztuką. Przy analizie pozycji czy partii szachowych doznajemy często na widok kombinacji szachowej wrażeń estetycznych. Czy szachy są sportem? Bywa, że na przykład jakiś robotnik ciężko pracujący, który nigdy nie ćwiczył intelektualnie swego umysłu wygrywa z naukowcem, który pracuje tylko umysłowo, zna dużo książek i jest bardzo utalentowany. Dlaczego wygrywa? Wygrywa dzięki elementom czysto sportowym: wielkiej koncentracji, woli zwycięstwa, skupieniu. Dziś na całym świecie szachy są uważane przede wszystkim za sport. Te elementy czysto sportowe mają największą wagę w grze w szachy.

G. S.: Tak, ale powszechnie sport kojarzy się z ciężką fi-

zyczną, a kilgodzinne siedzenie przy stoliku...

T. Z.: Oczywiście, że jeśli by uznać za sport tylko wysiłek fizyczny, to rabanie kilofem, czy rabanie drzewa powinno być sportem. Oczywiście, że szachy są specyficznym rodzajem sportu, ale kondycja fizyczna jest też bardzo ważna. Dlaczego? Dowody są bardzo proste. Jeśli popatrzymy na czołową czy to świata, czy Polski to bez trudu zauważymy że są w niej ludzie młodzi. Korzystają przygotowując się do meczu o mistrzostwo świata z Karpowem przygotowywał się kondycyjnie. Mówił: „muszę zniwelować tych kilkanaście lat różnicy”. Okazało się jednak, że nie zniwelował...

G. S.: Przejdźmy może jednak na nasze MPK-owskie podwórko. Ilu i jakich szachistów ma TRAMWAJ?

T. Z.: Nasza sekcja wycyzniona skupia w większości pracowników MPK, uczniów i ich rodziny. Cała czołówka jest wąska, gdzieś około dwadzieścia osób i około trzydziestu uczniów. Ale skądinąd wiem, że w szachy gra wielu pracowników MPK. Bywa, że dowiaduję się od pracowników naszego przedsiębiorstwa, że grali w takich czy innych imprezach, opowiadają mi o swoich sukcesach. Niestety, są to albo pracownicy pracujący na zmiany, albo mieszkający poza Krakowem, albo osoby bardzo zajęte służbowo, skomem wszyscy oni z różnych powodów nie mogą uczestniczyć w zajęciach klubowych — nie mogą zawodniczo uprawiać szachów.

G. S.: Dlaczego więc na imprezach w Domu Tramwajarzy bywają kłopoty z frekwencją?

T. Z.: Imprezy robimy w środy. Bywa na nich zawsze kilka osób. Wiem, że w Zakładzie Torów jest grupa szachistów. W Torach gra się w szachy. Ale tak w ogóle, to w MPK „szachy” nie są takie, jakie mi się marzą.

G. S.: A czy ktoś, kto ma o szachach zaledwie „bladę” pojęcie może przyjść do Klubu?

T. Z.: U nas w Klubie czołówka dość „ostro” trenuje i gdy przyjdzie początkujący szachista to nie bardzo ma z kim grać, a gdy zagra z bardzo dobrym zawodnikiem to może bardzo szybko przegrać i zrazić się. Ale w każdej pierwszej sobotę miesiąca urządzamy turnieje dla wszystkich, gdzie każdy szachista może zagrać z mistrzem, czy to dobrym, czy gorszym i w „turnieju szwajcarskim” po trzech rundach grają już silni i silnymi, słabsi ze słabszymi i każdy zawodnik ma możliwość zdobycia punktu czy dwóch. Trzeba tylko znaleźć czas i poświęcić sobotę. Serdecznie zapraszam na sobotnie turnieje.

