

Prezydium PRON w MPK

Wysoka ocena

W MPK 10 grudnia obradowało Prezydium Krakowskiej Rady PRON. Jednym z punktów posiedzenia było utworzenie Komisji Do Spraw Pojedynawstwa Społecznego. Rzeczą w tym, iż wiele spraw które wpływają do sądów z orzecznictwa prywatnego mogłoby — i powinno być załatwianych w środowisku, w którym powstały spory. Zebrani sugerowali, by w skład takich komisji oprócz sędziów, adwokatów i prokuratorów wchodziły także ludzie znający swoje środowisko, którzy do problemów podchodziłby nie tylko od strony prawa ale i istniejących stosunków międzyludzkich. Idea takich komisji nie jest u nas nowa. Funkcjonowały jeszcze parę lat temu i zdawały egzamin. Komisja sześciu wojewódzkiego nie rozstrzygała spraw. Tam w większości byliby teoretycy. Ustalono, że Wojewódzka Rada zwróci się do sądu i Prokuratury oraz Zrzeszenia Adwokackiego o pomoc. Zebrani zwracali uwagę, by tworzenie takich zespołów nie sprawiło wrażenia, iż PRON kogokolwiek, czy cokolwiek zastępuje, lub wyręcza.

Staraniem PRON w Krakowie usiłuje się utworzyć muzeum męczeństwa i walki. Mimo iż w mieście takich jest wiele, to rozróżnienie ich po terenie całego Krakowa stwarza problemy właściwej opieki nad nimi. Coraz mniej też jest świadków tamtego okresu, więc spraw wynika się mimo woli i ulega zapomnieniu. Potrzebne są stałe i ciągłe dowody prawdy. Tablice i pomniki są nieprzydatne w wychowywaniu patriotycz-

nym. Muzeum powinno znajdować się w centrum Krakowa i architektonicznie jak też i wystrojem nie powinno odbiegać od już istniejących.

Członkowie Prezydium wysłuchali sprawozdania o przygotowaniu do zimy naszego Przedsiębiorstwa. Wiele tu jednak zależy nie tylko od nas, bo nawet największe wysiłki wezmą w łeb jeżeli spadnie śnieg i będzie ślisko. Nie tylko cyfry w sprawozdaniu, ale i zebrani mówili iż komunikacja dziś a ta sprzed dwu lat to bardzo duża poprawa. Świadczy o tym minimalna ilość skarg napływających do Komisji PRON od pasażerów. Były natomiast uwagi do prowadzących pojazdy. Członkowie prezydium mówili, iż często się zdarza brak biletów u kierowców. Nie wszyscy też podjeżdżają — po wyjściu pasażerów na końcówkach — na przystanki dla wsiadających od razu. Nawet tam, gdzie nie ma osobnego przystanku dla wsiadających i wsiadających. Jest to ważne szczególnie teraz w zimie.

Także do Wojewódzkiej Komisji PRON wpływają pisma o spowodowanie otwierania nowych bądź wydłużania istniejących linii strefowych. Przy porównywaniach pracy PKS, PKP i MPK pasażerowie zdecydowanie wola, by obsługiwało ich nasze Przedsiębiorstwo. Nie jest to jednak „chcieć czy nie chcieć” MPK. To przecież nowy tabor, zajezdnie, czy końcówki wreszcie. W Krakowie nie można już mówić o poprawie komunikacji poprzez zwiększanie ilości taboru. Tu musi już być jakosć i generalne rozwiązanie układów

(Dokończenie na str. 5)

Z czym boryka się pion pracowniczy

Na ostatniej naradzie w pionie pracowniczym dokonano oceny funkcjonowania poszczególnych komórek pionu, a to Działu Kadr, Socjalno-Bytowego, Wydziału Gospodarki Odzieżą, Ogólnego, Kultury, Sportu i Turystyki, Przychodni Zakładowej, Ośrodka Rehabilitacyjnego w Osieczanach, Ośrodka Szkolenia Zawodowego i Pracowni Socjologicznej. Jak wypadła ta ocena? Z komórkami tymi styka się bowiem każdy z nas. Korzystamy z wcześniejszych, działalności kulturalnej, podnosimy kwalifikacje, dbamy o swoje zdrowie itd. A więc? Oceny, bo trudno mówić o jednej, jeżeli wypowiadali się wszyscy kierownicy, były raczej optymistyczne. Między wierszami można było jednak odnaleźć jeszcze wiele tematów do podjęcia, wiele niedoskonałości w pracy na

co dzień na rzecz pracownika. Zresztą, załoga sama wie najlepiej, jak to jest naprawdę. Czy zawsze każdy pracownik MPK był obsługiwany przez drugiego tak, jak należy? Czy oni sami, ci z pionu pracowniczego zdają sobie sprawę, jak dużo jest jeszcze do życzenia pod ich adresem? A jest na pewno. O tym wiemy chociażby z naszej redakcyjnej pracy — niestety, przychodzili do nas rozżaleni ludzie ze skargami na sposób potraktowania ich samych, czy ważnych dla nich spraw. A ile pozostało samemu ze swoim żalem? Tego nigdy nie będziemy wiedzieć. Załoga na pewno jest najsurowszym sędzią i choć czasem może się pomylić w swojej ocenie, głównie wskutek niedoinformowania, to właśnie tę ocenę powinno się przede wszy-

(Dokończenie na str. 2)



WESOŁYCH ŚWIĄT

Z okazji zbliżających się Świąt spieszymy z radosną kolędą — życząc pogodnych, zdrowych i sytych dni, wypoczynku wszystkim pracownikom MPK. Niech pod choinką zagości w Waszych domach spokój i ziszczalna nadzieja.

REDAKCJA

Akwarele ZDZISŁAWA WALCZAKA zreprodukował CZESŁAW DYŁOWICZ

Czy skrajnia znajdzie swoje rozwiązanie?

Przez trzy dni obradowali w Krakowie i Zakliczynie członkowie trzech komisji naszego Zrzeszenia: Taborowej, Sieciowej i Torowej. Po raz pierwszy obradowali wspólnie. Pomysł to chyba dobry, ale nie można łączyć obrad zbyt często, zresztą i członkowie narady doszli do takiego samego wniosku.

Przed obradami zapytałam paru uczestników czego oczekują, z jakimi wnioskami chciałby wyjechać do swoich miast. Oto co usłyszałam. Przedstawiciel Elektroprojektu Oddział w Łodzi — **Romuald Bajorski**: „Zajmujemy się opracowywaniem zasilania trakcji elektrycznej dla wszystkich miast w Polsce. Chciałbym znać program rozwoju na rok następny. Myślę, że wyjadę stąd z opiniami o programie, z ustaleniami norm, wzajemnych odległości. Chciałbym, by komisja zasilania zajmowała się tym co ma wpływ na rozwiązanie techniczne, które my wykonujemy, ot chociażby ochronę od korozji urządzeń podziemnych. Chyba na dzisiejszej naradzie nie będzie rozwiązań jeśli chodzi o realizację inwestycji, szczególnie w centrum miasta. Najgorzej z tym jest niestety w Krakowie, ustalenia trwają i cztery lata. Od wielu lat opracowujemy projekty dla Krakowa i bardzo chwalę sobie współpracę z waszym Zakładem Sieci, jest wzorowa”.

Janusz Mysiek — Politech-

nika Warszawską. **Andrzej Wojciechowski, Jerzy Wrzesień**, przedstawiciele MZK-Warszawa: „Chcielibyśmy poznać plan rozwoju i plan badawczy trakcji tramwajowej. Dobrze byłoby wiedzieć co zakłady w poszczególnych miastach robią u siebie w tym zakresie. Parę lat temu mylnie postawiono w Polsce na komunikację tramwajową i to się teraz mści.

Teoretycznie w początkowej fazie rozwoju autobus jest tańszy od tramwaju, bo mniejsze nakłady przedsiębiorstw komunikacyjnych (nie one budują drogi) ale autobus przy priorytecie komunikacji zbiorowej nie może zdać egzaminu. Ciężko nam będzie nadrobić zaniechania, a jest tu jeszcze inna nie mniej ważna sprawa. Kolega mi właśnie mówił, że u niego w biurze projektowym najmłodszy inżynier ma 47 lat, a u mnie w Zakładzie Urządzeń Elektrycznych (MZK) 30 lat. Gdzie ci młodsi? Po prostu uciekają do prac fizycznych, bo to im się lepiej opłaca finansowo. Na to też chyba raczej tu rozwiązania nie znajdziemy, ale przynajmniej zorientuj się (PW) jak to, co my robimy w instytutach ma się do rzeczywistości, do praktyki”.

Leszek Rusinek — Lublin. „U nas nie ma tramwaju, ale chcemy go mieć, no i wreszcie chciałbym znać te normy”.

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej

— Szczecin — **Konrad Iglewski**. „Oczekuję pełnej wymiany poglądów, chcę dowiedzieć się o nowościach. Szczególnie interesuje mnie zakres remontów torów, zmiany w organizacji pracy”.

Antoni Grzegorzewski, MPK Poznań. „Mnie interesuje tabor gospodarczy. Wozy do montażu sieci trakcyjnych zabudowujemy sami. Są już ich znaczne ilości, a producenta nie ma i każdy robi sam. U nas rozwiązania są nietypowe, bo taki pojazd składa się z tramwaju i agregatu prądowozowego na osobnej platformie. Chciałbym także przekazać zebranym prototyp urządzenia do wyrównywania potencjałów AWP”.

Już tu w Krakowie wywiązała się dyskusja na temat skrajni taboru i skrajni budowl. Nasze normy odbiegają znacznie od norm RWP, trzeba je więc przystosować. Nie jest to łatwe, bo potrzebne jest porozumienie wytwórcy i użytkownika. Ostatecznie zdecydowano powołać komisję, która zajęłaby się zbieraniem i rozwiązywaniem tego problemu. Wśród przedsiębiorstw trwa też spór czy może być zastosowana jazda w wozach ukrotnionych z jednym czy dwoma pantografami. Jeśli chodzi o wagony 105NA, ustalono, że tak, co do innych typów musi być przeprowadzona seria badań na wytrzymałość pantografu przy zwiększonym poborze prądu.

(RS)

● Kierownictwo i kolektyw Zakładu Eksploatacji Autobusów w Płaszowie informują, że w dniu 29 listopada br., zadanie eksploatacyjne, w zakresie realizacji planu wozokilometrów na rok bieżący, zostało w tym Zakładzie wykonane. Serdecznie gratulujemy!

● Coraz więcej wpływa do MPK podziękowań za dobrą pracę służb ruchu. Oto treść jednego z nich: „Dziękuję pani dyspozytorce za wyczerpującą informację w dniu 30 listopada br... Przyjechałam z Katowic i nie znając terenu Krakowa, nie mogłam dojechać do celu. Pani dyspozytorka na mapie wskazała mi miejsce i podała jakimi autobusami mam dojechać — jestem bardzo wdzięczny. Andrzej Frankowski, Katowice ulica Piękna 27/43”. Podziękowanie to przeznaczone dla pani dyspozytor Stanisławy Szewczyk z Oddziału Komunikacyjnego Podgórze.

● „Nikotynizm — wstępem do alkoholizmu i narkomanii” to tytuł niewielkiej broszurki, której autorem jest lekarz medycyny Ryszard Mazurkiewicz, a która wydana została przez dwutygodnik „KraK” dla Społecznego Komitetu Przeciwalkoholowego w Krakowie. Praca warta rozpropagowania. Między innymi, dowiedzieć się z niej można o zastraszającym wzroście wydatków ludności na tytoń i alkohol, na środki jak mówi autor broszurki — dewastujące, rujnujące skarb największy jakim jest zdrowie.

● W dniu 5 grudnia br., mimo minusowej temperatury, około 50 procent drzew, prowadzących do różnych pomieszczeń na terenie zajezdni autobusowej na Woli było otwartych. Dlaczego? Chyba przez lenistwo tych, którzy nimi wchodzi i wychodzą, bo nie sądzimy, aby w pomieszczeniach było aż tak gorąco.



● W całym biurze MPK przy ulicy Brozka, oznaczone zostały drogi ewakuacyjne — czarnymi strzałkami na białym polu w zielonej obwódce i wszystko byłoby dobrze i prawidłowo, gdyby nie bałagan — jakieś worki papierowe, a w nich farby, wiadra itp. — należące do Wydziału Ogólnego, a pozostawiony na drodze ewakuacyjnej przy samym wyjściu z budynku. Ciekawe czy do ukazania się tego numeru „Sygnałów” zostanie on usunięty czy też jeszcze nie?

● Wydział Socjalny MPK, organizuje 7-dniowe turnusy świąteczne w Zakopanem, Rabce, Bukowinie i Zawoi. W sumie wypoczywać na nich będzie 81 osób. Przeważnie będą to rodzinni pracowników z dziećmi, ale nie tylko. Ze świątecznego wypoczynku w atrakcyjnych miejscowościach skorzystają również osoby samotne — emeryci.

● Wydział Socjalny planuje również zorganizowanie w Ochotnicy Górnej w okresie ferii, zimowiska dla 80 dzieci ze szkół podstawowych i obozu narciarskiego w Zawoi dla 30 osób — młodzieży ze szkół średnich. Przewiduje również środki na dofinansowanie 70 skierowań na zimowiska dla dzieci pracowników, którzy wykupią je we własnym zakresie dla innych jednostek.

● Około 15 stycznia br., Wydział Socjalny rozpocznie wydawanie paczek noworocznych ze słodyczkami, dla dzieci pozostających na zastępie rodzinnym w MPK. Wartość jednej paczki, równać się będzie około 400 zł.

● W dniu 4 grudnia br. na radzie mistrzów, dr Ryszard Choruz wystąpił z wykładem pt. „Niezwadność, teoria i praktyka obiektów technicznych i mechanicznych”.

● Emeryci i renciści MPK, mieli okazję skorzystania w br. z jeszcze jednej dodatkowej i wyjątkowo atrakcyjnej wycieczki — 4-dniowej do Warszawy. Program wycieczki obejmował między innymi, zwiedzanie Zmaku Królewskiego.

M.B.



