

W 40-lecie wyzwolenia Krakowa

O tych dniach należy pamiętać!

CZY DOCZEKAMY SIĘ?

Takie pytanie zadawali sobie mieszkańcy Krakowa na przełomie 1944/1945 roku.

Czy doczekamy się wyzwolenia Krakowa spod okrutnej i krwawej okupacji hitlerowskiej? Wśród różnych plotek i pogłosek jedni popadali w optymizm, drudzy w wątpliwości tym bardziej, że front wschodni jakby ustabilizował się. Armia Radziecka starannie przygotowywała się do zmasowanego uderzenia na zachód, aby zadać wrogowi śmiertelny cios. Podciągała pod linię frontu nowe jednostki oraz miliony ton zaopatrzenia wojennego. Wszystko odbywało się w trudnych warunkach zimowych, przy mro-

zach dochodzących do 20 st. C. W Lublinie i Pradze Warszawskiej działały już resorty Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego a żołnierze Polskiej Armii walczyli przy boku Armii Czerwonej, czekali na sygnał do uderzenia.

Tymczasem w Krakowie SS i gestapo szalało. Aresztowania, łapanie, rozstrzeliwania, wysyłki do obozów koncentracyjnych, które w wielu wypadkach nie omijały pracowników Krakowskiej Miejskiej Kolej Elektrycznej.

Od 16 XII 1944 r. szmatławiec „Goniec Krakowski” dosłownie „piał” z zachwyty. — Niemcy biją Amerykanów i (Ciąg dalszy na str. 6)



Repr. STANISŁAW MAKAREWICZ

Z obrad Plenum KZ PZPR

3 STYCZNIA BR., odbyło się plenarne posiedzenie KZ PZPR, w którym wziął udział sekretarz KD PZPR Józef Krzywdą. Swoje wystąpienie, rozpoczął złożeniem zebranym serdecznych życzeń noworocznych. Następnie przedstawił ważniejsze wydarzenia, jakie w br. nas czekają. W I kwartale — kampania sprawozdawczo-wyborcza w partii, następnie Kongres Związków Zawodowych, IV Zjazd ZSMP, zjazdy krajowe Związku Harcerstwa Polskiego i ZSP. Przy końcu bieżącego roku, konferencje dzielnicowe, przed wojewódzkimi i X Zjazdem Partii, jaki odbędzie się w 1986 roku. Mówi o głównych założeniach kampanii sprawozdawczo-wyborczej partii. Najważniejszą sprawą jest jej wzmocnienie i ilościowy rozwój. Jeżeli chodzi o zakładowe organizacje partyjne w Podgórzu, to tylko w MPK przoduje w ilości przyjęć nowych kandydatów i jest najliczniejszą w tej dzielnicy organizacją zakładową. Mówi również o zadaniach — przygotowaniu członków partii do walki politycznej, umiejętności bronić ją przez nich podejmowanych decyzji. Kolejna sprawa, jaką porusza, to ocena działalności partii w organizacjach społecznych — ilu w nich jest jej członków. Mówi również o tym, że szczególnie ważną sprawą przed wyborami do Sejmu jest wzmocnienie organizacji zakładowych i dzielnicowych PRON. Przypomina, że organizacja partyjna, winna być do zebrań kampanii sprawozdawczo-wyborczej, odpowiedzialna przygotowana. Należy więc ustalić stan członków, rozliczyć się ze składek, kar partyjnych i spraw statutowych. MPK-owska organizacja partyjna, kampanię spra-

wozdawczo-wyborczą, powinna zakończyć do 22 lutego br. 9 marca br. odbędzie się bowiem dzielnicowa konferencja sprawozdawczo-wyborcza, a 16 marca br. wojewódzka. Przypomina, że delegatami na wymienione konferencje, nie mogą być wybierani, posiadający wyższe kary partyjne: od upomnienia.

Sekretarz KZ PZPR w MPK, Jerzy Juniszewski, przedstawia informację o pracy Egzekutywy i Sekretariatu KZ PZPR, za okres od 21 września 1984 roku do 3 stycznia br. Na wstępie zaznacza, że głównym motywem działalności organizacji partyjnej w tym okresie było — uregulowanie spraw ekonomiczno-placowych załogi przedsiębiorstwa. Prócz tego, dokonywano oceny realizacji działalności, różnych dziedzin przedsiębiorstwa. Sekretarz KZ PZPR aktywnie uczestniczył w pracach zespołów, operatywkach, naradach między innymi sztabu zima, komisji, również ds. rozdziału przydzielonych MPK mieszkań. Realizowano w tym czasie program szkolenia partyjnego i wiele innych spraw bieżących.

Przewodniczący zespołu KZ PZPR ds. działalności inwestycyjnej w przedsiębiorstwie Antoni Kądziołka w imieniu zespołu przedstawił informację w przedmiotowym zakresie. Stosownie do ustaleń zawartych w Uchwale Egzekutywy KZ PZPR z dnia 12 lipca ub. roku, zespół ten dokonał oceny działalności inwestycyjnej w przedsiębiorstwie. Zinwentaryzowano wszystkie tematy. Stwierdzono, że według stanu na dzień 20 października ub. roku, w realizacji znajdowało się 12 obiektów na ogól- ną ilość 70 tematów. W

dnia 31 października i 7 listopada ub. roku, podczas wizji lokalnej realizowanych tematów inwestycyjnych, stwierdzono, że praktycznie żaden z obiektów nie jest realizowany zgodnie z ustalonymi terminami. Stwierdzono też, że co najmniej 50 z nich z różnych przyczyn nie posiada nadzoru inwestorskiego. Generalnie, działalność inwestycyjną oceniono jako nieadekwatną do potrzeb przedsiębiorstwa. Kolejne spotkanie 14 listopada ub. roku, przy udziale wszystkich pracowników Działu Inwestycji, miało na celu wypracowanie takich wniosków, które w sposób jednoznaczny zapewnią terminową realizację wszystkich zadań inwestycyjnych. Ustalono, że szczegółowe rozwiązanie spraw dotyczących działalności Działu Inwestycji, przekazane zostaną do dyspozycji dyrektora w nieprzekraczającym terminie do 30 listopada ub. roku. Ustalono też, że w MPK, nie będzie realizowana żadna nowa inwestycja. Pomimo ustalonego terminu, ani zastępca dyrektora ds. technicznych Marian Kalinowski, ani kierownik Działu Inwestycji Jan Taboła, nie przekazali zakresu działania Działu na rok 1985, ani nie ustalili tematów, które przez Dział ten w 1985 roku zostaną zrealizowane, stąd też etatyzację Działu Inwestycji ustalono na poziomie roku 1984, to jest 15 pracowników, pomimo iż Dział w chwili obecnej zatrudnia 18 pracowników. Inwestycje w przedsiębiorstwie pozostają więc nadal tematem nie załatwionym.

I sekretarz KZ PZPR, Ryszard Gurbiel, omawia przygotowania do kampanii sprawo-

(Dokończenie na str. 7)

XIV POP, grupująca członków partii z zarządu przedsiębiorstwa, choć ma oczywiście takie same prawa i obowiązki jak pozostałe organizacje szczebla podstawowego, to jednak pełni specyficzną rolę w życiu przedsiębiorstwa i partii. Należą do niej osoby sprawujące odpowiedzialne funkcje na szczytach zarządzania przedsiębiorstwem, sporto jest specjalistów wysokiej klasy. Praktycznie więc w obrębie tej POP skupiają się zasadnicze decyzje i problemy dnia codziennego całego MPK. Taki skład rodzi liczne komplikacje w wypełnieniu statutowych obowiązków. Delegacje i inne pilne zajęcia służbowe dzisiaj- tkują uczestników zebrań (doliczono się tylko 3 towarzyszy obecnych na wszystkich!). Trudno jest wyznaczyć konkretne zadania partyjne, gdyż w większości pokrywają się one z administracyjnymi, a poza tym część osób pełni odpowiedzialne funkcje lub po prostu działa w KZ, KD czy nawet KK PZPR.

Taki układ, choć z pewnością dobrze świadczy o aktywności poszczególnych towarzyszy czy towarzyszy, odbija się jednak na jakości pracy samej POP. Zdarzają się np. zebrania o wątej dyskusji, bo to przecież wszystko już skądinąd wiemy, czy też przypadki pomijania POP i załatwiania wielu problemów bezpośrednio w KZ (nawet w sprawach o rekomendację na stanowiska kierownicze, przy odwołaniach system statutowy działa bezbłędnie). Trudno w tych warunkach prowadzi się też współpracę z organami i organizacjami spo-

Rozpoczęła się kampania sprawozdawczo-wyborcza PZPR

O reformie i dyscyplinie

leczno-politycznymi i związkowymi — choć są już jaskółki i efekty współdziałania systemowego (np. zapraszanie przedstawicieli tych organizacji na zebrania), to jednak w praktyce znowu mnogość ról społecznych pełnionych przez niektórych działaczy utrudnia wyraźne sprecyzowanie kompetencji i zakresu działania.

Z satysfakcją wysłuchałem na zebraniu sprawozdawczym 8 stycznia w dyskusji wypowiedzi tow. Michała Jankowskiego i tow. Andrzeja Kochana. Z pasją mówili o tym, że pojawiają się czarne chmury nad reformą gospodarki, że brak jest nadal bardzo wielu mechanizmów parametrycznego sterowania przedsiębiorstwem. Jednocześnie wskazywali, że na naszym podwórku jest wiele jeszcze do zrobienia, np. przekroczyliśmy w '84 wszystkie wskaźniki, w tym również kosztów. Apelowali, by członkowie XIV POP stali się prawdziwymi rzecznikami reformy, bo od nich zależy naprawa wiele. W swym wystąpieniu tow. Ryszard Gurbiel, I sekretarz KZ PZPR pokajał się wprowadzić za przypadki pomijania POP przy rekomendacjach i zapewnił, że KZ przestrzegać będzie tu statutowych uzgodnień, ale wskazał też na niewystarczającą sprawność XIV POP, która winna być wiodącą, na potrzebę wznowienia naboru do PZPR oraz ulepszenia form współdziałania z organami i organizacjami działającymi w Zarządzie.

W podjętej uchwale zebranie, oprócz akceptacji referatu sprawozdawczego I sekretarza POP, Zbigniewa Babiucha, m. in. mocno zaakcentowało odpowiedzialność członków partii za realizację zadań reformy gospodarczej, zobowiązało Egzekutywę do zakończenia rozdziału zadań partyjnych, do przeniesienia do XIV POP wszystkich towarzyszy z Zarządu, bo obecnie np. w jednym pokoju siedzą członkowie z dwóch POP, przypomniano też niektóre wnioski stawiane wcześniej. W sumie było to bardzo konstruktywne zebranie pozwalające nam wszystkim odpowiedzieć na pytanie „dokąd zmierzamy”, (amł)

● Pod koniec ubiegłego roku, Zakładowa Straż Pożarna w MPK, otrzymała puchar i dyplom za zajęcie pierwszego miejsca we współzawodnictwie w zakresie działalności statutowej w roku 1983 — wśród zakładowych OSP z terenu województwa miejskiego krakowskiego. Naszym strażakom serdecznie gratulujemy.

● 2 stycznia br., odbyła się pierwsza z zaplanowanych na rok bieżący prelekcji w Przyszłościowej SZS MPK. Lektor ZK ZSMP Marian Szymański mówił w niej na temat szkolnej organizacji młodzieżowej.

● 10 stycznia br., odbyła się w ZAW, młodzieżowa narada robocza — otwarte zebranie XV Koła ZSMP. Uczestnicy tej narady zapoznani zostali między innymi z programem działalności organizacji młodzieżowej w Zakładzie na rok bieżący.

● W okresie minionych świąt, jedyny bufet jaki znajduje się na terenie ZAC pozostawał zamknięty. Mimo uzgodnienia kierownictwa tego Zakładu z obsadą bufetu, aby czynny był chociaż w godzinach nocnych, ani pani bufetowa, ani pan bufetowy do pracy nie przychodzili.

● Na temat trudności kadrowych mówi się we wszystkich zakładach MPK. Trudno zresztą o tę sprawę nie mówić, skoro tylko w ZAP brakuje: 40 kierowców, 15 pracowników zaplecza i 8 pracowników umysłowych.

● Bufety w ZAB dysponują minimalnymi, niewystarczającymi ilościami szklanek i talerzy. Nie pierwszy to raz piszemy o brakach w bufetach szklanek, o talerzach piszemy chyba po raz pierwszy. Na

Zima zaatakowała na całej długości frontu

Nie wszędzie umieliśmy się obronić

JUŻ SAM TYTUŁ niniejszego tekstu sugeruje, że problem łagodzenia zimowych warunków pracy został u nas „uwojskowany”. Nic dziwnego, skoro działaniami tymi kieruje specjalnie do tego celu powołany sztab, obradujący już od kilku miesięcy. Moje wizyty na posiedzeniu tego gremium i baczne słuchanie tego, co się na tych zebraniach mówiło od września, nasuwały mi przypuszczenia, że jest to przerost formy nad treścią. Wydawało się, że jeśli zima tego roku będzie taka, jak przed rokiem to nawet nie będzie trzeba ogłaszać żadnego stanu podwyższonej gotowości. Tymczasem stało się inaczej — zima, choć ze sporym opóźnieniem, przyszła i to zimą prawdziwą, z dwudziestostopniowymi mrozami. I żeby zrobić jeszcze bardziej na złość przyszła sobie w czasie weekendu, gdy większość pracowników dozorów spokojnie wypoczywała w domach.

Wprawdzie poprzez Główną Dyspozytornię ogłoszono:

ALARM B

ale... No właśnie idzie o to „ale”, bo było ich na poniedziałkowym sztabie 7 stycznia sporo, a wszystkie dotyczyły sytuacji w zakładach. Oto bowiem w Zakładzie Nowa Huta tegoż właśnie dnia wyjazdy trwały aż do godziny 7.00 a jeszcze nie wszystkie pociągi wyjechały. Jakby było mało tego, to zaraz rozpoczęły się zjazdy awaryjne, których przyczyną były głównie zamrożone dzwonki i drzwi. Można by powiedzieć, że winnych powinno się znaleźć szybko i wskazać na pracowników zaplecza, ale... a-e jak ich winić gdy temperatura na hali zajeżdżni wynosiła w nocy —7 st. C, a pozakreślane kaloryfery i nagrzewnice zastępowały ognisko rozpalone na środku hali.