G. S.: Dziękuję za rozmowę.

GRAZYNA SKOP

„POWIEDZMY sobie, po co jemy tę zupę, w zakładzie musimy uciąć nad kosztami, bo wycięciu starego taboru i przekroczenia w Torach na skutek toru węgierskiego, to nie od-fajkowanie tematu. Mokry pot mnie zalewa, gdy ktoś po dwóch fakultetach nie skończy tematu zgodnie z planem. Musimy wejść na Radę Narodową, to nie jest lipa i nie przeszkodzi nam w tym Komisja Wyrotowa na czele z pa-nią dyrektorem. Gotowości nie będę przytaczał, bo zachorowa-ność nas kładzie. Musimy wyprowadzić Czyżyny, bo tak się rysuje w mieście Krakowie od-fajkowanie tematu, a my pracujemy na bazie wypracowanego sprzętu. Projektowanie jest na granicy wytrzymałości i z tego co można wyczuwać będzie rozliczona Gwardia Ludowa. Trzeba wstrzelić temat bō i w atmosferze uznaniowości, zatrudnienie niknie w oczach i trzeba przyjąć fachowców na obrabiarkę. A tu przy-jechali normalnie z Warszawy i nie znali przełotów linii tramwajowych. Niech się w Pałę trzaśnie kto zszedł z za-kładu. By nie szczypać się po szczegółach, bo nawet kom-puter nie mógł tego zjeść i zaczął wozy do zajezdni spuszczać, on nie zajmuje się pierdołami. Ja tu tylko rzucam przy-kłady, a on spał w prysznicach i nie ciągał z miasta, bo fluktuacja jest rzędu 18 proc. i nie są to fizyczne osoby, bo przyszli w wyniku przeniesienia, a my mamy prawie takie same odciski i rozpatrując etatomiesiacami ta sfera została zaakceptowana, bo po co ma się z nim konfliktować, a każdy z kierowników kładzie łagę za przeproszeniem. Z tym tema-tem są sakramencie kłopoty, bo za młodego robi to co nie wie. Tymczasem sfera została zaakceptowana i przez bzdur-ne przepisy sprawa się sypnie, bo pozycja jest nie zjadliwa i nie wszyscy grają z nami fair w karty. Trzeba by ich po-ciągnąć na dywanik. Kolektyw w pełnym garniturze podjął się przesuwania na kołach i sprawy, które z jakiejś strony sączeliśmy, w zasadzie muszą być zakończone”.

Droży Czytelnicy, to co tu napisałem, to nie powiedzenia i zwroty podsłuchane z rozmów obcokrajowców usiłujących mówić po polsku. Są to autentyczne powiedzenia zapisane na jednej z narań. Jeżeli do tego dodam, iż podczas wysta-pienia jednej osoby naliczyłem tylko 33 razy użyte słowo „temat”, „w zasadzie” mogłoby obejść się bez komentarza, tylko że „temat” ten jest chyba niemniej ważny niż komuni-kacja w mieście. Wcale nie przesadnie to określenie, bo cho-dzi przecież o podobno bardzo bogaty i piękny nasz język, a więc i kulturę. Połączyłam tu spójniki i paroma wyrazami-dawońce wybrane fragmenty wypowiedzi, składające się z całych zdań. Tym razem to prawie zabawa, ale chyba warto się nad tym zastanowić? Wcale nie przeczę, iż w zachwasz-asaniu języka bez winy są dziennikarze. Chyba także dzięki publikacji tego uszytym „roboczo-godzin” i „roboczo-godzin-ki”, „etaty-zacje” i „wozokilometry” (ale jak to określić naj-krócej) weszły na stałe do naszego słownictwa. A, że po iluś tam godzinach „kursokonferencji” niektóre potworki języ-kowe przestają razić, nie jest żadnym wytłumaczeniem. Je-zyk polski jest naprawdę bardzo bogaty. Fakt, iż jako język „żywy” musi się rozwijać, muszą powstać nowe słowa, ba zwroty całe, czy jednak wyrażanie skądinąd trafnych myśli musi być tak niechlujne?

- Żaden człowiek nie jest w stanie wznieść się w na-szą sytuację, żaden też nie potrafi udzielić nam sku-tecznej pomocy.
- Człowiekowi, który niczego nie dokonał, trudno jest wierzyć na słowo.
- Nigdy nie należy żądać, aby inny człowiek poświę-cał siebie i swoją ideę dla jakiejś umiłowanej przez nas myśli czy założonego celu, do którego postanowiliśmy dążyć.

AFORYZMY

NOWY „IKARUS” JEŹDZI PO SZYNACH
Specjaliści węgierscy opra-cowali nową konstrukcję „ika-rusa”, jeżdżącego po szynach. Będzie on wykorzystywany do przewożenia pasażerów trasami kolejowymi w tych rejonach, gdzie kursowanie pociągów elektrycznych nie jest opłacal-ne.

ŁAŃCUT OTRZYMAŁ KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ
Po 40 latach oczekiwania Łańcut otrzymał komunikację miejską, która niezwykle ułat-wi mieszkańcom okolic miasta dojazd do pracy. Od październi-ka br. na liniach Łańcut — Krzemienica i Głuchów — Łańcut kursuje 15 nowych „autosanów” H-9-35, a wkrót-ce otwarte zostaną linie Łańcut — Podzwierzyniec — Wola Dalsza — Sonina — Wysoka oraz Łańcut — Dębina — Wola Dalsza — Wola Mała — Łańcut. Na placu Sobieskiego w Łańcutie oraz we wsiach, przez które prowadzą trasy miej-skiej, a raczej podmiejskiej ko-munikacji, ustawiono gustowne zadasznienia.