Sercem i żartem, wierszem i piosenką, honorowali artyści scen i estrady swych piątkowych gospodarzy (7.12) — pracowników, którzy w tym mijającym roku świętowali jubileusz dwudziesto-, dwudziestopięcio-, trzydziesto- i czterdziestolecia pracy w naszym przedsiębiorstwie oraz wyróżniających się motorniczych z ZET Podgórze i N. Huta.

Swoistym rekordzistą wśród Jubilatów był pan Kazimierz KADELA, który za swą nienaganną, czterdziestoletnią pracę w MPK, otrzymał okolicznościowy dyplom i upominek, gratulacje od dyr. Stanisławy Kostro i przedstawicieli aktywu społeczno-politycznego MPK, wianankę przebojów czterdziestolecia od artystów — i my serdecznie gratulujemy.

Dyplomami i upominkami zostali uhonorowani pozostali Jubilaci: Stanisław Kasprzyk, Zofia Kruczek, Zofia Kwiatkowska, Stanisław Podobiński, Anna Urbanika, Józef Kudlek — 30 lat pracy w MPK; Stanisław Dubiel, Leszek Fabierkiewicz, Kazimierz Getinger, Janusz Kucharski, Antoni Nieć, Tadeusz Pasternak, Józef Pątko, Józef Starowicz, Józef Woźniczka — 25 lat w MPK; Zofia Jankowska, Tadeusz Kadziolka, Zygmunt Korajda, Krystyna Kołacz, Maria Kozacz, Bolesław Kozien, Jerzy Kusek, Krzysztof Lappe, Jan Mruk, Eugeniusz Ostroga, Julian Piekarczyk, Jan Rerag, Andrzej Socha, Leszek Smigła, Wiktoria Wator, Henryk Wisner i Stanisław Gadek — 20 lat pracy w MPK.

Wyróżniający się motorniczowie: Władysław Apostolik, Stanisław Bałak, Marek Bartkiewicz, Janusz Bochniewicz, Stanisław Dziwoński, Jan Jamroś, Bolesław Kabat, Edward Kitliński, Kazimierz Kowalik, Andrzej Łobozia, Franciszek Maj, Stefan Stepkowski, Jan Topak, Władysław Urant, Franciszek Wójcik, Józef Zborowski — pracownicy ZTP oraz Karol Adamski, Janusz Borek, Józef Drapik, Józef Hodurek, Krzysztof Idzi, Józef Natkaniec, Fryderyk Nowak, Jan Rosiek, Leszek Smigła, Alfred Wagner, Stanisław Waleczak, Władysław Wilkosz i Karol Zaleski — pracownicy ZTH. Oprócz dyplomów uznania i podziękowań za dobrą pracę otrzymali nagrody pieniężne.

Zwracając się do wyróżnionych, dyr. S. Kostro, w ciepłych słowach podkreśliła, iż szczególnie teraz praca wymaga pełnego zaangażowania, a niekiedy wręcz poświęcenia. Trudna sytuacja kadrowa, rosnące potrzeby komunikacyjne miasta — to wszystko nie ułatwia pracy. A jednak są ludzie, którzy wiele lat przepracowali w MPK, są ludzie, którzy pracowali wzorowo.

Dziękujemy im wszyscy za to.

(G.S.)

Fot.: STANISŁAW MAKAREWICZ

Ludzie Wielkiego Serca

28. 11. 1984 r. podczas akademii zorganizowanej przez Zarząd Krakowski Polskiego Czerwonego Krzyża, dwóch naszych krwiodawców: Marian Tkańczyk Jan Urbanik zostało odznaczonych Złotym Krzyżem Zasługi PRL. Serdecznie gratulujemy!

Marian Tkańczyk jest pracownikiem MPK od 1953 r. Pracuje jako st. inspektor kontroli biletowej w ZNR. Cieszy się opinią sumiennego i zdyscyplinowanego pracownika, odpowiedzialnego za powierzony mu odcinek pracy. Krwiodawcą jest od 1961 r. i do tej pory oddał honorowo ponad 35 l. bezcennego leku, jakim jest krew. Marian Tkańczyk należy do współzałożycieli Klubu „Honorowych Dawców Krwi” w MPK. Zawsze gotów przyjąć z

pomocą w razie wezwania „Na Ratunek”. Dotychczas wyróżniony został odznakami „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi” III, II i I stopnia oraz medalem „25-lecia HDK w PRL”.

Jan Urbanik — pracuje w naszym przedsiębiorstwie niedługo, bo od 1983 r., aktualnie w ZTO, ale krwiodawcą jest od roku 1972. Oddał honorowo ponad 20 l. krwi. Od momentu podjęcia pracy w MPK jest aktywnym członkiem Klubu „Honorowych Dawców Krwi” i gorącym propagatorem pięknej idei honorowego krwiodawstwa. Zawsze chętny do pracy na rzecz Klubu, koleżeńsk i uczynny. Dotychczas wyróżniony odznakami „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi” III, II i I stopnia.

MPK funduje stypendia

Zgodnie z zarządzeniem dyrektora MPK z dnia 26 lipca br., nr D/00/1/6/13/84, kierownicy zakładów złożyli w Dziale Kadr, zapotrzebowanie na 154 absolwentów, z którymi należałoby wcześniej zawrzeć umowy o stypendia fundowane. Biorąc jednak pod uwagę olbrzymie koszty jakie przedsiębiorstwo zmuszone byłoby ponosić łącząc na stypendia, ilość ta została obniżona do 35 umów. Planowane koszty w tym zakresie, wyniosą około 3 mln złotych.

Zdecydowano się na zawarcie umów z uczniami, kształcącymi

się w zawodach: stolarz, tokarz, ślusarz, malarz-lakiernik i murarz. Wstępne rozmowy na temat fundowanych stypendiów, rozpoczęto już z kierownictwem Zespołu Szkół Mechanicznych Nr 2 w Krakowie przy ulicy Skrzyneckiego 12 — dotyczą one uczniów z klasy kształcącej w zawodach ślusarz i tokarz.

Stypendia fundowane będą więc jeszcze jedną formą przyciągnięcia i związania z przedsiębiorstwem naszym, fachowców w zawodach deficytowych.

M.B.

Turniej Młodych Mistrzów Techniki

Od ponad 20 lat w Polsce, a w Krakowie od 18 lat realizowany jest Turniej Młodych Mistrzów Techniki, który zakłada m.in.: inspirację twórczych postaw i rozbudzanie inwencji wynalazczej, stały wzrost udziału młodzieży w tworzeniu postępu technicznego poprzez wynalazczość i racjonalizację. Organizatorami turnieju są: Związek Socjalistycznej Młodzieży Polskiej i Naczelna Organizacja Techniczna przy współudziale i pomocy administracji państwowej oraz zainteresowanych organizacji społecznych. Rozwinięto się on wśród młodzieży pracującej, wojskowej, rolników indywidualnych, w szkołach ponadpodstawowych i uczelniach wyższych.

Młodzi racjonalizatorzy uczestniczą w następujących ogólnopolskich konkursach TMMT: o tytuł „Młodego Mistrza Techniki” na najlepszą pracę techniczną, przeznaczonym dla młodzieży pracującej i wojskowej, konkursie o tytuł „Młodzieżowego Mistrza Techniki” przeznaczonym dla młodzieży szkolnej i akademickiej oraz w konkursie pod nazwą „Dyplom dla kraju” na najlepszą pracę dyplomową. Ustanowiono również propozycję „Za aktywizację młodzieży na rzecz postępu technicznego” przyznawany organizacjom młodzieżowym, które w danym roku osiągnęły najlepsze wyniki w TMMT. Wyróżniający się twórcy, oprócz wyróżnień honorowych otrzymują także nagrody pieniężne, których wysokość określona jest centralnymi przepisami.

Turniej Młodych Mistrzów Techniki w zakładach pracy, realizowany jest poprzez tzw. „Giełdy Młodzieżowe”, na których przedstawiciele dyrekcji „kupują” projekty od twórcy, wypłacając wynagrodzenie od razu. Warunek stanowi wdrożenie projektu. Oprócz giełd, projekty rozpatrywane są w tzw. trybie normalnym. Twórcy przysługują również (przez okres trzech lat) wynagrodzenie za osiągnięte wyniki i oszczędność z tytułu zastosowania jego wniosku.

Szczegółowe informacje na temat funkcjonowania TMMT można otrzymać we wszystkich instancjach ZSMP oraz w kołach NOT.

Z czym boryka się pion pracowniczy

(Dokończenie ze str. 1)

stkim brać pod uwagę. Póki co, wróćmy do ocen i problemów przedstawionych na radzie.

Podstawowym problemem, z jakim boryka się pion pracowniczy jest sprawa zatrudnienia w grupie motorniczych i w niektórych zawodach na zapleczu. Budzi niepokój duża fluktuacja. Najwięcej pracowników odchodzi właśnie z zaplecza. Po prostu nie jesteśmy tu konkurencyjni na rynku pracy.

W tym roku o wiele za mało pracowników przybyło z przyzakładowej szkoły. Dlaczego? Dlaczego fluktuacja różnie od kilku lat? Co by było, gdyby nie szeroko prowadzona akcja naboru? Jak zmniejszyć fluktuację? Czy program stabilizacji jest w stanie udzielić odpowiedzi? To tylko część pytań, jakie stawia sobie kadra kierownicza. Nie wspominając o wymiennym programie stabilizacji, podjęto tu wiele działań. Powołano choćby specjalną komisję d.s. motorniczych, czy zmieniono system przyjęć pracowników tworząc komisję przyjęć we wszystkich zakładach. Gdyby fluktuację zmniejszyć choć o 30, 40 proc. mielibyśmy pełny stan zatrudnienia. Czy łatwość dostępu pracy i dewaluacja płacy, zwłaszcza w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami pozwolą na to? Zobaczmy!

Kolejna sprawa, nie mniej ważna to biurokracja. Niestety, nie udało się jej wyeliminować, a narzekają wszyscy i faktem jest, że tyle różnych dokumentów, co w MPK nie ma chyba nigdzie.

W dziedzinie szkolenia należałoby poprawić wyposażenie Ośrodka w materiały i warunki, w jakich on funkcjonuje. Przydałoby się też szersze rozprowadzanie różnych rodzajów szkoleń i umożliwienie pracownikom podnoszenia kwalifikacji przez bezpośrednich zwierzchników. Różnie bowiem z tym bywa. Rzadko który z kierowników

rozpatruje czy ma ludzi do szkolenia, czy są chętni i czy istnieje potrzeba szkolenia.

W działalności socjalno-bytowej uwagę zwraca przede wszystkim ogromne podrożenie kosztów. Biorąc pod uwagę sprawy socjalne, bytowe i gospodarkę odzież, wzrost kosztów na jednego pracownika w porównaniu z rokiem 1982 nastąpił tylko... o ponad 35 tys. zł. Przeciwnie dopłaca ono prawie 4 tys. zł miesięcznie do każdego z nas. Stąd ogólne zwiększenie kosztów działalności Przedsiębiorstwa.

Zdecydowana poprawa musi nastąpić w zakresie pracy bufetów, duża fluktuacja i absencja pogarsza, bowiem znacznie poziom usług. Czy w nowym roku wobec szczupłości środków finansowych zostanie ograniczona liczba skierowań na wczasy i kolonie? Na naradzie zapewniono, że będzie jak w roku bieżącym, ba, w lutym 1985 r. organizowane będzie nawet zimowisko dla dzieci. Być może część finansowania przejmą związki zawodowe, choćby tylko swoich członków. Jak na razie jest to tylko propozycja.

Kolejny problem finansowy dla Przedsiębiorstwa to sprawa dopłat do skierowań rehabilitacyjnych do Osieczan. Czy pomoże tu Ministerstwo Zdrowia, skąd wziąć na to środki?

Niepokój budzi sprawa mieszkaniowa. W tym roku jak gdyby nas pominęło zapomnienie chyba o tym, jak ważną funkcję pełniemy w życiu miasta.

Wymienione wyżej problemy to tylko część działalności pionu pracowniczego, z którymi trzeba sobie poradzić. Na pewno pracownikom tego pionu nie jest łatwo wywalczać dla nas różne rzeczy, gdy tak trudno jest cokolwiek zdobyć na rynku, ale tam, gdzie w grę wchodzi tylko czyjaś dobra wola bądź powinność z racji piastowanego stanowiska powinniśmy wyzyskać wszystko, by pozostałym pracowało się lepiej.

(6)

Pedagogiem trzeba się urodzić

Uczniowie mówią, że można mu zaufać... pomoże podciągnąć się w nauce, usprawiedliwi, pogada o sprawach zbyt nieraz trudnych do rozwiązania dla nastolatka. W szkole jest częstym gościem, nie tylko wtedy, gdy go zapraszają na rady pedagogiczne. On przychodzi i bez zaproszenia. Interesuje się każdym uczniem. Kontaktuje z wychowawcami, a gdy zachodzi potrzeba, to również z nauczycielami poszczególnych przedmiotów. Przychodzi na spotkania z rodzicami. Nienaganie prowadzi dokumentację w zakresie praktycznej nauki zawodu. Na rocznym podsumowaniu wyników pracy Przyzakładowej ZSZ MPK, wymieniono go jako jednego z najlepszych mistrzów — pedagogów, chwalono autentyczne, duże zaangażowanie w pracę z młodzieżą.

Idąc do ZAW, gdzie właśnie pracuje mistrz ds. koordynacji nauki zawodu **ADAM DUŃ**, wyobrażałam sobie, że spotkam starszego pana, który swoją wiedzę i doświadczenie życiowe przekazuje młodym. Tymczasem... spotkałam młodego 26-letniego człowieka.

— Chwała pana, za pracę pedagogiczną, organizacyjną... Kierownictwo Zakładu i Zasadniczej Szkoły Zawodowej, wyróżnia pana również młodzież, a to w pana zawodzie bardzo dużo... Czyżby pan był pedagogiem z urodzenia...

