

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

mpk

Minister Hupałowski w MPK

Wysoka ocena pracy — uznanie dla załogi

PRZEBYWAJĄCY 21 GRUDNIA W KRAKOWIE MINISTER ADMINISTRACJI, GOSPODARKI TERENOWEJ I OCHRONY ŚRODOWISKA, GEN. DYW. TADEUSZ HUPAŁOWSKI ZŁOŻYŁ GOSPODARSKĄ WIZYTĘ W NASZYM PRZEDSIĘBIORSTWIE. WRAZ Z TOWARZYSZĄCYMI MU OSOBAMI, M. IN. PREZYDENTEM M. KRAKOWA TADEUSZEM SALWA, WICEPREZYDENTEM ANDRZEJEM ŻMUDA, SEKRETA-RZEM KK PZPR WŁADYSŁAWEM KACZMARKIEM ORAZ PRZEDSTAWICIELAMI ADMINISTRACYJNEGO I POLITY-CZNEGO KIEROWNICTWA MPK ZWIEDZIŁ ZAJEJZDNI AUTOBUSOWE W CZYŻYNACH I BIENCZYCACH, A NA-STĘPNIE GOŚCIE PRZY UL. BROŻKA

W trakcie pobytu w zajejzdniach interesował się warunkami socjalnymi pracowników oraz ogólną atmosferą panującą wśród załogi. Gospodarze nie omieszkali wskazać na doskwierające jeszcze potrzeby i niedomogi, ale też z dumą wypunktowali wszelkie zmiany na korzyść załogi przedsiębiorstwa i pasażerów. Były to raczej odwiedziny, wolne od oficjalnej sztampy. Minister chciał być jak najbliższy ludzi na stanowiskach pracy, by móc sobie po prostu porozmawiać.

Z dużym zadowoleniem słuchał minister relacji o własnych, antyimportowych rozwiązaniach technicznych, przerwał ją jednak pytaniem, co można by jeszcze poprawić? Usłyszał odpowiedź, że trzeba jeszcze poprawić wydajność i dyscyplinę pracy. Usatysfakcjonowało szefa resortu, iż odpowiedź ta padła z ust robotnika. Jeden z robotników zapytany o warunki pracy, podkreślał zdecydowaną ich poprawę, inny chwalił zaopatrzenie w odzież ochronną, szczególnie w obliczu zimy. Były i z „doskoku” pytania do ministra — np. kiedy przyjdą spodziewane „ikarusy”, w odpowiedzi padło pocieszenie, że jeszcze jako prezent gwiazdkowy.

Była też mowa o występującym jeszcze wśród załogi niezrozumieniu sprawiedliwych zasad nierównomiernego podziału zysku. Instrukto-

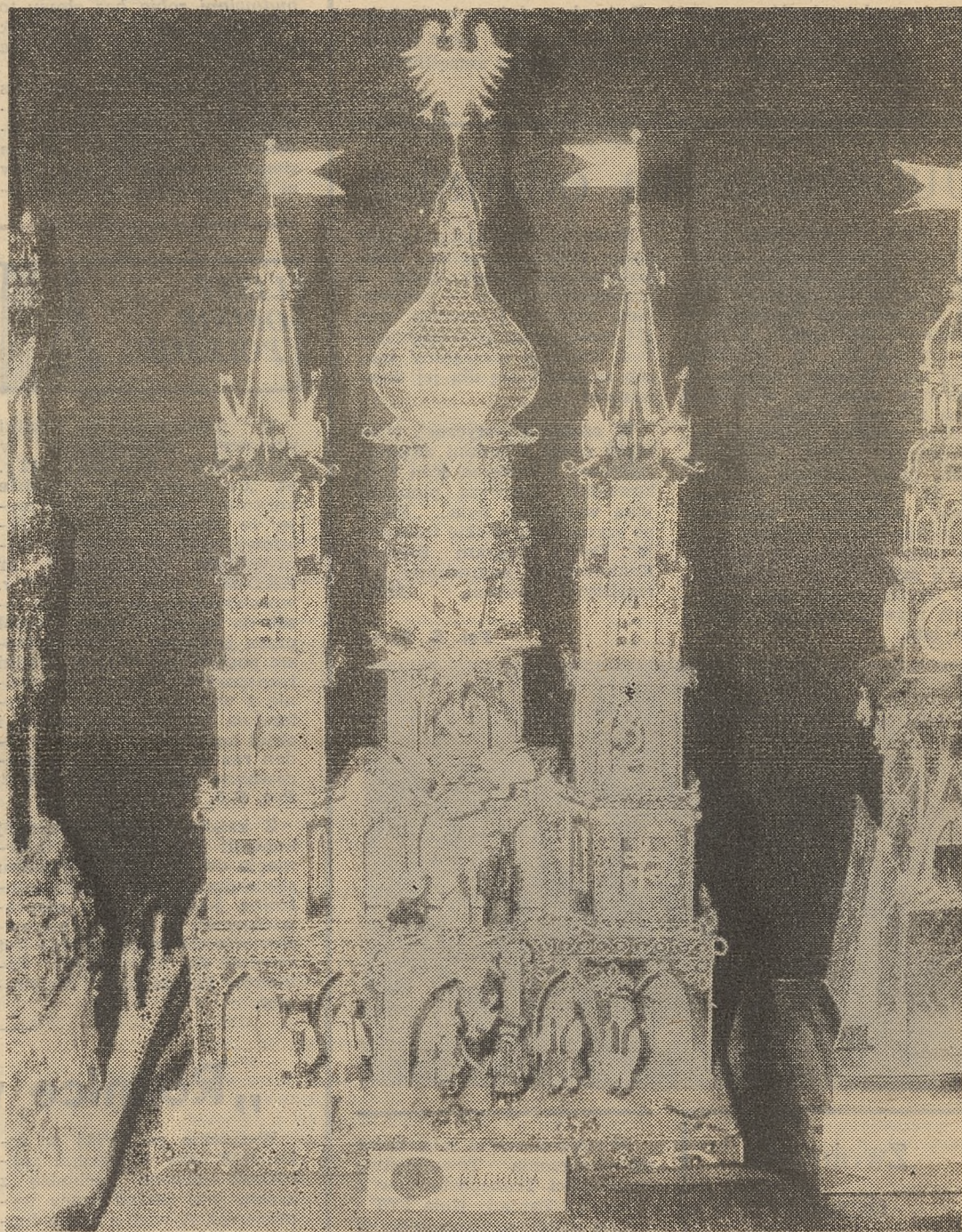
rzy mówili o trudnościach związanych z naborem, szkoleniem, selekcją i adaptacją zawodową młodych kierowców. Sami zaś adepci sztuki szoferskiej, wspomagani przez bezpośrednich zwierzchników, wskazywali na uciążliwości związane z zawodem kierowcy (wczesne wstawanie, długa nieobecność w domu), kiedy jednak generalnie wtrącił małe „ale” dotyczące zarobków, przyznali, że jest to rekompensata licząca się.

Po tych bezpośrednich spotkaniach minister Hupałowski był gościem dyrekcji MPK w biurcu przy ul. Brożka. Składając kwiaty pod tablicą upamiętniającą martyrologię pracowników poległych w czasie II wojny światowej oddał im hołd słowami wyrytymi na płycie: „Niech ich bohaterska ofiara pozostanie na zawsze w pamięci załogi”.

W czasie spotkania z dyrekcją, aktywnym kierownictwem i politycznym przedsiębiorstwa, które w atmosferze swojej także odbiegało od przyjętego w takich sytuacjach protokołu, zabrali głos dyrektor Tadeusz Trzmiel, oraz I sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski, referując krótko z ramienia gospodarzy osiągnięcia w polepszeniu komunikacji miejskiej oraz podjęte przedsięwzięcia, które do nich wiodły, jak też plany i potrzeby na przyszłość.

W większej części wystąpie-

(Ciąg dalszy na str. 6)



Dosiego roku — 1983

Sztab „Zima” (VI)

Coraz mniej palących problemów

Coraz mniej spraw do załatwienia na poniedziałkowych posiedzeniach sztabu, coraz mniej palących terminów na dziś... na jutro.

Jeżeli chodzi o wozy tramwajowe, nie ma wprowadzić do nich zapasów w wielu częściach zamiennych, ale nie ma też braków. Wszystko załatwiane jest na bieżąco. Na ostatnim posiedzeniu sztabu można było usłyszeć, że tramwaje przygotowane są prawie w 100 procentach do okresu zimowego. Jeszcze tylko jest problem z gruntownym ich umyciem, a później utrzymaniem w czystości. Odbyły się już przeglądy torów i zwrotnic. Kończą się roboty wodno-kanalizacyjne w ZTH. Również remonty dachów. Wzrost stanowi dach nad ZTP,

gdzie podobno potrzebny jest jego większy remont, a ten przewiduje się dopiero w roku przyszłym. Są również przeciwki dachów nad montownią torów przy ulicy Wawrzyńca, i garażem przy ulicy Wąskiej. Wyremontowane i przygotowane są pługi na wypadek obfitych opadów śniegu.

Olbrzymim problemem dla komunikacji szynowej jest zasilanie w energię elektryczną. Energochłonność taboru 102 N, stwarza zagrożenie w zasilaniu. Zachodzi konieczność budowy w mieście nowych pods-

tacji i modernizacji niektórych starych.

Komunikację autobusową nekają braki ogumienia. Na Woli z powodu braku opon 1000—20 odstawionych zostało 55 autobusów. Aktualnie jest 500 opon do wymiany. Cotygodniowe dostawy po 50 do 100 sztuk są niewystarczające. W Zajezdni na Woli nastąpiła awaria paleniska. Wina bardzo ziego gatunku węgla.

Pomiary ciepła w poszczególnych pomieszczeniach Zakładów wykazały, że temperatury są bardzo różne. Nie bez

winy za ten stan rzeczy jest sama załoga, która nie dba o zamykanie bram wejściowych.

W unieruchomionej jeszcze dotąd w Zajezdni na Woli stacji paliw pozostaje uwiecznione paliwo w tym również to na niskie temperatury. Do końca br. przedsiębiorstwo otrzyma jeszcze 350 ton paliwa i tylko 150 opon.

Jeżeli chodzi o paliwo to według relacji zastępcy dyrektora ds. ekonomicznych A. Kusiny, na naradzie Zespołu Paliwowego naczelny dyrektor

CPN Andrzej Gałczyński przyrzekł, że dla MPK paliwa w roku bieżącym nie zabraknie. Do końca tego roku MPK otrzyma również 16 ton boryga.

Rozważana była również sprawa, na jakich stanowiskach pracy, należą się buty tzw. gumofilce. Komisyjnie ustalony wykaz tych stanowisk przygotowany ma zostać na kolejne posiedzenie poniedziałkowego sztabu.

Z uznaniem oceniono pracę Nadzoru Ruchu, którego cztery radiowozy w godzinach od 5.00 do 22.00 czuwają nad komunikacją w mieście.

Kolejna relacja z poniedziałkowego sztabu poświęconych przygotowaniu przedsiębiorstwa do zimy jak zwykle za dwa tygodnie. (M. B.)

Związek zawodowy zarejestrowany

Formalności stało się zadość, choć była to formalność tylko z pozoru zwykła. Po opublikowaniu bowiem projektu statutu napłynęło do Zarządu Grupy Inicjatywnej wiele wniosków, których rozpatrzenie było niezwykle pracochłonne i w efekcie doszło do bardzo wielu zmian w projekcie.

Zmiany te dotyczyły niekiedy pojedynczych słów, częściej całych sformułowań, ale miały też charakter strukturalny, wprowadzono również szereg nowych punktów. Ostateczną wersję Statutu otrzymał każdy z wступujących do Związku.

Po tych właśnie pracach doszło w dniu 13 grudnia w Sądzie Wojewódzkim w Krakowie do zarejestrowania pod nr 24 NIEZALEŻNEGO SAMORZĄDNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE. Oznacza to, że tym samym zatwierdzony został Statut nowego Związku, jakkolwiek statutową działalność rozpocznie Związek z dniem 1 stycznia 1983. Przed naszymi związkowcami jeszcze jeden, jakże ważny akt — ukonstytuowanie władz związkowych. Oby szczęśliwie.

(Z.Z.)

Jubileuszowa odznaka

Z okazji obchodzonego w br. 100-lecia komunikacji szynowej w naszym mieście, ustanowiona została odznaka: „100 lat Komunikacji Szynowej w Krakowie 1882—1982”. W dniu 10 grudnia br., w świetlicy przy ulicy Brożka 3 odbyło się pierwsze uroczyste wręczenie tych nowych odznak.

Sam moment wręczenia poprzedzony został wygłoszeniem przez zastępcę dyrektora ds. komunikacji tramwajowej Zdzisława Skubiedę, krótkiego szkicu historycznego na temat działalności komunikacji szynowej w Krakowie, jej teraźniejszości oraz zamierzeń rozwojowych na najbliższe lata.

Nowe odznaki otrzymały 283 osoby związane nieraz dziesiątkami lat swego życia z przedsiębiorstwem — pracownicy, emeryci i renciści oraz 154 osoby spoza przedsiębiorstwa, które w szczególny sposób zasłużyły się dla jej działalności.

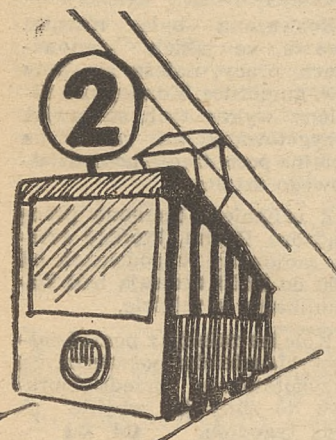
W części artystycznej wystąpili znani i lubiani aktorzy, śpiewacy i tancerze scen krakowskich. Pierwszą piosenką jaką wykonano była... „Mkną po szynach niebieskie tramwaje”. Dobry program Estrady Krakowskiej, nagradzany był rzęsiстыми brawami. (M.B.)

Fot. S. Tyran



Zwolnione dewizy

W poprzednim numerze „Sygnałów MPK” informowaliśmy, iż zakupione w RFN części zamienne dla Berlietów czekają w Warszawie, lecz nie mamy na nie dewiz. Sytuacja uległa jednak zmianie — zastępcą przewodniczącego Komisji Planowania przestał prezydentowi m. Krakowa informację o zezwoleniu na wykorzystanie naszego rachunku dewizowego na zakup tych części. (A.Z.)