Lepiej przedstawiała się sytuacja w zajeżdżni Podgórze, gdyż starano się utrzymać na hali temperaturę dodatnią, starano się utrzymać ogrzewanie w tramwajach trzyma-

jąc je „pod napięciem” ale (znów to „ale”) tym razem zadziałały przyczyny obiektywne, bo w ciągu nocy były aż trzy wyłączenia napięcia, w tym jedno aż na dwie godziny, a poza tym rwała się sieć trakcyjna nad torami zestawowymi.

Trudności miał też Zakład Torów — nie można było uruchomić pogotowi torowych, ale jak można się temu dziwić, gdy ze względu na brak odpowiedniego zaplecza pogotowia garażują pod gołym niebem, a urządzenia ogrzewające ich wnętrza po prostu nie działają.

Wyjątkowo dużo roboty mieli w nocy na 7 stycznia sieciowcy którym sieć rwała się gęsto. Były więc awarie pod hotelem „Polonia”, na ul. Wodnej i na rondzie Czyżynskim. Ta ostatnia awaria narobiła zresztą sporo zamieszania w mieście, a sprawą zainteresowały się prasa i Polskie Radio. Jakby mało było kłopotów z siecią, to jeszcze okazało się, że nie wszystkie zwrotnice są ogrzewane, a tymczasem nowych grzałek do zwrotnic najzwyczajniej brak!

W zakładach autobusowych sytuacja była lepsza, choć najważniejszym problemem okazał się brak odpowiedniego paliwa IZ-40. Okazało się też, że takiego mrozu nie wytrzyma firmowy olej w Ikarusach, ale (tym razem to „ale” jest pozytywne) nie wyjechało z zajeżdżni zaledwie kilka autobusów. Najtrudniejsza sytuacja była w zakładzie Płaszów, gdzie naprawie trudno było utrzymać dodatnią temperaturę na hali mając czynną linię OC.

Prawdziwe kłopoty natomiast przeżywał Zakład Transportu Socjalnego, gdzie garażujące pod gołym niebem samochody trzeba było uruchamiać ciągnąc je na hoku wzdłuż ulicy Brożka, a i tak do godziny 7.30 wyjechało zaledwie 70 proc. taboru. Szczególny problem wynikł z dźwiękami pogotowia wypadkowych i z wozami wieżowymi, w któ-

rych olej stosowany w podnośnikach hydraulicznych nie może przebywać na mrozie poniżej 20 st. C. Sytuację może uratować tylko ZNT, który być może zechce przyjąć owe wozy na gościnę w swojej hali. Inny problem i to problem nie lada w ZTS, to ciepło na halach — stuletnia blisko hala przy ul. Rzemieślniczej ogrzewana jest tylko elektrycznie, wystarczała więc tylko awaria zasilania by na hali było zimno poniżej zera. Podobnie zimno, choć już bez żadnych awarii było w pomieszczeniach przy ul. św. Wawrzyńca, gdzie, jak się okazało, nie skończono jeszcze kryzowania remontowanego w lecie centralnego ogrzewania.

Skoro już o obiektach przy ul. św. Wawrzyńca mowa, to warto dodać, że podobne kłopoty mieli również pracownicy ZNA. Powód, oczywiście, ten sam — brak ciepła. Na niską temperaturę w swoich pomieszczeniach narzekali również pracownicy Zakładu Nadzoru Ruchu, szczególnie dotyczyło to PKR-ów.

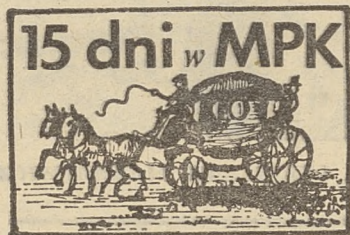
Po takim przeglądzie sytuacji na posiedzeniu sztabu zaplanowała się, po czym padło pytanie: Co zrobiono, by zapobiec takiej sytuacji? Okazuje się że prawie nic. — Oto np. w jednym z zakładów przez sobotę i niedzielę nie włączono nagrzewnicy AGP gdyż zwyczajnie o nich zapomniano, a gdy w poniedziałek przypomniał o nich kierownikom dyrektor, to okazało się, że mogły pracować tylko dwie godziny, bo potem zabrakło dla nich paliwa. Przypominano o obowiązku zamykania bram w halach, ale też okazało się, że w niektórych zakładach trzeba by postawić osobnego pracownika, który czyniłby to za innych. Służby Głównego Energetyka udały się wprawdzie na zakłady, by kontrolować temperaturę na halach, ale (Uwaga! To jest bardzo ważne „ale”) nie miały do tego celu odpowiedniego termometru...



...przypominano o obowiązku zamykania bram w halach...
Fot. St. MAKAREWICZ

Konkluzja, jak nasuwała się po posiedzeniu sztabu wydawała się znana i stara jak... Zima znów przyszła nie w porę, ktoś to bowiem widział, by tak beczelnie przerywać sobotnio-niedzielny wypoczynek pracowników nadzoru i służb odpowiedzialnych za stan ogrzewania obiektów. I znów stało się tak, że pracownicy na zapleczach robili wszystko, co w ich mocy, by jak najwięcej wozów wyjechało na miasto, a pracownicy służb odpowiedzialnych za to by tamci mogli pracować w jakichś znośnych warunkach po prostu sobie zaspali w ciepłych, bo domowych, pieleszach.

Czas wspomnieć o ustaleniach na przyszłość. Zapowiedziano kategorycznie, że we wszystkich zakładach temperatura na halach musi być dodatnia, a Główny Energetyk jest zobowiązany, by systemy ogrzewania wzajemnie się dublowały, na wypadek awarii. Na każdym zakładzie lub bazie musi być całonocowy dyżur hydraulika i elektryka. Zwiększona zostanie do 181 norma paliwa dla ogrzewania autobusów, zaś pracownicy pracujący na otwartym powietrzu otrzymywać będą bezpłatne posiłki profilaktyczne. Zwiększona zostanie też ilość posiłków regeneracyjnych, których odpłatność pozostanie nie zmieniona. (A. Z.)



szczęście, w handlu nie jest już zarówno o jedne jak i o drugie tak trudno, jak to do niedawna bywało. Liczymy więc, że braki w tym zakresie zostaną w najbliższym czasie uzupełnione przez Wydział Socjalno-Bytowy, oczywiście ku zadowoleniu konsumentów — załogi ZAB.

● W niewielkim pomieszczeniu na parterze biurowca, przeznaczonym na zaplecze kuchenne, pracują dwie panie prowadzące referat wieczorowy. Właściwie to pracuje już tylko jedna (druga bowiem przebywa na zwolnieniu lekarskim) i... jak na razie dzielnie walczy z zimnem. Przestała też wierzyć w to, iż referat wieczorowy przeniesiony zostanie do bardziej odpowiedniego pomieszczenia, o czym przecież zdecydowano jeszcze w październiku ub. roku.

● Mimo panujących mrozów, w autobusach i tramwajach MPK jest znośnie ciepło i tak zresztą być powinno, chociaż nie zawsze tak bywało w latach poprzednich, mimo że takich mrozów jak obecnie nie było.

● W świetlicach, pokojach biurowych, warsztatach i halach, zielone choinki i jodłowe stroiki, pięknie, kolorowo ubrane, stwarzają miłą nastrój okresu świątecznego.

● Zziębniętym, oczekującym na przystankach pasażerom, marzą się wiaty typu PKS. Nic dziwnego, oszklone ściany chronią przed wiatrem i padającym śniegiem. Wiaty takie są jednak bardzo kosztowne i nie wszędzie można je postawić. Jedni zresztą mieszkańcy naszego miasta je doceniają, inni znów dewastują przez rozbijanie bocznych, oszklonych ścian.

● Chwała sobie pasażerowie linii „100” punktualną jazdę autobusów MPK na trasie Dworzec Główny — Kopiec Kościuszki.

● Na śliskiej drodze narzekają kierowcy prowadzący autobusy MPK nie tylko na liniach strefowych, ale również miejskich. Czyżby w tym roku, w przeciwieństwie do naszego przedsiębiorstwa, MPO zaskoczyła zimą?

M.B.

NAWET W NOWY ROK nie gaśnie ogień w wielkich piecach, pracuje kolej i PKS, nie przerywa swojej działalności miejska komunikacja. Są to zakłady o ruchu ciągłym. I kiedy załogi innych przedsiębiorstw wypoczywały, pracujące w ruchu ciągłym, niezależnie od pory dnia czy nocy, wolnych od pracy sobót, niedziel i świąt, znajdują się na stanowiskach pracy.

Dzień wigilijny, pierwszy i drugi dzień świąt Bożego Narodzenia i Nowy Rok, nie były dla załogi naszego przedsiębiorstwa ani dla taboru okresem lekkim. W drugi dzień świąt spadł śnieg, spadła też kilka stopni poniżej zera temperatura. I od tego dnia zapanowała w Krakowie prawdziwa zima, jakiej nie mieliśmy już od dobrych paru lat. O pracy w okresie świątecznym, mówią kierownicy zakładów eksploatacyjnych autobusowych i tramwajowych.

★

Nic specjalnego u nas się nie dzieło — mówi kierownik ZAW Antoni Goc. Mieliśmy trochę zwiększoną absencję chorobową i urlopową, ale w planowaniu służb udało się wszystko zabezpieczyć i nie odbyło się to kosztem pasażerów. Wyjeżdżaliśmy nawet na linię „lekką” ponad stan... jeden, dwa wozy. Żadnych większych kłopotów nie było.

W zasadzie nie mieliśmy w żadnym ze świątecznych

Epidemia chorób świątecznych

dni kłopotów — stwierdza zastępca kierownika ds. ruchu w ZAC Walentyna Zakula. Tylko w Nowy Rok rano, nie wyjechały z naszej zajeżdżni 3 wozy. Nie zgłosili się do pracy kierowcy, którzy wcześniej z nami uzgodnili, że przyjdą do pracy za wolne. Poza tym, kierowcy autobusów jeżdżący tego dnia na linii „105”, zgłaszali nam, że nawierzchnia jezdni jest bardzo śliska.

Problemów związanych z zimą u nas nie było — informuje kierownik ZAB, Leszek Rumian. — Mieliśmy natomiast zwiększoną zachorowalność załogi, związaną raczej ze świętami niż z okresem zimowym. W pierwszy dzień po świątach, 27 grudnia ub. roku, nie wyjechało z braku kierowców na rannej zmianie 7 wozów, a po południu 19. Większość tych, którzy do pracy się nie zgłosili, zabezpieczyła się zwolnieniami lekarskimi. Reszta poniesie odpowiedzialność konsekwencje, a więc otrzymają upomnienia, nagany, stracą premię regulaminową, specjalną, nie będą partycypować w nagrodzie, za wzorowe wykonywanie obowiązków służbowych i w nagrodzie z zysku.

Czy mieliśmy w tym okresie problemy... Tak, niedyscyplinowanie kierowców, tak zwane choroby świąteczne.

Około 50 kierowców usprawiedliwiło się zwolnieniami lekarskimi. Około 10 trzeba będzie ukarać — relacjonuje zastępca kierownika ds. ruchu w ZAP, Andrzej Stokłosa. Sytuację uratowała grupa kierowców, którzy zgłosili się do pracy za wolne turnusowe. Ściągnęliśmy też na linię pracowników z naszych warsztatów, którzy jeżdżą jako zasilający. Sytuację więc opanowaliśmy. W dniach 28 i 29 grudnia ub. roku, w szczytach rannych i popołudniowych, brakowało na liniach tylko po 4 wozy.

Awarii związanych z opadami śniegu czy temperaturami minusowymi u nas nie było — mówi zastępca ds. ruchu w ZTH Józef Jonas, ale 25 grudnia ub. roku, nie wyjechało od nas 7 pociągów na rannej zmianie, a na popołudniowej 10, 26 grudnia rano 10, po południu 9, 31 grudnia rano, wyjechało na linię o 3 pociągi więcej, po południu zgodnie z planem, w Nowy Rok na rannej zmianie znów nie wyjechało 8 pociągów, na popołudniowej 6. Na zwolnieniach lekarskich mieliśmy aż 58 motorniczych. Nie wszyscy jednak, zwolnieniem lekarskim mogą usprawiedliwić swą nieobecność w pracy, a więc poniosą odpowiedzialność konsekwencje. Za jeden dzień nieobecności w pracy

stracą 4 do 5 tysięcy złotych, na które to złoży się — prócz kary regulaminowej, szereg innych potraczeń.

W dzień wigilijny, na zmianie popołudniowej, nie wyjechały z naszej Zajeżdżni 24 pociągi, 25 grudnia ub. roku na rannej 15, na popołudniowej 24, 26 grudnia na rannej 11, popołudniowej 29, 31 grudnia na rannej wyjechało dodatkowo 8 pociągów, ale na popołudniowej o 11 mniej niż było zaplanowane. W Nowy Rok rano nie wyjechało znów 15, a po południu 23 — wylicza zastępca kierownika ds. ruchu w ZTP Andrzej Augustyn. Większość motorniczych, którzy nie zgłosili się do pracy w wymienionych dniach usprawiedliwiło się przynosząc L-4, ale około 20 procent z tych którzy do pracy nie przyszli za swoje niedyscyplinowanie poniesie odpowiedzialność kare.

★

Jak nazwać postawę niektórych motorniczych i w mniejszości również kierowców? Nieodpowiedzialnością? Lekceważeniem obowiązków służbowych? I czy im się to w sumie opłaca? Przecież za jeden tylko dzień nieusprawiedliwionej nieobecności w pracy pozbawieni zostaną szeregu finansowych przywilejów. Czy suma 4 do 5 tysięcy złotych nie jest zbyt wysoką dla nich ceną jaką zapłacą za jeden tylko dzień bumelki?

MARIA BUBACZEWSKA

Tuż przed przeprowadzką... „szczęściarze“?

ADRES... ulica Gumniska. Nie; nikt o takiej ulicy nie słyszał. Jak więc tam trafić? Kłopot ze znalezieniem ulicy mamy z głowy, gdy dowiadujemy się, że osoba, do której się wybieramy pojedzie z nami.

Jedziemy więc w kierunku Nowej Huty, trasą linii autobusowej „125“, ale w połowie drogi skręcamy w prawo. Po chwili wjeżdżamy już w inny zupełnie świat... małych domków z ogródkami, zakopanych teraz w śniegu. A więc to tu jest ta ulica? — pytamy gdy kierowca przed jednym z nich zatrzymuje samochód.