— Miałem pracować w zu-

pełnie innym charakterze, ale w 81 roku zaproponowano mi pracę z młodzieżą. Wychowałem już dwa roczniki uczniów, którzy stali się pełnowartościowymi pracownikami. Tych najlepszych staraliśmy się zatrzymać dla siebie w Zakładzie. Uważam, że ważny jest kontakt indywidualny z uczniem. Jest on podstawą jakiegokolwiek działania, uwzględniając fakt, że pochodzą oni z różnych domów i środowisk i prezentują różny typ osobowości. Staram się więc każdego z nich przede wszystkim poznać. Nie ograniczam się również tylko do zebrań z rodzicami, ale proszę ich tu do siebie, rozmawiam... I to musi dawać wyniki. Czasem i z rodzicami trudno się dogadać. Może nawet trudniej niż z uczniami. Prezentuję zasadę, że każdego ucznia należy ratować... jeżeli jeszcze tylko można. Interesuję się nawet ich życiem prywatnym. Jeżeli ucznia nie ma dłuższy czas w pracy, idę do jego domu, sprawdzam co robi. Często wpływ środowiska jest tak olbrzymi, że trudne jest już znalezienie płaszczyzny porozumienia. W mojej pracy potrzebne jest samoopanowanie i samokontrola. Zdarza się, że chłopiec ma kłopoty w nauce, dyscyplinie... Wezwana matka obarcza winą i odpowiedzialnością mistrza... Mówi, że dwa razy w tygodniu syn jest przecież w pracy, a ona pracując w systemie czterobrygadowym, nie ma z nim w ogóle kontaktu. Małżeństwo to jest rozbite. W zasadzie trudno uwa-

żać, że chłopiec ma matkę czy ojca. Jest to przykład środowiska ucznia jego rodziny. Czasem więc łatwiej jest mi wejść w kontakt z dzieckiem, niż z jego rodzicami. W mojej pracy bardzo pomaga mi współpraca z kierownictwem Zakładu i pedagogami szkolnymi. Nie uznaję stosowania

rygorów wojskowych, uważam także za nieporozumienie, czego nie należy rozumieć, że młodemu człowiekowi jest wszystko wolno. Uważam, że na stole partnerskiej można wiele załatwić, ale nie zawsze uczniowie chcą to zrozumieć. Kiedy młody człowiek nie chce pracować, stara się, a z nauką w szkole ma kłopoty, jeżdżę do szkoły i przeważnie udaje mi się mu pomóc. Wiele z siebie dają również tak pod względem dydaktycznym jak i zawodowym, nasi instruktorzy. Oni szkolą uczniów na stanowiskach pracy. Są to: **Waldemar Hausner, Andrzej Romek, Adam Klita, Kazimierz Szwabowski, Adam Balon, Eugeniusz Kruczek, Stanisław Janas**. Warunki z Zakładzie mamy bardzo dobre. Jest do naszej dyspozycji sala wykłado-

wa, w której przeprowadzamy instruktaż, egzaminy. Spotykam się z dużą pomocą kierownictwa Zakładu, szczególnie szefa inż. **Antoniego Goca**. Mam w nim prawdziwego sojusznika. Od tego jak wykształcimy tych młodych ludzi, zależy będzie przecież to, jaką będziemy mieć załogę — dobrych, wyszkolonych fachowców.

Mistrz **Adam Duń** posiada wykształcenie średnie techniczne i ukończone kursy pedagogiczne. Aby pogłębić swą wiedzę zarówno w zakresie pedagogicznym jak i zawodowym, myśli o podjęciu dalszej nauki w Wyższej Szkole Pedagogicznej lub Politechnice Krakowskiej.

MARIA BUBACZEWSKA



FOT. ST. MAKAREWICZ

Znaleźć wykonawcę MPK-owskiej inwestycji, to już połowa sukcesu. Drugą połową można nazwać fakt podpisania umowy, bo to, że praca zostanie wstępnie zarejestrowana do planu, wcale nie znaczy, iż ostatecznie do wykonania dojdzie. Pamiętam, że w momencie wprowadzenia reformy sama myślałam: nareszcie skończy się ta „zebranina” i wykonawcom znacznie zależy na zdobywaniu zadań, że to oni będą szukać pracy, a nie odwrotnie. Bardzo szybko okazało się, że jest to jeszcze jeden przejaw optymizmu, nie mający pokrycia w rzeczywistości. Zmieniło się tylko tyle, iż wykonawcy stali się przedsiębiorstwami samorządowymi i jeżeli w poprzednim systemie można im było pewnie prace narzucić, teraz jest to o wiele trudniejsze.

Remont torowisk w mieście prowadzony jest w dwójaki sposób: część systemem zleconym wykonawcom zewnętrznym i część wykonuje Zakład Torów systemem gospodarczym. Kłopoty są właśnie z wykonawcami zewnętrznymi. W Krakowie remonty torowisk wykonywane były przez BUDOSTAL 5 i 6. Pierwszy jest przedsiębiorstwem krakowskim, drugi natomiast z Dąbrowy Górniczej. Budo- stal 6 był firmą solidną, ale niestety był. Przede wszystkim podejmuje się pracę na Śląsku, więc remonty krakowskie były prowadzone niejako przy okazji posiadanych jeszcze mocy przerobowych. Było to możliwe przy czasowym wstrzymaniu rozbudowy Huty Katowice. W połowie ubiegłego roku MPK wystąpiło z pismem do BUDOSTALU 5 i BUDOSTALU 6 oraz Zakładów Budownictwa Kolejowego. Wstępnie zostały zarejestrowane remonty torowiska na ul. Ujastek i Kocmyrzwoskiej przez BUDOSTAL 5 Zakłady Budownictwa Kolejowego odmówiły podjęcia prac, odmówił także Budostal 6.

Wstępna rejestracja nie oznacza jednak przyjęcia prac. Ostatecznie do planu przyjęto tylko torowisko na ul. Ujastek. Różniczne pertraktacje łącznie z rozmowami u prezydenta miasta spowodowały, że ZBK przyjęło do remontu torowisko na ul. Kocmyrzwoskiej. Warunki jakie postawiły nam

ZBK były nie do przyjęcia. Remont był jednak konieczny i MPK zgodziło się na tę umowę — jak ją się nazywa. Czytając umowę odnosi się wrażenie, że było to tak trochę z laski i na zasadzie: kazali nam, to robić będziemy, tylko że wy chyba nie dotrzymacie warunków. Oczywiście warunkiem jakiegokolwiek rozmów była zgoda MPK na całkowite wyłączenie obustronne ruchu na całym odcinku remontowym. O wyłączeniach częściowych nie było w ogóle dyskusji ze strony ZBK. Umowa mówi w większości, co ma zrobić i zapewnić zamawiający a więc MPK. Jest w niej także, kiedy wykonawca od umowy

siatki”. Dobrze, że może w przypływie lepszego humoru postanowił tę siatkę zdemontować.

W myśl warunków szczegółowych umowy, MPK miało do 30 marca br. dostarczyć, przedstawić wykonawcy kompletny bilans materiałów posiadanych, potrzebnych do realizacji — co warunkowało rozpoczęcie budowy. Połowe materiałów natomiast miało MPK dostarczyć do 15 kwietnia, a pozostałe do 15 maja br. Ten ostatni warunek nie został dotrzymany między innymi dlatego, że nie było na tyle miejsca, by potrzebny materiał złożyć na placu wydzielonym na remont.

zebrać o spawaczy. Sprawa byłaby rozwiązana, gdyby spawaczy miał pod dostatkiem Zakład Torów, ale ten, gdyby miał na tyle ludzi, nie musiałby prac zlecać. By nie był to tylko atak z jednej strony, rozmawiałam także z przedstawicielem wykonawcy. Formalnie uważał, że wszystko jest w porządku, bo taka była umowa, a że trochę to na opak ze zdrowym rozsądkiem to już inna sprawa. Podobno ZBK wykonuje pracę dla kolei, także nie prowadzi prac spawalniczych, no a oni są przecież od prac kolejowych. By to wszystko sprowadzić na właściwe tory, trzeba wiele zmienić, lecz na to się nie zanosz. A skoro praca została niejako narzucona, a warunki można sobie ustalić to już przecież najczystsze prawa rynku. Druga sprawa że ZBK wykonywało ten remont z pomocą więźniów. To jednak inaczej wygląda niż praca z zatrudnionymi w przedsiębiorstwie. No i nie zapominajmy, że była też amnestia. Groziło niedotrzymanie terminu. Na przyszły rok Zakłady Budownictwa Kolejowego także nie podjęły się remontu torowisk dla MPK. Czy sytuacja się powtórzy? Czy musi się powtórzyć? Całkowite wyłączenie ruchu na remontowanych torowiskach stały się już praktyką. Dla wykonawców to rozwiązanie idealne, o organizacji ruchu w mieście już nie wspomnę. I odkaż to w jako tako cywilizowanym świecie ma być regułą, iż zlecniodawca ma robić co wykonawca chce i płacić? Tłumaczenia, że „tak jest i dużo trzeba zmienić, by to zmienić”, są nie do przyjęcia. Nie do przyjęcia jest także fakt, by MPK zapewniało prawie wszystkie materiały potrzebne do wykonywanych prac. Przecież takie same mamy kłopoty z ich uzyskaniem jak wykonawca i stawianie nas w sytuacji, że dostarczyć, to zrobimy, jest nieuczciwe. Chyba, że uczciwość to już pojęcie abstrakcyjne.

Wydaje się, że chyba tak, bo i tak już było, iż zakupione materiały były w naszym magazynie (nie dotyczy to ZBK), wykonawca nie dotrzymał terminu realizacji, a my płaciłszy kary za zapasy.

F. SERWIN

Łaskawcy za nasze pieniądze

może odstąpić i kiedy obciążą ewentualnymi przestojami MPK, jeżeli te przestoje nie będą zawinione przez wykonawcę. Oznaczałoby to, że za wszystkie inne przestoje także odpowiada MPK, nawet za te, na które nie ma wpływu.

Warunkiem przyjęcia placu budowy było między innymi „zabezpieczenie punktu poboru wody i energii oraz dojazdu na plac budowy, przekazanie planu urządzeń podziemnych lub zaświadczenia o ich braku, zapewnienie łączności telefonicznej”. To wcale nie są jeszcze warunki szczegółowe umowy. Na dziesięć punktów warunków szczegółowych tylko dwa razy powiedzione jest co zrobi wykonawca, a więc w punkcie trzecim, że dostarczy... tłuczeń i piasek, w punkcie czwartym, że pomoże w uzyskaniu płyt chodnikowych i obrzeży, krawężników drogowych i, przepraszam, jest jeszcze w punkcie ósmym, że „Wykonawca nie wykona: nawierzchni asfaltowej, spawania torów, montażu

Przy tak spisanej umowie aż dziw bierze, że prace zakończone zostały i to w przewidzianym terminie.

Mówimy o reformie, zresztą wprowadzana przecież jest od szeregu lat. Tymczasem są dziedziny w naszej gospodarce, gdzie chyba długo nic się nie zmieni. Z jednej strony to fakt, że wykonawcy pracę narzucano, że nie miał chyba możliwości by podpisać umowę tak jak na partnerów przyjęto, ale przecież praca nie była wykonywana za darmo. Tu, jak przystało na partnerów, rozliczenia były solidne no i oczywiście płaciłszy także zysk dla ZBK. Dlaczego więc ciągle za nasze pieniądze nasi kontrahenci robia nam łaskę?

Przecież taki remont torowiska, nawet kapitalny, nie powinien wymagać zaangażowania podwykonawców i to w dodatku szukanych przez zlecniodawcę i co to za remont szyn, gdy wykonany jest on bez spawania? Efekt tej umowy był taki, że pracownik naszych inwestycji musiał biegać i znów

6 grudnia zebrała się na kolejnym posiedzeniu komisja rozdziału mieszkań uzyskanych dla MPK z puli prezydenta Krakowa (4 spółdzielcze i 5 kwaterunkowych) w 22-osobowym składzie której przewodniczyła dyrektor ds. pracowniczych Stanisław Kostro.

9 mieszkań na 756 osób starających się o zmianę swoich warunków mieszkaniowych, to przysłowiowa kropla w morzu potrzeb. Z tych 756, komisja wytyłowała po głębokiej analizie 31 osób, których warunki mieszkaniowe są wyjątkowo trudne, a po wizji lokalnej i przekonaniu się naocznie o nieraz wręcz katastrofalnych warunkach bytowania niektórych pracowników przedsiębiorstwa, oraz dostosowując strukturę otrzymanych przez MPK mieszkań do stanu rodzin, a także kierując się wytykami dotyczącymi przyznawania mieszkań kwaterunkowych i spółdzielczych, zastosowała jednogłośnie dodatkowe kryteria — stażu pracy w MPK oraz opinii

Rozdzielono 9 mieszkań dla załogi

zawodowej i społecznej w przedsiębiorstwie i z tych 31 wyłoniła ostatecznie 9 pracowników posiadających rodziny i odpowiadających stawianym wymogom. Są to: na M-2 spółdzielcze — Joanna Kruk z Wydziału Taryfowo-Biletowego i Stanisław Solarz, komendant Straży Przemysłowej, na M-3 spółdzielcze — Adam Struzik z ZAW i Zbigniew Pulchny z ZTP, na M-4 kwaterunkowe — Stanisław Jelen z ZAB, Tadeusz Kopeciuch z ZTS, Zbigniew Stępański z ZTH, Adam Kołodziejczyk z ZNT i Zbigniew Tyner z ZTH. Jako rezerwowi na liście pozostają: na M-2 spółdzielcze — Stanisław Kurowski z ZNT, na M-3 spółdzielcze — Kazimierz Michalik z ZAB i na M-4 kwaterunkowe — Andrzej Wołak z ZTP.

O przeznaczeniu mieszkania temu, a nie innemu pracownikowi MPK, zadecydowały więc faktyczne warunki mieszkaniowe, te najtragiczniejsze, w jakich żyje wraz z rodziną, bardzo często z kilkorgiem małych dzieci, niezdolnym do dorosłości, nieuleczalnie chorym członkiem rodziny. (M.B.)

Choć termin był wybitnie niesprzyjający, gdyż dla wielu oznaczał kolejną zajęta sobotę, choć niektórzy o szkoleniu dowiedzieli się w ostatniej chwili, to jednak 1 grudnia na seminarium działaczy samorządu pracowniczego w Osieczanach stawili się, z jednym wyjątkiem, przedstawiciele wszystkich zakładów. Jeżeli przypomnieć sobie podobne spotkanie przed rokiem w Harbutowicach widać było spore, korzystne zmiany tak w samym programie zajęć (tam serwowano potężne dawki wykładów i mini-dyskusje, tu mini-wykłady i burzliwe dyskusje), jak i przede wszystkim w doborze argumentacji dyskusyjnej, odchodzenia od myślenia kategoriami wąskiej grupy pracowników na rzecz konkretnych rozważań, ale już z pozycji interesu całego przedsiębiorstwa. No i takie „drobiazgi” — wyraźne podniesienie logiki i kultury wypowiedzi oraz to, że tym razem „godzina dla dyrektora” była bardziej do godziny zbliżona, a dyr. Tadeusz Trzmiel odpowiadał na bardziej zwarte, konkretne pytania.