W roku obecnym mija 25 lat od utworzenia Towarzystwa Trzeźwości Transportowców. Z tej okazji Zarząd Koła TTT i I Koła ZSMP zorganizowały w dniu 19 grudnia na gościnnym terenie ZET Nowa Huta tradycyjną już zgaduj-zgadule dla członków oraz sympatyków tej organizacji. Szkoda tylko, że zawiedli przedstawiciele innych zakładów. Jedy-

Tylko dla trzeźwych

nym „odważnym” okazał się kol. Jarosław Dąbrowski z ZTX — nie pokonał on jednak zawodników gospodarzy. Najlepszym okazał się Józef Hodurek — motornicz, a kolejne miejsca zajęli jego koledzy: Piotr Langhammer, Józef Czuchra, Andrzej Bugno i Władysław Wilkosz. Zarówno zwycięzcy jak i wszyscy uczestnicy zgaduj-zgaduli otrzymali nagrody rzeczowe ufundowane przez Zarząd Wojewódzki TTT i Dział BHP. Dodatkową atrakcją imprezy był występ młodzieżowego zespołu muzycznego „Respekt” z ZET Nowa Huta.

Krystyna Hodura

● Wyrasta konkurencja radiesteton. Gdyby ktoś w mieście miał wątpliwości, gdzie przebiegają kable, rury kanalizacyjne, czy gazowe, niech poprosi MPK o postawienie PKR czy chociażby zwykłej wiaty przystankowej. Okazuje się, że tu pudła nie ma. By nie być gołosłowną: proszę prześledzić historię umieszczenia PKR-u w os. XXX-lecia. Najświeższy przykład to wiata przystankowa przy ul. Wielickiej. Zakład Ruchu postawił ją wprawdzie w rekordowym tempie, ale za to dokładnie na kablach sieci trakcyjnej.

● Radzimy sprawdzić okna w biurze przy ul. Brożka. Podczas pierwszej wichury tej jesieni (16 br.) wyleciało z zawiasów okno na schodach III piętra. Na szczęście nikt wtedy nie przechodził. No cóż, że budowlani robią bez głowy to wiadomo. Szkoda by jednak było, by na skutek partactwa „leciały głowy”.

● Tym razem nie zima nas a my ją zaskoczyliśmy. Od listopada br., zużyto połowę zimowego przydziału — 40 ton zimowego płynu borygo. Zimy ni kalendarzowej, ni tej atmo-



sferycznej jeszcze nie było (20 XII), płynu więcej też nie. Na szczęście na zasadzie „kupić”, kupiono 20 ton. Powinno to wystarczyć do końca stycznia. Ciekawe czy wystarczy, gdy mrozy jednak nastaną?

● W CPN za nic nie chciano zrozumieć, że potrzeba nam tyle paliwa, ile potrzeba. Ustalono przydział administracyjny i koniec. Koniec mógł być także z komunikacją. Na szczęście po badaniach specjalnej komisji, która miała zaszczepić sprawdzać nasze zużycie, chyba się przekonano co do naszych potrzeb? Oby, bo wcześniejsze odwołania nie skutkowały.

● Trakcji autobusowej do dobrej pracy od początku roku

brakuje niezmiennie 500 opon. Autobusy wprawdzie jeżdżą nie najgorzej i Zakład Zaopatrzenia opony dostarczał, jednak powyższa liczba pozostaje nadal bez zmian.

● Szefowie zakładów i kierownicy komórek mają szybko robić plany urlopów. Byłoby to słuszne, gdyby już istniały plany kolonii i turnusów wczasowych. Tak jednak nie jest i wiadomo, że sporządzone w ten sposób plany w rzeczywistości będą nieważne.

● Gdzieś w Polsce wierzą jednak w naszą solidność. Teżew POLMO, mimo iż nie dostarczyli mu importowanych zresztą części do skrzyń biegów, zrealizował nam tytułem awansu 50 skrzyń biegów. Od razu widać, że nie bywają w Krakowie pasażerami linii 104.

● Zakład Sieci poważnie traktuje opiekę nad Domem Dziecka nr 4. Uczeń, Janusz Dąbrowski i pracownicy, Krzysztof Kozak i Adam Kopyński z warsztatu elektrycznego zamontowali w sali gimnastycznej podopiecznych lampy oświetleniowe.

(F.S.)

LISTY OPINIE POLEMIKI



W nawiązaniu do notatki prasowej zamieszczonej w „Sygnałach” z dnia 30.11.1982 r. pt. „Co będzie gdy przyjdzie kontrola?” uprzejmie informuję, że Wydział Taryfowo-Biletowy, zgodnie z pismem Ministerstwa Komunikacji nr KKD-2b z dnia 18.05.1977 r. wprowadzającego przewóz osób do zakładów pracy i szkół przez jednostki nietransportowe posiadające własne środki transportowe, opracował zgodnie z wytycznymi ww. ministerstwa taryfy przejazdowe i objął kontrolą co najmniej jeden raz w miesiącu linie pracownicze MPK: P-1, P-2, P-3, P-4, P-5.

Z każdej przeprowadzonej kontroli jest składana informacja do DR, a w przypadku stwierdzenia przez służby kontrolne jakichkolwiek nieprawidłowości w pracy kierowców informacja przesyłana jest również do kierownictwa Zakładów Eksploatacji Autobusów.

„Różnice w płacach”

Wszystkie podwyżki w roku 1982 oraz wypłacona zaliczkowo nagroda pochodzą z zysku, jaki zakład pracy wypracował. A więc z oszczędności i solidnego wykonania zadań pochodzą rozdzielane dodatkowo pieniądze.

Regulamin podziału nagrody z zysku mówi o ilości dni nieobecności usprawiedliwionej, a takich oprócz dni choroby jest wiele z urlopem bezpłatnym włącznie.

Kodeks pracy przewiduje

„Gdy przyjdzie kontrola”

W bieżącym roku w wyniku prowadzonych comiesięcznych kontroli przesłano do Zakładu Eksploatacji Autobusów „Czyżyny” następujące raporty:

1. Na kierowcę ob. Marcinek nr służ. 3005 za to, że w dniu 7.09.1982 r. na widok kontroli podał bilety pracownikom MPK, którzy rozdali je pasażerom korzystającym z przejazdu bez biletu. W stosunku do kierowcy kierownictwo ZAC zastosowało karę nagany.

2. Na kierowcę Ob. Janik nr służ. 3373 za brak w dniu 7.09.1982 r. kredytu biletowego. Kierowca został pozbawiony premii.

3. Powtórny raport na kierowcę Ob. Janik, że w dniu 1.10.1982 r. sprzedawał bilety niewłaściwe (nie z tego kursu). Kierowca wyjaśnił sprawę, że bilety sprzedawał z nowego blocka, który nie był wpisany do ceduły.

Podczas kontroli przeprowadzonej w dniu 19.11.1982 r. stwierdzono, że dwóch kierowców nie posiadało biletów. O fakcie tym poinformowano natychmiast DR i kierownictwo.

two ZAC. Ponieważ autobusy obsługujące te linie wraz z obsługą kierowców z dniem 27.11.1982 r. przeniesiono do Zakładu Autobusowego „Bieńczyce” — notatkę służbową z ZAC skierowano do kierownictwa ZAB, które dokonało stosownych wpisów do kartotek osobowych kierowców.

Nadmieniam również, że Oddział Kontroli Biletowej dysponuje wszystkimi rodzajami taryf przewozowych dla tych linii i w razie ich braku na zajezdni może w każdej chwili je uzupełnić. Do tej pory nie wpłynęło żadne zapotrzebowanie na taryfy — chociaż przeprowadzona kontrola w dniu 19.11.1982 r. stwierdziła ich brak.

Brak taryf na linii P-1 i P-4 stwierdzono również w czasie kontroli przeprowadzonej w dniu 14.12.1982 r. Po przesłaniu raportów do ZAW — kierownictwo ww. zakładu w dniu 22.12.1982 r. zwróciło się z prośbą o przygotowanie kompletu taryf dla tych linii.

Kierownik Wydziału Taryfowo-Biletowego
(—) ELŻBIETA GROCHOLA

decyzję, dlatego dla dobra załogi i zakładu, wszystkich, którym to dobro nie jest obojętne, zachęcam do aktywnego uczestnictwa w kształtowaniu życia zakładu, a można to zrobić przez aktywny udział w naradach roboczych, otwartych zebraniach działających na terenie zakładu organizacji lub poprzez działalność w tych organizacjach, a od 1 stycznia 1983 r. również poprzez działalność związkową.

Kierownik Zakładu Eksploatacji Autobusów „Bieńczyce”
LESZEK RUMIAN

Sprawne mycie

Urządzenie według wynalazku eliminuje te niedogodności i gwarantuje bezpieczne prowadzenie urządzenia przez operatora w czasie pracy. Opracowane urządzenie wykonane na bazie widłowego wózka transportowego ma zamontowany zbiornik wody i zbiornik roztworu środków myjących, skąd ciecz tłoczona instalacją z zamontowaną pompą i sprężarką powietrza skierowana zostaje do natrysków. Szczotka obrotowa zamontowana w ramie i zawieszona w wsporniku na konstrukcji wózka w pozycji pionowej napędzana jest silnikiem hydraulicznym zasilanym z układu hydrau-

licznego wózka. Objętość zbiorników środków myjących i splukujących oraz wydajność natrysków są tak dobrane, że zrealizowany zostaje założony proces technologiczny mycia wagonów pojedynczych lub grupy wagonów.

Urządzenie prowadzone jest przez operatora wzdłuż bocznych ścian mytych wagonów w odległości jaką wyznacza mu mechanizm prowadzenia.

Nowe przejezdne urządzenie myjące boczne ściany taboru szynowego przynosi zwiększenie wydajności pracy i korzyści ekonomiczne. Przy pomocy tego urządzenia można dokonać całkowitego zewnętrznego mycia 4 wagonów w ciągu ok. 1,5 godziny.

T. Grab.

1982 — PROBA BILANSU

Alojzy Kusina:

Lepsze wyniki — więcej pieniędzy

„Cały pion spełnia w przedsiębiorstwie funkcję służebną. Jego zadaniem było stworzyć takie warunki finansowe i zaopatrzeniowe, by realizowane były zadania podstawowe. Przedsiębiorstwo pracowało według nowych zasad ekonomiczno-finansowych, czyli weszło — z pewnymi elementami już w roku 1981 — w reformę gospodarczą. Najważniejszym zadaniem było wdrożenie zasad reformy do praktyki z jednej strony, a z drugiej jak najpełniejsze wykorzystanie wszystkich tych środków stworzonych przez nowe zasady, przejawiających się w samodzielności gospodarowania, która była przecież pragnieniem wszystkich.

W roku 1982 udało się po raz pierwszy zabezpieczyć środki na eksploatację już na początku roku, a nie jak dotychczas było pod koniec roku. Forma zysku pozwoliła przeznaczyć środki zarówno na rozwój przedsiębiorstwa, jak też na większy rozdział pieniędzy wśród załogi. Można było dokonać większych odpisów z zysku na inwestycje i to nie tylko „latać dziury” bieżące, ale z perspektywą dla lat przyszłych. Mimo ogólnie znanych trudności, w tym roku zakupiono więcej maszyn i urządzeń niż w sumie w ciągu paru ostatnich lat. Spowodowało to oczywiście lepsze uzbrojenie stanowisk pracy. Z własnych funduszy sfinansowaliśmy zapasy materiałowe. Powstał i został rozdzielony dodatkowy fundusz nagród w kwocie 50 mln zł. O 5 mln zwiększono fundusz socjalny, 20 mln zł przeznaczono na fundusz mieszkaniowy”.

Zdaniem dyrektora, te warunki finansowe pozwoliły poszczególnym zakładom realizować zadania rzeczowe w trybie, co z kolei powodowało zwiększenie dochodów przedsiębiorstwa.

„Wprowadzenie trzeciego „S” — nie działa samorząd — utrudniło doprowadzenie tego systemu „do ludzi”. Nie znaczy to jednak, że się zupełnie nie udało. Zadziałał np. system ograniczonego rozrachunku, to znaczy wiązania efektów pracy z uzyskiwanymi środkami — mówiąc prościej, — lepsze wyniki — więcej pieniędzy dla zakładu. W MPK reformy nie rozpoczęto „od dołu”. To przewidziane jest w drugim etapie. Wszystkim została przybliżona poprzez szkolenia. W oparciu o nowy system został przełamany pewien schemat w świadomości. Mianowicie, dotychczas wszyscy byli chętni do dzielenia i brania. W tym roku uświadamialiśmy, że najpierw trzeba wypracować, by dzielić i ten podział nie może przebiegać „po równo”, bo nie wszyscy jednakowo pracują. Uchwała 135 pozwoliła na skorygowanie dotychczasowych i wpro-

wadzenie własnych zasad płacowych. Umożliwiła rozdział dodatkowych premii, podział wśród pracowników nagród z zysku. Wprowadziliśmy tu pewne nieprawidłowości, bo regulamin podziału powinien być założony wcześniej, ale w tym roku było to niemożliwe, bo rodził się w trakcie roku.

Wprowadziliśmy w tym trudnym roku służby zaopatrzeniowe w znacznym stopniu pomogły zrealizować zadania — powiększając tym samym finanse przedsiębiorstwa, ale system wewnętrzny, a tym bardziej zewnętrzny, nie był na tyle sprawny, by sprostać potrzebom. Nie udało się ani centralnie, ani w poszczególnych zakładach stworzyć takich zasad, które eliminowałyby nadmierne zużycie części i materiałów, powstawania — mimo tak trudnej sytuacji rynkowej — nieprawidłowych zapasów materiałowych. Nie udało się też w pełni stworzyć właściwych warunków magazynowych do przechowywania i obrotu materiałowego. Nie wprowadzono nowych rozwiązań w zakresie wykorzystania elektronicznych maszyn, cyfrowych do ewidencjonowania i programowania zasad będących w sferze zagadnień gospodarki materiałowej i finansowej. Niestety, nie jest to niedomaganiem

no usprawnienia w zakresie ewidencji przedmiotów nietrwających na maszyny elektroniczne. Wprowadzono też pewne usprawnienia w systemie ewidencji rozliczeń.

Dzięki wprowadzeniu reformy przedsiębiorstwo już wiele zyskało, a przecież reforma dopiero się rozkręca. W tym roku np. inwestycje własne wyniosły ponad 200 mln zł, gdy tymczasem w latach ubiegłych sięgały kilkudziesięciu milionów. Nie wyszła natomiast sprawa ze zmechanizowaniem księgowości kasy zapomogowo-pożyczkowej. Nie udało się jej wprowadzić na maszynowy typ „ASCOTA”. Przeszkodą był fakt,

Stanisława Kostro:

Mieszkania — problem dramatyczny

„Działalność pionu pracowniczego jest pracą na rzecz załogi, poprawy jej warunków bytowych i socjalnych na terenie zakładu pracy, możliwości do kształcenia, rekreacji, zapewnienie pomocy lekarskiej, polityki kadrowej wreszcie.