Jesteśmy na miejscu. Tu właśnie mieszkamy... — słyszę za sobą w woźe głos zastępcy komendanta Straży Przemysłowej w MPK Stanisława Solarza. Wsiadamy i na moment tracimy poczucie rzeczywistości. Wydaje nam się, że jesteśmy na głębokiej wsi, cichej i spokojnej... tylko, że gdzieś teraz na wsi znajdziesz taki dom, przed którym my się zatrzymaliśmy. Nie, to nie zapadła wieś, to raczej skansen — podpowiada kolega fotoreporter, na wsi to teraz wille spotkać można, a tu... Parterowy, drewniany domek, chylący się ze starości do ziemi, o maleńkich, jak tylko w bajkach bywają, okienkach. Kawałek od niego studzienka, a z drugiej strony, miejsce wstydlive toaletą zwane.

— Tu pan mieszka? — mimo że pan Solarz nam już to wcześniej zakomunikował, czekam na potwierdzenie mojego pytania. — Tak, od 1949 roku... Właściwie to nie powinnam być tym faktem zdziwiona, wiedziałam przecież że warunki mieszkaniowe ma wyjątkowo trudne. Przeszedł przez gęste sito komisji kwalifikującej i otrzymał jedno z dziewięciu mieszkań, jakie MPK otrzymało z puli prezydenta miasta Krakowa. A jednak to, co ujrzałam przeszło moje oczekiwania, po prostu nie sądziłam, że domek ten jest w ogóle zamieszkały.

Jakby na potwierdzenie tych słów, zapala się w jednym z maleńkich okienek światło. Wchodzimy do walącej się sieni, a później wprost do mieszkania. Ciepła kuchennego, usytuowanego tuż przy drzwiach, bucha żar.

— Zdążyłam napalić przed państwem przyjazdem, mówi, witając nas, żona pana Solarza Halina.

— Kuchienki o 10 metrach kwadratowych wchodzimy wprost do niewiele większego, bo 13 metrów kwadratowych liczącego pokoju. Na ścianach, suficie o drewnianych wystających stropach wszędzie widać „zab czasu“. Oba te maleńkie pomieszczenia państwo Solarzowie, z 11-letnim synem Arturem, dzielą z pana Stanisławem.

sławą siostrą, jej mężem i 18-letnim synem. Jak żyją te wszystkie osoby na takiej niewielkiej ilości metrów kwadratowych? Mimo to mieszkanie czystutkie, zadbane.

Gospodarze pokazują dziury w ścianach, pojedyncze wielkości 50 na 80 centymetrów okienka. Jak w takich warunkach można tu żyć, kiedy temperatura na dworze spada poniżej 20°. Musimy, co mamy robić mówi pani Halina. Na noc ciepłymi kocami, przypinając je pinezkami, zasłaniamy całe okna, a ręcznikami otuliliśmy ściany za wersalkami. Inaczej nia dałoby się spać. Zamarza nam w wiadrze woda.

Tuż koło pieca kuchennego gorąco, ale nieco dalej już bardzo zimno. Z żelaznego piecyka w pokoju też niewiele ciepła. „Ciągnie“ od okien, drzwi i ścian, a przede wszystkim od podłogi, bo domek jest nie podpiwniczony. Gorąca herbata, podana przez panią domu, za moment robi się chłodna.

— Mąż mieszka tu od 49 roku, a później ja i wreszcie nasz syn. Właścicielem domu w tym czasie się zmieniali, a my dalej mieszkamy, chociaż w spółdzielni mieszkaniowej jesteśmy członkami już od 10 lat. — opowiada pani Solarzowa.

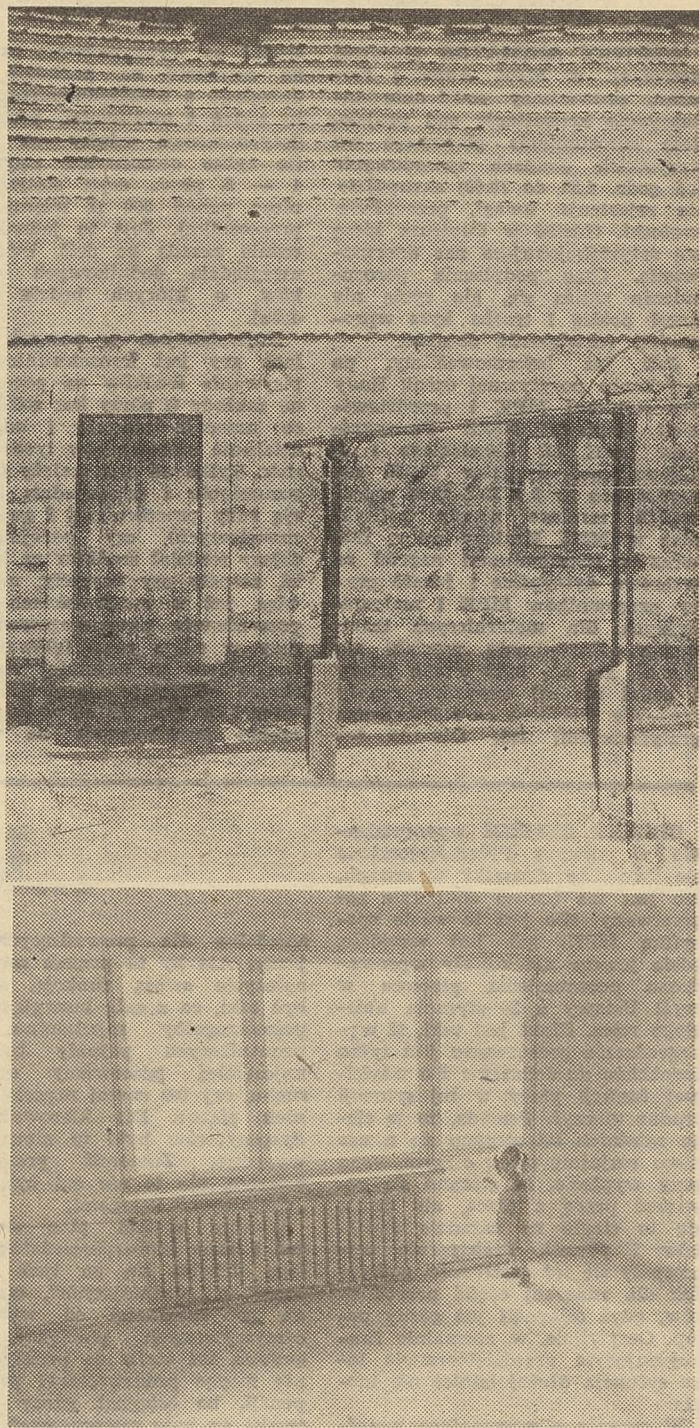
Wraca do domu Artur. Jest ładnie zarumieniony. Jeździł z kolegami na sankach. Chłopczyk jest uczniem 4 klasy i jak nam powiedział ze wszystkich przedmiotów, jakich uczy się w szkole, najlepiej lubi historię.

— Syn choruje na stawy, przeszedł już dwa razy zapalenie płuc. Ja znów mam chroniczny bronchit i zapalenie strun głosowych. Te nasze choroby, to z zimna. Gorąco jest u nas tylko w promieniu jednego metra, przy kuchennym piecu, a nieco dalej, to już nie do wytrzymania zimno... — narzeka pani Halina.

Blok, w którym państwo Solarzowie otrzymują M-2, znajduje się na Woli, przy ulicy Zubzyckiej. Trwają w nim prace wykończeniowe. Być może w przyszłym miesiącu oddany zostanie do zasiedlenia. Pan Stanisław oglądał u znajomych, mieszkających w sąsiednim bloku, identyczne mieszkanie i już sobie oboje z żoną planują, jak go urządzić. Przede wszystkim myślą o wgospodarowaniu z całości, to jest jednego pokoju z kuchnią, chociaż niewielkiego kąca dla syna. Artur ma przecież 11 lat.

Zegnamy się, wychodzimy. Kiedy już jesteśmy na dworze, nie możemy się oprzeć, żeby nie zrobić „pamiątkowego“ zdjęcia staremu drewnianemu domkowi, który, jak nam powiedzieli jego lokatorzy, liczy sobie już 137 lat.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Zanim wyjedzie ostatnie pogotowie torowe

O POGOTOWIU TOROWYM jeżeli już pisaliśmy to krótko i bardzo mało kiedy pozytywnie. Wytykaliśmy późne zgłaszanie się na Główną, brak pospiechu w dojeździe do awarii. Postanowiliśmy zobaczyć jak wygląda przygotowanie się do pracy Pogotowia Torowego. Przyznam, iż wychodząc z domu „bladym świtem“ 9 stycznia br. o godz. 4.50 miałam nadzieję, iż na 5.30 nie zdąży i zawrócę z przystanku. 26 stopni poniżej zera stwarzały nadzieję, iż pewnie autobusy pozamarażają i dojechać nie będzie czym. Jakież było moje zdziwienie, gdy po dojeździe na przystanek na ul. Malborskiej miałam do wyboru autobusy wszystkich trzech linii. Gdyby mróz nie wygasł optymizmu ten nie miałby granic. Okazało się bowiem, że na ulicy Rzemieślniczej byłam w ciągu 23 min. Normalnie tracę na to około 40 min. a bywa, że i godzinę. Dotarłszy przed budynek Torów zastanawiałam się, ile też przyjdzie mi czekać na kierownictwo Pogotowia, przecież była dopiero 5.25. Znowu zdziwienie — na miejscu zastaje pana Krzysztofa Styśla i starszego mistrza Wiesława Rapacza. W pokoju ruch, co chwilę ktoś wchodzi, po dyspozycje przychodzą ci, co za kilkadziesiąt minut pracę skończą i ci, którzy teoretycznie jeszcze jej nie zaczęli, nie ma przecież godz. 6.00. Problem numer jeden to ogrzewanie wozów Pogotowia. W jelicach jest ono wodne i działa, gdy auto jedzie, gdy natomiast nawet jest „na chodzie“ przy takim mrozie zamarzają cienkie przewody i nadmuch powietrza od chłodnicy przeważnie nie pomaga. Jestem świadkiem, gdy ludzie z oporami wyjeżdżają za bramę. Wcale się nie dziwię. Ich praca wykonywana jest najczęściej przy zwrotnicach i pęknięciach torów, a więc na zewnątrz. Po jej zakończeniu w woźe zimno i o rozgrzaniu nie może być mowy. Do-

datkowa trudnością jest fakt, iż pogotowia garażują pod gołym niebem, uruchomienie ich, szczególnie w poniedziałek po dwóch dniach, jest nie lada wyczynem. Jeżeli weźmiemy jeszcze pod uwagę, iż wozy pogotowia to przerabiane stare, przeznaczone do kassacji, jelicze obraz będzie pełny. Już dziś jest kłopot z podstawowymi częściami zamiennymi jak pompy paliwowe, główne wyłączniki prądu, zawory ciśnieniowe. Kłopoty będą się zwiększać, bo i w Przedsiębiorstwie koniec z jeliczami i producent zakończył produkcję. Co będzie gdy „wysiadzie“ ostatnie pogotowie? Już w ubiegłym roku pisało pismo do pionu samochodowego, by eksperymentalnie przystosować ikarusa do potrzeb pogotowia. Do dziś trwa cisza na ten temat, nie ma odpowiedzi nawet odmownej. Berliet zdaniem pracowników Pogotowia na tego typu przeróbki się nie nadaje bo ma silnik umieszczony z tyłu wozu. Czemu do tej pory nikt nie zainteresował się tym problemem poważnie? Potrzeba dopiero, by nie wyjechało ostatnie pogotowie?

Zusterkowane pogotowia naprawiane są w warsztacie Transportu przy ul. Wawrzyńca, ale tam też przecież cudu nie robią. Nikt przecież nie czeka specjalnie na usterki pogotowia. Owszem nawet robią czasem od ręki, ale muszą mieć przynajmniej wolne miejsca na kanale, a to się zdarza niezmiennie rzadko. Zresztą szef Pogotowia akurat na warsztatach narzeka najmniej, ba, mówi nawet o wyjątkowej życzliwości brygady i samego mistrza Romana Seweryna z ZTS. Jak długo jednak Pogotowie może dobrze funkcjonować na życzliwości, przy pogarszającym się ciągłym stanie technicznym pojazdów? Już są przypadki, gdy w momencie awarii pogotowie natychmiast wyjechać nie może, bo wszystkie wozy zusterkowane. Tak było 2

stycznia br. Oczywiście, jak na razie, są to tylko przypadki, ale...

Każda brygada pogotowia ma swój wóz i swoją spawarkę, a w woźe potrzebne narzędzia. Kierownictwo zrobiło praktycznie wszystko, by nie okazało się, iż na zmianie nie ma brygady do obsady pogotowia. Praca zorganizowana jest tak, że z dyżurujących dwóch obsad jedna zjeżdża wcześniej o godzinę i przygotowuje sprzęt dla następnej zmiany, uruchamia auto i spawarkę. Może się zdarzyć przecież i tak, że kierowca pogotowia spóźni się do pracy, bądź nie przyjdzie wcale. By nie narażać się na brak jednego auta, kierowca z poprzedniej zmiany nie może iść do domu, gdy nie ma zmiennika. Jeżeli natomiast trzecia zmiana nie zdąży do godz. 22 usunąć usterki, pracują aż do skutku. Po zakończeniu pracy brygadę rozwozi (jeżeli mieszkają za miastem i nie ma możliwości do rana dojechać do domu) kierowca, bądź jeżeli jadąca Główna Dyspozytornia dysponuje autem rozwożeni są do domów wszyscy.

Fakt, iż brygada Pogotowia nie melduje się np o godz. 6 rano na Główną Dyspozytorni nie oznacza wcale, że nie jest ona gotowa do natychmiastowego wyjazdu do awarii. Często musi tak właśnie być, bo i zebranie trzeba zrobić, choćby tylko informujące o czymś, w ostatniej chwili może też zepsuć się wóz i sprzęt trzeba przeładować na inny, no i w końcu przecież i pracownicy mają coś do załatwienia od czasu do czasu w biurze, a to czynne od 6 do 14. Nie oznacza to, że w razie wezwania nie przerywa się wszystkiego i nie wyjeżdża.

Wbrew pozorom duże mrozy nie spowodowały wcale nadmiernej ilości pęknięć torów. Mroźna fala napływała stopniowo i szyny wytrzymały. Gorzej jest natomiast ze zwrotnicami. W tych ogrzewanych wysiadają grzałki, pozo-

stałe zajeżdżane śniegowym błotem a jedno i drugie trzeba czyścić, bo wraz z solanką spływają do nich wszelkie śmieci z ulicy, zapychając przy okazji odwodnienia. Mimo iż pęknięć torów mało, z tym jest jednak najgorzej. Przy takim mrozie prawie niemożliwe jest spawanie, bo zamarzają zegary przy butlach.