Zacznę jednak od drobnego wytyku — nie zdążono omówić ostatniego punktu: spraw czysto samorządowych, a więc np. kompetencji, opiniowania planów rocznych i sytuacji wynikającej z przejmowania przez rady pracownicze w zakładach narad roboczych. Szczególnie owe narady były tematem nr 1 autentycznie burzliwych kuluarów obrad (serwowano co godzinę krótkie przerwy na papierosa). Chwalono naradę w ZTS i jej przewodniczącego p. Kasperczyka, wskazywano na pewne kłopoty w „tramwajkach”, czy na próby ucinania istotnych dyskusji w zakładach autobusowych. Pośrednio sprawę narad roboczych wniósł na obrady przewodniczący Rady Pracowniczej ZTX Stanisław Pleń

Kraków jako trzeci będzie miał metro

Rozmowa z dyrektorem Departamentu Komunikacji Miejskiej i Dróg — ZBIGNIEWEM MIKULSKIM

Redakcja: Panie dyrektore, nie jestem wprawdzie człowiekiem starym, ale odkąd pamiętam to narzekania na komunikację miejską były zawsze. Może w ostatnich latach jest trochę lepiej, ale też jeszcze daleko do tego jak mieszkańcy miast chcieliby jeździć. Stąd też moje pierwsze pytanie: Kiedy w komunikacji miejskiej będzie lepiej?

Z. Mikulski: No, to mógłby pan zapytać kiedy przestaną się rozwijać miasta, kiedy przestanie się ludność rozwijać itd. Po prostu nigdy się w tym sensie nie skończy.

Red.: Ale mnie nie o to chodzi, a o to, kiedy wreszcie rozwój komunikacji będzie nie tylko nadążał, ale i nawet wyprzedzał rozwój miast?

Z. M.: Muszę powiedzieć, że mamy taką nadzieję. Już dzisiaj jeździmy znacznie lepiej, bardziej pojemnym taborem niż przed laty, a więc te najważniejsze problemy zostały już rozwiązane. Oczywiście, to nie znaczy, że nie trzeba się dalej rozwijać i mamy w tej chwili już opracowany taki program rozwoju komunikacji miejskiej do 2000 roku. Zgodnie z tym programem będziemy chcieli w największych miastach rozwijać nowoczesne środki komunikacji miejskiej: szybki tramwaj, metro. Tak, by wejść w XXI wiek z takimi systemami, które sprostały ówczesnym potrzebom społecznym.

Red.: Wspomniał Pan o nowoczesnych środkach komunikacji, pójdźmy więc dalej tym tropem. Wiemy już o rozpoczęciu budowy metra w Warszawie i planach budowy metra w Łodzi, które miasta będą następne?

Z. M.: Myślę, że następny będzie Kraków i to na pewno. Dalej Śląsk, gdzie będzie szybka kolej miejska regionalna, Gdańsk i całe Trójmiasto, gdzie istniejąca kolej miejska wymaga modernizacji. To jest te pięć największych aglomeracji, które jak najszybciej muszą być wyposażone w nowoczesne systemy komunikacyjne.

Red.: A przejdźmy do innych aspektów komunikacji miej-

skiej. Tym razem chciałbym zadać Panu pytanie już nie z punktu widzenia pasażerów ale tym razem z perspektywy pracowników tej branży. Od lat bowiem szefowie przedsiębiorstw narzekają na braki kadrowe, ale jak mi się wydaje bierze się to stąd, że płace w komunikacji są wyjątkowo niskie w stosunku do trudnych warunków pracy. Czy w tej dziedzinie można się spodziewać poprawy w najbliższym okresie?

Z. M.: No myślę, że i w tej dziedzinie jest w ostatnim okresie widoczna poprawa. W zeszłym roku w tych przedsiębiorstwach wzrosły przeciętne płace o 20% i nadal będziemy robić wszystko, by płace były adekwatne do warunków pracy. Oczywiście, ogólnie sytuacja w kraju nie jest najlepsza i tu cudów od razu się nie zrobi, ale będziemy się starali, żeby płace w komunikacji miejskiej nadążały za wzrostem płac w Polsce.

Red.: Panie dyrektore, według mnie nie idzie tu wcale o nadążanie za wzrostem płac w innych branżach, ale, po-

wiedźmy sobie otwarcie, o pewne wyprzedzenie innych branż. Z tego bowiem co wiem, a wiedzą to też i pracownicy przedsiębiorstw komunikacyjnych w innych krajach, w tym również w krajach naszego obozu płace w tej branży znacznie wyprzedzają inne zawody, podczas gdy u nas jest wręcz odwrotnie.

Z. M.: Na pewno nie można powiedzieć, że komunikacja miejska jest w naszym kraju w ogniu, choć trzeba przyznać, że rzeczywiście nie wygląda to u nas tak jak w innych krajach. Myślę jednak, że i tu też to z czasem nastąpi, ale są potrzebne lepsze wyniki gospodarcze, które pozwolą nadrobić różnicę zaległości, o których wszyscy wiemy że istnieją.

Red.: Skoro zaczęliśmy mówić o poprawie wyników ekonomicznych w sferze komunikacji miejskiej, to spytam o jeszcze jedną sprawę. Czy istnieje taka szansa, że w ramach reformy gospodarczej dojdzie kiedyś do tego, że komunikacja miejska przestanie być wręcz branżą planowo deficy-

tową i zacznie funkcjonować w oparciu o rachunek ekonomiczny?

Z. M.: Nie, nie ma takiej szansy. Nie ma takiej szansy dlatego, że po prostu zakładamy, że komunikacja miejska będzie planowo deficytowa i jest to robione celowo. Jest to wynik konkretnej polityki społecznej państwa. Zresztą nie ma na świecie komunikacji miejskiej nie deficytowej. Może być tylko różnica co do wielkości tego deficytu. Co najwyżej zakładamy, że uda się nam doprowadzić do tego, że będzie to deficyt sięgający 50% kosztów. Ale komunikacja miejska jest jednym ze świadczeń społecznych dla ludzi pracy i nie widzę możliwości by stała się ona samofinansująca. Tak, że nie będzie nigdy pełnej odpłatności pasażerów, co z drugiej strony wcale nie eliminuje możliwości funkcjonowania tych przedsiębiorstw w oparciu o rachunek ekonomiczny, o czym już dzisiaj wie wiele kierownictw przedsiębiorstw.

Red.: Dziękuję Panu za tę rozmowę. ADAM ZYZMAN



w kilku momentach ostro atakując przedstawicieli kierownictwa przedsiębiorstwa, domagając się od nich sprecyzowania wielu kwestii szczegółowych, „bo co on w piątek na naradzie ludziom powie”. Odpowiedzi uzyskiwał, choć sala mruczała coś o prywatcie, gdyż jednak sprawa zakładu, który w reformę uwierzył i poszedł na daleko idącą samodzielność, a teraz związany jest coraz bardziej szczegółowymi przepisami, komplikującymi dawną swobodę — staje się coraz bardziej nabrzmiała i trzeba się jej będzie przyjrzeć w osobnej publikacji.

Z. Mikulski: Nie spodziewałem się główny księgowy Michał Jankowski, gdy przyjął zaproszenie przewodniczącego Rady Pracowniczej osieczanek, że swym zwartym wprowadzeniem w problematykę ekonomiczno-finansową przedsiębiorstwa wywoła ostrą dyskusję, która przeciągnie się aż poza trzy bloki „papierosowe”. Nie silono się na wyważanie otwartych drzwi, nie płakano nad aktualną sytuacją finansową i nie próbowano jej uzdrawiać — wskazywano tylko na możliwość wielu rozwiązań długofalowych i doraźnych. Z tych pierwszych największe zainteresowanie wzbudziła propozycja A. Kochana, by wykorzystać możliwości, które daje ustawa o radach narodowych i w miejsce dotychczasowego trybu uzyskiwania dotacji przedmio-

towej od organu założycielskiego wprowadzać kompleksową umowę przetargową na dany rok z miastem, ujmującą w sposób systemowy wszelkie zwiększenia lub zmniejszenia usług przedsiębiorstwa w zależności od interesu społecznego i zasobności kasy miejskich radców. Sprawa jest bardzo ciekawa, choć znając kłopoty z ustaleniem czegośkolwiek w naszej komunikacji trudno tu będzie o szybkie decyzje. Pewną barierą stanie się też nasza jeszcze nie najlepsza gospodarność — a tu trzeba by było działać jak w zegarku.

Jak gospodarność poprawić? O

tu do sprawy ustosunkowywać — zrobi to Rada Pracownicza MPK na jednym z najbliższych posiedzeń.

Pytałem o mojego „konika” — czy drgnęło coś między kosztami bezpośrednimi i pośrednimi — okazało się, że niestety bardzo niewiele. Podobnie zresztą jak z zapasami. A więc trzeba jeszcze wiele wysiłku, by do pracowników zaczęła dochodzić prawda, że każda zmarnowana złotówka odbije się na wyniku przedsiębiorstwa, w tym na zysku, a więc m. in. na funduszu nagród i pozostałych funduszach dla załogi. Nie chcę straszyć, ale przy aktualnej sytuacji finansowej fundu-

szę te mogą dotrzeć do załogi w stopniu minimalnym, a zapowiadane odpisy „13” i „14” tam, gdzie nie wykonuje się zadań staną się faktem. Co z wczasami, mieszkaniem? — obyśmy się do dobrej pracy zbyt późno nie obudzili.

Podobnie pragmatycznie stawiano problem plac. Aktualnie zmora nr 1 jest absencja chorobowa. Choruje 58 proc. motorowych, 27 proc. prac. zaplecza i umysłowych, a tylko 8 proc. kierowców (i procent ten wynika ze zwiększenia ich ilości). Z-ca dyr. ds. pracowniczych Stanisław Kostro przypomniała, że 38 proc. wzrost zachorowań (w Krakowie o 8 proc.) przy stosunkowo młodej załodze trudno jest uznać za normalny. W MPK od lat na I miejscu na czele znajdują się choroby układu oddechowego, na II

Samorząd w Osieczanach —



MICHAŁ WNEK — pracownik Zakładu Torów z nową ładowarką, którą po 30-godzinnej podróży przyprowadził ze Stalowej Woli.
Fot. ST. MAKAREWICZ

Wysoka ocena

(Dokończenie ze str. 1)
komunikacyjnych, z szybkim namawianiem włącznie. Członkowie Prezydium postulowali także by w środkach komunikacji masowej umieścić więcej tabliczek z napisem „Miejsce dla inwalidów”.
Zastrzeżenia w stosunku do komunikacji to jedno, a wa-

runki pracy naszej załogi to drugie. Mieszkańcy Bieżanowa postulują o przedłużenie linii autobusowych, a tymczasem w tym samym Bieżanowie bije się naszych kierowców. Nie tak dawno było i tak, że autobusy musiały być pilotowane przez radiowozy, bo kierowcy bali się jeździć. Żąda się odmykania

nowych linii, a tym czasem miasta nie stać na wykupienie 2 mln 220 tys. kilometrów i o tyle MPK jeździ za darmo, a przecież tu chodzi o zysk, o sytuację finansową załogi.

Prezydium zobowiązało się do udzielenia pomocy MPK w ramach swoich możliwości. (F. S.)

Tak trzymać

Cieszy fakt, iż coraz częściej wpływają do nas podziękowania dla prowadzących pozdzy. Najczęściej dotyczy to prawdziwie sumiennego wykonywania swoich obowiązków, czy uprzejmości, do czego zresztą też pracownicy ruchu są obowiązani, ale nie jest to testety zasada generalnie stosowana. Dlatego zamieszczamy tego rodzaju notatki. Pasażerowie linii 152 dziękują kierowcom o nr służbowych 4243, 4248, 4206 i 4280 za punktualną jazdę na trasie i kulturę osobistą podczas pracy.

Służby kontroli biletów dziękują kierowcy nr 4259 za okazaną parokrotnie pomoc przy przeprowadzaniu kontroli biletów w przypadkach, gdy pasażer jest agresywny.