W bieżącym roku działalność w zakresie spraw socjalnych i bytowych miała znacznie szerszy zakres niż w latach ubiegłych. Związane to było z zawieszeniem działalności związków zawodowych i koniecznością przejęcia części działalności związkowej. Pomocą była tu Komisja Socjalna, która przejęła na siebie rozdział wczasów, kolonii, zapomóg i mieszkań. Była to istotna pomoc, gdyż służby socjalne nie są w stanie zebrać takich informacji o załodze, by pomoc otrzymali ci najbardziej potrzebujący. Niestety w przedsię-

ż maszyn mieszczą się na III piętrze, a kasa jest na parterze. Nie zmechanizowano też obliczeń zarobków pracowników umysłowych ze względu na brak stabilizacji w systemie płac tej grupy zawodowej”.

Zyczenia na Nowy Rok ma główny księgowy skromne, leżące w granicach obowiązków kierowników komórek. Chciałby po prostu, by w terminie i dobrze zrobioną dostarczono dokumentację do sporządzania bilansu rocznego, od czego zależeć będzie między innymi wypłata tak zwanej 14 pensji dla pracowników.

W 58 wypadkach, gdy średnia na członka rodziny nie przekraczała 2 tys. zł, skierowania wydawane były bezpłatnie. Wczasy kosztowały przedsiębiorstwo 13 mln zł. Średnia opłata za kolonie wynosiła w tym roku około 1000 zł. Z kolonii i obozów skorzystało 505 osób. Dzieci przed wyjazdem dostawały wyprawki.

Z dopłat za ziemniaki skorzystały 63 osoby o trudnej sytuacji materialnej, 1 mln 181 tys. zł to koszt zasiłków statutowych wypłacanych przez MPK zamiast związków zawodowych z tytułu urodzenia się dziecka i zgonów pracowników oraz członków ich rodzin.

W przyszłym roku zostanie rozdzielonych wśród pracowników około 20 działek (każda po 3 ary) w Giebułtowie. Finansowano pożyczki MM, na remont i budowę domów. Zakupiono, bądź finansowano budowę budynków mieszkalnych. W minionym roku przedsiębiorstwo rozdzieliło 14 mieszkań rotacyjnych, otrzymanych z urzędów dzielnicowych. Zdaje sobie sprawę, że to kropla w morzu potrzeb, ale było to wszystko, co mogliśmy zrobić. Dzięki energicznemu działaniu pionu technicznego jest nadzieja, iż w najbliższym czasie ruszy budownictwo własne. By uzyskać te czternaście mieszkań, pracownik Zakładu Bytowego, Wanda Karmańska wykonała w czynnym społecznym 87 przeglądów warunków mieszkaniowych ludzi ubiegających się o mieszkania z Podgórza i Śródmieścia. Oczywiście, tylko znikoma część to nasi pracownicy, reszta to potencji tych urzędów dzielnicowych.

Poprawiła się znacznie opieka lekarska naszych pracowników dzięki oddaniu gabinetów internistycznego i stomatologicznego w Zakładzie Wola Duchacka oraz stomatologicznego w Szkole Przyzakładowej. Po remoncie Osieczan będzie tam prowadzona rehabilitacja, pod tym kątem prowadzone są już szkolenia potrzebnej kadry medycznej.

Mimo iż z działalnością sportową, kulturalną i turystyczną w tym roku w innych przedsiębiorstwach różnie bywało, u nas prowadzona była lepiej niż w latach poprzednich. Zorganizowano 175 wycieczek rekreacyjnych jednodniowych i turystyczno-poznawczych wielodniowych. W wycieczkach brał udział także emeryci i renciści. Przedsiębiorstwo wzbogaciło się o dwa autobusy dalekobieżne (mamy więc już cztery). Dla pracowników MPK czynne jest lodowisko i basen w hali „Korony”. Z funduszu socjalnego finansowana jest działalność PTK, LOK i działalność sportowa ZZ ZSMP.

Mamy ładną i przestronną bibliotekę z 17 tys. woluminów. Biblioteka uzupełnia zbiór na bieżąco, prowadzi kiermasze. Jest żywa, to znaczy, że wypoczywa bardzo dużo książek, tam ciągle są czytelnicy.

W stosunku do możliwości rynkowych jest dobre zaopatrzenie w odzież ochronną i roboczą. Są wszystkie asortymenty. Owszem mamy też i braki, ale w poszczególnych rozmiarach, w asortymencie nie. Wobec zastrzeżenia przepisów Komitetu Rady Ministrów dotyczących odzieży, za wszystkie załogi sorty ubraniowe pracownikom będzie się wypłacać ekwiwalent i to już od 15 stycznia 1983 r.

Mimo jednak dobrego zaopatrzenia, mimo że pracownicy odzież pobierają, nie noszą jej wszyscy w pracy, są niechętni ubrani. Dotyczy to w szczególności mundurów i botków.

Po raz pierwszy od wielu lat, w tym

(Ciąg dalszy na str. 6)

MINAŁ JESZCZE JEDEN ROK. JAKŻE INNY OD WSZYSTKICH POZOSTAŁYCH. INNY DLA LUDZI, DLA PRZEDSIĘBIORSTW, DLA KRAJU. POD KAŻDYM WZGLĘDEM NIETYPOWY. W KRAJU WPROWADZONO REFORMĘ GOSPODARCZĄ. ILEŻ BYŁO NADZIEI NAS MALUCZKICH, OCZEKIWAŁIŚMY JEJ JAK CUDU. ALE CUDÓW NIE MA A REFORMA BY ZAOWOCOWAŁA TRZEBA PARU LAT I TO CIĘŻKIEJ PRACY. CZY JEDNAK NIC SIĘ NIE ZMieniŁO?

O OCENĘ ROKU W SWOICH PIONACH POPROSIŁAM DYREKTORÓW PRZEDSIĘBIORSTWA. DZIŚ DRUKUJEMY WYPOWIEDZI ZASTĘPCY DYREKTORA DS. EKONOMICZNYCH, GŁÓWNEGO KSIĘGOWEGO I ZASTĘPCY DYREKTORA DS. PRACOWNICZYCH. POZOSTAŁE — W PIERWSZYM NUMERZE „SYGNAŁÓW” W 1983 R.

tylko MPK, wiąże się z niewydolnością różnych instytucji, są bowiem istotne różnice między teorią a praktyką. Stąd kłopoty z praktycznym wdrażaniem, nawet pięknie opracowanych planów.

Najogólniej rzecz ujmując, zamierzenia, a zarazem życzenia pod adresem 1983 roku... to „pogłębianie nowego systemu i samodzielności przedsiębiorstwa, doskonalenie systemu płac”. Od nowego roku dyrektor oczekuje także poprawy warunków zewnętrznych zaopatrzenia, by dostawca był zainteresowany w jakości i ilości wytwarzanego materiału, oraz stabilizacji aktów normatywnych w ciągu roku z jednoczesnym niewykluczeniem doskonalenia systemu.

właśnie tu. Nie dość, że wszystko w tym roku (1982) było nowością, to jakby na ironię brak stabilności przepisów. Trzeba było więc te same prace zmieniać po kilka razy. Dla przykładu: pierwsza obowiązywała Uchwała nr 243 Rady Ministrów o Zasadach działalności przedsiębiorstw państwowych w roku 1982. Następnie wyszło 9 ustaw, z mocą obowiązującą od 1 lipca br. W wielu przypadkach były one sprzeczne z uchwałą. Następnie od czerwca ustawa budżetowa wprowadziła podatek stabilizacyjny. Trzeba więc było od nowa zmieniać podział zysku. Przedsiębiorstwo, mając wypracowany zysk — po potrąceniu obowiązkowych odpisów — może nim swobodnie dysponować dzieląc na rozwój i nagrody dla załogi. Wprowadzo-

biorstwie nadal nie ma dobrego przepływu informacji zarówno z góry na dół, jak i odwrotnie. Odczuwam to boleśnie, bo nie mam możliwości natychmiastowej reakcji. Oczywiście nie można powiedzieć, że komisja socjalna zastąpiła związki — był to tylko ich mały wycinek działalności.

W przedsiębiorstwie czynnych jest 15 bufetów z własnym zaopatrzeniem, tzn. przedsiębiorstwo prowadzi własną obsługę kadrową: bufetowych, konwojentów — całość działalności bytowej. W bufetach wydawane są także posiłki regeneracyjne. W tym roku poprawiło się znacznie zaopatrzenie bufetów i wyposażenie, chociaż są one nadal nie przystosowane do tego typu działalności — zaopatrują nie tylko pracowników w śniadania, ale także w towary reglamentowane, w tym w mięso i jego przetwory. Znacznie poprawiła się sytuacja po za instalowaniem zamrażarek i lad chłodniczych. Panie bufetowe pracują w systemie czterobrygadowym, bo tak pracuje załoga. Są kłopoty jeśli chodzi o zatrudnienie, bo w bufetach pracują kobiety mające małe dzieci. Nieobecność z powodu opieki powoduje, że pozostałe muszą pracować w godzinach nadliczbowych. Nie wszyscy chcą i mogą, mimo dodatkowych pieniędzy. Nie wszyscy też spełniają odpowiednie warunki (nauka) stać fluktuacja. Nie leższe życie mają też konwojenci. Oni również często pracują „na okrągły zegar”, gdyż korzystamy z nocnego rozdzielnika w reżimie, by w porę dowieźć towar do bufetów. Jest to praca właściwie „w stanie wyższej konieczności”, a więc ciągle wydłużany czas pracy. Bardzo wysoko oceniam pracę bufetów, a co za tym idzie, konwojentów. Chciałabym także podkreślić, że jeżeli kiedykolwiek zwrócił się o pomoc w zdobyciu towaru do Komitetu Zakładowego PZPR, I sekretarz, Ryszard Borowski poszedł wszędzie, gdzie możliwe i... zalał wólm.

Udana i stosunkowo tania dla naszych pracowników była akcja letnia. Przedsiębiorstwo wydało 2237 skierowań na wczasy, w tym 226 dla renci-

Michał Jankowski:

Brakło stabilności przepisów

Ten rok był zupełnie inny niż ubiegły. W związku z reformą nastąpiła zmiana systemu finansowego. Zwiększył się więc ogromnie zakres i odpowiedzialność pionu księgowości. Do przedsiębiorstw zaczęła wkraczać ekonomia. Coraz większe zainteresowanie wzbudzały wyniki finansowe. Przedsiębiorstwa współpracujące z nami zaczęły liczyć grosz, a więc wzrosła szczegółowość wzajemnych rozliczeń. Coraz większego znaczenia dla przedsiębiorstw nabrało naliczenie wypracowanego zysku. Uległy też zmianie zasady ewidencji. Całą tę niewidzialną i wydawałoby się nieefektywną pracę musieli wykonać pracownicy księgowości, a przecież od ich wliczeń zależał zysk i jego podział. Prawda, trzeba go było wypracować, ale reforma zaczynała się



Tak się złożyło, że mimo iż wybierałam się na konkurs szopek jaki odbył się w pierwszych dniach grudnia na Krakowskim Rynku, to nie poszłam. O jego wynikach dowiedziałam się dopiero z prasy codziennej, a najbardziej ucieszyło mnie to, że między innymi nagrody przyznano także panom Malikom: **Włodzimierzowi Malikowi** byłemu długoletniemu pracownikowi MPK od kilku już lat pozo-

stającemu na emeryturze i jego synowi **Stanisławowi**. Pan Włodzimierz zdobył nagrodę II w grupie drugiej, a pan Stanisław nagrodę pierwszą w grupie trzeciej. Dla wyjaśnienia — podział szopek na grupy dokonywany jest według ich wielkości. Obie nagrodzone szopki ojca i syna znalazły się na wystawie w tym roku jubileuszowej szopce krakowskich w sali wystawowej muzeum przy

ulicy Franciszkańskiej. I tam właśnie spotkaliśmy się z panem Włodzimierzem Malikiem.

— Jak długo bierze pan udział w konkursach szopek?

— Sam wystawiam od roku 1959 ale z ojcem to od dziecka uczestniczyłem i przy robieniu szopek i przy wystawianiu jasełek. Budowanie szopek, to była taka murarska tradycja w Krakowie, a ojciec mój był z zawodu murarzem. Później dopiero po wypadku jakiemu uległ w wojsku, zmienił zawód i rozpoczął pracę w miejskiej komunikacji. Pamiętam jak w 1918 roku, a byłem wtedy w pierwszej klasie szkoły podstawowej to już występowałem wraz z ojcem ze szopką. Graliśmy jasełka takie typowo krakowskie. Jednego roku, jak raz w świętego Szczepana poszliśmy „po koledzie” do ówczesnego dyrektora „tramwaju” pana Fischera. Ponieważ dyrektor był Izrelelita, ojciec z szopki usunął postacie Żydów. Okazało się jednak, że dyrektor miał poczucie humoru i wprost zapytał... „a gdzie macie Żydów?”. Na drugi dzień już w pełnym składzie kukiełek również i Żydów graliśmy na konduktorskiej zabawie w sali Klubu Sportowego „Sokoła”, a później to już rokrocznie w Domu Tramwajarza przy Placu Serkowskiemu. A kukiełki mieliśmy różne... anioły, czarownice, Żydówki i

muzykantów mieliśmy... był harmonista i skrzypek. Za kukiełki musieli mówić ludzie, toteż w sumie występowało gdzieś do dwunastu osób. — opowiada pan Włodzimierz.

— Synowie kontynuują tradycję i tak jak dziadek i ojciec odnoszą sukcesy?

— Tak... Jan i Stanisław. Ostatnia szopka Jana zakupiona została aż do Chicago. W tym roku Jan nie wystawił ale Stanisław dotrzymał mi towarzystwa. No i zdobył pierwszą nagrodę. — chwali synów pan Malik.

— Czy rokrocznie zdobywa pan nagrody?

— Zawsze któreś miejsce moja szopka zajmie. Przez tyle lat co wystawiam, miałem już różne miejsca i nagrody.

— I co później, po zamknięciu wystawy dzieje się z tymi pięknymi, kolorowymi dziełami sztuki?

— Przeważnie zakupywane są przez różne instytucje. Często zdarza się, że kupuje je ktoś spoza granic naszego kraju.