Placa w Pogotowiu o zawrót głowy raczej przypisać nie może. Kształtuje się w granicach 16, 17 tys. zł. Jest wprawdzie więcej o około 2, 3 tys. niż średnia w Zakładzie Torów, ale szczególnie w zimie, no i przy godzinach nadliczbowych rewelacją to nie jest. Dlatego też chyba między innymi i z ludźmi różnie bywa. Są takie brygady, dla których nawet Główna Dyspozytornia wnioskuje o nagrody, ale są i tacy, których trzyma się na siłę. Jak jednak zwolnić spawacza czy kierowcę Pogotowia, jeżeli tych grup zawodowych brak, a bez nich brygada wyjechać nie może? Mimo wszystko zmobilizować się także potrafią. W drugi dzień świąt spadł większy śnieg. Pogotowie śniegowe ogłoszone nie było, MPO musiało się mobilizować a nasze plugi wyjechały do odśnieżania i przynajmniej w mieście zaradcono ziu. Oczywiście pracownicy Pogotowia, jak wszędzie, święci raczej nie są. Niestety, często się zdarza, iż nie informują Główną o zakończeniu prac przy awarii, nie zawsze też wiadomo, gdzie akurat się znajdują. Tego oczywiście usprawiedliwiać nie mam zamiaru, ale gdy stanęłam w ten mroźny poranek przed nie ogrzanym wozem pogotowia, zrezygnowałam z pierwotnego zamiaru napisania reportażu. Na swoje usprawiedliwienie mogę tylko napisać, że mimo wszystko przy takim mrozie długopisu utrzymać byłoby nie sposób.

FILOMENA SERWIN

Zanim podpiszemy porozumienie...

GLÓWNY ANIMATOR placowej rewolucji w MPK Andrzej Kochan, prowadzący codziennie intensywne konsultacje nad projektem porozumienia placowego we wszystkich grupach zawodowych (od godz. 4.30 do 18.00) skrupulatnie rejestruje uwagi, przedkłada wnioski. Gdzieś w Centrum kisa się satysfakcjonujące nas unormowania. Czas podpisania porozumienia zbliża się, ale życie nie znosi próżni i trzeba było wprowadzić rozwiązania doraźne.

Jak już informowaliśmy, po uzyskaniu pozytywnej opinii Rady Pracowniczej MPK i przedstawicieli Zarządu NSZZ Pracowników MPK (J. Litwickiego i J. Lijowskiego) dyrektor MPK zarządzeniem nr 2 z 1985-01-04 wprowadził ramowe zasady polityki płac w MPK Kraków na r. 1985 wraz z regulaminami nagród za wzorową dyscyplinę i jakość pracy pracowników MPK i motywacyjnych dla motorniczych tramwajów. Zarządzenie musiało się ukazać, ale nie były znane wtedy (i nadal nie są) wszystkie reguły gry — nie wiadomo co z PFAZ-em, gratyfikacjami itd. Dlatego też

środki na wynagrodzenia ustawiono ostrożnie na poziomie roku ubiegłego z uwzględnieniem zwiększenia zadań i możliwości, jakie dają dotychczasowe odpisy na PFAZ (to tylko ewentualna zwyczajka o 4 — 5 proc., czyli statystycznie nieco ponad 500 zł więcej na 1 pracownika). Jest to jednak wyraźnie zasada na dziś, która nie uwzględnia dodatkowych czynników, o których będzie mowa dalej.

Najważniejsze w nowych regulacjach gry jest konsekwentne rozpisywanie środków na poszczególne zakłady (i pionu bez zakładów), co umacnia pozycję i odpowiedzialność kierowników tych jednostek. Tylko od nich zależy (w porozumieniu z odpowiednią instancją rady pracowniczej i związków zawodowych), czy podejmą np. dalszy rozdział środków na komorki, zespoły czy brygady, nie mówiąc już o możliwościach przeprowadzania przeszerogowań dwa razy w ciągu roku (głównie pod warunkiem co najmniej rocznego okresu od ostatniego przeszerogowania) z tym, iż ze względu na rychłe przechodzenie na własne

porozumienie placowe zaleca się, by ich w styczniu w zasadzie nie dokonywać.

Zastosowano nowatorskie rozwiązanie umożliwiające wykorzystywanie rezerw środków powstałych przy pełnej realizacji zadań w wyniku obniżki zatrudnienia czy podniesienia wydajności pracy i obniżenia godzin nadliczbowych. Rezerwy mogą być wypłacane w formie podwyższanych stawek (gdy rezerwy okazały się trwałe) oraz dodatkowych środków z nadwyżki premiiowej lub premiiowej akordowej (gdy występuje rozliczenie zespołowe). W tych warunkach premie naliczane się będą wynikiowo, a nie procentowo, zaś jej wysokość nie będzie ograniczana.

Przypomnijmy — jednocześnie zachowuje się wypracowane w '84 zasady własnych, sprawdzonych systemów motywacyjnych, czy rozliczeń zespołowych pracy i jest to obecnie główny kierunek, pozwalający w ramach zespołów gospodarczych wykonujących konkretne usługi uzyskać bardzo duże, dodatkowe efekty finansowe (poświęćmy im osobną publikację).

W I kwartale uruchamia się też dodatkowe działania motywacyjne. Wzorem uprzednich nagród dla prowadzących pojazdy pojawiła się nowa: za wzorową dyscyplinę i jakość pracy pracowników MPK. Nie zostali nią objęci tylko kierowcy autobusowi i taksówkowi, motorniczy, pracownicy straży przemysłowej, ośrodka wypoczynkowego i służby zdrowia. Nagrodę w wysokości 2000 zł miesięcznie (wypłata po miesiącu, by nie biegać dwa razy do kasy) uzyskuje pracownik, który przepracował efektywnie wszystkie dni miesiąca zgodnie z harmonogramem (grafikiem pracy) oprócz urlopu wypoczynkowego, a poza tym: nie miał późniejszych przyjąć i wcześniejszych wyjść z pracy, kar regulaminowych (nagrody, upomnienia) nie przyczynił się do ubytku miejsca przedsiębiorstwa, no i zrealizował inne warunki zindywiduowanego regulaminu zakładu (pionu), który ustala się w porozumieniu z radami pracowniczymi i ORZ NSZZ. Intencje tej nagrody są proste: mają przeciwdziałać katastrofalnej niżce wykorzystania efektywnego czasu pracy, pre-

miować tych, którzy swą obecność w pracy tworzą wartość i dobra dla przedsiębiorstwa. Z pewnością zasady regulaminu są ostre, ale trzeba pamiętać za konkretną pracę. Ukazał się też nowy, o wiele korzystniejszy regulamin dla motorniczych. Wzięto uwagę m. in. zwiększenie jednostek w ruchu przy równoczesnym zmniejszaniu ilości ciągów, a więc i dużą odpowiedzialność. Motorniczy w miejsce dotychczasowej premii specjalnej (10 lub 20 zł na godz.) i nagrody za wzorową dyscyplinę i jakość pracy (2000 zł miesięcznie) nabywa obecnie prawo do nagrody motywacyjnej 30 zł/godz. pracy linii zgodnie z grafikami 40 zł/godz. w systemie pracy dwurazowej. Ten system bodźca pewnością zda egzamin, jest sprawliwszy, no i daje lepsze efekty.

Można zaryzykować twierdzenie, że przyjęte zasady polityki płacowej są długoterminowe i konsolidujące, a rozwiązania doraźne dają szansę również wejść w system, pewnością najwięcej obiecuje sobie po porozumieniu placowym, ale warto wiedzieć, że nie chodzi o nie z założonymi re-

...kilka refleksji „placowych“

OBECNY SYSTEM wynagradzania w naszym Przedsiębiorstwie nie tylko, że trzeszczy w szwach, ale jest też bardzo dokładnie zamiatany. Nie jest to wcale specyfiką MPK, tak jest wszędzie, gdzie jeszcze nie zostały wprowadzone porozumienia placowe w myśl Ustawy z 26 stycznia ubiegłego roku. Efekt jest taki, iż wynagrodzenie podstawowe jest tylko dodatkiem do dodatków i o właściwej funkcji płacy w tej sytuacji trudno marzyć. Prawda, że w ciągu ostatnich lat starano się u nas nieco rozjaśnić paski otrzymywane przy wypłacie, że starano się powiązać pracę z płacą, ale działało się to ciągle na zasadzie dodatków i premii. Praktycznie wyczerpały się też możliwości podwyżek dla znacznej części pracowników, gdyż osiągnęli już górny pułap. Oczywiście, w normalnie funkcjonującym przedsiębiorstwie taka sytuacja dłużej istnieć nie mogła.

W oparciu o wspomnianą wcześniej ustawę i po wstępnej konsultacji z kadrami kierowniczą opracowano u nas projekt porozumienia. Jeżeli porozumienie zostanie przyjęte przez załogę po nanieleniu poprawek, ostateczny jego kształt umożliwi wprowadzenie w przedsiębiorstwie takiego systemu płac, by z jednej strony płaca była tylko za pracę i to pracę dobrą, a z drugiej strony, by każdy pracownik mógł się zorientować za co i ile mu zapłacono. Aktualnie trwają na ten temat konsultacje i dyskusje w poszczególnych zakładach nad projektem. Projektodawcom zależało na tym, by należało wrzucić został wykorzystany stary przepis z kodeksu pracy, że płaci się tylko za dobrą pracę. Owszem, były u nas już takie próby, ot chociażby premie

specjalne dla prowadzących pojazdy. Ale by ta premia spełniała należycie swoją funkcję, musiał być taki, co z całą bezwzględnością przestrzegałby regulaminu. Dla prowadzących pojazdy byli to najczęściej pracownicy nadzoru ruchu, czy też raczej raporty przez nich pisane. Dla kierownictwa i dyspozytorów było to niezmiernie wygodne. Zabierali premię i owszem, ale to nie oni byli tymi „miedobrymi” kolegami.

Obecny system płac stwarzał też i inne niebezpieczeństwa. Załoga dzieliła się na tych „ważnych” i „ważniejszych”, oczywiście w zależności od wysokości otrzymywanych pieniędzy. Nagminna też stała się praktyka, iż nie mogą pracownikowi podnieść pensji, bo osiągnął górny pułap, trzeba go było zaszerogować w innej „ważniejszej” grupie zawodowej. Z tego to między innymi powodu w administracji namnożyło nam się specjalistów co nie miara. Nazwa specjalista najczęściej nie ma nic wspólnego ze znaczeniem tego wyrazu i to niekoniecznie dlatego nawet, że ludzie w służbowej nomenklaturze tak nazywani nie są dobrymi pracownikami. Najczęściej na danych stanowiskach „specjalista” był najmniej potrzebny. Porozumienie będzie więc redukowało także specjalistów. Nie oznacza to wcale, że ci zredukowani stracą cokolwiek na „degradacji” na przykład na referenta. Nic podobnego nie będzie miało miejsca, ale prawdopodobnie będzie wiele dasów właśnie o nawiązywanie. Nie jedyny to zresztą przewidywany kłopot podczas kon-

sultacji. Nie będą chyba też szczęśliwi specjaliści, nazwałabym ich — szczególnie. Są ludzie, którzy z racji zdobycia dodatkowych kwalifikacji otrzymują często, decyzją ministerstwa, dodatek za specjalizację, mimo iż wykonywana aktualnie przez nich praca nie wspólnego z ową specjalizacją nie ma. Upraszczając znacznie sprawę równie dobrze można by upominać się o zapłatę za specjalizację np. pedagogowi, gdy on tymczasem będzie spokojnie w przywątnej budce jarzynowej sprzedawał... pietruszkę. Zdaje sobie sprawę, iż to może i infantylizowanie problemu, no ale jak wszystkim to wszystkim.

Twórcy projektu postanowili dokonać rewolucji i nie stosować zasady, iż płaca jest za przychodzenie do pracy, ale już za przychodzenie punktualne i samą pracę są dodatki. W projekcie porozumienia zakłada się, że dodatki pewnie muszą wprawdzie być, ale tylko te niezbędne i wynikające z ustawy, a więc: godziny nadliczbowe, szkodliwe, nocne i zmianowe, gratyfikacja i jubileuszowa, oraz nagrody z wypracowanego zysku. Cała „dobudowa” do pracy byłaby nie dlatego, że się należy, ale bo wystąpiły dodatkowe utrudnienia, bądź potrzebny był z uzasadnionych powodów dodatkowy wkład pracy. Byłaby to tak zwana premia uznaniowa. W nowym systemie zniknęłyby też dopłaty typu mistrz dyplomowany. Owszem, jeżeliby zdobycie tytułu mistrza dyplomowanego wpłynęło na podniesienie jakości pracy, będzie to podstawa do umieszczenia

go w wyższej stawce placowej, ale liczyć się będzie praca i jej jakość, a nie fakt posiadania papierka. Na pewno będzie też na początku trochę niezadowolona, bo twórcy chcą, by pracownik młody wiekiem i stażem pracy nawet, ale taki przyszłowiowy „złota rączka”, nie odbiegał stawką od pracowników długoletnich. Ci lata pracy w zakładzie mieliby wynagradzane niejako gratyfikacją, czyli wysługą lat tak zwaną, a za taką samą dobrą jakościowo i ilościowo pracę byłaby taka sama stawka.

Na prawdziwą też rewolucję zanosi się też w wynagrodzeniu kadry kierowniczej. W myśl projektu znacznie podniesiono by dodatki funkcyjne (różny w zależności od ilości kierowanych osób i wagi podejmowanych decyzji), zniknęłyby natomiast dodatki np. za dyżur, godziny nadliczbowe itp. Zasadnicze znaczenie miałaby tu umowa o pracę i zakres czynności (tak zresztą, jak i we wszystkich pozostałych przypadkach).

Wzrost dodatków funkcyjnych jest bardzo duży, bo na przykład kierownik zakładu dotychczas mógł mieć 3600, w porozumieniu minimum wynosi 8600, natomiast 4000 do 4900 może otrzymać mistrz i dyspozytor między innymi. Tak duży wzrost dodatków funkcyjnych podyktowany jest koniecznością pozyskiwania ludzi nowych i zdolnych. Dotychczas nie zawsze to było możliwe bo tych, których ewentualnie chciałoby się mieć na stanowiskach kierowniczych, czy też średniego dozoru nie udawało się do tego wbrew pozorom namówić bo przechodząc z etatów

fizycznych na umysłowe zbyt tracili.

Generalnie twórcom projektu przyświecała jedna idea. W przejściach na nowy system gdyby porozumienie zostało warte a projekt przyjęty, przy tych zmianach nawet podwyżek, to znaczy zmian kategorii i szczebli zaszerogowań, cięć na tej operacji nie mogą, ciwnie, zaokrąglenia kwot bieżącej szły w górę.