Coraz częściej też słyszy się o zwracaniu przez naszych pracowników zgub (najczęściej pieniędzy i dokumentów) zostawionych w środkach transportu. W jednym z takich pism pasażer dziękuje kierowcy p. Korzonkowi za odniesienie do domu pieniędzy i dokumentów. Te przypadki zdarzają się coraz częściej. Byłam świadkiem

rozmowy pracownicy w domu towarowym o zmartwieniu koleżanki, bo zgubiła całą pensję. Może ktoś odda — powiedziała jedna z pań. Akurat, licząc na to. Nie możecie tak mówić, dodała trzecia — sama byłam świadkiem jak motorniczy „19” na przystanku końcowym prosił pasażerów, aby ktoś zawiadomił roztargnionego, by zgłosił się do niego po pieniądze i dokumenty. Niestety, numeru służbowego ani nawet dokładnej daty tego zdarzenia nie udało mi się ustalić. Pamięć nie pamiętała. (F. S.)

niejszym wysunęły się choroby układu krążenia, dopiero za nimi są kiedyś tradycyjne II choroby układu kostnowęzowego. Mamy już ośrodek w Osieczanach (w przerwie wśród sanatorów największym wzięciem cieszyły się wydolnościowe rowerki i inne urządzenia tego typu), mamy Oddział Pracy Chronionej (szeroko mówił o nim dyr. Trzmiel), staramy się obecnie o umożliwienie pracownikom dokonywania w krótkich terminach wysoko specjalistycznych badań itd. itp. Ale fakt pozostaje faktem — zwolnienia chorobowe zjadają nam zbyt dużą część środków na wynag-

dzi, ich stosunek do rzetelnej roboty, dlatego też trzeba je wprowadzić. Do zasad nowego porozumienia nie wracam, bom je dokładnie ostatnio zrelacjonowałam, natomiast nie mogę sobie odmówić podania przewijającego się wątku w dyskusji już nie z łączki zasad ale polityki placowej. Chodzi tradycyjnie o PFAZ. Gdy w ciągu ostatnich 3 lat szliśmy dynamicznie do przodu z rozwojem usług, a to z kolei wymuszało stały wzrost zatrudnienia, odpowiadał nam bardziej odpis na PFAZ liczony od średniej płacy. Teraz, gdy osiągnęliśmy już bariery wydolnościowe, zwłaszcza na zapleczu,

Trzmiel odparł spokojnie, że schematu organizacyjnego MPK ruszał nie będzie, ew. wprowadzi poprawki, wynikające ze wzrostu zadań w nowych dziedzinach i tylko te poprawki uwzględni przy etatyzacji pracowników umysłowych oraz pójdzie na podział środków wynagrodzenia na poszczególne komórki (czyli będzie można pieniądze zatrzymać, gdy za miast np. 6 osób pracę wykona 4). Jak widać z tej wypowiedzi nie będzie się przeciwdziałać żywiołowym procesom eliminowania słabszych pracowników, którzy sami się podciągną, gdy zobaczą co się święci. Wiem, że poru-

dania z działań podejmowanych wspólnie z przewodniczącym Rady Pracowniczej w celu zmiany niekorzystnych rozwiązań systemowych utrzymywanych przez Centrum. Było ich wiele, o większości z nich mówiliśmy w naszych zakładowych publikacjach, a że efekty niewielkie, nie należy popadać w frustrację. Chodzi tu m. in. o możliwość uruchomienia naszego porozumienia placowego. Mówca zwrócił się z apelem do organów samorządu, by stały się rzecznikiem zasad tego przyszłościowego, dającego realną perspektywę porozumienia. Jednocześnie dyr. Trzmiel stwierdził, że jeżeli w obrębie I kwartału takie warunki nie nastąpią (wiadomo — chodzi o gratyfikacje i dodatki stażowe), to będzie zmuszony w ramach zupełnie już wyeksploatowanej uchwały 135 podnieść wysokość premii. Raz jeszcze opowiedział się za przeznaczaniem środków na wynagrodzenia zakładom, a w ich ramach grupom rozliczeniowym. Ciekawe były uwagi nt. budowy planu 85, lecz najważniejsze — utwierdzenie przedstawicieli organów samorządu w roli współgospodarza zakładu i przedsiębiorstwa.

No i nie będziemy mieli w MPK zgnilego Zachodu. Na pytanie o system pracy i plac w Norymberdze dyr. Trzmiel odpowiedział, że jest on dość prosty: otrzymuje się jedną kwotę za wszystko, a jak się coś nawali, to po prostu wylatuje za bramę, gdzie czeka dość długa kolejka. W trakcie wizyty trwał właśnie strajk, by obniżyć nieco godziny pracy, aby mogło więcej osób pracować. Cóż, takich rozwiązań stamtąd nie weźmiemy. Postanowiono narady urzędować częściej — i słusznie, bo to nie było częste gadanie.

ALACH

Reforma

Czy odczuwasz ją w pracy?

Proste Pani, tak ogólnie biorąc, to z tą reformą jest pewien paradoks. Otóż reforma, która w założeniach miała być antidotum na system nakazowy, została wprowadzona w życie właśnie na zasadzie takiego nakazu. A niby dlaczego? Dlaczego nie pozwolono np. na funkcjonowanie przedsiębiorstw w różnych systemach i zobaczylibyśmy, kto prędzej by zbankrutował. Może taki przykład zamknąłby usta przeciwnikom reformy, którzy coraz wyżej podnoszą głowę.

O reformie w przedsiębiorstwie cały czas się mówi, ale jakoś jej nie widać. Ja nie będę wchodził w niczyje kompetencje, ale jestem urzędnikiem i patrzę z tej perspektywy. Z chwilą przygotowania reformy mówiło się dużo, że przede wszystkim zlikwiduje ona przerosty administracji. Jakoś w naszym przedsiębiorstwie wcale nie zmalała. Ale z drugiej strony, jak ma zmaleć, gdy jest najwęższym światem kiepsko opłacana? Dam taki przykład: Z działu odchodzi nasz kolega. Zdecydowaliśmy się więc we dwóch, że my podzielimy między siebie jego dotychczasowe obowiązki, a kierownictwo podzieli między nas jego dotychczasowe zarobki, i okazało się to niemożliwe, bo wypadłyby nam wtedy takie duże stawki, że przekroczylibyśmy najwyższą stawkę w naszej tabeli... Zresztą znalazły się i inne uzasadnienia. Tłumaczono nam, że to byłoby zbyt duże kominy placowe, że to niewygodne ze względów społecznych, bo co ludzie powiedzą itd. Ja bym ludziom odpowiedział tylko „weźcie też więcej pracy i więcej zarabajcie”, ale podobno tak nie można. No i co z tego, że pracowalibyśmy więcej, skoro nadal tabela jest Bogiem a nie pracą. No i gdzie ta cała reforma, co? Takich przebojów jest więcej. Niby są zasady działania, finansowania i podatkowania, a tymczasem dla różnych przedsiębiorstw stosuje się zawsze jakieś ulgi. Na Zachodzie w takich wypadkach mówi się tylko „biznes is biznes” i albo się wygrywa, albo przegrywa — u nas okazuje się, że nie może być przegranych ludzi, przegranych przedsiębiorstw, bo są zawsze jakieś względy nazywane efektywnie społecznymi, lecz tak naprawdę to w sumie okazuje się, że na takiej polityce traci właśnie całe społeczeństwo. Kto tu więc ma w końcu rację?

A, nie! Nazwiska proszę nie drukować, i tak powiedziałem za dużo, a w tej dziedzinie to, jak na razie, reformy nawet nie ogłoszono.

Red. Jak ocenia Pan wprowadzenie reformy gospodarczej w naszym przedsiębiorstwie?

Odp. Dobrze.

R. To znaczy jak?

O. No, dobrze to znaczy dobrze.

R. Co w takim razie jest dla Pana oznaką reformy?

O. To, cośmy otrzymali od tego początku 82 roku, tzn. dodatki, czternastkę, ten zysk do podziału, te nagrody kwartalne, a teraz miesięczne... To wszystko pozwala żyć lepiej, nie?

R. Czy te wszystkie pieniądze idą w parze z waszą lepszą pracą?

O. No, też, otrzymaliśmy przecież od tego czasu znacznie lepszy i nowy tabor, to zawsze się lepiej pracuje.

R. Ale ja pytam o waszą pracę, o wasz większy wkład w to, co robicie.

O. A cóż tu można więcej z siebie dawać. Tak samo przecież siada się za kółkiem i jeździ. Dużo prędzej przecież też się nie da. To jest praca proszę pani, a nie jakieś sobie pisanie.

R. Zechce Pan podać swoje nazwisko dla Czytelników?

O. Niech pani napisze „kierowca” — wystarczy.

(zebrała: fis)

(Dalsze wypowiedzi w następnych numerach)

Czy wystarczy być gospodarnym?

rodzenia. Sprawa dojrzała chyba do kompleksowego rozpatrzenia, bo z wypowiedzi przedstawicieli kierownictwa MPK oraz samorządu pracowniczego wynikało zbyt dużo szczegółowych, często sprzecznych ze sobą wniosków.

Informację o pracach nad nowym porozumieniem placowym przyjęto o wiele spokojniej, a jednocześnie głębiej niż czynili to na tej samej sali 2 tygodnie wcześniej kierownicy zakładów. Tam p. nie słyszało się tylu interesujących wątków, wykorzystania zespołowego obciążenia pracy jako zasadniczego elementu uzupełniającego zasady placowe. Problem najlepiej ujął wielokrotnie osieczanski dyskutant, przewodniczący TRP ZTH Antoni Madej — czy to komu podoba, czy nie nowe zasady placowe zmieniają mentalność lu-

a na przyrost zatrudnienia nie mamy co liczyć; korzystniejszy staje się odpis na PFAZ liczony od globalnych wynagrodzeń.

Jeszcze niedawno pokpiwałem, że prowadzący pojazdy cieszyli się z przyjmowanych do firmy pracowników umysłowych, bo im obniżali średnią płacę. Teraz i mnie jako „na-rosła” urzędniczej wcale nie jest do śmiechu, bo przedsiębiorstwo będzie się starać wykonywać zadania jak najmniejszą ilością osób, co w praktyce zawsze znaczyło polowanie na urzędników i mało wydajnych robotników. O tym, że będzie to zabieg bardzo złożony mówili członkowie Rady Pracowniczej MPK: Eugeniusz Ostroga, Janusz Rzymek, Marian Cygal, Krzysztof Szelaż i Franciszek Osuch. Zapytany wprost o tę sprawę dyr.

szam w tym momencie dynamit, dlatego też do sprawy kiedyś powrócę, pocieszając się, iż od założeń do realizacji będzie w tym przypadku droga długa, kręta, starannie kontrolowana przez związki zawodowe i samorząd pracowniczy.

Prowadzący, jak zwykle z werwą, osieczanski seminarium A. Kochan strzelił na końcu gafę jakich mało: udzielając głosu dyr. T. Trzmielowi poprosił go, cytując: o „słowo ostatnie”. Dyrektor odrzekł: „wprawdzie lecę jutro samolotem... jestem jednak z natury optymistą”. Cóż, błędów nie czyni ten, kto nic nie robi, a dyr. Trzmielowi życzymy długich lat życia. W każdym razie wielowątkowe „słowo ostatnie” trwało 48 minut, zawierając oprócz spraw podstawowych również odpowiedzi na pytania. Zebrani wysłuchali sprawoz-

Nad Krakowem mgła...

Przez parę dni utrzymywała się nad naszym miastem mgła. Zamglone były wieczory i ranki, nawet w samo południe oparły mgły nie rozpraszało słońce. Pojazdy jeździły z zapalonymi światłami i wolniej niż przy normalnej widoczności. Ruch miejski jakby zmniejszył swoje normalne obroty.

— Jak radzi sobie podczas ostatnich mglistych dni miejska komunikacja? — z tym pytaniem zwracam się do pełniącego dyżur „na Główną”, głównego dyspozytora pana ZDZISŁAWA MAZURA.

— Kraków ze swoim specyficznym położeniem geograficznym, często bywa zamglony. Szczególnie odczuwa się to przy zmianach pór roku — na wiosnę i w okresie jesienno-zimowym. Podczas bardzo gęstej mgły mogą wystąpić w komunikacji miejskiej kłopoty typu rozkładowego. Kierowcy i motorniczowie prowadzić będą pojazdy z większą ostrożnością, a więc ze zmniejszoną szybkością. Aby utrzymać regularną komunikację, w szczególnych przypadkach — wyjątkowo gęstej mgły, przechodzimy na regulację tzw. „na odstęp”, ponieważ normalne rozkłady mogą stać się w takiej sytuacji fikcją. Przy spóźnionych przyjazdach na końcówki, na polecenie Główniej, dyspozytorzy zobowiązani są do wypuszczania wozów w regularnych odstępach.

— A co dzieje się podczas takiej gęstej mgły z komunikacją autobusową strefową?

— W mieście z uwagi na palące się światła, nie jest źle. Gorzej jest właśnie poza miastem, gdzie światła tych bra-



Fot. ST. MAKAREWICZ

kuje, a z reguły i mgła jest tam bardziej gęsta. Podczas więc wyjątkowo gęstej mgły może dojść do pilotowania autobusów obsługujących linie strefowe, przez samochody Nadzoru Ruchu. Chyba, że sytuacja jest beznadziejna, wówczas to autobusy mogą zatrzymać się nawet na trasie i

oczekiwać na poprawę warunków drogowych — widoczności, po czym włączają się na powrót do ruchu.

— Czy do czegoś takiego doszło w ostatnich mglistych dniach?

— Nie. Obserwujemy duże poświęcenie i zaangażowanie w pracy, nawet w bardzo niekorzystnych warunkach drogowych, naszych kierowców i motorniczów. Szczególnie kierowców, których sytuacja na trasach jest o wiele trudniejsza niż motorniczów.

— Nie było również kolizji drogowych, za które odpowiedzialnością obciążyć należałoby mgłę?

— W dniach od 2 do 5 grudnia, nie zanotowaliśmy żadnych kolizji, ani wypadków drogowych spowodowanych mgłą. Natomiast temperatury minusowe i opadająca mgła powodowały powstawanie na jezdni gołoledzi, szczególnie w godzinach wczesnorannych. Oblodzone nawierzchnie jezdni na trasach wylotowych z miasta, utrudniały jazdę. Właśnie o takich niekorzystnych warunkach drogowych, autobus 151-01, w dniu 5 grudnia o godzinie 7.50 w Kościelnikach, wpadł w poślizg i zsunął się do rowu. Na szczęście nikomu nie stało się. Wóz również pozostał nieuszkodzony. Po kilku godzinach wyciągnął go dźwig.

Rozmawiała:

MARIA BUBACZEWSKA

Czy wypełniłeś(aś) już kwestionariusz osobowy?

Jeszcze w sierpniu br., rozpoczęła się akcja uaktualniania danych personalnych w aktach osobowych, w skali całego przedsiębiorstwa i zakładach kartotek odznaczonych — centralnej i zakładowych. Dział Kadr wysłał do zakładów posiadających komórki osobowe i do działów, kwestionariusze osobowe, celem wypełnienia ich przez wszystkich pracowników przedsiębiorstwa. Pracownicy zobowiązani są do uaktualnienia w tych kwestionariuszach wszystkich danych i podania ich zgodnie ze stanem faktycznym. Osoby odpowiedzialne za tę akcję, po sprawdzeniu czy wypełnione są one prawidłowo, winny przesyłać je do Działu Kadr. Z kolei na podstawie tych kwestionariuszy w Dziale Kadr wy-

pełnione zostaną karty ewidencyjne odnaceń, w dwóch egzemplarzach i jeden z nich wysłany z powrotem do zakładu celem założenia kartoteki zakładowej.