— A w tym roku jest już ktoś kto wybrał właśnie pana szopkę?

— Zakupiła ją Spółdzielnia „Milenium”.

Podchodzimy bliżej szopki, której autorem projektu i równocześnie konstruktorem jest pan Włodzimierz Malik.

Na pierwszym planie typowo jasełkowe postacie — diabeł, Herod i śmierć. W górze „600 lat obrazu Matki Boskiej w Częstochowie”. Na dwóch różnych poziomach do szopki podążają: na pierwszym od lewej — królowie Kazimierz Wielki, Jagiełło i Sobieski, od prawej — Papież, Waleśa i prymas Glemp, na drugim od lewej — Twardowski, Szymanowski i Krakowiak, od prawej — Lajkonik, Wyspiański i krakowski dorożkarz.

— Jakże wszystko w pana szopce jest aktualne i równocześnie tak bardzo krakowskie...

— Zawsze się staram aby moja szopka oparta była na motywach krakowskich. Proszę tylko spojrzeć... wieże Mariacka i Ratuszowa, a ta środkowa to Zygmuntowska z orłem.

Z zaczarowanego świata aniołów, diabłów i herodów, tekturowych, powleczonech kolorowym papierem i staniolem bajkowych konstrukcji, mieniących się grą świateł, wychodzimy z sali wprost w szary krajobraz grudniowego dnia. Jak to dobrze, że są wśród nas tacy ludzie jak rodzina Malików, którzy kultywują naszą tak bardzo piękną krakowską tradycję.

M.B.

Spotkanie z „Drogówką”

Myśleć trzeba przed wypadkiem

Szkoda, że na zorganizowanym przez Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy spotkaniu kierowców, motorniczów, dyspozytorów i kierownictwa zajezdni z przedstawicielami Wydziału Ruchu Drogowego KW MO, tak mała była frekwencja. Czyżby wypadki omijały pracowników MPK, a może są oni tak pewni swych zawodowych umiejętności, iż uważają, że nic już więcej w tym zakresie dowiedzieć się nie zdołają?

A przedstawiciele Wydziału Ruchu Drogowego KW MO dysponowali ciekawymi danymi statystycznymi odnośnie wypadkowości w kraju i w naszym województwie. Tak więc do głównych przyczyn powodujących wypadki przez prowadzących pojazdy należą: nadmierna szybkość — 20 procent, wymuszanie pierwszeństwa jazdy — 21 procent, nieprawidłowe wyprzedzanie — 11 procent. Najczęstszymi przyczynami powstania wypadków z winy pieszych są: nieostrożne wejście na jezdnię — 62 procent, nieprawidłowe przechodzenie — 16 procent i brak opieki nad nieletnimi — 8 procent.

Nadal otwartym problemem jest prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwym. Z drugiej strony nie mniejszym jest pieszy pod wpływem alkoholu. Pod wpływem alkoholu pozostaje co szósta osoba kierująca pojazdem i co trzecia osoba piesza. Czy trzeba tu jeszcze dodawać, że zarówno reakcja jak i spostrzegawczość tych ludzi jest w dużym stopniu ograniczona?

Prym w częstotliwości wypadków jakie miały miejsce w ciągu ostatnich lat w Krakowie wiecie ulica Wielicka.

W ożywionej dyskusji, która się wywiązała, głos zabierali motorniczowie i kierowcy. Krytykowali niezbyt skuteczne rozwiązania komunikacyjne w naszym mieście, a to brak przejść podziemnych i nadziemnych, źle ustawione znaki drogowe, ustawicznie rozkopane ulice, nie najlepiej działające światła sygnalizacyjne, niedoinformowanie pieszych, wadliwe rozwiązanie niektórych skrzyżowań, wreszcie brak lustra przy ulicy Basztovej. Jako miejsce newralgiczne dla ruchu sprawiające sporo kłopotów prowadzącym pojazdy wskazywali: skrzyżowanie ulic Dietla — Boh. Stalingradu, Plac Boh. Getta i Plac Centralny w Nowej Hucie.

Krytykowano też postawę pracowników Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego. Kilka osób stwierdziło, że w przypadkach kolizji drogowych, w których udział biorą pojazdy MPK, nie starają się oni bronić pracowników przedsiębiorstwa, a raczej występują przeciw nim. Zarówno kierowcy jak i motorniczowie uważają, że krzywdzące jest karanie ich kilkakrotnie za jeden spowodowany wypadek.

Sprawozdanie z tego spotkania zakończy apelem o kulturę jazdy. Słowa te zresztą niejednokrotnie padały podczas dyskusji. Niechże więc urealnią się komunikacyjnych szlakach.

(M.B.)

Kraków należy do miast, gdzie komunikacja jest szczególnie utrudniona. Wąskie, zatłoczone uliczki centrum, ziele drogi w nowych osiedlach. Właściwie niebezpiecznie jest i chodzić i jeździć. Ryzykiem zawodowym kierowców jest niestety wypadek drogowy. Przyczyna może być różna. Jeżeli jednak pijany jest kierowca, to już nie skandal a prawie zbrodnia, tym większa jeżeli ten kierowca wozi setki pasażerów. Niedawno nie tylko MPK-owski świat zbulwersowała wiadomość, iż pijany kierowca MPK zabił człowieka i to na przejściu dla pieszych. Zaczęło się. W pierwsze dni po tym wszyscy kierowcy MPK byli pod „obstrzałem” pasażerów. Wystarczyło nieco gwałtowne

czujność dyspozytora? Przy wyjazdach jest duży ruch, to może się udać i wszystko zależy jacy jesteśmy uczciwi i odpowiedzialni. Nie wszyscy pasażerowie są uczciwi — oszukują MPK za 1 zł 50 gr — nie był także uczciwy ten kierowca. Wprawdzie on, gdyby złapano go wcześniej straciłby 40 tys. zł (tyle kosztuje mniej więcej kierowcę nagana). Tym razem stracił dużo więcej — nie żyje człowiek. On i my także jesteśmy z tego społeczeństwa. Oczywiście to nie jest argument, ale można to i tak rozpatrywać.

„U nas prawdopodobnie by się to nie zdarzyło (odpuścić) — mówią kierowcy z Bieńczy — my tutaj się znamy, znamy nas dyspozytorzy, wiedzą jak ktoś

Po wypadku na Wielickiej

HUZIA na kierowcę

niejsze naciśnięcie hamulca, przytrzymanie drzwiami teczki wsiadającego w ostatniej chwili pasażera, by usłyszeć — „pewnie pijany, oni tam wszyscy piją, pozabijają nas ci bandyci”. A co myślą o tym nasi kierowcy?

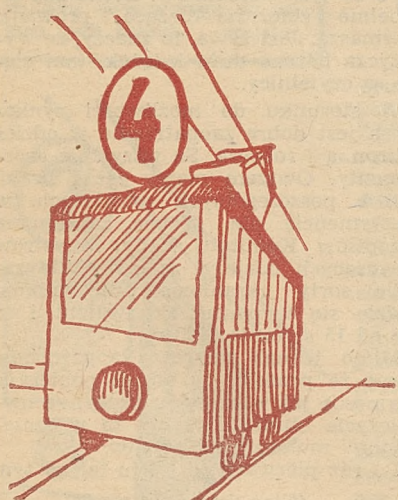
„Ręce nam opadły. Niemożliwością było pracować normalnie” — opowiadali mi. „My nie bronimy tego pijanego, bo to naprawdę jest skandal, tylko dlaczego my wszyscy musimy ponosić odpowiedzialność za tego człowieka? On za swoje dostanie i słusznie, czemu się karze jednak nas? Czy taki autor notatki nie zdawał sobie sprawy, że drukując tłustym drukiem nazwę przedsiębiorstwa skrzywdzi setki osób? Zresztą tych praktyk nie stosuje się w stosunku do pijanych sprawców wypadków z innych przedsiębiorstw. Zresztą ci inni kierowcy nawet wymienieni w jakim przedsiębiorstwie pracują nie szkodzą swoim kolegom, bo nie wożą pasażerów nie są narażeni na tego typu uwagi”.

„Nie wiemy kto tam był jeszcze oprócz tego kierowcy winien. Jak mógł wyjechać autobusem? Może nie był taki pijany skoro udało mu się oszukać

może się zachować. My też jesteśmy ludźmi, czasami wypijemy dzień wcześniej. Wielu z nas, nawet gdy nie jest pijanym, prosi dyspozytora o balon, by sprawdzić samego siebie. Może, gdyby kierowcy wiedzieli, że w takiej sytuacji — no i jeżeli nie jest to często — nie będą ukarani, robiliby to więcej osób? Przynajmniej u nas kary się nie zdarzają. Oczywiście nie myślimy tu o przypadkach, gdy przychodzi się do pracy „zalanym”, bo to już zupełnie coś innego”.

Warto by chyba się zastanowić nad tym, co mówili kierowcy — gra warta nie tyle świeczki co może i życia. Tego co napisano i oberwało się innym, Bogu ducha winnym kierowcom odwrócić się nie da. To już się stało. Nie za swoje oberwali na szczęście słownie, chociaż niektórych, (oczywiście pijani pasażerowie) i bić chcieli. A jeżeli już chce ktoś pisać — oczywiście o zawodowców tu chodzi — i krytykować ich to proszę bardzo, zapraszają rano na 3.30, 4.00, na wyjazdy, bo o tym także by dużo można było miejsca w gazecie zająć.

FILOMENA SERWIN



Spóźniona wizyta „świętego”

Było to w dniu nie 6 a 20 grudnia. Do redakcji „Sygnałów — MPK” przyszedł pan. Nieważne jak się nazywał ale ważne, że opowiedział nam szczegółowo iż dnia poprzedniego to jest w niedzielę 19 grudnia do świetlicy przy ulicy Brońska 3 i zgromadzonych w niej dzieci pracowników Zajeźdni Tramwajowej w Podgórzu, na śniegowej chmurce przybył Mikołaj.

Pan opowiadając nam o tej wizycie zaznaczył, że nie był to żaden tam jakiś „dziadek mróz” ale najprawdziwszy święty Mikołaj. Staruszek pozdrawiony był jednak swego tradycyjnego orszaku, z czego to zmuszony był się przed dziećmi wytłumaczyć. Opowiedział im więc, że... diabły mu się gdzieś po drodze zawierzły, a aniołki nie otrzymały do świetlicy wiz wjazdowych. Pewnie zapomniały sobie zabrać z nieba MPK-owskich biletów czy przepustek i do biurowca nie zostały przez strażników wpuszczone.

Podobno święty staruszek mocno był utrudzony, jako że w olbrzymim worze dźwigał dla dzieci aż 370 paczek z czego rozdał ponad 200. Prócz pa-

czek od Mikołaja każde dziecko przy wejściu do świetlicy otrzymało po dwa paczki, cytrynadę i galaretkę z rodzynkami. Przy stołach jeszcze herbatę, a ich opiekunowie kawę, która była podobno rekompensatą za niesmaczne cukierki jakie otrzymały panie z ZTP w zamian za czekolady w Dniu Święta Kobiet 8 marca br.

Jak wywnioskować można było z opowiadania naszego gościa, dzieci bawiły się doskonale. Mówiły wierszyki, śpiewały piosenki, za co zresztą otrzymywały nagrody — plastikowe misie, skarbanki świnki, długopisy, kredki i lami-główki. Dla wszystkich zebranych grał pięcioosobowy zespół z ZTP „Wagonik”.

Kiedy gość nasz skończył opowiadać, jakiego to dzieci pracowników ZTP miały w tym roku Mikołaja, zabrał stos przygotowanych mu (już tydzień wcześniej) „Sygnałów — MPK” i zaczął zmierzać ku wyjściu i wtedy... tak jakos nam się wszystkim wydało — że jest nim sam Mikołaj tylko tym razem w roboczym, codziennym ubraniu. Czyżby więc święci w ZTP pracowali? M.B.

Przeciw rdzewieniu

W wielu instytucjach naukowych i placówkach badawczo-rozwojowych prowadzone są od wielu już lat badania nad środkami ochrony przed korozją i walce z tym procesem — przysparzającym olbrzymich strat w całej naszej gospodarce.

Zespół naukowców pod kierownictwem doc. dr hab. **Jana Pielichowskiego** z Instytutu Chemii i Technologii Organicznej Politechniki Krakowskiej opracował ostatnio technologię wytwarzania elastomerów poliuretanowych czyli tzw. farb elastycznych, które robią na rynkach światowych olbrzymią karierę z uwagi na uniwersalność, z różnorodnym przeznaczeniem.

Elastomery można stosować jako powłoki antykorozyjne powierzchni metalowych, zabezpieczenia powierzchni betonowych przed niszczeniem przez środowisko chemiczne i wodne, zabezpieczenie cieplne i dźwiękowe ścian, zabezpieczenie dachów krytych papą, uszczelnianie elementów maszyn, klejenie e-

lementów metalowych, szklanych, drewnianych itp.

Poza tym, co chyba zainteresuje szczególnie naszych pracowników, elastomery służą do zabezpieczenia podwozi samochodowych jak i wagonów tramwajowych. Po obserwacji i badaniach okazało się, że zalety konserwacji elastyczną farbą podwozia samochodów są ewidentne — jeżdżą już 4 lata i stan ich podwozia nie budzi zastrzeżeń. Sprawdziły się również przy innego rodzaju zabezpieczeniach. Malowanie farbą elastyczną jest proste — oczyszczoną powierzchnię maluje się zwykłym pędzlem lub pistoletem.

Produkcję farb elastycznych, antykorozyjnych, opartych prawie wyłącznie o surowce krajowe — co jest szczególnie ważne w obecnej naszej sytuacji gospodarczej — podjęła się Cieszyńska Fabryka Farb i Lakierów. Pierwsze partie farb elastycznych o szerokiej gamie kolorów trafiają na rynek w przyszłym roku.

Pan **TADEUSZ PAŁEČNY** dobrze wszystkim znany w przedsiębiorstwie, były długoletni pracownik MPK, który od kilku lat pozostaje już na zasłużonej emeryturze, bawił w tym roku przez kilka miesięcy u córki i zięcia zamieszkałych stale w Grandrapids (stan Detroit). Oboje są tam wykładowcami w Stowym Uniwersytecie.