Jeżeli już nawet projekt porozumienia zostanie przyjęty, uda się projektodawcom zrealizować przyzwyczajenia do pracy i przyzwyczajenia do nowego systemu. Czy szybko będzie możliwe, aby grać tych, którzy faktycznie to zasługują, mimo że nie będzie „układów”? Nie ludźmi się, jeszcze tak bowiem jest i autorytarnie porozumienie tego zmienić, ale gdyby zakładali, tak będzie w przyszłości, w zmianie na lepsze nie byłoby złwie. Wierzymy więc, że przy pomocy wszystkich stereotypów, kłak, a Przedsiębiorstwo i nie będą mieć szansę rozwoju, bo wetgdyby ci, co dziś mają wyższe stawki, zyskali przy nie minimalnie, nowy system plac pozostawia duże możliwości manewru, gdyż aktualnie największe uposażenia znajdują się za łową grup w nowym układzie możliwości awansu będzie przy oczywistym wzroście wynosności i jakości pracy.

Jak już pisałam, konsultacje dyskusje trwają. O ich przebiegu i wyniku będę czytelników informować.

FILOMENA SERWA

W Dziale Teleinformatyki Ruchu

Komputer to załatwi?

GENEZA

Dzisiaj już nikogo nie dziwi, że jak jest zajezdnia, to musi być w niej odpowiednie wyposażenie: kanały, podnośniki, stanowiska diagnostyczne... ale gdy mowa o nadzorze ruchu, to wielu osobom wydaje się, że wystarczy postawić człowieka w czapce, który będzie tym ruchem kierował. Tymczasem okazuje się, że w miarę wzrostu ilości taboru na ulicach miasta, nie tylko nie wystarcza człowiek, ale trzeba go jeszcze wspomóc odpowiednią techniką elektroniczną i komputerową. Trzeba przyznać, że był taki okres, gdy w przedsiębiorstwach komunikacyjnych chcieli dorównać kolegom po fachu z Zachodu a jednocześnie przyjąć z pomocą nadzoru ruchu. Były radosne lata siedemdziesiąte i postanowiono wprowadzić komputerowy system sterowania komunikacją „Aster”.

Przedsiębiorstwem wiodącym w tej dziedzinie miały być warszawskie MKZ, drugim zaś nasze MPK. Rychło jednak okazało się, że sprawa wcale nie jest taka prosta, jakby się wydawało. Po pierwsze, lata siedemdziesiąte zbliżały się do końca i z coraz większym zaniepokojeniem patrzono na stale rosnące koszty przedsiębiorstw. Po drugie nie potrafiono zmienić mentalności i nawyków ludzi, których nagle posadzono przy końcówce komputera.

Koszty rzeczywiście zdawały się rosnąć w sposób zastraszający, bo oprócz komputerów, które to zakupiono tak w Warszawie, jak i w Krakowie, potrzebne było odpowiednie wyposażenie punktów kontroli ruchu, jak i wszystkich pojazdów będących w ruchu. Ponieważ nikt w kraju nie produkował jeszcze tego typu urządzeń, trzeba było zlecić ich zaprojektowanie i wykonanie, a jeszcze do tego sprawdzić ich przydatność w praktyce. Nic więc dziwnego, że nikt nie był w stanie wówczas powiedzieć, ile też może kosztować wdrożenie takiego systemu. Problem radykalnie rozwiązał ujawniający się kryzys gospodarczy, który spowodował wyciągnięcie jednego wniosku — **Żadnego przedsiębiorstwa nie stać dziś na to!**

Prowadzone w Warszawie już pierwsze próby ujawniły jeszcze jedną trudność: ludzie nie dorosli do pracy z komputerami! I wcale nie szło tu o niekompetencję bezpośredniej obsługi, która w jakimś stopniu zwiększała awaryjność urządzeń, ale o podejście ludzi do komputera jako zła, które wprowadzone zostało tylko po to, by rozciągnąć wszechwładną kontrolę

na pełnym czasem pracy. Szybko też panowie kierowcy w Warszawie wpadli na pomysł, jak tu oszukać komputer. Sposób był prosty, bo w celu identyfikacji samochodów montowane były w jezdni pętle, które odbierały sygnały ze stacyjki samochodu. Jednak gdy nad pierwszą pętlą, która zamontowana była w bramie zajezdni, przejechało się rozpedzonym wozem przy wyłączonych stacyjce, komputer po prostu „glupiał” rejestrując na mieście autobus, który nie wyjeżdżał z zajezdni. Kierowcy mieli dobrą zabawę, a obsługa komputera nie lada zmartwienie. Jednak wszystko urwało się w chwili, gdy ze wspomnianych już wyżej względów powiedziano „nie stać nas na to”. Zaniechanie doświadczeń wcale jednak zmartwień nie zlikwidowało, gdyż powstał nowy problem:

opowieści ograniczamy się do świadectw krakowskich. W ruchu powstał Dział Teleinformatyki Ruchu, kierowany przez podziwiany entuzjastę techniki komputerowej inż. Tadeusza Jewa, którego głównym zadaniem było takie zagospodarowanie bazy, by nie okazał się on za zbędnym. Oczywiście powstała sprawa na zasadzie „zobaczysz tego wyjdzie” wymagało odwagi kierownictwa przedsiębiorstwa, które zdawało sobie z tego, że pierwsze efekty będą zbyt szybko.

Oczywiście z wprowadzeniem systemu komputerowego nie mogowano w ogóle, ale przyjęły wszystkie działania będące w ramach do jego wprowadzenia, które nastąpić może gdzieś roku 1990. Tymczasem realne systemy na mniejszą skalę, gdzie można wdrożyć ludzi do pracy z komputerem, by kiedyś był on już nowością dla dyspozytorów. Dlatego już dziś na dyspozytorów dyspozytorzy sięsią przy klawiaturze komputera i naniósł dane o w danym dniu. Dział już

CO ZROBIĆ Z KOMPUTEREM?

Tak w Warszawie jak i w naszym przedsiębiorstwie postanowiono wykorzystać go do innych celów. A jak? Tym razem w naszej

Co myślisz o reformie gospodarczej? (sonda 2)

— Co ja myślę o reformie gospodarczej? To zależy!

— Od czego?

— Od tego czy wysłucha mnie Pani jako anonimowego rozmówcę, czy też będzie Pani żądać ujawnienia nazwiska.

— Wolalabym, by Czytelnicy wiedzieli z kim rozmawiam.

— Trudno Pani nie przyznać racji, ale ja też mam swoją z której wynika, że jeśli mam podać nazwisko, to niepotrzebnie tracimy czas, bo ja mogę wrócić do swojej pracy, Pani może też wygodnie sięgnąć sobie przed telewizorem i spisać, co mówi o reformie redaktor „Głosu” z Krakowa, zamiast tu pisać na kolanach.

— Skoro uważa Pan, że to, co powie Pan anonimowo, będzie ciężej, to niech tak będzie.

— Powinno być ciekawie. A ja też sam chcę to powiedzieć prasie, bo wydaje mi się, że wielu myśli tak jak ja, ale nikt nie ma odwagi powiedzieć publicznie. No może to „nikt” to przesada, gdyż wyjątkiem jest profesor Boniecki, głoszący swe poglądy na łamach „Echa Krakowa” i krakowskiej telewizji. Ale sama Pani widzi, że jego też na program ogólnopolski nie puszczają.

— Przejdźmy do rzeczy, to znaczy do reformy.

— Przejdźmy. Uważam więc, że reforma gospodarcza jest źle wprowadzana już od samej „góry”. Jak bowiem może być, by człowiek za tę reformę odpowiedzialny był w randze ministra i ot, zwyczajnie wchodził w skład rządu? A co będzie jeśli jego założenia nie spodoba się kolegom ministrom? Nasuwa się całkiem logiczna odpowiedź: to go przegłosują na którymś posiedzeniu i nie dopuszczają do pełnego wdrożenia reformy. Zresztą wydaje mi się, że

tak właśnie bywa, gdyż niektóre zasady wprowadzane są właśnie z takim ograniczonym skutkiem, wyłączając z działania lub zwalnając z obowiązków górników, hutników czy innych. Zależy od tego, który z ministrów widzi w tym swoje zagrożenie. Wyjątkowo tego przykładem jest ten słynny PFAZ, który miał inne cele, a stał się tylko podatkiem ograniczającym wzrost płac. Podobne wyjątki wprowadza się w kwestiach zaopatrzenia materiałowego. A wszystko to tylko po to, by reforma nie zaskoczyła tym, którzy się jej boją. Według mnie reformę powinno wprowadzać się nie przez ministra ale przez dyktatora, u którego prof. Baka, świetny zresztą ekonomista, byłby pierwszym doradcą, a zasady reformy powinny być jedne i nienaruszalne, nawet wtedy gdy pozwalają one niektórym szybko się bogacić, bo to znaczy, że oni najszybciej potrafili znaleźć się w tej nowej sytuacji, że ją zrozumieli. Tymczasem u nas jest inaczej, tych którzy najszybciej pojęli, co to jest zysk i rachunek ekonomiczny, zaczęto się obawiać. Byli konkretnym dowodem na indolencję innych. Dlatego tak ostro atakowano właśnie hutę szkła „Laura”. Tamten prezes potrafił zaskoczyć w systemie w ciągu roku, dlatego chyba tak nie lubi się prywatnej inicjatywy, u niej rachunek ekonomiczny obowiązuje już wtedy, gdy o reformie jeszcze nikt nie słyszał. To tylko niektóre objawy złego działania, lub właśnie niedziałania reformy w ten sposób wprowadzanej. Inny tego przykład to bankructwa przedsiębiorstw źle gospodarujących, które, wbrew zasadzie i metodzie, nadal funkcjonują. Najgroźniejszymi sankcjami, jakie dotychczas zastosowano, to zaledwie utra-

ta samodzielności i ustanowienie władz komisarycznych, co w rzeczywistości jest na rękę kadrowi kierowniczemu takiego przedsiębiorstwa, bo wtedy już nie musi się martwić o odpowiedzialność, za wszystko odpowiada „góra”. Oczywiście ustążyłby Pani zaraz tysiące argumentów, dlaczego to nie likwiduje się takiego przedsiębiorstwa i argumentem będą przede wszystkim względy społeczne, a ja się tylko pytam czy te straty społeczne nie będą jeszcze większe, gdy w ten sposób zarznie się reformę? Właśnie tak rozszerzając wyjątki i przywileje, czy nie wróci się do systemu nakazowo-rozdziałowego, który już tyle strat społecznych przyniósł?

II.

— Co Pan sądzi o reformie gospodarczej? — powtarzam to pytanie do kierowcy w zajezdni Wola Duchacka. Tym razem odpowiedź jest krótsza i równie szczera:

— Pani Redaktor niech już Pani nawet się o to nie pyta, bo mnie tak, prawdę mówiąc, to wydaje się, że ta cała reforma to głównie podwyżki cen. Teraz ma Pani następną. Tylko, że po każdej coraz trudniej żyć. Bo wie Pani, ci nasi ekonomiści to bardzo mądzy ludzie i jak zrozumieli, że nie umiają tak zrobić, by przez bodźce wzrosła ilość towarów na półkach, to wpadli na pomysł, że jak wszystko będzie tak drogie, że ludzi nie będzie stać tego kupić, to towar też wtedy będzie w sklepach i będzie ten sam efekt. Proste, no nie? I to jest ta cała reforma, więc niech Pani lepiej o czym innym pisze, a nie denerwuje ludzi takimi pytaniami.

III.

— Dobrze, odpowiem Pani na to pytanie, ale pod warunkiem, że Pani zamiast napisać moje nazwi-

sko, napisze np. „Pracownik średniego nadzoru”. Zgoda?

— Właściwie nie mam wyboru, muszę się albo zgodzić, albo zrezygnować z Pańskiej odpowiedzi.

— Według mnie ta cała reforma weźmie w łeb, jeśli nadal nie będzie równych, o jednakowych szansach, tylko równi i równiejsi. Idzie o różnicowanie przedsiębiorstw. Jak tu mają zacząć działać mechanizmy rynkowe, gdy z góry jednych się preferuje. Weźmy na przykład ten podatek na PFAZ. Nie rozumiem czym HiL jest lepszy od nas, że może mieć wyższe płace niż my. U nas też się ciężko pracuje. A na razie efekt jest taki, że ludzie jak chcą utrzymać dom to muszą szukać innej pracy i odchodzą. Te nowe podwyżki jeszcze sprawę spotęgują. Rezultat będzie taki, że żeby ludzi zatrzymać podniesie się znów płace bez względu na podatki i znów podwyżki cen nie spełnią swojego zadania. Ale chyba niektórym o to właśnie idzie, bo nie chcą żadnej reformy. W każdym razie można powiedzieć, że ciężka ta reforma i ciężko jej się wchodzić w życie.

IV.

— Niech mi Pani powie czemu wy — prasa, radio i telewizja uważacie, że wszyscy powinni się interesować gospodarką i tymi wszystkimi sprawami? Dla mnie, przeciętnego obywatela, istotne powinno być tylko to, czy mogę i co mogę kupić za moją pracę, i teraz mogę powiedzieć: jest źle. Ale o to jak zrobić, żeby było lepiej niech się martwią ci, którym za to płacą. Ja za jakieś dwa lata mogę powiedzieć, że jest lepiej lub gorzej. Sam byłbym niezadowolony, by wszystko, co robię w przedsiębiorstwie, było poddawane publicznej ocenie wszystkich. Zarówno

tych, co się na tym znają jak i tych, co nie mają o mojej pracy pojęcia. Po co więc ja, który nie jestem ekonomistą ani z zawodu, ani z zainteresowań miałbym się wypowiadać czy reforma jest dobrze wprowadzana czy nie? W tej chwili, w porównaniu z okresem sprzed trzech lat jest na rynku lepiej, lecz ja naprawdę nie wiem czy to zasługa właśnie owej reformy gospodarczej.

V.