Wszelkie zmiany jeżeli chodzi o odnaceń, powinny być przekazywane na drukach (zostaną doręczone łącznie z kartami ewidencyjnymi), zarówno do Działu Kadr jak i do komórek osobowych w zakładach. Na założonych kartotekach, tak w Dziale Kadr jak i komórkach osobowych w zakładach, powinna odtąd na bieżąco prowadzona być ewidencja odnaceń.

Akcja powyższa obejmie wszystkich pracowników przedsiębiorstwa, łącznie z kierownictwem. Najważniejsza w tej

ankiecie jest pozycja 12, dotycząca posiadanych odnaceń, która powinna zostać czytelnie wypełniona, z uwzględnieniem pełnej nazwy odnaceń i daty jej nadania. W ogóle cała ankieta winna być czytelnie wypełniona, a wypełniający odpowiedzieć na wszystkie pytania w niej zawarte — bez stawiania kresków i skreśleń.

O akcji wypełniania i zwrotu kwestionariuszy osobowych przypomnieliśmy na prośbę Działu Kadr, jako że przebiega ona bardzo powoli. W tym przypadku powiedzenie „przykład idzie z góry”, nie znalazło potwierdzenia w praktyce. Pierwszym bowiem, który wypełnił i przesłał do Działu Kadr ankietę, był dyrektor naczelny MPK.

(M. B.)

Kronika wypadków

Listopad

● Monter Zbigniew Bator z ZSP, doznał 5 listopada podczas spawania, naświetlenia oczu, a stało się to na skutek niewłaściwego stosowania tarczy spawalniczej. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 2 dni.

● Mechanik Marek Gadowski z ZAC, 8 listopada br., doznał rozcięcia dłoni lewej ręki, kawałkiem rurki przedłużacza ramienia klucza. Odpowiedzialność za wypadek ponosi sam poszkodowany i kierownictwo ZAC. Zwolnienie lekarskie — 16 dni.

● Slusarz Marek Bros z ZAC, doznał 8 listopada br., leczenia pięty lewej nogi. Wypadek ten miał miejsce podczas nieprawidłowego wchodzenia poszkodowanego na podnóż autobusu i zaistniał na skutek rażącego nieprzestrzegania przepisów BHP. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

● Motorniczy Marek Jaroszyński z ZTP, 8 listopada doznał uderzenia korbą hamulca ręcznego, doznał stłuczenia dłoni prawej ręki. Winę za ten wypadek ponosi sam poszkodowany. Zwolnienie lekarskie — 7 dni.

● Regulatorka ruchu Anna Faber z ZTP, 10 listopada doznała obciążenia końca palca wskazującego lewej ręki. Stało się to podczas otwierania skrzydła bramy zajezdni. Odpowiedzialność za ten wypadek ponosi poszkodowana i kierownictwo ZTP. Wymieniona nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Elektromonter Zbigniew Tynor z ZTH, 11 listopada doznał zaproszenia prawego oka podczas odkręcania śrub w wagonie tramwajowym. Wypadek ten zaistniał z przyczyn obiektywnych. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

● Slusarz Tomasz Sokół z ZNT, 12 listopada br., doznał uszkodzenia (zgniecenia) kości trzeciego palca prawej ręki. Przyczyną stało się przytłucenie konstrukcją wagonu tramwajowego, podczas jej przenoszenia. Odpowiedzialność za wypadek ponosi kierownictwo ZNT. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Mechanik Mirosław Hankus z ZAP, 12 listopada doznał podczas regulacji luzu układu kierowniczego autobusu, doznał stłuczenia trzeciego palca lewej ręki. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Kierowca Tadeusz Fiszer z ZTX, 12 listopada br., doznał ogólnych potłuczeń, złamania z przemieszczeniem kości udowej prawej nogi i złamania dolnych nasad przedramienia prawej ręki, podczas wypadku drogowego. Do wypadku przyczyną stało się na skutek nagłego zajeżdżenia drogi przez innego kierowcę. Poszkodowany nadal przebywa na leczeniu w szpitalu.

● Mechanik Marek Gniadek z ZTS, 14 listopada br., doznał uszkodzenia rogówki prawego oka, odpryskiem metalicznego obcinanego pręta. Czynność tę wykonywał inny pracownik. Przyczyna wypadku obiektywna. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

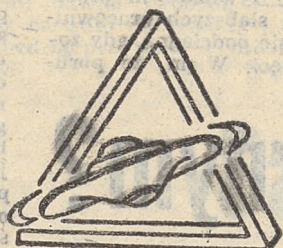
● Kierowca Andrzej Kuczkowski z ZAW, 14 listopada doznał podczas zderzenia dwóch autobusów na terenie zajezdni, stłuczenia dłoni prawej ręki. Do wypadku doszło wskutek przekroczenia osi jezdni przez kierowcę i pilota. Strata oszacowana na 1 mln 200 tys. złotych. Poszkodowany przebywał 16 dni na zwolnieniu lekarskim.

● Mechanik Jan Dzięka z ZAP, 23 listopada br., podczas otwierania skrzydła bramy zajezdni, przy silnym podmuchu wiatru, doznał stłuczenia dłoni prawej ręki. Przyczyną wystąpienia wypadku obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 11 dni.

● Mechanik Marek Foltorak z ZAW, 25 listopada br., podczas przecinania nakrętki sworzni teleskopu, doznał wpręgnięcia ścięgna dłoni lewej ręki. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● W listopadzie br., według informacji jakie otrzymaliśmy z Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 174 wypadkach i kolizjach drogowych na terenie miasta, w tym 44 zainicjowanych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

● W ZTH zanotowano w tym czasie na ogólną liczbę wypadków i kolizji 7 zainicjowanych, w ZTP — 55 w tym 7 zainicjowanych, w ZAB — 19 w tym 6 zainicjowanych, w ZAC — 11 w tym 3 zainicjowane, w ZAW — 22 w tym 10 zainicjowanych, w ZAP — 15 w tym 7 zainicjowanych, w ZTX — 10 w tym 2 zainicjowane, w ZTS — 2 w tym 1 zainicjowany.



Ufologiczne problemy badawcze

Jak już wspominaliśmy w jednym z poprzednich odcinków, podczas II wojny światowej piloci wojskowi meldowali o nieznanych im obiektach towarzyszących samolotom, szczególnie w nocy. Z tej m. in. przyczyny w 1943 r. w Wielkiej Brytanii powołano specjalną wojskową grupę badawczą, na czele której stanął gen. Massey. Zadaniem tej grupy były badania zjawisk latających świecących obiektów.

Po zakończeniu wojny badania te podjęło w USA Centrum Lotniczego Wywiadu Technicznego (Aerial Technical Intelligence Center — ATIC). Opracowano odpowiednie kwestionariusze, które rozesyłano po USA i założono centralną kartotekę, gdzie klasyfikowano napływające informacje. Od sierpnia 1947 r. ATIC zgłaszała Naczelnemu Dowództwu Sił Powietrznych, że „obserwowane fenomeny są rzeczywistością”. Zaczęto pod nazwą „Project Sign”. Prowadzący go zespół ulokowano

w Dayton, Ohio, a działał on pod nadzorem najpierw Wywiadu Lotniczego ATIC, a potem Wydziału Technologii Obcych. Wyniki prac — sugerujące możliwość sztucznego pochodzenia NOL — nie zostały podane do wiadomości publicznej, podano natomiast, że NOL to w zdecydowanej większości pomyłki, złudzenia wzrokowe, mylne identyfikacje itp. Druga faza badań w USA trwała od 11 lutego 1949 r. do lata 1951 r. Nosila ona nazwę „Project Grudge”. Latem 1949 r. Siły Powietrzne ustanowiły „Project Twinkle”, który uosobił jednak z powodu swej bezczynności.

Dalsze badania przebiegały pod kryptonimem „Blue Book”. Rozpoczęły się one latem 1951 roku i trwały do grudnia 1968 r.

6. 10. 1966 r. badanie UFO rozpoczął dr Edward Condon z grupą naukowców Uniwersytetu Colorado. 8. 01. 1969 r. ogłoszono dziennikarzom tzw. „Raport Colorado”, który liczył aż 1464 strony. Ogółem zebrano 12618 relacji, z których za niewyjaśnione uznano 701.

Mimo zakończenia badań przez Uniwersytet Colorado, US Air Force nadal gromadzi i bada relacje o UFO.

Obowiązuje również nadal rozkaz Joint Service znany jako JANAP-146 wydany jesienią 1953 roku, który mówił, że: „piloci, którzy widzieli UFO mają natychmiast o tym donosić przez priorytetową sieć radiową, a całą obserwację trzymać w tajemnicy”. Drugi paragraf Joint Service mówi, że pilot który przekaze cokolwiek o obserwacji UFO gdzie indziej, otrzyma karę więzienia od roku do 10 lat i zostanie ukarany grzywną w wysokości 10 000 dolarów.

Badania fenomenu UFO były i są prowadzone nie tylko w USA, ale również i w innych krajach. Brak jednak

konkretniejszych danych, można było je przekazać. Działając w prowadzonych danych mają organizacje ufolologiczne, dzięki którym do informacji „przecieka” do opinii publicznej. Krótka charakterystyka tych najbardziej znanych przedstawimy Państwu w następnym odcinku.

Jeśli chodzi o polskie badania ufolologiczne, zarówno w sferze jak i służby specjalnej, ciekawie nie są zainteresowane tą sprawą. Cały ciężar badań spoczywa na nielicznych organizacjach ufolologicznych, które umiemy prowadzić badania oraz na kilku „osobach prywatnych”, będących członkami zagranicznych organizacji ufolologicznych.

Jak wynika z obliczeń, których statystykę, tylko 1,7% z posiadanej wiedzy temat NOL jest przekazywanych opinii publicznej. Reszta spoczywa w tajnych archiwach wojskowych i służb specjalnych.

„Ger” — KTB

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



REDAKTOR NACZELNY

"ECHO KRAKOWA"

do wiadomości
"Sygnały MPK"

Zmuszona jestem złożyć zdecydowany protest przeciwko opublikowaniu listu pod tytułem "Czy problem" ("EK" 22.11.84). Stawia on w bardzo niekorzystnym świetle działalność służb socjalnych MPK, zawiera obraźliwe insynuacje pod adresem kierownictwa administracyjno-politycznego przedsiębiorstwa. Tego rodzaju sformułowania bardzo nas boją, gdyż przekreślają ogrom wspólnej pracy nad zapewnieniem odpowiednich warunków socjalnych, w tym mieszkaniowych. O wiele jednak bardziej boli nas to, że tak łatwo daje się podprowadzać bez sprawdzenia elementarnych danych ulubiona i w MPK Wasza popołudniówka.

Zacznijmy od faktów. W chwili ukazania się artykułu Teresy Brandys "Bez wyjścia" w "Sygnałach MPK" z datą 20.08.84 r. już prawie dwa miesiące wcześniej pozytywnie rozstrzygniętych się losy trzech bohaterów. I trzęsali się uwagi na tę nieścisłość gdyż: po pierwsze — działalność służb socjalnych MPK, pomagających samotnym matkom przedstawiona tam została we właściwym świetle; po drugie — rozumieliśmy, że autorka chodzi o problem szerszy: odpowiedzialność społeczeństwa wobec samotnych matek oraz ich samych wobec własnych dzieci tego społeczeństwa. Z tych też powodów nie zareagowaliśmy na przedruk artykułu w "Echu Krakowa" (15.10.84 r.) choć zamierzaliśmy w słowie od redakcji "happy endu", ze względu na szeroki krąg odbiorców, już nam bardzo brakowało.

Ukazanie się po długim okresie czasu w rubryce "Echo — czytelnicy" retuszowanego listu czytelnika pt. "Czy problem" uważamy za co najmniej grube nieporozumienie. List ten do nas w całości wraz z interwencją jednej z organizacji społecznych. Redakcja "Czy problem" pozorny drobniaczek, nazwisko osoby w sprawie, której "osoba znana redakcji" (nam też) wystąpiła. Chodziło o trzecią bohaterkę artykułu Teresy Brandys, p. S. S., która zachęcona powołaniem starych dwóch poprzedników pań 4.07.84 r. wprowadziła swe 10-letnie dziecko do hotelu pracowniczego, a już (o czym autorka nie pisze) dzięki pomocy Wydziału Socjalno-Bytowego MPK, w tydzień później otrzymała stałą kwaterę poprzez Wawel-Tourist. Tak to w praktyce wygląda "krzywdzące" działanie naszych służb. Konsekwentne wykreślenie przez redakcję wzmianek o p. S. S. zmusiło osobę "upiększającą" tekst pod koniec do fałszerstwa.

W oryginale listu autor pisze, że za sprawą zapoznał się przypadkowo gdy wysiadając z tramwaju spotkał zapłakaną p. S. S. W wersji wydrukowanej czytamy ze zdziwieniem: "natknąłem się na inną matkę, samotnie wychowującą dziecko — też pracownicę MPK". A więc domyślać się można, że MPK nadal zajmuję się gnębieniem matek. Szkoda, że nikogo w Redakcji nie było stać ani na sprawdzenie elementarnych faktów (wystarczyło zadzwonić do nas w sprawie p. S. S., która już dawno sprawą być przestała), ani, a właściwie tym bardziej na krytycznym wobec oskarżeń pienia — bo tu wobec elementarnych bzdur i pomówień nie zastosowano żadnych retuszy.

Prowadząc od kilku lat sprawy pracownicze, w których te mieszkaniowe należą do najtrudniejszych, przyznaję, że jako kobiecie jest mi bardzo trudno widzieć problemy samotnych matek według takiej hierarchii, jaką narzucają mi problemy

mieszkaniowe całej załogi. W przedsiębiorstwie zarejestrowaliśmy 765 rodzin oczekujących na mieszkania, spełniających wszelkie prawem przewidziane warunki. Zapewnienie im odpowiednich warunków m. in. poprzez kontynuowanie, mimo trudności finansowych, budowy własnego bloku mieszkalnego traktujemy sprawę jako zadanie pierwszoplanowe. Rokrocznie podpisujemy umowę z Przedsiębiorstwem Usług Socjalnych i Szkolenia (kiedyś podlegające mu Zjednoczeniu Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej, dziś będącemu samodzielnym przedsiębiorstwem) o wynajęcie miejsc hotelowych, do których uprawnieni są wszyscy potrzebujący, nawet w wyjątkowych przypadkach rodzinnych, mających już zameldowanie w Krakowie. Aktualnie mieszka tam 115 pracowników zaplecza, 105 kierowców, 71 motorowych (prowadzących pojazdy mają tu absolutny priorytet) oraz 31 pracowników umysłowych. Nie byłoby więc teoretycznie żadnych kłopotów z zakwaterowaniem samotnych matek, gdyby nie to, że podpisując umowy zobowiązujemy się do przestrzegania regulaminu PUS. Stanowisko potentata hotelowego jest jasne: żadnych dzieci na terenie, w którym prowadzący pojazdy wstają o 2.00-3.00 nad ranem, a ostatni mieszkańcy wychodzą do pracy na 7.00. Stosowne oświadczenia muszą np. podpisać mieszkające razem bezdzietne małżeństwa.