Córka i zięć znając dobrze niesłabnące zainteresowanie ojca miejską komunikacją, a równocześnie pozostając w stosunkach towarzyskich z dyrektorem tamtejszego przedsiębiorstwa komunikacyjnego, postarali się o spotkanie, na które zaproszony został pan Pałeczny. W spotkaniu tym między innymi wzięli udział

procent taboru. Autobusy miejskiej komunikacji jeżdżą tylko w godzinach od 6.00 do 18.00. Normalny bilet kosztuje pół dolara, emeryci płać 25 centów, studenci 20 centów. Na trasach jest stosunkowo gęsta sieć przystanków ale jeżeli ktoś chce wysiąść z autobusu to dzwoni. Jeżeli nie ma chętnych do wysiadania i kierowca na przystanku nie widzi ludzi, to autobusu nie zatrzymuje. Mimo to na końcówkę przyjeżdża punktualnie, nigdy nie przyspieszony. Nigdy też nie zauważyłem, aby autobusy jeździły parami. Kierowcami są przeważnie starsi wiekiem panowie, elegancko ubrani w granatowe spodnie, niebieskie koszule i krawaty. Spełniają również funkcję

Honorowy kierowca miasta Grandrapids o komunikacji USA:

„Tam szuka się pasażera”

dyrektor naczelny przedsiębiorstwa, zastępca ds. technicznych i przedstawiciel załogi. Spotkanie to wkrótce przerodziło się w miłą pogawędkę, której tematem była oczywiście miejska komunikacja. Panu Pałecznemu zadawano szereg pytań na temat działalności jej w Krakowie. Odpowiadał chętnie i wyczerpująco. Sam również wiele pytał, bo jakież to wszystko było dla niego interesujące. Trwało ono około dwóch godzin, a na pożegnanie panu Pałecznemu wręczono „Honorową odznakę kierowcy miasta Grandrapids” i na czas każdorazowego w tym mieście pobytu bilet wolnej jazdy.

O wszystkim tym dowiedziałam się od samego Tadeusza Pałecznego, który właśnie powrócił do kraju. A co do obserwacji działalności komunikacji w tym tak bardzo od naszego Krakowa odległym mieście i refleksji, jakie na ten temat poczynił pan Pałeczny, oddaję głos mojemu rozmówcy...

„Miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne w Grandrapids dysponuje 100 autobusami. Codziennie od poniedziałku do soboty na linie wyjeżdża 75 wozów. W soboty tylko 40

konduktorów. Na końcówkach komunikacyjnych otrzymać można za darmo aktualne rozkłady jazdy. Z miejskiej komunikacji korzystają przeważnie ludzie starsi, studenci i Murzyni. Autobusy są bardzo dobrze utrzymane i czyste, w kolorach kremowych i szarych. Dla dzieci szkolnych jeżdżą autobusy w żółtym kolorze, zwane popularnie „żółtymi krowami”, którym wшысьcy na trasie ustępują. W dyspozycji przedsiębiorstwa działa aż pięć aparatów telewizji przemysłowej. W magazynie zatrudniony jest tylko jeden człowiek, a jego pomocnikiem jest komputer. Rzucają się w oczy dwie sprawy — pierwsza, że przedsiębiorstwo bazuje na niewielkiej tylko obsłudze i druga, że pasażera się tam szuka.

Jeżeli chodzi o komunikację szynową, to tramwaje mają obecnie tylko cztery miasta na całe Stany. Ale komunikacja tak jak gdyby przeżywa swój renesans. Na nie zlikwidowanych dotąd jeszcze szynach, na wiosnę mają w mieście uruchomione zostać dwie linie tramwajowe, a później dalszych pięć”.

MARIA BUBACZEWSKA

TRAMWAJOWA SENSACJA NA ULICACH WARSZAWY

Nie było przechodnia, który by się nie obejrzał za zabytkowym, pochodzącym z 1908 roku tramwajem, który wspólnie udekorowany wzbudzał przez kilka dni grudnia prawdziwą sensację na ulicach Warszawy. Dodatkową atrakcją było 9 „autentycznych” Mikołajów na pomoście, którzy reklamowali wielkie widowisko choinkowe pn. „Sen nocy zimowej”, przygotowane na okres świąteczno-karnawałowy przez zespół Zakładu Widowisk Cyrkowych „Intersalto”. Jak pamiętamy, kiedyś również w Krakowie tramwaje służyły do podobnych celów reklamowych, ale czasy te, jak można sądzić, bezpowrotnie minęły?

W KATOWICACH TEŻ ZŁE

Na prawie 1800 autobusów, jakimi dysponuje Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach, pod koniec 1982 r. ok. 300 było u nieruchomości z powodu braku akumulatorów. Również złe wykładało zaopatrzenie w opony. Do „jelczy” i „ikarusów” brakowało ich ok. 5 tys., a do „berlietów” ok. 1500. Brakowało też oleju silnikowego, chłodzić, złączy gumowych itp. itd. Aby choć częściowo złagodzić trudności w każdej zajeźdni WPK utworzono specjalne brgady, zajmujące się porannymi rozruchami autobusów, podejmuje się też inne przedsięwzięcia organizacyjne. Mimo to mieszkańcom Śląska grożą w zimie poważne kłopoty komunikacyjne.

W BEJRUCIE RUSZYŁA KOMUNIKACJA MIEJSKA

Pewna normalizacja sytuacji w stolicy Libanu, jaka nastąpiła po ewakuacji bojowników Organizacji Wyzwolenia Palestyny i wycofaniu się wojsk izraelskich pozwoliła m. in. na uruchomienie pod koniec listopada 1982 r. komunikacji miejskiej, nieczynnej od czasu izraelskiej agresji na Liban. Ze względu na olbrzymie zniszczenia sprzętu, jakie spowodowały działania wojenne, komunikację uruchomiono na razie w bardzo ograniczonym zakresie. Zniszczeniu uległy przede wszystkim autobusy stacjonujące w bazie w pobliżu lotniska, które było obiektem szczególnie zaciętych walk.



66-66-29: zadzwoń i opowiedz

Pracownicy ZNA z tokarni (prośba o anonimowość):

„Znacznie poprawiła się sytuacja w zaopatrzeniu w maszyny. Mamy trochę nowych. Ale w hali zimno. Kaloryfery letnie, gdy trochę chłodniej na polu, to tutaj około 10 st. C. Jak tu chorować? Pracownicy, miast się leczyć, często biorą parę dni urlopu, by nie stracić nagrody pieniężnej”.

„Złe warunki sanitarne, wręcz przedpotopowe. Nie dość, że ciasno, to jeszcze jeżeli myje się parę osób, woda ledwo kapie, w dodatku zimna. Są tylko dwa prysznicze”.

„Brakuje przydziałowej połowy pasty bhp na miesiąc. Ciekawe dlaczego zespołownia ma więcej? Więcej także dostają mydła”.

„Nie wiemy na dobrą sprawę, co się dzieje w przedsiębiorstwie. Po tej stronie (Wa-

wrzyńca 15, hala ZNA) nie działa nawet radiowęzeł”.

„U nas bez przerwy jest bałagan, behapowiec jak przyjeżdżać to pisze, tylko nie powie co my mamy robić. Praca taka, że trzeba, by jeden stał i zamiatał, a my na to nie mamy czasu. Ostatnio nawet był taki jeden do tych prac, ale ciągle go zabierają”.

Bufetowa, **Halina Wędzicka**: „Przeszkadza mi w pracy... nadmiar pracy. To wcale nie jest żart. Wolna sobota i niedziela dla mnie to pisanie raportów. Nie znam kina, teatru. Wprawdzie teraz mam uroczennicę, ale czy zostanie?”

Kierownik ZAB, **Leszek Rumian**: „Nic mi nie przeszkadza. Nawet pogoda, nawet pierwszy dzień po wypłacie kierowców mam dobry. Sprawdzam, faktycznie”.

Zastępca dyrektora do spraw ekonomicznych, **Alojzy Kusina**:

„Płynność i zmiana przepisów w ciągu roku. Nie pozwala to zapewnić sobie pełnej wiarygodności. Zarówno w stosunku do załogi, jak i naszych kontrahentów z zewnątrz. Na podstawie dzisiejszych przepisów umówimy się z ludźmi, a jutro nie zrealizujemy, bo zmiana przepisów”.

Zastępca dyrektora do spraw inwestycji i rozwoju, **Marian Kalinowski**: „O wiele lepiej by nam było wszystkim pracować, gdyby za przedsiębiorstwo jako całość czuli się wszyscy. Odpowiedzialni. U nas tego nie ma. Jeżeli tylko uda się samemu wypaść dobrze to wcale nie szkodzi, że jest to kosztem innych, gdy tymczasem winą leży pośrodku. „To nie ja, to kolega” — niestety w dalszym ciągu pokutuje i to wcale nie tylko wśród pracowników szeregowych, a może przede wszystkim nie tam. Nie staramy się sobie wzajemnie pomagać. Nie mój zakres i koniec. A że skutki „niemożności” jednej osoby odczuwamy w konsekwencji wszyscy to już mniej ważne”.

Kierowca ZAB, **Ryszard Grudniak**: „Przeszkadza nam i robi złą robotę praca niektórych inspektorów ruchu. Dlaczego jeżeli ktoś się dmucha kierowcy to nie na końcówce, a na trasie, przy pasażerach. Potem patrzy na nas jak na potencjalnych pijaków. A ile

się przy tym nasłuchamy wianusie od pasażerów?! Przecież nie można traktować wszystkich jak potencjalnych pijaków”.

Kierowca ZAB, **Henryk Jasiński**: „Kierowca nie może autobusem „gonić czasu”. Dlaczego nie pomyśli się o bezpieczeństwie naszym, pasażerów i innych użytkowników dróg? U nas jest tak. Jeżeli jakiś kierowca przyjeżdża dwie, pięć czy dziesięć minut wcześniej na końcówkę, to nikt się nie zastanawia dlaczego, tylko ujmuje się czas na przejazd. A może trzeba by było ukarać kierowcę?”

Kierowcy z ZAB, **Kazimierz Bednarczyk**, **Kazimierz Pawlik**, **Marek Jędrzychowski**: „Inspektorzy z Nadzoru zamiast „dusić się” w małych budkach na końcówkach, niechby z nami pojeździli w szczycie, niechby posłuchali pasażerów, ich pretensji. Wiedzieli by wtedy, gdzie tkwi zło, a tak oni nam „łapią” tylko czas, bez znajomości przyczyn takiego stanu rzeczy”.

„My w tym wyznaczonym czasie nie zdążymy dojechać na końcówkę, a gdzie sprawdzanie chociażby kół, nie mówiąc już, że do ubikacji też trzeba czasem iść”.

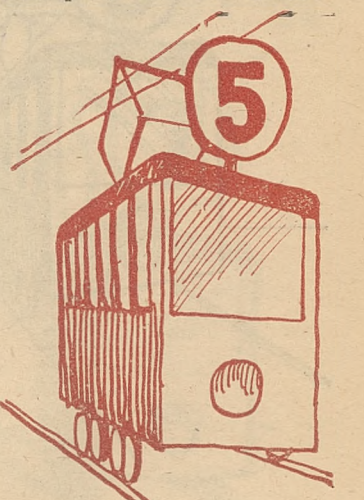
„Mam swój autobus. Dbam o niego i nie będę przecież „dociskał do dechy”, bo „zarznię” go w ciągu jednego dnia i potem przez pół roku będę

„skoczkiem”. A ja chcę robić i zarobić. Chcę jeździć na swoim wozie”.

„Osobny rozdział to przystanki. Często zmienia się je o paręnaście metrów, ludzie byli przyzwyczajeni do starego miejsca, biegną więc w ostatniej chwili na ukos przez ulicę. Po co zmieniano, skoro nowy nie jest wcale w lepszym miejscu? (np. Szpital Anki).

Panie sprzątające z ZNT (nie podały nazwisk):

„Nam nie tyle przeszkadza co uniemożliwia czasami pracę jakości prosków do mycia. Albo nie ma go wcale, albo jest tak zbrzydlony, że nie rozpłaszcza się w gorącej wodzie. Cała praca idzie na marne”.



nia dyrektora Trzmieła zawarte były fakty i dane bądź znane naszym Czytelnikom, bądź też zostaną uwypuklone w oddzielnych publikacjach, przytoczymy więc tylko kilka fragmentów poza te sprawy wybiegających:

„Chciałbym podkreślić ogromne zadowolenie, z jakim załoga naszego przedsiębiorstwa przyjęła dzisiejszą wizytę obywatela ministra. Traktujemy tę wizytę, jako wysoką ocenę pracy przedsiębiorstwa i wyraz uznania dla trudnej i znożnej pracy jego pracowników”.

Charakteryzuje następnie dyrektor sytuację bieżącą i strukturę przedsiębiorstwa wskazując na wyniki eksploatacyjne, w tym na szczególnie odczuwalną poprawę w zakresie komunikacji autobusowej. Wynika ona przede wszystkim ze wzrostu gotowości technicznej, co pozwoliło na wprowadzenie do ruchu 400 autobusów. Kontynuując to zagadnienie dyrektor powiedział: „chciałbym podkreślić również, że dzięki przychylności resortu i konsekwentnej polityce taborowej udało nam się zmienić strukturę taboru. Wprowadziliśmy autobusy wielkopojemne — „ikarusy” — 280. Również odczuwamy poprawę w zakresie sytuacji w częściach zamienionych i zespolach. Dużą pomocą tutaj była decyzja prezydenta m. Krakowa i działania wspierające resortu w zakresie uzyskania 30 tys. dolarów na zakup części zamienionych do „berlieta”. Realizujemy już kontrakty w drugim obszarze płatniczym.”

Ale optymizm nie przesłania i nie eliminuje trudności, które mówca skrupulatnie wypunktował, szczególnie podkreślając sprawę ogumienia. Sprawą bezprecedensową w historii MPK nazwał dyrektor pozyskanie w sposób bezinwestycyjny bazy autobuso-

wej. Dzięki przychylności władz miejskich, resortowych i osobiście ministra pierwsze autobusy wyjadą z pozyskanej bazy 3 stycznia na trasę. Ta decyzja pozwoli też na poprawę zaplecza warsztatowo-obslugowego. Nie rozwiązuje ona jednak problemu konfliktu ekologicznego w Czyżynach, jedynym rozwiązaniem jest bowiem budowa nowej bazy. Tymczasem mamy lokalizację, dokumentację, wykonawcę, nawet konstrukcję stłowa, ale niestety nie mamy środków (potrzeba ok. miliarda zł). Ze środków miejskich ani ze środków rozwoju przedsiębiorstwa potrzeby tej nie można pokryć.