— Czy zauważam reformę? A owszem. Wystarczy, że wejdę do sklepu i porównam swoje możliwości z cenami. Co będzie gdy wzrosną? Owszem w Przedsiębiorstwie wprowadza się ją, zaprzeczę nie można, ale czy nie niweczone to jest przez te podwyżki? Niedobrze mi się robi gdy słucham jak to nikomu — począwszy od rolników — nie się nikomu nie opłaca, więc podnosi się ceny. Nie mam nie przeciwko temu, by nareszcie ceny odpowiadały kosztom i nie musiały mnie denerwować informacje o dotacjach. Tylko, do jasnej cholery, mnie jeszcze też musi się opłacać dobrze pracować, by starczyło mi przynajmniej do pensji do pensji. Wcale nie myślę o luksusach, chciałbym tylko, bym mógł żyć przyzwoicie i tak rozumiałbym reformę. Uczciwie pracujesz? Zarobisz i by kupić buty zimowe nie musisz brać pożyczki, czy oszczędzać na wyżywieniu. Czy tym ekonomistom nigdy to nie przyjdzie do głowy? Czy to będzie właśnie reforma jeżeli sklepy będą pełne, bo zwykłych średniozamożnych ludzi nie będzie stać na minimum? Jak wtedy będzie opłacać się handlować? Chyba, że znów podniesione zostaną marże. Co tam, zawsze ktoś kupi, bo zawsze będą tacy których będzie stać na wszystko.

Spisala: F. SERWIN

Opinie w sprawie cen

PROPOZYCJE NOWYCH CEN

artykułów żywnościowych i trzy warianty. Za którym się opowiedzieć i wybrać i dlaczego właśnie ten, a nie jeden z dwóch pozostałych? A może żaden z nich i dla czego? Pytania takie nurtują w tej chwili wszystkich. Poza tym co z reglamentacją? Utrzymać ją w całości, częściowo, czy w ogóle znieść kartki?

Oto wypowiedzi na powyższe tematy, członków załogi MPK, spotkanych przypadkowo w pracy:

Księgowa Halina Buda — Żaden z wariantów mi nie odpowiada. Ceny już są wysrubowane. Reglamentacja powinna być zniesiona prócz mięsa, bo jeżeli jest na kartki to człowiek przynajmniej ma szansę je kupić. Masło dostarczane jest do sklepów z odległych mie-

ści, co jest dowodem, że go nie brakuje, więc po co ma być reglamentowane.

Regulatora ruchu Cecylia Malik — Mam 7-osobową rodzinę — męża na rencie, dwoje dzieci, wnuczkę i sparaliżowaną teściową. Z trudem dociągam do pensji do pensji. Męża renta starcza na opłacenie czynszu, światła i niewiele z niej zostaje. Kartki? Na mięso tak. Na inne artykuły — nie.

Kierowca autobusowy Andrzej Marcyzak — Mam czworo dzieci i żonę na rencie. Żaden wariant mi nie odpowiada. Najpierw podnieść nam pobory, a później myśleć o podwyżkach cen. Zostawić na reglamentację tylko mięso i cukier.

Emeryt Stanisław Wójtowicz — Na emeryturze jestem już od 5 lat.

Moja emerytura jest za niska na jakiegokolwiek podwyżki, zwłaszcza artykułów żywnościowych pierwszej potrzeby, a rekompensaty w żaden sposób nie korespondują ze zwykłą kosztów utrzymania.

Mistrz spedycji Andrzej Kasperkiewicz — Wielkim zaskoczeniem było dla mnie, że właśnie w prasie sobotniej podano szczegółową informację na temat cen i tych trzech wariantów. W poniedziałek, w niektórych gazetach powtórzono informację, ale w wielkim skrócie. Uważam więc, że przede wszystkim powinna być na ten temat lepsza informacja, zwiększone nakłady prasy. Mam na utrzymaniu żonę i dwoje dzieci. W tej chwili daję radę wykupić wszystko na kartki, ale jak wzrosną ceny, to już nie. Jeżeli musiałbym już wy-

bierać, to wariant pierwszy i zostawić reglamentację.

Operator dźwigu Zbigniew Racut — Moje zarobki nie wystarczą na podwyższone ceny. Jestem kawalerem, ale gdyby nie rodzice, byłoby mi już przy obecnych cenach ciężko. Jestem za reglamentacją. Gazety sobotniej, w której była szczegółowa informacja o trzech proponowanych wariantach, również w kiosku nie kupiłem, bo brakło.

Dyspozytor Zbigniew Plichta — Zarabiam przeciętnie z rekompensatami 19 tysięcy złotych. Mam na utrzymaniu żonę i dwuletnie dziecko. Nie mam mieszkania, więc za wynajmowanie płacę miesięcznie 5 tysięcy złotych. Reszta idzie na życie, a jeżeli chcę coś do domu kupić, to biorę pożyczkę. Jakkolwiek podwyżka postawiłaby mnie

w trudnej sytuacji. Jestem za utrzymaniem reglamentacji.

Motorniczy Zbigniew Salwa — Proponowane podwyżki artykułów żywnościowych, przy obecnych naszych zarobkach, są za wysokie. Żeby człowiek wyszedł na swoje za ciężką pracę, to stawka motorniczego powinna wynosić minimum 150 złotych bez dodatków, plus 10 procent premii regulaminowej i plus wysługa lat. Reglamentację zostawić tylko na mięso i cukier.

Spisując powyższe wypowiedzi, chcieliśmy aby w tej ważnej dla nas wszystkich konsultacji nowych propozycji cenowych nie zabrakło głosów pracowników MPK, równocześnie czytelników naszej gazety.

MARIA BUBACZEWSKA

system „DYSPOZYTOR” pozwalający na rozliczenie strat w ruchu dla Głównej Dyspozytorni. System ten jest cały czas modyfikowany i poprawiany w celu optymalizacji programu komputerowego do potrzeb przedsiębiorstwa. Drugim systemem realizowanym na komputerze jest MERA-400 (drugim komputerem jest MERA-400) jest system WYPADEK mający na celu rozliczenie, analizę i statystykę wypadków drogowych w których bierze udział tabor przedsiębiorstwa. Trzecim zaś jeszcze opracowywanym ma być system planowania eksploatacyjnego. Natomiast na MERE opracowywane są programy: systemu obliczania rozkładów jazdy, systemu obliczania potoków pasażerskich oraz systemu optymalizacji rozkładu taboru. Przy czym dwa pierwsze mają już opracowane programy.

Obecnie najbardziej zaawansowany jest system „DYSPOZYTOR”, który daje nam wydruk wskazujący drogi z największą awaryjnością. Wydruki te wysyłane są na wszystkie zakłady i na ich podstawie nadzór techniczny może się zorientować nie tylko, który wóz

psuje się najszybciej, ale też jaki jest jego najczulszy punkt, który najczęściej ulega zepsuciu. Poza tym możemy zorientować się, jakie straty czasowe spowodowały na liniach te awarie, jak szybko zastępowane były uszkodzone autobusy wozami z rezerwy.

KOMPUTER A PRAKTYKA

Co najbardziej cieszy naszych teleinformatyków, to zmniejszenie się liczby tzw. rekordistów tj. wozów, które jeszcze do niedawna potrafiły się w ciągu tygodnia, a nawet dnia, psuć po kilkanaście razy. Dziś najwięcej awarii na wóz to trzynaście w ciągu... miesiąca, bo dzięki owym wydrukowi zajezdni już nie może się wyprzeć, że nie wie o takim wozie. W tej chwili działalność taka prowadzona jest na rzecz traktacji autobusowej, zaś obecnie, choć z małym opóźnieniem rozpoczyna się rozliczanie zajezdni tramwajowych.

Nie wszystko jednak kończy się sukcesem, co jak twierdzi inż. Jęwulski, jest zrozumiałe, gdyż jak dotychczas nie ma w kraju placów-

ki naukowej, która jako podstawową dziedziną zajmowałaby się komunikacją miejską, dlatego też wszystkie działania są działaniami doświadczalnymi i pilotażowymi, i dlatego też wiele z nich nie sprawdza się w praktyce. Tak jest np. z opracowaniem programu dla tworzenia komputerowego rozkładu jazdy. Współpraca z AGH w tej dziedzinie pozwoliła wprowadzić opracować taki program dla budowy rozkładów jazdy dla poszczególnych linii, ale gdy przyszło do synchronizacji tych linii na końcówkach i w głównych węzłach komunikacyjnych, komputer po prostu nie dał sobie rady. Przeróbki i doświadczenia nad programem trwają i w Dziale Teleinformatyki są dobrej myśli, twierdząc, że do połowy tego roku powinno im się udać pokonać trudności i stworzyć ów wymarzony w przedsiębiorstwie rozkład jazdy.

A poza tym? Poza tym prowadzone są prace nad stworzeniem, wspólnie z Politechniką Krakowską systemu badawczego „OPTYBUS”, który już teraz będzie kosztował 9 mln zł i prawdopodobnie bez środków z Ministerstwa ani MPK,

ani Politechnika nie będą w stanie tego zrobić. W dalszym ciągu, jak już wspominałem, prowadzone są działania zmierzające do stworzenia jakiegoś systemu dyspozytorskiego mogącego kierować całym systemem komunikacyjnym. Nowe nadzieje w tej mierze obudziły tzw. komputery osobiste, które ostatnio pojawiły się również w naszym kraju. Gdyby MERE przystosować do pracy wieloprogramowej i przynajmniej dziesięć najważniejszych punktów kontroli ruchu wyposażyć w tego rodzaju komputery oraz w sprzęt regulujący pierwszy taki system dyspozytorski powstałby właśnie w Krakowie. Niestety znów i tym razem na przeszkodzie stoją koszty, gdyż znów okazuje się, że takie wyposażenie jednego tylko punktu kontroli ruchu kosztowałoby co najmniej 300 tys. zł, więc przedsiębiorstwa na to nie stać. Można wprowadzić znów marzyć o finansowaniu tego typu badań przez resort, ale nie wiadomo, czy nie będą to tylko marzenia.

Na razie Dział wykorzystuje komputery do wyliczania różnych danych wynikających z działalno-

ści układu komunikacyjnego. Wyliczono np. że w ciągu jedenastu miesięcy ub. r. straconych kursów w całym przedsiębiorstwie było tyle, że można by uznać, że komunikacja miejska w Krakowie nie kursowała w ogóle przez 19 dni, przy czym przez 12 takich teoretycznych dni nie kursowała komunikacja autobusowa. Dane może i ciekawe, choć tak prawdę mówiąc, to poza uświadomieniem załozde rozmiarów skutków swojej niesumienności, nie dający nic więcej, system dyspozytorski naprawdę przydałby się. Przydałby się zresztą nie tylko w Krakowie, ale i w innych większych miastach, dlatego też zastanawiam się czy dalszych badań już tak zaawansowanych nie można by finansować przez Zrzeszenie Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej, bo na co nie stać jednego, nawet dużego przedsiębiorstwa, stać byłoby blisko pięćdziesiąt przedsiębiorstw, a Kraków na pewno swymi doświadczeniami podzielił się kiedyś z innymi.

ADAM ZYZMAN

O tych dniach należy pamiętać

(Dokończenie ze str. 1)

Anglików. W Ardenach ruszyła niemiecka kontrofensywa o szerokości ok. 100 km., która, trzeba przyznać, całkowicie zaskoczyła 1 Armię Amerykańską, 1 Armię Kanadyjską oraz 2 Armię Brytyjską.

Niemcy w Krakowie znów poculi się „panami świata”, skrupulatnie przygotowali się do obrony Krakowa. Przecież już w lecie spędzali krakowian do kopania okopów, naturalnie od strony wschodniej, gdyż stamtąd, biorąc rzecz logicznie, powinni żołnierze radzieccy nacierać na Kraków. Na ulicach samego miasta zbudowali ok. 240 zapór przeciwczołgowych oraz ok. 50 betonowych bunkrów bojowych i schronów podziemnych. Szczególnie przykre dla krakowian było zaminowanie obiektów naszej historycznej kultury jak całego Wawelu, kościoła Mariackiego, wieży ratuszowej, teatru Słowackiego i innych oraz obiektów komunalnych i przemysłowych. Te prace były wnikliwe, chociaż z dużymi trudnościami i ryzykiem, obserwowane i szpicowane przez żołnierzy Armii Podziemnej AK i AL, aby w odpowiedniej chwili przeszkodzić wysadzeniu tych obiektów i zamienieniu Krakowa w ruinę. Stwierdzono bez żadnych wątpliwości, że kable od min prowadziły do poaustriackiego fortu w Bronowicach, gdzie umieszczone były elektryczne zapalarki min, aby w ostatniej chwili przy wycofaniu się zniszczyć całkowicie Kraków.

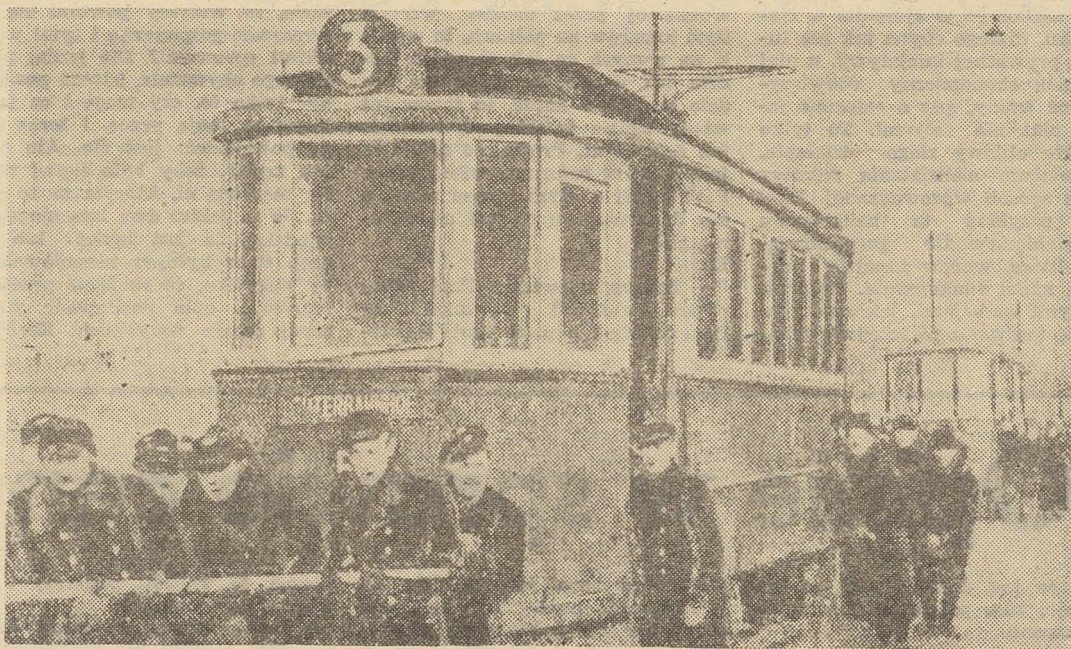
Już od późnej jesieni 1944 roku Niemcy masowo wywozili z miasta bezcenne skarby naszej wielowiekowej kultury oraz urządzenia i materiały przemysłowe. W KMKE kazali rozmontowywać szereg cennych maszyn i pakować do skrzyń, celem wysyłki do Reichu. Ale i tu działali grupy podziemne naszych pracowników. Jak tylko to było możliwe to rozmontowane maszyny i narzędzia chowali w labiryncie piwnic pod kołtównią, a do skrzyń pakowali kostkę brukową i złom. Wszyscy pracownicy biorący udział w tej akcji zdawali sobie sprawę, że w razie wykrycia czeka ich śmierć, a w najlepszym przypadku wysyłka do obozu koncentracyjnego.