Nie chcę się szerzej wypowiadać jako kobieta czy i na ile jest się odpowiedzialnym podejmując sprawę urodzenia "hotelowego" dziecka, albo też wymuszanie na swojej firmie własnego kąta bez np. podejmowania pracy (urlop wychowawczy) — mogę tylko odpowiedzialnie stwierdzić, iż MPK nie odwróciło się ani od jednej swojej pracownicy, a funkcjonujący system wynajmu kwatery poprzez "Wawel-Tourist" (pracownica płaci za swe miejsce jak za hotel) jest najlepszym dowodem. Jeszcze raz powtarzam — sprawę samotnych matek przedsiębiorstwo musi widzieć poprzez pryzmat innych, często sprzecznych ze sobą interesów mieszkaniowych rodzin pracowniczych.

Rozumiejąc redakcyjną atrakcyjność tematu nieszczęśliwych, samotnych matek, brak pogłębionych artykułów zajmujących się całokształtem tej problematyki, nie widzę powodu, by Wasza redakcja musiała posługiwać się przemilczeniami i fałszowaniem rzeczywistości. Na to ponad 7-tysięczna załoga MPK ani jej kierownictwo administracyjno-polityczne po prostu nie zasługuje.

Zastępca Dyrektora ds. Pracowniczych
MGR STANISŁAWA ROSTKO



DYREKCJA MPK
W KRAKOWIE

W załączeniu pozwalam sobie przesłać kopię listu skierowanego przeze mnie do Redakcji "Dziennika Polskiego" w sprawie uwag krytycznych na temat przebiegu „15”. Jednocześnie chciałem Wam pogratulować decyzji co do obecnej trasy tego tramwaju jako mądrej i wychodzącej naprzeciw interesom pasażerów.

REDAKCJA
"DZIENNIKA POLSKIEGO"
W KRAKOWIE

W związku z artykułem „Propozycji wiele — o zgodę trudno”, ogłoszonym w dniu 15. bm., a dotyczącym między innymi sprawy trasy „15”, nie mogę — podobnie jak liczna rzesza zainteresowanych pasażerów tego tramwaju — tańc oburzenia z powodu stanowiska zajętego przez „Dziennik”. To co przez mieszkańców Cichego Kąca, Woli Justowskiej i ich okolic zostało uznane za bezsprzeczne dobrodziejstwo i przejaw zdrowego rozsądku, autor artykułu uważa za „mało przekonujące”, jakkolwiek dla nikogo logicznie myślącego potrzeba istnienia linii łączącej przeciwnie krańce miasta nie może podlegać dyskusji. Chodzi tu zresztą nie tylko o osoby zamieszkałe w tej części Krowodrzy, ale również i o ułatwienie mieszkańcom Nowej Huty, Lotniska i in. przejazdu na Blonia czy też na cieższe się ogromną popularnością mecze na boiskach Wisły czy Cracovii.

Podniesiony argument o przeciążeniu ul. Lubicz i Basztabowej nie wytrzymuje krytyki, gdyż fakt, że ktoś własnym autem zatrzymanym przy przystanku tramwajowym dojedzie o 2 minuty później jest z punktu widzenia społecznego mniejszym złem, aniżeli oczekiwanie przez kilkudziesięciu ludzi na odpowiednie połączenie. Wprawdzie red. (s) może powołać się na opinie swoich rozmówców, ale jest rzeczą jasną, że ci, którzy uważają ostatnią decyzję MPK za bardzo fortuną nie sądzili, aby zachodziła potrzeba zabrania głosu w jej obronie. Tego rodzaju sonda bowiem jest wyraźnie nastawiona na odbiór uwag krytycznych. Nie sądzę zresztą, aby ich ilość była tak wielka, by uzasadniała to wypunktowanie jednego tekstu tłustym drukiem, chyba że red. (s) uznał to za wskazane z punktu widzenia swoich własnych interesów. Trzeba się jednak zdecydować, gdyż tego wymaga etyka zawodowa, czy przedstawia się własny pogląd, czy też rezygnując z egoistycznych racji broni się interesu większości.

Łączę wyrazy poważania
Wasz Czytelnik
JANUSZ KOS

REDAKCJA
"SYGNAŁÓW MPK"

Zwracam się z uprzejmą, prośbą o zamieszczenie na łamach „Sygnałów MPK” moich serdecznych podziękowań za okazane mi serce w czasie mojej bardzo ciężkiej choroby. Dziękuję Dyrektorowi ds. Ruchu mgr Marianowi Dudkowi, Kierownikowi Działu Eksploatacji oraz wszystkim koleżankom i kolegom z Działu.

W bardzo ciężkich dla mnie i mojej rodziny chwilach spotyka mnie serdeczność, troska oraz daleko idąca pomoc materialna ze strony moich koleżanek i kolegów.

Bardzo niedawno, bo zaledwie parę miesięcy temu, gdy byłam zdrowa nie zdawałam sobie sprawy, iż pracuję w gronie tak życzliwych ludzi. Wiem, że najbardziej wyszukane słowa nie są w stanie w pełni oddać tego, co czuję wobec wszystkich, którzy nie opuścili mnie w chorobie i nieustannie dają mi dowody swojej sympatii. Dlatego też tą drogą pragnę złożyć im serdeczne podziękowanie.

JADWIGA BODZOŃ
była pracownica
Działu Eksploatacji Ruchu

Dyrekcja
informuje

Dyrekcja Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie zawiadamia pracowników, emerytów i rencistów MPK, że prolongata pracowniczych i rodzinnych biletów wolnej jazdy na rok 1985 odbywać się będzie: w Dziale Kadr przy ul. Brożka 3, pokój 101 od dnia 1 02 1985 do dn. 28 02 1985 w godz. od 6.30 do 14.30, dla emerytów i rencistów przy pl. Serkowskiego 7 w dniach: 10, 11, 12, 13 grudnia 1984 w godz. od 9.00 do 16.00. Dodatkowa prolongata w zakładach odbywać się będzie następująco: ZAW 2, 3, 4, I 1985 w godz. od 6.30 do 14.30, ZAP 7, 8 I 1985 w godz. od 6.30 do 14.30, ZAC 9, 10, 11 I 1985 w godz. od 6.30 do 14.30, ZAB 14, 15, 16 I 1985 w godz. od 6.30 do 14.30, ZTX 17, 18 I 1985 w godz. od 6.30 do 14.30, ZTH 21, 22, 23, 24 I 1985 w godz. od 6.30 do 14.30, ZTR, ZNA, RB 25, 28 I 1985 w godz. od 6.30 do 14.30.

Zakłady mieszczące się przy ul. Brożka i Rzemieślniczej prolongują bilety wolnej jazdy w Dziale Kadr przy ul. Brożka 3 pokój 101 od dnia 1 02 85 r do 28 02 85 r.

Zgodnie z Zarządzeniem nr 10 Ministerstwa Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dn. 10 II 1973 r. bilety wolnej jazdy przysługują:

- pracownikom
 - żonom — mężom pracowników
 - matkom lub teściowym pracowników o ile prowadzą im gospodarstwo domowe (w przypadku gdy oboje małżonkowie pracują)
 - dzieciom pracowników w wieku szkolnym oraz dzieciom trwale niezdolnym do pracy, co należy udokumentować świadectwem lekarskim
 - emerytom i rencistom, którzy bezpośrednio przed przejściem w stan spoczynku pracowali w MPK i ich żonom oraz ich dzieciom na warunkach pod literą „d”
 - wdowom, wdowcom po pracownikach, emerytach i rencistach oraz sierotom po nich na warunkach wymienionych pod literą „d”
- Pracownicy zatrudnieni w niepełnym wymiarze godzin otrzymują bilety wolnej jazdy dla rodzin pod warunkiem pisemnego zobowiązania się w swoim zakładzie do systematycznego przepracowania co najmniej 80 godzin w miesiącu, o wykonaniu czego odnośny zakład winien powiadomić pisemnie Dział Kadr.

Do prolongaty należy przedłożyć: dowody osobiste uprawnionych osób, legitymacje szkolne lub studenckie dzieci powyżej 16 lat ewentualnie inne dokumenty stwierdzające lub wyjaśniające uprawnienia do bezpłatnych biletów w przypadku spraw nietypowych lub budzących wątpliwości.

Osoby, które zgubiły bilety na rok 1984, winny ponadto przedłożyć pisemne oświadczenie stwierdzające te fakty. Pracownik obowiązany jest prolongować bilety osobiście lub też zbiorowo za pośrednictwem komórki organizacyjnej w której pracuje. Prolongaty biletów należy dokonać w sposób kompleksowy tzn. prolongować wszystkie posiadane bilety, zarówno dla siebie jak i dla wszystkich członków swojej rodziny. Pracownik którego dziecko ukończyło szkołę winien zwrócić bilet wolnej jazdy.

Prosimy wszystkich o dostosowanie się do terminów i wskazówek dotyczących prolongaty biletów wolnej jazdy, gdyż od dnia 1 marca 1985 r. nie sprolongowane bilety na rok 1985 jako nieważne, będą zatrzymywane przez organa kontrolne.

Wielkie Tyрноwo (VII)

Dzisiejsze specjalności

Doszlśmy wreszcie do dnia dzisiejszego miasta, z którego „Automatyzm” łączy naszą firmę braterskie stosunki. Ale o nich w następnych odcinkach.

Rok 1944; kiedy zaowocowały oba nurty walki: narodowej i społecznej zastał Wielkie Tyрноwo wraz z okresem w nie najlepszym stanie: zacofane, rozdrobnione rolnictwo, prymitywny przemysł przetwórczy. A obecnie? O tempie przeobrażeń, awansie okręgu świadczy chociażby fakt, że przemysł wielkotyрноwski w 1,5 dnia osiąga wartość produkcji z 1944 r., a niecałe 17 — wartość z r. 1956. Działła tu 91 przedsiębiorstw przemysłowych. Wiodącą gałęzią stała się elektronika i elektrotechnika, dalej — budowa maszyn i obróbka metali, drewna, przemysł spożywczy. Mieści się tu np. jedyny w kraju kombinat aparatury radiotechnicznej, produkujący radia, telewizory, tranzystory, tzw. domową elektronikę, bloki pamięciowe do maszyn elektrycznych, silniki do znanych w całym świecie wózków akumulatorowych. Spośród 28 — okręg wielkotyрноwski zajmuje 6 miejsce w produkcji przemysłowej, 5 w uprawie zbóż, 3 — w dostawach mięsa i mleka. Kwitnie, słynne od wieków, rzemiosło artystyczne. Najbardziej rozwija się obróbka drewna, gliny, metalu. Tyрноwscy mistrzowie kultywują stare tradycje, stosują dawne techniki, formy i ozdobię.

Dynamicznie rozwijającemu się przemysłowi i rolnictwu towarzyszy stałe umacnianie naukowej i kulturalnej pozycji miasta. Działła tu Uniwersytet im. Cyryla i Metodego z bardzo rozbudowanym Wydziałem Sztuk Pięknych oraz uczelnia wojskowa, Teatr Dramatyczno-Muzyczny, piękne ośrodki i domy kultury. Co dwa lata odbywają się ogólnokrajowe przeglądy twórczości artystycznej pn. „Spojrzenie przez wieki” obejmujące plastykę, muzykę, choreografię, architekturę, film i telewizję.

„Vinprom”, znana i u nas firma, której wyroby są cenione i poszukiwane, działa właśnie w Wielkim Tyрноwie, okręgu liczącym 4700 km² i 350 tys. mieszkańców, 14 miast, 12 powiatów, i 15 rolniczo-przemysłowych okręgów. Mieści się tu ok. 450 zabytków, prawie 200 kin, 158 domów kultury, 5 wielkich muzeów, liczne galerie i wystawy. Samo miasto jest niewielkie, liczące 70 tys. obywateli zamieszkujących w stylowych domkach i nowoczesnych, dostosowanych do architektury malowniczego otoczenia, domach.

Wielkie Tyрноwo było głównym miejscem obchodów 1300-lecia powstania państwa bułgarskiego i do tego czasu odrestaurowano wszystkie zabytki w okręgu. Tempo ich odnowy może budzić podziw i szacunek. Na przełomie 1965/66 r. powstał Ogólnonarodowy Komitet, Rada Ministrów wydała odpowiednie zarządzenia, rozpoczęła się zresztą akcja zbierania świadczeń na Fundusz Odnowy, która podobnie jak u nas, przeszła oczekiwania organizatorów. W całości zapewniono dokumentację konserwatorską i budowlaną, finanse i tzw. moce przerobowe.

Bez żadnych kompleksów ale i bez zbytniej dumy — wiele możemy się od tyрноwskich przyjaciół nauczyć, jak wskazuje przykład nie tylko przy odnowie zabytków, wiele doświadczeń przekazać. I najważniejsze, że taka wymiana istnieje. (aml)

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



Wycieczki zagraniczne

Zarząd Zakładowy ZSMP informuje, że organizowane są następujące wycieczki zagraniczne:

- Praga, od 4 do 7 02 1985 r., koszt około 8,5–10 tys. zł, zgłoszenia do dnia 10 12 1984 r.
- Berlin, od 22 do 26 02 1985 r., koszt około 12–14 tys. zł, zgłoszenia do dnia 15 12 1984 r.
- Budapeszt, od 12 do 16 03 1985 r., koszt około 15–16 tys. zł, zgłoszenia do dnia 31 12 1984 r.