Następnie omówił dyrektor znacznie trudniejszą sytuację w komunikacji tramwajowej. Trudności te występują tak w zakresie taboru, jak i bazy obsługowo-naprawczej. Skala potrzeb jest tak duża i są tak pilne, że ich niezrealizowanie może wręcz sparaliżować komunikację tramwajową, jeśli jeszcze dodać problemy związane z zasilaniem. Sygnalizując potrzeby dotyczące obu trakcji, dyrektor, zapewniając o stosowaniu rozwiązań we własnym zakresie, gorąco apelował o wsparcie decyzjami i środkami przez resort.

Po przedstawieniu jaśniejszych stron, w tym ewidentnych sukcesów w działalności przedsiębiorstwa, dyrektor Trzmieł powiedział na zakończenie: „Dziękując za dotychczasową pomoc, za osobiste zastręgnięcia ministra w zakresie kształtowania naszego

dzisiejszego dnia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie i najbliższego jutra, chciałbym wręczyć honorową odznakę 100-lecia komunikacji szynowej miasta Krakowa”.

Sekretarz Borowski zapoznał ministra oraz towarzyszących mu gości z sytuacją i problemami zakładowej organizacji partyjnej, a także z niektórymi aspektami współpracy z kierownictwem i organizacjami społeczno-politycznymi działającymi na terenie MPK.

A oto fragmenty wystąpienia generała Hupałowskiego: „Dziękuję za to spotkanie, za tę rzeczową, konkretną relację. To nie jest moja zasługa, że tak się u was dzieje (jak mówiono w relacji — przyp. Zd. Z.). Dawałem temu wyraz wielokrotnie. Mówiłem dobrze o komunikacji miejskiej, bo komunikację miejską zastąpił na to. Przecież to, że jest tak wysoki współczynnik gotowości technicznej, to jest niczyja zasługa tylko wasza — załóg pracowników, dyrekcji, także terenowych organów administracji państwowej. To, że mam szczególną satysfakcję spotkać się z wami wynika z tego, iż mam tę świadomość, że należycie do najlepszych przedsiębiorstw tego typu w Polsce, z dużymi zasługami z przeszłości, ale i z dużymi zasługami obecnymi i z dużą perspektywą. Informacja dyrektora świadczy o tym, że pracujecie stale „do przodu”, macie kłopoty i troski, one są dość powszechne, wynikają

przede wszystkim z braku środków, ale staracie się je możliwie ekonomicznie, po gospodarsku rozwiązywać. Tam, gdzie pomoc moja bę-



Współpraca młodych

Z inicjatywy członków II Koła ZSMP w Zajezdni Tramwajowej Podgórze, odbyły się w dniu 26 listopada br. wstępne rozmowy na temat zawarcia porozumienia o współpracy w zakresie — pracy ideowo-wychowawczej, sportowo-rekreacyjnej i kulturalno-oświatowej, dwóch organizacji młodzieżowych — właśnie II Koła ZSMP i Koła ZSMP VI Kompanii Łączności Jednostki Powietrzno-Desantowej mieszczącej się w Krakowie.

Natomiast w dniu 14 grudnia br. nastąpiło na terenie wymienionej Jednostki uroczyste podpisanie tego porozumienia przez przewodniczących obu Kół — ze strony MPK Andrzeja Kucharzyka, ze strony Jednostki Mariana Bałko.

Podpisanie porozumienia było kulminacyjnym punktem spotkania w Jednostce. Wcześniej, zebrani wysłuchali referatu wygłoszonego przez jednego z żołnierzy na temat rocznicy Zjednoczenia PPS i PPR, a następnie bardzo plastycznie przedstawionych wspomnień z lat po drugiej wojnie światowej działacza młodzieżowego Tadeusza Cygana, obecnie rencisty MPK.

Jak się okazało to uczestniczący w spotkaniu kierownik ZTP Stanisław Mikulski, 20 lat temu

dzie niezbędna, to oczywiście się włączy. (...)”

Minister zapewnił o dużej trosce resortu o komunikację miejską i o tym, że osiągnięcia, takie jak w naszym MPK, są dostrzegane przez władze, czego wyrazem będzie pomoc w miarę możliwości. Na zakończenie prosi o przekazanie załozce, kierownictwu, organizacji partyjnej, „która od początku znała swoje miejsce w przedsiębiorstwie”, najgorętszych podziękowań.

(Zd. Z.)

Niespełna trzy lata temu na międzynarodowej wystawie w Hamburgu poświęconej przyszłości komunikacji, zaprezentowano naturalnej wielkości model systemu szybkiego transportu pasażerskiego ARS. Była to miejska elektryczna kolej podziemna, ale już na pierwszy rzut oka różniła się znacznie od klasycznego metra — przede wszystkim wielkością i kształtem wagonów.

Srednica tunelu w owym projekcie wynosiła 3,5 m, a odpowiednio małe wagoniki miały kształt asymetryczny, dopasowany do profilu wnętrza tunelu. Węższy niż zazwyczaj był rozstaw torów i niższe perony. Wszystko to razem sprawiło wrażenie, jakby wystawiono na pokaz dużą zabawkę.

Autorzy projektu — grupa zachodniobermberskich konstruktorów pod kierunkiem prof. Helmuta Bugarcicia — postavili sobie za cel stworzenie metra ma-

Metro na kryzys?

ksymalnie oszczędnego. Wielkość tunelu i wagoników wyliczyli co do centymetra. Asymetryczny kształt wagoników umożliwił niemal doskonałe wypełnienie nimi otworu tunelu. Dzięki temu przede wszystkim szybsza i tańsza stała się budowa systemu ARS. Projektanci przewidzieli zresztą, że tunelu nie będzie się obudowywać w tradycyjny sposób, lecz wypełniać gotowymi segmentami z żelazo-betonu.

Mimo niewielkich rozmiarów, przedstawiony system zdolny jest przewozić w ciągu godziny

prawie 29 tys. pasażerów. Analogiczny wskaźnik dla większości normalnych kolei miejskich na świecie waha się od 15 do 35 tys. osób na godz. Planowana szybkość kursowania pociągów wynosi 40 km/godz., podczas gdy najczęściej spotykaną szybkością w metrach na świecie jest 33—35 km/godz.

Przedstawiony projekt daleki jest od rozwiązań komfortowych. Użytkownicy takiej wyliczonej co do centymetra kolejki będą się czuli jak sardynki w puszcze. Jeśli jednak sprowadzenie systemu ARS stanowiłoby realną szansę wybudowania metra w Krakowie wcześniej niż w przyszłym stuleciu, może warto by było zastanowić się nad taką możliwością, adekwatną zresztą — nie da się ukryć — do naszych kryzysowych warunków. Kupić nie kupić, potargować można.

LESŁAW PETERS

Mieszkania — problem dramatyczny

(Ciąg dalszy ze str. 3)

roku notowany jest przyrost stanu zatrudnienia o 650 osób. Nie zabezpiecza to jednak naszych potrzeb. W miarę ustabilizowanej załogi posiada traktacja autobusowa, pion ruchu i zarząd przedsiębiorstwa. Gorzej jest w trakcji tramwajowej i to zarówno na zapleczu, jak i w grupie motorniczych. Do planu brakuje 165 motorniczych. W bieżącym roku przyjęto do pracy 1764 osoby, w tym 322 kierowców, 225 autobusowych i 195 motorniczych.

Mimo zakazów stanu wojennego 1122 osoby odeszły z MPK, w tym 125 osób porzuciło pracę, a 117 zwolniono dyscyplinarnie. W tę liczbę fluktuacyjną weszli również ci, którzy odeszli do wojska oraz na renty i emerytury. Przedsiębiorstwo w wyniku fluktuacji traci bardzo dużo finansowo, nie mówiąc już, że wydajność spada także. Wszyscy pobierają odzież, nikt natomiast odchodząc z przedsiębiorstwa jej

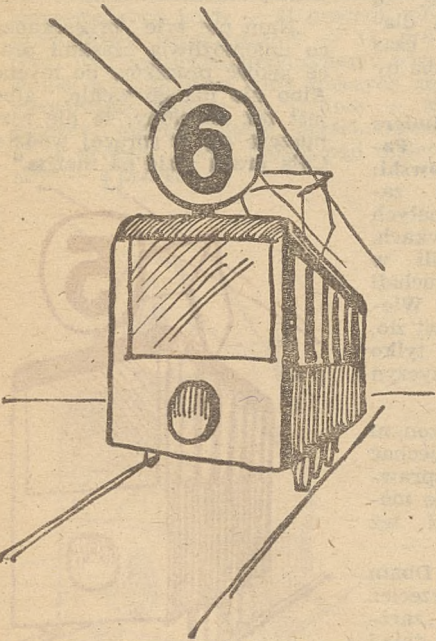
nie oddaje, i już tutaj straty są ogromne.

W MPK prowadzi się szeroką działalność szkoleniową i dokształcającą, na miarę potrzeb przedsiębiorstwa. Największym „kombinatem” kształcenia jest oczywiście szkoła przyzakładowa. Jest to stale i najbardziej pewne źródło kadr dla zaplecza. W minionym roku doskonaleniem zawodowym objęto 723 kierowców (kursy DM, kursy na prawo jazdy wyższej kategorii i kierowców meksów). Szkoleniem bhp objęto 3237 pracowników. 724 osoby przeszło szkolenia spawaczy, palaczy CO, kontroli i diagnostyki pojazdów, wind towarowych. Nie wszystko oczywiście to, co należało udać się zrobić w tym roku. Najbardziej dramatyczną, a zarazem trudną do rozwiązania jest kwestia mieszkaniowa. Mimo 14 mieszkań rotacyjnych, 500 osób jest jeszcze na liście oczekujących.

Zbyt hojną ręką podpisywane były w tym roku zgody na odejścia praco-

wników na zasadzie porozumienia stron. Więcej niż w latach ubiegłych zwolniono dyscyplinarnie. By zniwelować taki stan rzeczy opracowano program zabezpieczenia kadr dla trakcji tramwajowej. Musi być zwrócona uwaga na adaptację nowo przyjmowanych, na poprawę atmosfery w zakładach. Tu jednak potrzebna jest pomoc całego kierownictwa przedsiębiorstwa. Działalność kadrowa będzie prowadzona wspólnie z kierownikami zakładów i ich służbami pracowniczymi. Każdy z nich ma obowiązek znać zagadnienia polityki kadrowej i jeżeli będą robić tylko to co powinni, będzie lepiej. Potrzebna jest pomoc organizacji politycznych i społecznych. Praca działu szkolenia poprawi się wraz z przeniesieniem go do bazy w Płaszowie. W perspektywie mamy stworzenie tam kanałów przeglądowych dla OSZ, by wozy mogły być naprawiane w wydzielonym miejscu. Chcemy, by tabor samochodowy służący do szkolenia należał właśnie do szkoleniowców.

Służby pracownicze spełniają bardzo ważną rolę wśród załogi i tylko wtedy będą miały rację bytu, jeżeli ich działalność będzie załozce potrzebna. Zebrała FILOMENA SERWIN



Któż z nas nie słyszał o „zielonych ludzikach”, latających talerzach czy spodkach? Kto nie był chociaż raz zafascynowany tajemniczym światem magii, chociaż raz nie przeczytał książki typu science fiction? Magia i jasnowidzenie, to wcale nie mione czasy „ciemnego średniowiecza”, wcale nie atrybuty ciemnoty, zacofania i niskiej kultury. Uprzemysłowane kraje Zachodu pękają w szwach od wszelkiego rodzaju jasnowidzów, magów i uzdrowicieli.

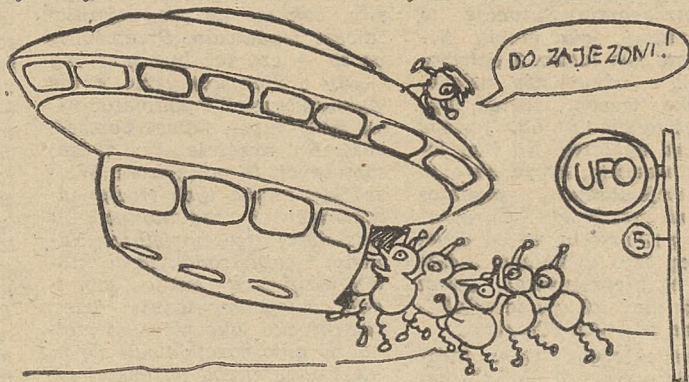
Nasza wsiekle zalatana rzeczywistość nie pozwala nam często o tym myśleć. Często po prostu nie wiemy gdzie moglibyśmy dowiedzieć się więcej na ten temat, a w Krakowie, ba, w naszym przedsiębiorstwie istnieje taka możliwość.

Przy ulicy Poselskiej 9 na pierwszym piętrze mieści się **Klub Fantastyki Naukowej**. Jego kierownictwo jest na etapie zabiegów o rejestrację. Zważy się wtedy **Krakowski Towarzystwo Badań NOL** (niezidentyfikowanych obiektów latających). Garstka zapaleńców ma ambicję, by z naukowymi teoriami wyjaśniającymi „siły nadprzyrodzone” dotrzeć do jak największej liczby ludzi.

W klubie działają trzy sekcje: w poniedziałek od godziny 17 sekcja ufologiczna. W jej zasięgu są badania UFO w Polsce Południowej. Ma za zadanie popularyzację i wyjaśnianie tego zjawiska. Posiada już i prowadzi na-

UFO-lodzy pilnie poszukiwani

dal tłumaczenia wydawnictw obcojęzycznych o tematyce UFO w ogóle i jego fenomen. Trójkąt Bermudzki, paleokontakty (byli kosmici na Ziemi czy też nie?), zagadnienie Atlantyd, parapsychologii, to tylko niektóre działy tej sekcji.



Sekcja magii zaprasza wszystkich chętnych w czwartki o godzinie 18. Ma ona za zadanie popularyzowanie wiedzy tajemnej ludów wszystkich kontynentów. Kto z nas na przykład wie o mistycznych właściwościach Wzgórza Wawelskiego (ściśle kaplicy św. Adaukt?). Na pewno wiedza o tym Arabowie — o Wzgórzu posiadają ponoć zapisy w swoich księgach. Sekcja ma-

gii zajmuje się także innymi miejscami o niezwykłych zjawiskach, a także zagadnieniem wyjścia z ciała fizycznego, jasnowidzeniem, medycyną hermetyczną, kontakto-

waniem się z istotami z zaświatów, rozmowami transcendentnymi z duchami i duszami naszych przodków i zdobywaniem tą drogą potrzebnych wiadomości dla tłumaczenia dla nas niezrozumiałych faktów i zjawisk, czy wreszcie wyrabianiem własności nadnormalnych.