Hitlerowcy, po doświadczeniach Powstania Warszawskiego, zdawali sobie sprawę, że tramwajarze, którzy mają łatwe poruszanie się po mieście, mogą spełniać różne zadania przydzielane im przez AK i AL oraz inne grupy podziemne. Dlatego też byliśmy pod szczególną obserwacją Niemców.

Z tych to powodów można powiedzieć, że tramwajarze wśród przedsiębiorstw komunalnych ponieśli w czasie okupacji największe i najdotkliwsze straty. Nie licząc tych kilkuset, którzy przeżyli w obozach koncentracyjnych i więzieniach, z rąk okupanta poniosło śmierć ok. 60 Kolegów, a wśród nich **dyr. inż. Polaczek-Kornecki**. Największe represje spadły na tramwajarzy w 1942 r., w którym aresztowano ok. 90 Kolegów. Nawet w ostatnich dniach okupacji, bo 11 stycznia 1945 r. aresztowano ok. 20, z których dwóch nie wróciło. Nazwiska tych Kolegów, którzy ponieśli śmierć z rąk okupanta, widnieją na pamiątkowej tablicy w budynku dyrekcji przy ul. Brożka 3. Pozostaną oni na zawsze w naszej pamięci.

Ale wróćmy do dni stycznia 1945 r. Niemcy zdawali sobie sprawę, że ta cisza na froncie jest dla nich złowro-

gą ciszą. Z dokumentów uzyskanych po wojnie okazuje się, że generalne uderzenie na zachód sztab radziecki planował na 20 stycznia 1945 roku. Ale z uwagi na krytyczne położenie wojsk alianckich na zachodzie, Churchill słał do Stalina alarmujące depesze i listy z prośbami o przyspieszenie radzieckiej ofensywy. Stalin wraz ze swoim sztabem zastanawiał się i obliczył — czy Armia Radziecka jest już na tyle silna, aby zamierzona cele ofensywy były osiągalne. Zmobilizowano cały transport dla frontu, kierowcy po prostu zasypiali; za kierownicami, kolejarze i saperzy kolejowi pracowali bez odpoczynku i tu sprawdziła się stara angielska maksyma sztabowa — wojnę wygrywa kwaterystrzostwo. Ten ogromny wysiłek tzw. tyłów, pozwolił Stalinowi przyspieszyć ofensywę o całe 8 dni i początek jej wyznaczyć na 12 stycznia 1945 roku.



Wiadomość o ofensywie Armii Czerwonej została z miejsca rozkolportowana wśród mieszkańców Krakowa, z nasłuchu tajnych radiostacji w mieście. Podawano miejscowości wyzwolone od okupanta, z czego wnioskować można było, że najsilniejsze uderzenie idzie na linii Warszawa — Berlin.

Kraków leżał na kierunku uderzenia 1 Frontu Ukraińskiego, którym dowodził marszałek **I. Koniew**. Wszyscy w mieście zdawali sobie sprawę, że jeżeli Kraków będzie zdobywany atakiem frontalnym, to podzieli los Warszawy. Sytuacja stawała się bardzo napięta, tak u mieszkańców miasta, jak i u Niemców. Zaczęły się w mieście zapelniać szpitale niemieckie. Rannych wozili nawet nasze stare pocztowe tramwaje. Niemcy zaczęli ewakuować szereg urzędów niemieckich. Front nieubłaganie zbliżał się i ta wielka niewiadoma — co będzie z nami i naszym Krakowem.

W swoich wspomnieniach marszałek **I. Koniew** napisał, że na jednej z narad w grudniu 1944 r. w sztabie w Moskwie, Stalin zwrócił się do niego z tymi słowami: „na twoim kierunku ofensywy jest Kraków — znam to miasto — stare historyczne miasto pełne bezcennych zabytków, b. szanowane i kochane przez Polaków — twoja głowa w tym, aby ono nie uciekało w czasie ofensywy — miej to na uwadze”. Słowa Stalina były dla **I. Koniewa** rozkazem — opracował on ze swoim sztabem plan wyzwolenia Krakowa, który przeszedł do historii pod nazwą „**manewr, który ocalił Kraków**”.

Plan ten w dużym skrócie

przedstawiał się następująco: — główne uderzenie z przyczółka sandomierskiego na zachód, z lekkim odchyleniem na północ tak, aby zająć Proszowice, Kielce, Miechów, Słomniki, a następnie dokonać zwrotu na południe, żeby w rejonie Krzeszowice przeciąć linię komunikacyjną między Krakowem a Katowicami.

— drugie słabsze uderzenie skierować na Tarnów, miało ono pozorować właściwe uderzenie celem zdobycia Krakowa.

Ten plan udał się i Niemcy, którzy planowali odwrót na Katowice, zorientowali się w ostatniej chwili, że znaleźli się w potrzasku. Wszelkie ich plany obrony Krakowa stały się nierealne — a **I. Koniew** zostawił im sprytnie drogę odwrotu — szosą zakopiańską na Wadowice i dalej na południe. W Armii Radzieckiej nazwano ten numer „**workiem Koniewa**”.

W nocy z 16 na 17 stycznia grupa radzieckich zwiado-

mosty na Wiśle. Od godzin południowych na Wawelu na baszcie sandomierskiej powiewała nasza biało-czerwona flaga, uszyta przez **Władysława Rajpolda**. Flagę zawiesił — inicjator tej akcji **Józef Hryniewicz** i **W. Rajpold** w asyście strażaków straży pożarnej **Feliksa Dubowego** i **Stanisława Szyrskiego**.

Stary lewobrzeżny Kraków był wolny. Tłumy krakowian wyległy na ulicę, na Rynek Główny, pod Wawel. Niczym nie hamowana radość, ludzie płakali ze szczęścia, nie wstydzili się tego, ściskali się i całowali z radzieckimi żołnierzami, oglądali działa p. lotn. na rynku oraz czołgi na ulicach. Częstowano tych żołnierzy czym mogli i prowadzono ich do miejsc, gdzie jeszcze ukrywali się hitlerowcy, którzy poddawali się już bez oporu — „ci dzielni zdobywcy świata”, teraz szli z opuszczonymi głowami, nie mając odwagi spojrzeć na uradowanych krakowian.

Tymczasem prawdopodobnie część Krakowa — Podgórze, Łagiewniki i Dębniaki były jeszcze w rękach niemieckich.

W nocy z 18 na 19 stycznia grupy szturmowe żołnierzy radzieckich przechodzą po skutej lodem Wiśle i rozpoczynają się oczyszczanie z Niemców tych dzielnic, gdzie jeszcze w godzinach rannych 20 I toczyły się walki koło naszej zajezdni tramwajowej w Podgórzu.

Po pięciu latach i czterech miesiącach panowania okupanta hitlerowskiego, po 1961 dniach, w których powiewała złowroga swastyka na Wawelu — Kraków był wolny i cały.

19. I. — w godzinach przedpołudniowych przybywa z Lublina dr **Bolesław Drobner** — w rynku przed pałacem „Pod Baranami” zostaje rozpoznany przez krakowskich robotników, którzy w pierwszej radości biorą go na ramiona i spontanicznie wybierają na prezydenta miasta. Po południu przybywają z Lublina przedstawiciele rządu — ministrowie **S. Skrzyszewski**, **T. Piotrowski** i **J. K. Wende**. Sprawa „prezydentury” dr. B. Drobnera, który zgodnie z intencjami rządu był przewidziany na inne odpowiednie stanowisko, wyjaśniła się.

Na 24. I. — delegacja rządu zwołuje międzypartyjne posiedzenie i razem z Radą Narodową, która ujawniła się po wyjściu z konspiracji — wybiera na prezydenta miasta dra **Aleksandra Zaruk-Michalskiego**. Nie objął on jednak swojego urzędu, gdyż otrzymał nominację na wiceministra administracji. W tej sytuacji wybór na pre-

zydenta miasta pada na dra **Alfreda Fiderkiewicza**, który w międzyczasie przybył do Krakowa z obozu w Oświęcimiu. Tak od 5. II. mamy oficjalnie wybranego pierwszego prezydenta miasta Krakowa, który przywozi z Warszawy 8 milionów złotych na wypłatę pracownikom służb komunalnych.

Od pierwszego dnia wolności pracownicy KMKE nie próżnowali — nie czekali na tzw. „mannę z nieba” — ścigali na ul. Wawrzyńca, gdzie na wniosek pracowników inż. **Edwarda Görlich** objął funkcję dyrektora przedsiębiorstwa — z miejsca przystąpiono do pracy.

Opracowano plan uruchomienia komunikacji — w pierwszym rzędzie tramwajowej. Rozpoczął się w historii przedsiębiorstwa nowy rozdział. Zaskoczony działaniami wojennymi tabor tramwajowy pozostał na ulicach miasta, nad którymi zwały zerwane przewody, jezdnie sieci. Tabor autobusowy i techniczno-gospodarczy zabrali uciekający z miasta hitlerowcy.

Entuzjazm z uzyskanej wolności wyzwał u pracowników wiarę i siłę. Zdawali sobie sprawę, że tylko od nich zależy szybkie uruchomienie komunikacji w mieście. Nikt nie pytał ile będą płacić — ważne było, że zniknęły z ulic miasta znienawidzone mundury okupanta. Wagony z ulic miasta ściągano linami — siłą własnych mięśni a inni usuwali w nich uszkodzenia. Sprawnie szła naprawa sieci jezdnej. Z zakamarków wyciągano uratowane narzędzia i rozmontowane maszyny, aby uruchomić warsztaty remontowe. Nie liczono się z godzinami pracy — mieszkańcy miasta zawsze szanowali tramwajarski mundur — teraz do tego szacunku dochodziło wielkie uznanie za ich wysiłek w pracy.

Elektrownia odbudowywała swoje obiekty, ale i tu nasi pracownicy nie czekali bezradnie na prąd, tak im potrzebny — część fachowców poszła pomagać kolegom z elektrowni.

Dzień 17 II 1945 roku był wielkim świętem w naszym przedsiębiorstwie — na ulice miasta wyjechały z zajezdni pierwsze tramwaje — wyittane przez mieszkańców Krakowa z radością. W tym dniu została uruchomiona pierwsza linia tramwajowa w wyzwolonym Krakowie — linia wąskotorowa nr 1 od ul. Mostowej przez Rynek Główny do dworca kolejowego. Komunikacja ruszyła — dalsze momenty „rozruchu” komunikacji w naszym mieście znajdziecie w „Monografii komunikacji m. Krakowa” wydanej na 100-lecie komunikacji w Krakowie.

Drodzy Czytelnicy! To już historia — to działo się 40 lat temu. Specjalnie w tym wspomnieniu nie wymieniam imienia i nazwiska poszczególnych pracowników, gdyż wszyscy pracownicy w tych pamiętnych dniach mają swoje niezaprzeczalne zasługi dla przedsiębiorstwa i miasta. Ale o tych historycznych dniach należy pamiętać — nie wolno wymazać ich z pamięci — należy z szacunkiem chylić czoło przed tymi którzy jeszcze dożyli 40-lecia MPK w PRL i na zawsze mieć w pamięci tych, którzy zginęli z rąk okupanta oraz tych którzy odeszli od nas i nie doczekali się tegorocznych uroczystości.

Wspomnienie to opracował na podstawie relacji żyjących po wojnie pracowników MPK.

JOZEF WYPOROWSKI

Jak minął rok?

W Zakładzie Torów — pozytywnie

PORÓWNUJĄC OCENĘ Zakładu Torów z tą sprzed roku można ocenić i uszom nie dowierzać. Wtedy problemem i to na szczelbę dyrekcyjnej operatywności był długopis i wkład do niego. Czy można się tedy dziwić, iż ocena nie była dobra. Nie była dobra to zresztą bardzo łagodnie powiedziane. Okazuje się, że w ciągu roku można i to zupełnie kranicowo zmienić opinię. Owszem z dobrej na złą nietrudno, by było odwrotnie jest już sztuka. Jasne, że gadaniem, iż jest lepiej, tego się nie osiągnie.

W minionym roku zatrudnienie mniejsze było zarówno w stosunku do założonego planu jak też i roku 1983. W końcu 1983 roku zatrudnionych w Torach było 234 osoby, plan na 1984 zakładał, iż do pełnej realizacji zadań będzie potrzebnych 281 osób. Tymczasem razem z osobami z tzw. nakazu pracy w Torach w grudniu ubiegłego roku pracowało 245 osób a zatrudnionych było... 277. Ten wydawałoby się absurd wynika stąd iż na 37 osób przyjętych z tak zwanego nakazu pracuje tylko pięć. Wprawdzie, do Zakładu przyjęto 122 pracowników, to zwolniono aż 111. Nie sprzyja dobrej pracy tak duża fluktuacja załogi ale...

Plan remontów bieżących, średnich i kapitalnych torowisk i rozjazdów został wykonany w 103,6 proc. Ciekawe jest również to iż remonty wykonywane były w znacznie krótszym czasie niż poprzednio. Tu muszę wyjaśnić pewną łamigłówkę. Terminy remontów, jako takie skracane nie były (dwa wyjątki), ale zmieszczenie się w terminie przewidzianym przy zmniejszonym zatrudnieniu możliwe było tylko dzięki skróceniu czasu remontu jednego metra torów lub rozjazdów. By nie być gołosłownym: jeżeli w roku 1983 potrzebne było na wykonanie jednego metra remontu bieżącego w jezdni 1,70 godz. to w roku minionym robiono to przez 1,43 godz. Jeden metr remontu kapitalnego w jezdni wykonywano w 83 roku przez 20,84 godz., to w ubiegłym tylko 14,28 godz. Niewątpliwie wpływ na takie zmniejszenie czasu wykonywanej pracy miało na pewno duże

unowocześnienie sprzętu i jakas mechanizacja prac, ale nie można pominąć drugiego, bodajże czy nie ważniejszego czynnika. W ubiegłym roku w Zakładzie Torów wprowadzono system motywacyjny. Zdaniem kierownictwa to właśnie miało decydujący wpływ na efekty. Ciągłe jeszcze jednak płace w Torach nie są konkurencją, ani w stosunku do innych zakładów w naszym Przedsiębiorstwie, a tym samym w mieście. Jeżeli do tego dojdzie jeszcze tak zwana „wstydlivość” pracy na ulicy, nie ma się czemu dziwić, że ludzie się tam nie pchają. Zbyt często niestety zdarzają się tak zwani pracownicy przypadkowi. O trafności tego stwierdzenia świadczyć może słaba dyscyplina pracy i duża fluktuacja. Tylko w minionym roku wszelkiego rodzaju karami „dosięgnięto” 121 pracowników. Niestety, ciągle też w tym Zakładzie jest największy wskaźnik nieefektywności czasu pracy. Tylko zwolnienia chorobowe pożarły 70380 godz. W przeliczeniu na jednego pracownika nieefektywny czas pracy wynosi aż 505,6 godz., co daje z kolei ponad 62 dni.