Odnosnie w/w wycieczek zgłoszenia przyjmuje i bliższych informacji udziela kol. Małgorzata Klimek — Zarząd Dzielnicowy ZSMP Kraków-Podgórze ul. Limanowskiego 16, tel. 66-17-37 lub 66-23-24.

UWAGA: Kola ZSMP posiadające FASM mogą dofinansować swoim członkom do 75 proc. (!) kosztów wycieczki.

Zarząd Dzielnicowy ZSMP Kraków-Podgórze organizuje zabawę sylwestrową, koszt 1800 zł od osoby. Dokładnych informacji udziela i zgłoszenia przyjmuje ZD ZSMP Kraków-Podgórze ul. Limanowskiego 16, tel. 66-17-37, 66-23-24 — kol. M. Klimek.

Także do ZD ZSMP mogą zgłaszać się wszyscy chętni, którzy pragną zdobyć uprawnienia do prowadzenia wycieczek i obozów na specjalnie organizowanym kursie, zgłoszenia do dnia 13 12 1984 r.

Zarząd Dzielnicowy ZSMP organizuje turniej siatkówki o puchar naczelnika dzielnicy Kraków-Podgórze. Turniej odbędzie się w dniach 18–19 01 1985 r. w hali „Korony”. Zgłoszenia drużyn 8–12-osobowych przyjmuje ZD ZSMP Kraków-Podgórze do dnia 5 01 1985 r.

Serdecznie zapraszamy młodzież MPK do udziału

Kraków początek wieku



Przy Świątach — o pracy

- Pracowitemu — dzień się nie dłuży.
 - Bez ochoty — niesporo roboty.
 - Co masz jutro zrobić — zrób dziś.
 - Myśl długo — czyni predko.
 - Lepszy w robocie jeden przyjaciel, niż tłum gapiów.
 - Praca płaci długo, a rozpusta je powiększa.
 - Praca pozłaca.
 - Kto w łóżku długo gnie, ten na świecie krótko żyje.
 - Wiele zwykłych rąk — to lepsze niż jeden bohater.
 - Wodę grabiła, piasek wiazała — po tej robocie trzy dni leżała.
- (Wybrał: TG)

WAŻNE DLA AMATORÓW PIŁKI NOŻNEJ

Dział Kultury, Sportu i Turystyki informuje, że została wynajęta na okres zimowy hala sportowa KS „Armatura” przy ul. Zakopiańskiej 72. W hali będzie można pograć w piłkę nożną w każdy piątek w godz. 14.30–16.30.

TEGOROCZNA PRODUKCJA W ZAKŁADACH IKARUS

Węgierskie zakłady „Ikarus” wyprodukują w tym roku 13.119 autobusów, w tym 3.600 „ikarusów” miejskich typu „260” i 4.200 przegubowych. Na zamówienie węgierskich przedsiębiorstw zostanie zmontowanych 850 tych pojazdów, a pozostała liczba przeznaczona jest na eksport. Najwięcej z nich — 7300 zakupi Związek Radziecki.

WASZ AUTOBUS BĘDZIE ZA MINUTĘ

W końcu br. na przystankach autobusowych w Londynie pojawiają się automatyczne urządzenia informacyjne. Nowy system kierowania ruchem miejskiego transportu autobusowego składa się z mikrofalowych przekazników, które instaluje się na ulicach, nadajników w kabinach kierowców i elektronicznych informatów na przystankach. System umożliwia uporządkowanie ruchu pojazdów na liniach, gdyż dyspozytorzy w każdym momencie będą znali miejsce, gdzie znajduje się taki czy inny autobus i sterowali jego jazdą. Elektroniczne informatory mogą „mówić”, bądź za pomocą specjalnego wskaźnika

powiadamiać ludzi na przystanku, jakie autobusy znajdują się na linii i kiedy przybędą.

AUTOBUSEM DO KOMISARIATU

Emocjonujący wypadek zdarzył się w autobusie „C” w Warszawie, gdzie schwytano złodzieja za rękę, gdy sięgał do damskiej torebki. Autobus zajeżdżał wtedy nie na przysta-

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

nek, lecz od razu do komisariatu. Kierowca prowadzący autobus, Adam Walendziak, otrzymał wyraz podziękowania i uznania za pomoc w ujęciu złodzieja. Energiczna i zdecydowana postawa kierowcy oraz solidarne zachowanie się pasażerów umożliwiło pomyślne zakończenie sprawy.

TROLEJBUSOWE ZAWODY „JAZDY FIGUROWEJ”

W stolicy ZSRR regularnie organizuje się zawody „jazdy figurowej” trolejbusem. Ich celem jest podwyższenie kwalifikacji kierowców trolejbusowych. Wśród konkurencji jest np. jazda wężykiem, jazda z

— Błagam, niech mi pan da tę posadę! — Mam żonę i ośmioro dzieci...

— Bardzo interesujące — a czy poza tym jeszcze coś pan potrafi?

W bibliotece zakładowej:
— Proszę o jakąś książkę pełną napięcia...
— Polecam podręcznik elektrotechniki.

Żona pana Waldeka telefonuje do komisariatu:

— Panowie, odnajdźcie mojego męża!

— Kiedy zaginął?

— Przed dwoma godzinami wyszedł do pracy...

— No to przecież nie zaginął...

— Ale na pewno zaginął. Dziś jest wypłata!



Po powrocie z pracy mąż do żony:

— Co robiłaś przez cały dzień, kochanie?

— Parę godzin spędziłam z Dickensem...

— A kto to, zupełnie nie znam twoich znajomych.

Pan Wladek żali się koleżce:

— Odebrali mi prawo jazdy!

— Za co?

— Wyprzedziłem inny samochód...

— Ależ to nie jest zabronione!

— Tak, ale on jechał ulicą jednokierunkową pod prąd...

Nie wiedziałem, że ten Malinowski taki nerwowy, pół minuty spóźnił się do ostatniego autobusu, a denerwował się, jakby się spóźnił co najmniej godzinę!

— Panie doktorze, jaka gimnastykę stosować przy otyłości?

— Przede wszystkim wczesne wstawanie...

— Z łóżka?

— Nie, od stołu!

— Czemu masz taką zmartwioną minę?

— Moja żona wyjeżdża na tydzień do matki...

— To musisz aż tak się martwić?

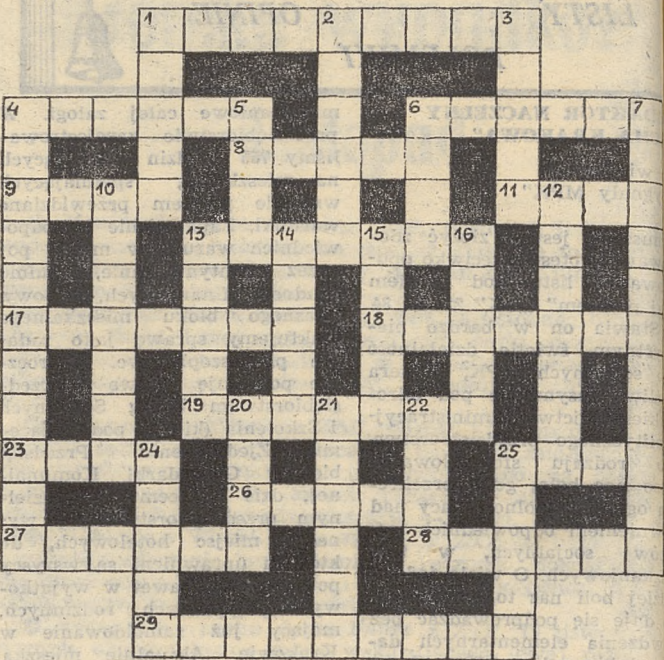
— Muszę. Inaczej nie wyjeżdżę...

pełnym obciążeniem, wjeżdżanie i wyjeżdżanie z garażu, zatrzymywanie się w określonym miejscu itp. Bywalecy tych zawodów twierdzą, że dostarczają one nie mniej emocji niż mecz piłki nożnej czy hokeja.

TROLEJBUSY z ALUMINIUM

Czechosłowackie przedsiębiorstwo „Skodaexport” oraz jugosłowiańskie „Energoinvest” zawarły niedawno umowę, na mocy której prowadzona będzie współpraca w zakresie nowych konstrukcji trolejbusów. Przede wszystkim chodzi o opracowanie pojazdu z aluminiową karoserią. Zakłady „Skoda” w Pilźnie dostarczyłyby trolejbusy wraz ze wszystkimi urządzeniami elektrycznymi, natomiast firma jugosłowiańska zajęłaby się opracowaniem i montażem aluminiowych nadwozi. Prototypowe egzemplarze trolejbusów będą następnie wypróbowywane w obu krajach. Karoseria z aluminium pozwoli, jak się przypuszcza, zmniejszyć ciężar całego pojazdu o 1500 kg, co z kolei umożliwi zwięks-

KRZYŻÓWKA NR 1



POZIOM: 1. Pisarz polski, autor „Kamiennych tablic”. 4. Adwokat u którego odbywa praktykę kandydat do zawodu prawniczego. 6. Ochrona szyć. 8. Niemiecki poeta romantyczny (1781–1831). 9. Duży zbiornik na ciecz. 11. Główne miasto Jemenu Południowego. 13. Polska organizacja faszystowska (1934–1939). 17. Zielony konserwowo. 18. Miejsce dla konkurencji technicznych w lekkoatletyce. 19. Były prezydent Chile. 23. Uroczysty, wieczorowy strój. 25. Autor „Czarodziejskiej góry”. 26. Odmiana węgla kamiennego. 27. Bezmeż. 28. Podpora architektoniczna w kształcie postaci meskiej. 29. Narwaniec, ryzykant, obłąkany.

PION: 1. Długi drog drewniany. 2. Przekonanie, pogląd. 3. Odcinek z Odyseusza. 4. Pierwotne pismo obrazkowe. 5. Statek, okręt. 6. Zanieczyszczenia nad miastem. 7. Dział teorii muzyki. 10. u Ga Pań. 12. Gęsty, zwarty spłot traw wraz z zielezią. 13. Strzelba. 14. Mieszkanie, pomieszczenie. 15. Następca Klaudiusza. 16. Miasto w Nigerii. 20. Kontuar. 21. Wyobrażenie z małym Plutusem na ręku i rogami obfitości. 22. 24.12.1984. 24. Część zbroi osłaniającej tułów. 25. Chłopezyk.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 14

POZIOMO: 1. Czerwonoarmista. 9. Pekin. 10. Salut. 11. Pomyśl w haśle. 12. Salwa. 14. Jaskół. 16. Kanna. 19. Idylla. 20. Pias. 21. Narta. 22. Nurzyk. 23. Sianie. 24. Alasz. 27. Zakaz. 30. Pasa. 32. Austria. 33. Carat. 34. Palec. 35. Arterioskleroza.

PIONOWO: 1. Chrystianizacja. 2. Erkel. 3. Winda. 4. Nasad. 5. Aspern. 6. Masaj. 7. Silos. 8. Astroorientacja. 13. Walizka. 15. Alabama. 16. Kanka. 17. Nerka. 18. Apasz. 25. Lustro. 26. Serock. 28. Karat. 29. Zator. 30. Papp. 31. Salto.

Nagrodę wylosowała: Maria Kończewska, Rudawa k. Krakowa.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 15

POZIOMO: 1. Przyprostokątna. 9. Zanik. 10. Lizyp. 11. Odrzutowy. 12. Cytat. 14. Sanki. 16. Kwark. 19. Yukawa. 20. Aparri. 21. Nagu. 22. kaszta. 23. Jaskra. 24. Losza. 27. Renta. 30. Nakło. 32. Dzielna. 33. Tower. 34. Radon. 35. Ogłoszeniodawca.

PIONOWO: 1. Przyczynkarstwo. 2. Zenit. 3. Pokot. 4. Ostrów. 5. Torwar. 6. Kulas. 7. Trzon. 8. Amplifikatornia. 13. Ataszat. 16. Ataksja. 16. Kanał. 17. Argos. 18. Kasja. 25. Odbicie. 26. Zaluz. 28. Nawal. 29. Adres. 30. Naród. 31. kedyw.

Nie było prawidłowych rozwiązań.

szanie pojemności o 20 osób. Nowy trolejbus pomieściłby więc 100 pasażerów.

KIEROWCY AUTOBUSÓW WYMIERZAJĄ MANDATY

Władze Paryża zamierzają od 1985 roku podjąć bardziej zdecydowaną ofensywę przeciwko zatorom samochodowym, paraliżującym ruch transportu miejskiego w stolicy Fran-

me pierwszeństwa zdobył masywnista londyńskiego metra. 36-letni Christopher Hughes pozostawiając w pokonanym polu m. in. uczonych, nauczycieli i urzędników państwowych, „Mistrz” ukończył zaledwie kilka klas szkoły podstawowej. Warto dodać, że przed dwoma laty tytuł „mistrza intelektu” zdobył inny reprezentant komunikacji miejskiej Londynu, kierowca taxi, Freed Housego. Nagrodą rzeczową jest kryształowy puchar wartości 2000 funtów szterlingów.

NOWY ODCINEK METRA W KALKUCIE

Rozpoczął się regularny ruch na nowym odcinku metra w Kalkucie. W ten sposób linia metra w tej metropolii ma obecnie ponad 6 kilometrów. Po zakończeniu budowy, prowadzonej przy współpracy Związku Radzieckiego, kolej podziemna w Kalkucie będzie mieć 16,5 km długości. Z uruchomieniem metra wiąże się duże nadzieje na rozwiązanie trudnych problemów komunikacyjnych w Kalkucie, liczącej ponad 9 milionów mieszkańców. Obliczono, że w okresie szczytu komunikacyjnego metro kalkuckie może przewozić w ciągu godziny w każdym z dwóch kierunków do 60 tys. pasażerów.

(Oprac. I-k)

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Złotego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Lech Kleczek (redaktor techniczny), Leszek Laskowski (sekretarz redakcji), Stanisław Makarewicz (fotoreporter), Filomena Serwin, Zdzisław Zygm (redaktor naczelny). Adres redakcji: MPK, Kraków, ul. Brońska 3, p. 301. Tel. 66-20-22, wew. 14–16, 14-36. Wydawca: Krakowskie Wydawnictwo Prasowe, Druk: Prasowe Zakłady Graficzne BSW „Prasa-Książka-Ruch”, Kraków, al. Pokoju 2.