I wreszcie sekcja beletrystyczna mająca swe posiedzenia w środy o godzinie 17. Można korzystać z biblioteki, dyskutować o przeczytanych książkach, posłuchać muzyki

tak zwanej przyszłościowej, oglądać przeznaczenia z czasopism zagranicznych wykonanych na zasadzie przenikania obrazów, wziąć udział w przygotowaniu bloków programowych, redagowaniu czasopisma „Ad Astra” z zagranicznymi przedrukami fantastyki naukowej.

Po rejestracji Towarzystwo wystąpi do krakowskich uczelni i postara się zainteresować współpracą naukowców. Przewidziana jest współpraca z UFO-Video z Warszawy, Ogólnopolskim Klubem Kontaktów Kosmicznych w Bydgoszczy, UFO-Sondą z Wrocławia. Istnieje szansa współpracy z tego typu organizacjami z zagranicy między innymi z Towarzystwem UFO-logicznym z Finlandii.

Jednym z aktywnych członków klubu krakowskiego jest nasz pracownik z Nowej Huty, pan Andrzej Turek. On właśnie proponuje założenie koła ufologicznego w MPK. Wszyscy chętni zgłaszać się mogą w bibliotece zakładowej w budynku przy ulicy Brożka.

No cóż, w zielone ludziki można wierzyć bądź nie, w reinkarnację i osiąganie wyższych hierarchii astralnych także nie musimy, ale odwiedzić klub chyba warto, a to, czy prelegenci was przekonają i namówią do medytacji w kaplicy kościoła św. Adaukta, to już zupełnie inna sprawa.

F. SERWIN

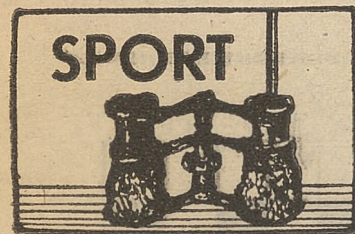
Rys. Wojciech Wileczek

Kawiarnia dla MPK-owców?

Czyżbyśmy się doczekali otwarcia nowego ekskluzywnego lokalu? Do tego jeszcze nie doszło — w tytule zawarłem małą mistyfikację. Prawda jest jednak taka, że istnieje w Krakowie Kawiarnia-Bar o nazwie „Cafe Pod Minogą” (dawniej „Topolanka”) przy ul. Topolowej, której właściciel pan **FRANCISZEK BOBULA** (tak, tak — to ten od patelni jajeczniczy ze 100 jaj dla „Wisły”!) wprowadził oryginalne karty wstępu dla tzw. „swoich” klientów. Karta taka upoważnia do korzystania z dwu sal lokalu przeznaczonych dla ludzi o wymienionych w karcie zawodach i środowiskach.

I tutaj... bomba! Wśród artystów, literatów, dziennikarzy, nauczycieli i kilku innych wybrańców znaleźli się... pracownicy MPK! Nie wiem, ilu „naszych” z tej karty korzysta. Mogę tylko zapewnić (sam bywam), że ewentualni bywalcy nie żalują, bo chociaż uwidocznione w zaproszeniu golonko wieprzowe najczęściej przybiera postać fasolki po bretońsku, to pan Franciszek rekompensuje zaopatrzeniowe niedostatki isticie rodzinną atmosferą i barwnością swojej okazałej postaci.

Tak więc nie przybył nam własny lokal, ale sympatyczne i to, że ktoś tam o nas pomyślał. (Z.Z.)



Koniec roku to okazja do podsumowań we wszystkich dziedzinach życia. Również w sporcie nadszedł czas ustalania najrozsądniejszych list klasyfikacyjnych, organizowania plebiscytów na najlepszych, bilansów sukcesów i porażek. Można by się pokusić o takie podsumowania także w naszym zakładowym klubie, ale ze względu na bardzo nietypową sytuację, jaka zaistniała w „Tramwaju” w latach 1981—82, tym razem postanowiliśmy odstąpić od tej tradycji, bo nie wyniki — naszym zdaniem — były w tym ostatnim roku najważniejsze.

Jak wielu z naszych Czytelników zapewne pamięta, rok 1981 i początek 82 był okresem największego kryzysu w historii klubu. Atakowany przez ówczesnych działaczy związkowych, którzy nie widzieli potrzeby istnienia przyzakładowego klubu sportowego, przy jednoczesnym braku zainteresowania i pomocy ze strony ówczesnego kierownictwa naszego przedsiębiorstwa „Tramwaj” znalazł się w ślepych zaułku. Wydawało się, że jedynym możliwym rozwiązaniem może być likwidacja klubu. Na szczęście do tego nie doszło.

Z inicjatywy kilku starych działaczy, wśród których wypada przede wszystkim wymienić byłego prezesa, zastępcę dyrektora ds. technicznych, inż. **Mariana Kalinowskiego**, **Józefa Bujaka**, **Władysława Cygana**, **Franciszka Kowalika**, **Krzysztofa Lappe** i **Eugeniusza Pospischila**, w najtrudniejszym okresie powstał tzw. Komitet Ocalenia Klubu. Starania członków Komitetu dały efekty. W czasie kilku spotkań z przedstawicielami aktywu i dyrekcji MPK zapadła decyzja o reaktywowaniu podupadającej działalności.

W miejsce kilku dawnych działaczy, którzy odeszli z przedsiębiorstwa na renty i

Zbigniew Płaszewski poprowadzi „Tramwaj”

emerytury, oraz tych, którzy zrezygnowali z pracy w klubie z innych względów, udało się pozyskać nowych, a także zyskać poparcie dyrekcji, z którą obecnie współpraca układa się jak najlepiej. Punktem zwrotnym stało się w połowie roku walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze, na którym wybrano nowe władze klubu. W skład zarządu, na czele którego stanął kierownik Wydziału Socjalno-Bytowego MPK — **Ryszard Laskowski**, weszło kilku dawnych, oddanych „Tramwajowi” działaczy, członków wspomnianego Komitetu Ocalenia, a także kilku nowych.

Nowe władze z dużym zaangażowaniem przystąpiły do koniecznych reorganizacji oraz aktywizowania działalności istniejących sekcji. Zaczęło jednak od spraw prozaicznych, ale decydujących o całej pracy klubu. Jak wiadomo, po likwidacji boiska piłkarskiego w Łagiewnikach i wyrzuceniu zawodników z szatni, którą klub zajmował przez wiele lat, co argumentowano koniecznością poprawy warunków załogi Wydziału Sieci, piłkarze znaleźli się w niezwykle trudnej sytuacji, gdyż na boisku „Dębnickiego”, z którego obecnie korzysta „Tramwaj”, też nie było żadnego zaplecza.

Dzięki staraniom nowego zarządu, po roku wegetowania sekcji piłkarskiej bez szatni, postawiono na boisku przy ul. Praskiej dwie w miarę komfortowe pakiernie, w których znalazły miejsce nie tylko wymarzone szatnie, ale także umywalnie i pralnia. Na boisku po „Dębnickim”, z którym „Tramwaj” wiąże swą piłkarską przyszłość, dokonano ponadto częściowego remontu, m. in. naprawiono bramę, ogrodzenie, wymieniono bramki, a także wyremontowano instalację do polewania płyty boiska, urządzono też podręczny magazyn. W planach jest budowa szatni z prawdziwego zdarzenia, ale inwe-

stycja ta uzależniona jest od zgody władz miejskich jako że w bliskim sąsiedztwie boiska ma w przyszłości przebiegać nowa obwodnica miejska i na razie są wątpliwości, czy obiekty sportowe nie będą kolidować z planami budowy autostrady. Ale i obecna szatnia stwarza już zupełnie niezłe warunki. Jest ciepła woda, ogrzewanie elektryczne, sanitariaty. Można się umyć po grze, nie trzeba się wstydić gości.

Tak więc piłkarzom, którzy po jesiennej rundzie w lidze okręgowej zajmują 7 miejsce z 8 punktami straty do lidera i 3 przewagi nad ostatnim w tabeli „Górnikiem” Wieliczka, stworzone zostały zupełnie przyzwoite warunki do podnoszenia umiejętności i jest realna szansa, że znacznie poprawią swą środkową lokatę w tabeli. Nie jest to stwierdzenie gołosłowne, tym bardziej, że pierwszy zespół zostanie poważnie wzmocniony piłkarzami — można bez żadnej przesady powiedzieć — najwyższej klasy.

Dla kibiców „Tramwaju” mamy wręcz sensacyjną wiadomość, uzyskaną z pierwszej ręki — od samego prezesa **Ryszarda Laskowskiego**: W barwach naszego klubu wystąpi już w najbliższej rundzie wiosennej były reprezentant Polski — **Zbigniew Płaszewski**, piłkarz bardzo wszechstronny, znany ze swej ogromnej waleczności, nieustępliwości, świetnej techniki, umiejętności przechodzenia z obrony do ofensywy, doskonałego przeglądu sytuacji, a także umiejętności strzeleckich. Mamy nadzieję, że po dłuższej przerwie spowodowanej kontuzją, która wyeliminowała go z zespołu „Wisły”, potrafi odzyskać formę, która w istotny sposób zaważy na grze całego zespołu.

Drugie poważne wzmocnienie drużyny „Tramwaju” to bardzo dobry bramkarz **Zbigniew Urbańczyk**, pozyskany z „Hutnika” Kraków. Nie

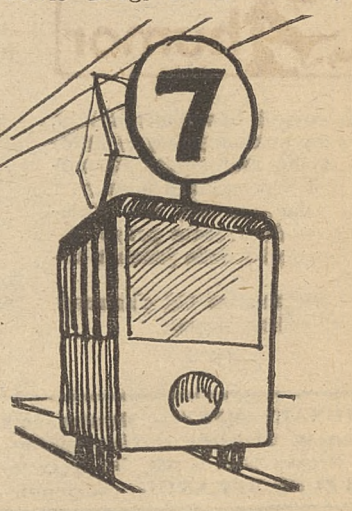
zobaczymy natomiast w zespole tramwajarzy innego piłkarza pozyskanego z „Hutnika” — **Leszka Pawlikowskiego**, który — jak stwierdzono w oficjalnym komunikacie — „nie przyjął się pozytywnie do zespołu”. W tej sytuacji zarząd przyjął ofertę I-ligowych „Szombierek”. Bytom, które za transfer tego piłkarza przekazały do niezbyt zasobnej klubowej kasy czek na 100 tysięcy złotych oraz sprzęt takiej samej wartości, który przy obecnych trudnościach rynkowych, stanowi dla klubu bardzo liczący się zastrzyk.

Jeśli dodamy, że do „Tramwaju” zgłosili również akces: **J. Bławat** z IKS Jarosław, pracujący obecnie w naszym przedsiębiorstwie na stanowisku kierowcy, **Z. Żabiński** z „Cedyni”, **O. Mikołajczuk** i **Z. Woźniak** z „Wawelu”, powracający z wojska **Stanisław Kuć**, **Zdzisław Mrowczyk** i **Wiesław Piszczyk**, a ponadto awansowano do kadry I zespołu juniorów: **M. Jawienia**, **A. Grzonkę** i **T. Ryszkę**, to można sądzić, iż wraz z zawodnikami, którzy pozostali z dawnej drużyny, stworzona została kadra, w której trzeba będzie ostro rywalizować o miejsce w I zespole. Taką zdrową konkurencją, zmuszającą do stałego podnoszenia umiejętności, na pewno pomoże nowemu trenerowi — **Zygmuntowi Drożdżakowi** (od 1 grudnia zastąpił dotychczasowego szkoleniowca — **M. Adamczyka**) w stworzeniu zespołu, który z powodzeniem może w najbliższej przyszłości walczyć o awans do klasy wyższej. Warto też dodać, że zarząd klubu nawiązał bliską współpracę z pobliską „Garbarnią”. W myśl przyjętych ustaleń, zawodnicy, którzy z jakichkolwiek względów nie znajdą miejsca w I drużynie „Brazowych”, będą mogli przejść do „Tramwaju”, oczywiście po wnikliwym sprawdzeniu ich przydatności do drużyny tramwajarzy.

Nowy zarząd postarał się

ównież o stałą opiekę lekarską dla wszystkich zawodników. To bardzo ważne, gdyż dotychczas na skutek braku własnego lekarza i w związku z tym trapiącymi często zupełnie niepotrzebnie piłkarzy przewlekłymi kontuzjami, drużyna grała niejednokrotnie przez dłuższy czas okresowo mocno osłabioną. Ostatnio np. nie grał kontuzjowany **E. Szczyrbak**, co bardzo osłabiło zespół. Zawodnikami „Tramwaju” opiekować się będzie dr **Różycki** z krakowskiej Przychodni Sportowo-Lekarskiej.

Nowemu zarządowi klubu udało się też przyspieszyć oddanie pawilonu klubowego przy Dyrekcji MPK, w którym znalazła miejsce świetlica, sekretariat, magazyn sprzętu sportowego oraz inne pomieszczenia zaplecza. Wynajęto salę gimnastyczną dla potrzeb sekcji tenisa stołowego w Szkole Gastronomicznej oraz przystosowano do treningów tej sekcji salę przy ul. Bocheńskiej. Załatwiono też wiele innych pośmiertnych spraw, z którymi poprzednio nie umiano sobie poradzić. Oczywiście większość z tych żywotnych dla klubu problemów można było załatwić tylko dzięki dużej przychylności dyrekcji naszego przedsiębiorstwa, z dyrektorem inż. **Tadeuszem Trzmielem** na czele, która przychodzi „Tramwajowi” z wydatną pomocą materialną i organizacyjną. Ale nie jest to tylko pomoc dla sportowców, lecz przede wszystkim dla pracowników, jako że 90 proc. grających w klubie to członkowie załogi MPK. (I-k)



Choinka małej Kingi

Wystroila się
w barwy i blask,
w wypukłe odbicia
małych uśmiechów,
na morzu uciechy —
zielony maszt,
na skończonej radości —
wiecha.

Powiewają odświętnie
proporcezki świeczek,
gałązki przysięgły z lekka
najcieplejszy śnieg,
a Kinga składa pod nią
swe cudaczne wiersze.
Oczka jej — bombki
migotliwych szczęść.



Choć w wigilia i te najbar-
dziej z rodzinnych świąt już
wprawdzie za nami, nie sposób
oprzeć się refleksjom pocho-
dzącym z tego dnia. Kiedy po
gwiazdce świeciło już milion
innych gwiazd, resztki z wigi-
lijnych potraw także uprzą-
nięte (może stół nie zawsze taki
jak każe tradycja — wigilijny
jednak), dzieciak przejęty i u-
roczysty — może pod wpły-
wem błyszczącej choinki, a mo-
że po prostu tak działa ten
wieczór — już spał, był czas na
myślenie.