WIELKA AWARIA WE WROCŁAWIU
20 bm. wczesnym wieczorem w centrum Wrocławia zapano-wała ciemność. W śródmieś-ciu, a także na Śródmieście i Bi-skupinie zabrakło energii elek-trycznej. Na ulicach, w skle-pach, w mieszkaniach było

Mieszanka firmowa

NIE TYLKO



ciemno. Stały tramwaje. Pół-toragodzinna przerwa w dosta-wie prądu objęła niemal pół miasta w okresie komunika-cyjnego szczytu. Tysiące pasa-żerów wędrowało pieszo do domów. Na skrzyżowaniach tworzyły się „korki”, gdyż nieczynna była sygnalizacja ul-liczna. Przyczyną awarii była lekkomyślność budowlanych, którzy przecięli kable wysokie-go napięcia w okolicach placu Grunwaldzkiego.

„IKARUSY” TAKŻE W ZIELONEJ GÓRZE
Mieszkańcy Zielonej Góry zobaczyli w październiku br. na ulicach nowe w tym mieś-cie autobusy „Ikarusy”. Tam-tejsze Wojewódzkie Przedsię-biorstwo Komunikacji Miejskiej otrzymało 10 pojazdów tej marki. „Ikarusy” skierowa-no głównie na bardzo obciążo-ną linię „7”. W ramach docie-rania tych wozów WPKM udo-stępniło je bezpłatnie kilku szkołom na wycieczki tury-styczne dla uczniów do Poz-nań i Wrocławia. Może war-to „kupić” ten pomysł i u nas, gdyż oprócz korzyści, jakie da-ją dotarcie z pasażerami, jest i ta korzyść, że pierwsza z no-wych pojazdów korzysta mło-dzież, która najczęściej ni-

szczy wnętrza. Może taka jaz-da nowiutkim autobusem po-wodząca później niejednego młodzieńca przed użyciem ży-lетки.

ROBOTY ZIEMNE ZGODNIE Z PLANEM
Do czołowych zadań przy budowie warszawskiego me-tra należą roboty ziemne. W br. planuje się przemieszcze-nie 316 tys. m sześć. ziemi i zamierzenie to wykonywane jest zgodnie z harmonogra-mem. Jednocześnie wbijając pale i zakładając tzw. opinkę zabezpiecza się wykopy. Go-rzej przedstawia się obraz prac wiertniczych, które hamuje brak kotwi gruntowych.

NOWE KASOWNIKI W LUBELSKIM MPK
Ogromny zachwyt lubelskiej prasy oraz pasażerów wzbudzi-ły kasowniki nowego typu, ja-kie obecnie instaluje MPK w tym mieście we wszystkich trolejbusach. W porównaniu ze stosowanymi dotychczas sa-one po prostu wygodniejsze w użyciu, gdyż bilet można ska-sować jedną ręką, co w lu-belskich środkach komunikacji było dotąd niemożliwe. Poza

tym wyeliminowano nieczy-telność wybitego znaku, co dotychczas niejednokrotnie by-ło powodem kontrowersji mię-dzy pasażerami a kontrolera-mi. Nie ma też mowy o „po-lykaniu” biletów przez urzą-dzenie, co też się zdarzało. Niestety, w lubelskich autobu-sach nadal będą w użyciu sta-re, niepraktyczne kasowniki, których jeszcze sporo zalega w magazynach lubelskiego MPK i trzeba je wykorzystać.

REWELACYJNE ZNALEZISKO!
Udało się zaopatrzeniowcom białostockiego MPK zdobyć ja-kimś cudem kilkanaście świe-tłówek — doniósł reporter miejscowego organu KW PZPR — co jest ogromnym su-kcesem, gdyż od wielu miesi-ecy mechanicy tracili wzrok, pracując w półmroku trzy-dziestu kanałów naprawczych. Źródła zaopatrzenia jednak nie ujawniono — dziennikarzo-wi, który zauważył, że w bu-rach MPK nadal mroczno...

NIE BĘDZIE WOLNO CAŁOWAC SIĘ?
„Nie wolno się całować” — umieszczenia tej treści wy-

wieszek w łódzkiej tramwa-jach zażądali autorzy zbioro-wego listu, jaki nadszedł pod adresem dyrekcji tamtejszego MPK. Stwierdzili oni, że „wy-stępują w imieniu większości pasażerów oburzonych czystym widokiem młodych par obej-mujących się i całujących bez-wstydnie podczas jazdy środ-kami masowego transportu”. Sygnatariusze petycji domaga-ją się wprowadzenia zakazu całowania się do regulaminu korzystania z tramwajów i au-tobusów obok zakazu przewo-żenia substancji żrących i cuchnących lub nabitej broni. Sądymy, że przed podjęciem decyzji warto by zasięgnąć o-pinii socjologów i psychologów.