Rok był ciężki dla wszyst-
kich jednakowo. Trudny, pełen
niepokoju, oczekiwań. Jesteś-
my znów bogatsi o 365 dni.
Czy mądrzejsi? Wrażenia z uli-
cy, sklepu, czy pracy często
miały swój finał w domu, kie-
dy to mały człowiek za nic nie
mógł zrozumieć, o co tyle
krzyku? Wczoraj też zbiła się
szklanka, wykłapało mleko, po-
plamała się tuszem z trudem
zdobyta bluzeczka i nie się nie
działo. Nikt nie dał klapsa. A
dziś? Cemu inaczej? Jak tu
wy tłumaczyć, że zdziwienie
słuszne, bo cóż tu ma szklanka
wylatująca z rąk małej pomoc-
nicy do wcześniejszego zdener-
wowania spowodowanego czy-
mś rozmyślnym bądź nie —
małym wprawdzie, ale drań-
stwem?

Wiele, bardzo wiele mówi się
u nas o pomocy dla rodzin
wielodzietnych i samotnych
matek. Chyba jednak za dużo
tego gadania. Owszem robi się
także coś niecoś. Są przepisy
regulujące te sprawy z jednej
strony i życie z drugiej. To ży-
cie często wypacza przepisy, a
może odwrotnie? Dzieci, ich
liczba, czy też w ogóle ich po-
siedzenie, powinny być indy-
widualną sprawą każdej rodziny.
To prawda oczywiście. Prawda

Refleksje nie tylko noworoczne

O potrzebie życzliwości

też jest, że przyrost naturalny
to już nie sprawa indywidual-
na, ale problem, który powin-
nie być regulowany mądrą
polityką państwa, zgodnie z je-
go potrzebami. Sytuację w
kraju mamy, jaką mamy. Ni-
komu nie jest łatwo. Z dziećmi
czy bez, z jednym czy więcej
wszystko trzeba wystać, wy-
walczyć lokciami, ba, jeszcze
trafić na dostawy. No i są je-
szcze przepisy, które chronią
tych najsłabszych, zagubio-
nych, niezaradnych. Chronią?
Są na papierze, a na co dzień
na ulicy czy w kolejce ludzie
często są nieprzyjemni, wręcz
wrocy dla siebie i to właści-
wie bez powodu. Chociaż...

Przed sklepem tłum ludzi.
Przywiozł coś czy nie? Cze-
kają tak godzinami, po jednej
stronie ci „normalni”, po dru-
giej uprzywilejowani. Czeka-
ją patrząc na siebie złośliwie.
I tu mówicie co chcecie, ale nie
bardzo wiem gdzie sens tej kolejki
dla uprzywilejowanych. Skoro
ci słabi i starzy oraz z małymi
dziećmi też czekają, to czemu
nie w jednej kolejce?

Inna „instytucja” to samotne
matki. Ileż to razy w różnych
miejscach byłam świadkiem
stanowczych i rygorystycznych
żądań — bo „mnie się należy”.
Dajcie, załatwcie i już. Ileż ra-
zy odmykałam oczy ze zdziwie-
nia z jakim tupetem można do-

chodzić „swoich” praw i płu-
nować swojego interesu. Ze zdi-
wieniem, bo jak już powiedzia-
łam, decydując się na dziecko
trzeba niestety liczyć na swoje
siły. Tak mi się przynajmniej
zawsze wydawało. Przepisy są
po to — czy też być powinny
— by z nich korzystać a nie
wykorzystywać i podpieać ni-
mi swój tupet, nawet bezczel-
ność. Na szczęście ten rodzaj
samotnych to mniejszość. Wię-
cej jest chyba tych trochę za-
lamanych i zagubionych w
dzisiejszej rzeczywistości. Na-
tomiasz cały środek to ci, któ-
rzy przyjmują swoją samot-
ność w wychowywaniu dzieci
czy dziecka jako rzecz normal-
ną, bo albo zdecydowali się na
nią i ci są chyba w lepszej sy-
tuacji, albo nastąpił rozwój
bądź co gorsza śmierć jednego
z małżonków.

Jak na ironię właśnie ci
zbierają od swego otoczenia,
tego co to „wszystko mieli po
kolei” za tupet innych, potra-
fiących jednak dla siebie „wy-
korzystać” nawet ciężkie czasy.
Nie daj Boże, by jeszcze ko-
muś z tego „środku” coś wy-
jątkowo udało się uzyskać. Je-
żeli jest to mieszkanie, zawi-
nie zna granic, bo „u nas to
tylko starcy i bachory mają
prawo żyć”. Się! Ze przy okazji
wychodzi dulszczyzna? Niewa-
żne. Przecież o tym wiedzą tyl-

ko niektórzy. Na zewnątrz jest
wszystko uładzone. Dla cudze-
go oka etyka na polysk. A że
na mieszkanie było wpłacone z
odkładanych pieniędzy, że jed-
nak ktoś tam do spółdzielni
należał? To już nie jest wa-
żne, to się nie liczy. W grę nie
wchodzi logika, że będąc przy
zdrowych zmysłach nikt nie
decydowałby się na dziecko by
dostać mieszkanie. Zresztą
gdy zawiść jest dość mocna,
trudno liczyć na logikę. Znam
osobiście sytuację, gdy ludzie
zupetnie nieproszeni, nie prze-
kupieni łapówkami, wstyd po-
wiedzieć — nawet kawy nie
wypili — zupełnie bezinterese-
sownie przyczynili się do wcze-
śniejszego uzyskania mieszka-
nia, bagatelka, tak gdzieś o
6-8 lat wcześniej. To już jest
jednak nie do podarowania.
Jak to dostać mieszkanie nie
zabrząc? Nie pisząc dramaty-
cznych podań? Nie ściągając
komisji? To już skandal. Tego
zapomnieć nie można. Można
jednak „uprzyjemnić” to byto-
wanie w nowym mieszkaniu.
Ba, to zrobić trzeba. W wigili-
jną noc ponoć zbierzęta nawet
mówią. Szkoda, że nie wszyscy
to słyszą, bo jak wieść niesie,
bardzo trafnie oceniają wtedy
nas ludzi i chociaż to święta
rodzina i nasze, może czegoś
nauczylibyśmy się od nich?
Tym razem już za późno, bo
wigilia była, ale jest także i
nowy rok. Czy mimo wszystko
nie warto się jednak zastano-
wić i swoją złość skierować na
jej przyczynę, a nie tępić Bogu
ducha winnych, tyle że będa-
cych akurat pod ręką? Może
da się jednak żyć nie tylko ze
zwierzętami? Życzylabym tego
sobie i wszystkim czytelnikom
w nowym roku.

F. SERWIN

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

IKARUSY W LIBII

Węgierska Fabryka Ikarus
zawarła długoterminową umo-
wę kooperacyjną z libijską fir-
mą Libyan Bus and Truck Co.
w Tajour na budowę i wy-
posażenie zakładów montażu
autobusów miejskich. Na pod-
stawie węgierskiej technologii
oraz dostarczonych znad Du-
naju maszyn i urządzeń zakład
Tajoura zostanie rozbudowany
do zdolności produkcyjnej ok.
600 autobusów rocznie. War-
tość dostarczonych Libijczy-
kom maszyn wyniesie 2,5 mln
dolarów rocznie, a wartość
dostaw części karoserii w naj-
bliższych 5 latach — 60-80
mln dolarów USA. Podobne
zakłady montażowe Ikarusa
pracują już w Angoli, Iraku
i na Kubie.

METRO DLA KALKUTY

Biuro projektowe Uvatern
na Węgrzech opracowało kom-

pleksowe plany budowy jednej
z dwóch głównych linii metra
w Kalkucie w Indiach. Budo-
wa linii prowadzona będzie
przez ekspertów i specjalistów
z węgierskiego przedsiębior-
stwa KEV Metro. Zdolność
przewozowa nowej linii, która
będzie liczyła 16 kilometrów
podzielonych na 17 przystan-
ków, wyniesie przeszło milion
pasażerów dziennie.

PRASKIE METRO ROZBUDOWUJE SIĘ

Zgodnie z podpisanym proto-
kołem współpracy przy roz-
budowie praskiego metra, ra-
dzieckie przedsiębiorstwo przy-
gotowują na rok 1983 duże
partie sprzętu do drażenia tuneli,
urządzenia do instalacji
eskalatorów oraz wagony. Do-
stawy przyczynią się do zakoń-
czenia w latach 1984-85 budo-
wy dwóch nowych tras.

(Oprac. I-k)

W biurówcu na Brozka je-
den z kierowników spotyka
swojego pracownika i zasko-
czony pyta:

— Pan w pracy? Przecież te-
lefonowała żona, że jest pan
chory i musi dzisiaj zostać w
łóżku.

— A to kretynka! Miała za-
dzwonić dopiero jutro — bar-
dzo za nią przepraszam...

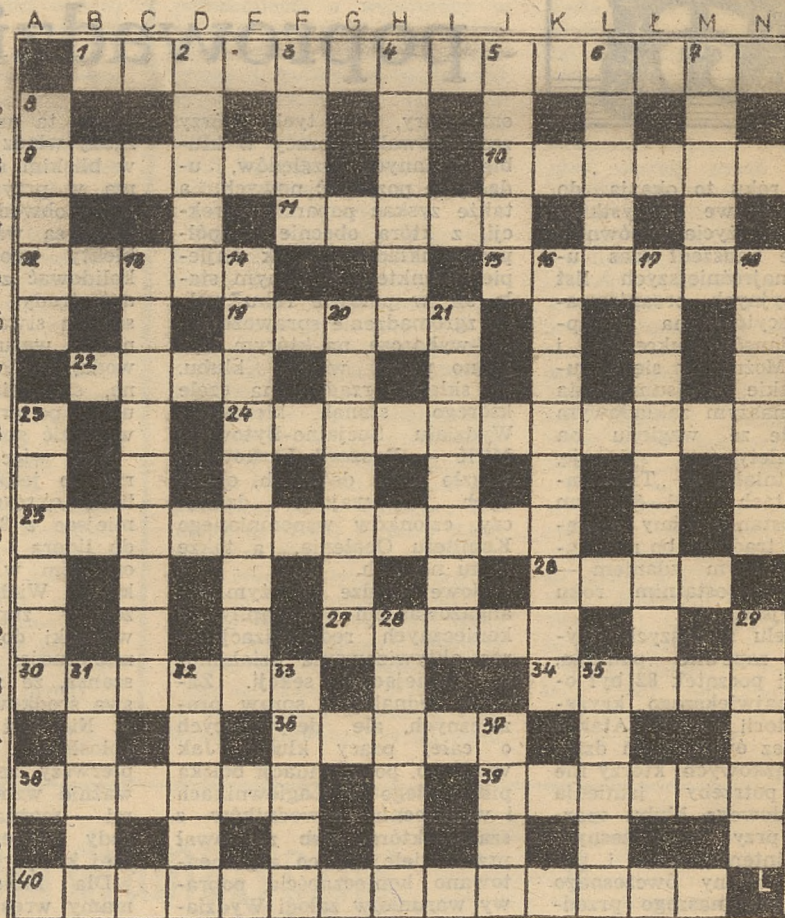
— O —

Motorniczego w miesiąc po
ślubie odwiedza kolega, za-
stając go w trakcie przyszy-
wania guzika do munduru.

— Współczuję ci, stary, do-
piero się ożeniłeś i już sobie
sam musisz przyszywać guziki.

— Ależ nie podobnego, to
jest zakiełt mojej żony!

KRZYŻÓWKA NOWOROCZNA



POZIOMO: 1. Antyrewolu-
cja, 9. Zachcianka, 10. Ciągnie
wilka do lasu, 11. Kwitnie tyl-
ko raz, 12. Hobby, 15. Kostna,
mięśniowa, nerwowa, itp. 19.
W łodzi, 22. Pływający most,
24. Można pan, potomek stąre-
go rodu, 25. Policja wojskowa,
26. Wysilek, znój, 27. Postępo-
wy pisarz brazylijski, 30. Ro-
dak, 34. Pewność siebie, śmia-
łość, 36. Pierwiastek chemicz-
ny, 38. Krzesło, 39. Uszkodze-
nie, 40. Ugodowość, polubow-
ność.

PIONOWO: 2. Światowej
sławy fiński biegacz długody-
stansowy, 3. Grupa osobników
w obrębie gatunku, odznacza-

ją się wspólnymi cechami, 4.
Imię królów angielskich, 5.
Ubiór liturgiczny duchownego,
6. Port bałtycki, przy ujściu
Ślupy, 7. Jarosław dla bliskich,
8. Spadochronowe lub narciar-
skie, 13. Miejsce lądowania a-
liantów we Francji w czasie II
wojny światowej, 14. Scalanie
gruntów, 16. Osoba rozmyślnie
z czymś zwlekająca, powolna
w działaniu, 17. Urzędnik spo-
rządzający akty prawne, 18.
Działo, 20. Niemiarkowość, 21.
Ważna droga komunikacyjna,
23. Gryzoń, niszczy groble, 28.
Zamiast krawatów, 29. Pozo-
stałość po drzewie, 31. Letnis-
kowa miejscowość w woje-
wództwie nowosądeckim, 32.

Matoł, kretyn, 33. Miasto nad
Notecią, 35. Opiekunka poezji
mikołowej, 37. Pakt Północno-
atlantycki.

Po rozwiązaniu krzyżówki
należy odczytać hasło:

4-I, 3-F, 15-H, 8-G, 12-L, 1-E,
5-M, 17-H, 10-G, 8-A, 17-E,
1-N, 1-L, 7-D, 15-K, 5-C, 5-D,
6-M, 13-M, 17-C, 10-G, 17-D,
5-M, 17-D, 17-B, 17-C, 8-G,
17-L, 1-K, 5-L, 13-L, 4-G, 17-F,
13-N, 7-D, 1-I, 9-I, 4-G, 17-B,
3-M, 1-J, 15-F, 1-L.

Rozwiązanie samego hasła
należy nadsyłać pod adresem
redakcji „Sygnałów MPK”
Kraków, ul. Brozka 3.



humor

Kierownik opowiada dowcip,
wszyscy pokładają się ze śmie-
chu, tylko motorniczy Kowal-
ski jest lekceważąco ponury.

— Dlaczego się nie śmie-
jesz? — dyskretnie przypomi-
na mu o nietakcie jeden z ko-
legów.

— Nie muszę! Od pierwsze-
go zmieniam pracę...

— O —