Czas jednak zaprzestać tych smutnych wyliczanek. Znacznie przyjemniejsze będzie przecież stwierdzenie, iż z tytułu oszczędności na godz. remontów pracownikom można było wypłacić średnio po 2906 zł nagrody każdemu z 618 osób pracujących przy remontach. Oczywiście osoby powtarzają się przy poszczególnych remontach, a nawet było pięć takich osób, dla których za jedenaście miesięcy przypadło po 43 tys. zł. To jednak wypłacono tylko za efektywny czas pracy.

Oczywiście w Zakładzie Torów wykonuje się nie tylko remonty torowisk i rozjazdów, do zadań tej załogi należy także koszenie trawy i sprzątanie torowisk. Robią to brygady pogotowia torowego. Syzyfową pracą natomiast wydaje się stawianie siatek zabezpieczających pętle przed zawianiem. Słupki trzeba postawić wtedy, gdy jest jeszcze ciepło i zanim dojdzie do założenia siatek w zimie słupki znikają. Milicja nie chce zajmować się tymi kradzieżami,

a Tory też nie mogą przecież na pętlach stawiać wartowników. Nie inaczej ma się też sprawa z... solą i skrzyniami na sól. Gina nawet te wypełnione po brzegi! Do obowiązku Torów należy też malowanie siatek. Maluje się rocznie kilometry siatki. Ta praca zlecana jest jednak zazwyczaj na zewnątrz. Przez ostatnie lata cicho było w Torach o racjonalizacji. Zmieniło się i to. Pierwsze cztery wnioski to efekt pomysłów kierownictwa, ale przecież przykład idzie z góry.

W Zakładzie Torów organizacje społeczne nie są zbyt liczne, ale ich działalność jest widoczna. Istnieje ich dobra współpraca z kierownictwem. Wszystko wskazuje na to, że nareszcie są tu zmiany i to zmiany na lepsze oczywiście. Nie znaczy to, iż można się uśpić sukcesami. Wiele do życzenia przedstawia jeszcze praca z załogą, trzeba ciągle dążyć do wyrównania plac w stosunku do innych zakładów. Musi być dalsza poprawa stosunków i jakości obsługi administracji odnośnie pracowników fizycznych. Swoją drogą, gdyby musieli pracować właściwie w bezruchu w tak chłodnych pomieszczeniach biurowych jak to miało miejsce 9 stycznia, mimo wszystko trudno chyba byłoby mi o uśmiech i uprzejmość.

Kierownictwo Zakładu musi też zwrócić większą uwagę na lepsze wykorzystanie nowoczesnego zaplecza. Być może okaże się, że istnieją możliwości, by pewne prace wykonywać na zewnątrz. Byłaby to także możliwość dodatkowego zarobku dla załogi, oczywiście w dodatkowych godzinach pracy. Ta forma pracy opłaca się podwójnie, bo sumy na tego typu wynagrodzenie zwolnione są od podatku.

W obecnym roku Zakład Torów swoje wysiłki skoncentruje na remontach rozjazdów. Są to zajęcia bardziej pracochłonne niż remonty torowisk, ale też i z powodu rozjazdów jest najwięcej wykolejeń. Trzeba też położyć nacisk na jakość remontów. Pozytywna ocena pracy Torów pozwala rokować, iż sprostają zadaniom.

FILOMENA SERWIN

Przydział odzieży roboczej — zgodnie z uchwałami

NA NARADACH roboczych, czy rozmowach z załogą naszego przedsiębiorstwa, słyszy się pytania „dlaczego nie otrzymujemy jak dawniej kożuchów, tylko kurtki ocieplane czy rękawice skórzanych, które są przecież wygodniejsze i trwalsze od tych nawet z najlepszego drelchu? Pytają oczywiście osoby, uprawnione do otrzymywania odzieży roboczej. Często sugerują też skracanie okresu używalności przydzielanego do pracy obuwia.

Rodzaj sortów mundurowych, czy obuwia roboczego, należących się na danym stanowisku pracy, określają Uchwały Rady Ministrów i dlatego trudno wymagać ich zmiany na szczelbę zakładu pracy. Jeżeli chodzi o kożuchy, jako odzież roboczą, to wycofane zostały w skali całego kraju i nie przewiduje się wydawania ich na żadnym stanowisku pracy. Uchwała Rady Ministrów Nr 150 z 14 listopada 1983 roku zezwala na stosowanie rękawic skórzanych, wyłącznie do pracy z iskrami i płomieniami, określając je jako rękawice spawalnicze.

Co do obuwia roboczego, to Uchwała Rady Ministrów Nr 136 z 12 lipca 1981 roku mówi na ten temat: „W razie równoczesnego przydziału kilku rodzajów odzieży, a zwłaszcza obuwia (jak trzewiki przemysłowe, buty gumowe, buty filcowe), konieczne jest przestrzeganie właściwego ustalania okresów używalności tych przedmiotów, w szczególności mając na uwadze fakty, że jeżeli pracownik używa na przykład w okresie jesienno-zimowym obuwia ocieplanego, to okres używalności pozostałych rodzajów obuwia powinien być odpowiednio przedłużony (używając jednego rodzaju obuwia pozostałe nie są używane i nie ulegają zużyciu). Tak samo użytkując obuwie gumowe, nie używa się trzewików przemysłowych”. Jak więc widzimy, w Uchwale jest mowa raczej o wydłużeniu okresu używalności obuwia roboczego, co jak dotąd w naszym przedsiębiorstwie nie jest stosowane. Trudno przy okazji nie nadmienić, że obuwie robocze, wykonywane jest obecnie z dobrej skóry i warto o nie lepiej dbać, a więc przede wszystkim wcześniej oddawać do reperacji, a nie dopiero wówczas gdy się już rozlatuje. Każde przecież obuwie nie tylko robocze, odpowiednio konserwowane i reperowane, służyć może właściwie dłużej.

Jak więc szanowni sprawcy kożuchów, skórzanych rękawic i ewentualnego skrócenia terminu używalności obuwia roboczego, po powyższym wyjaśnieniu nie powinny być już przedmiotem ustawicznych pytań i dociekań, gdyż każdy uprawniony pracownik otrzymuje wszystko co mu się na danym stanowisku należy — oczywiście w ramach obowiązujących przepisów.

(M. B.)

Gina karty zegarowe

NA PODSTAWIE ZARZĄDZENIA Nr 30 dyrektora naczelnego MPK, z dnia 11 lipca 1983 roku, w biurze Zarządu przedsiębiorstwa, wprowadzona została zegarowa kontrola obecności w pracy. Równocześnie wycofano dotąd prowadzone listy obecności oraz książki ewidencyjne wyjść służbowych i prywatnych w godzinach pracy. Jedyną więc od tej chwili dokumentacją podstawową w zakresie dyscypliny pracy stanowią karty zegarowe.

System kart zegarowych, któremu trudno odmówić aspektów natury praktycznej, wymaga dokładnego przestrzegania reguł porządkowych. Z uwagi na przydzielone, stałe numery ewidencyjne pracownikom wszystkich komórek organizacyjnych zarządu przedsiębiorstwa, każda karta zegarowa musi zawsze znajdować się we własnej przegródce. Niedopuszczalne jest więc ich przekładanie jak również zabieranie ze sobą do miejsca pracy. Prawidłowo rozmieszczone karty zegarowe pozwalają na dokładne określenie liczby osób znajdujących się aktualnie w pracy.

Od chwili wprowadzenia kart zegarowych w biurze Zarządu, minęło półtora roku. Dział Kadr dysponuje więc już pewnym doświadczeniem z okresu stosowania tego rodzaju sprawdzania obecności w pracy, co pozwala na stwierdzenie, że nie zawsze niezbędne reguły porządkowe są przez pracowników przestrzegane. W wyniku prowadzonych systematycznie kontroli przez pracowników tego Działu stwierdzono, że niejednokrotnie karty są umieszczane w niewłaściwych przegródkach, a nawet zabierane i niezwracane z powrotem na miejsce. W ostatnim okresie, występują również przypadki zaginięcia poszczególnych kart, co powoduje konieczność wystawiania duplikatów, a równocześnie dekompletuje dokumentację. Tylko w październiku ub. roku, pracownik Działu Kadr, zajmujący się kontrolą kart zegarowych, zmuszony był do wystawienia kilkunastu duplikatów, w tym 12 dla pracowników Wydziału Socjalno-Bytowego — w większości konwojentów.

Czy każdy przypadek zaginięcia karty zegarowej usprawiedliwić można zapomnieniem, roztargnieniem, a więc pomyłką? Raczej nie. Można by wymienić przykłady świadczące o nieodpowiedzialności niektórych osób, a przecież karty te to jedyny sprawdzian czasu pracy, którego rozliczenie zarówno niedoborów jak i nadwyżek godzin musi się bilansować w skali miesięcznej.

(M. B.)

Pasażerowie listy piszą...

Coraz częściej otrzymujemy z Zakładu Nadzoru, Kontroli i Utrzymywania Ruchu informacje o pochwałach, jakie przychodzą do MPK od pasażerów na temat wzorowej pracy naszych motorniczych i kierowców na liniach miejskich i strefowych. Z przyjemnością zamieszczamy je na łamach naszej gazety.

Kolejne podziękowanie przysłała 11 grudnia ub. roku, do MPK pani Maria Sałaga zamieszkała w Krakowie, przy ulicy Grzepickiej 36. Podziękowanie to pisała w imieniu pasażerów, mieszkańców osiedli Wróblowice i pobliskich oraz własnym, a dotyczyć ono kierowcy linii „135” nr boczny autobusu 21168. Oto treść podziękowania... „Pasażerowie

linii „135”, bardzo dziękują kierowcy za punktualność, uprzejmość i kulturalne odnoszenie się do pasażerów. Jest on jedynym z nie stojących na poboczu, lecz podjeżdżających na stanowisko, wobec czego nie musimy marznąć na deszczu i śniegu. Widząc dobiegającą osobę zaczeka, idąc do szkoły dzieci zabierze z między przystanków, jeżdżąc ostrożnie, z tego powodu jesteśmy bardzo zadowoleni. Życzymy MPK więcej takich kierowców”.

A my życzymy wszystkim kierowcom MPK i motorniczym również, aby w roku bieżącym przychodzili do przedsiębiorstwa od pasażerów, tylko tak miłe, doceniające ich dobrą pracę na liniach listy.

(M.B.)

WYDZIAŁ Socjalno-Bytowy informuje, że w okresie ferii szkolnych organizuje wczas w Osieczanach w turnusie od 28 I do 10 II 1985 r.

MARIA BUBACZEWSKA

Z obrad Plenum KZPZPR

(Dokończenie ze str. 1.)

zdawczo-wyborczej w MPK-owskiej organizacji partyjnej.

Podany zostaje szczegółowy harmonogram zebrań, we wszystkich jednostkach organizacyjnych MPK i przedstawiony plan pracy na I kwartał br. W składzie Plenum KZPZPR zaproponowana zostaje zmiana. Na miejsce towarzysza Lesława Rauczyńskiego, który wyjechał z przedsiębiorstwa do pracy poza granice kraju, wybrany zostaje towarzysz Jan Szeffler.

Plenarne posiedzenie KZPZPR kończy się miłym akcentem — wręceniem odznaki za „Zasługi dla ZSMP Ziemi Krakowskiej” I sekretarzowi POP w ZTP, Janowi Piotrowskiemu.

Podjęta zostaje Uchwała

Plenum KZPZPR, o następującej treści:

1. Plenum KZ przyjmuje do wiadomości informację o pracy Egzekutywy i Sekretariatu KZ za IV kwartał 1984 r., wyrażając uznanie i podziękowanie za aktywny udział w życiu politycznym i gospodarczym MPK w Krakowie.

2. Plenum KZ przyjmuje do wiadomości informację Sekretariatu KZ o sposobie załatwiania skarg i wniosków, składanych do KZ i zaleca kontynuowanie bieżącego załatwiania skarg i wniosków.

3. Plenum KZ przyjmuje informację złożoną przez tow. Antoniego Kądziołkę o pracy Zespołu ds. działalności inwestycyjnej w MPK. Plenum KZ upoważnia Egzekutywę i Sekretariat KZ do zorganizowania, po zapoznaniu się z ma-

teriałami Zespołu, spotkania z zainteresowanymi osobami, w celu opracowania wniosków do decyzji Plenum KZ.

4. Plenum KZ przyjmuje do wiadomości i akceptuje plan zebrań sprawozdawczych poszczególnych POP, jak również akceptuje skład zespołu do opracowania sprawozdania KZ, przedstawiony przez I sekretarza KZ.

5. Plenum KZ zatwierdza plan pracy Egzekutywy i Sekretariatu KZ na I kwartał 1985 r.

6. Plenum przyjmuje rezygnację z członka Plenum KZ tow. Lesława Rauczyńskiego.

7. Plenum KZ przyjmuje w skład Plenum KZ tow. Jana Szefflera.



KRONIKA WYPADKÓW

SZANOWNA REDAKCJO!

Bardzo proszę o wydrukowanie mojego listu w dwutygodniku „Sygnały”. Będzie to kolejny sygnał w Waszej gazecie dotyczący sprawy niewłaściwego zachowania się kierowców i motorowych, lekceważenia przez nich przepisów porządkowych w środkach komunikacji miejskiej, a tym samym narażania przewożonych pasażerów na możliwość zaistnienia wypadku.

Opisywane przeze mnie zdarzenie miało miejsce 1 XII 84 r. ok. godz. 11.40 w autobusie linii 164 nr boczny 24506 na przystanku przy AGH w stronę osiedla XXX-lecia. Wsiadała do tego autobusu grupa ok. 60 dzieci (prawdopodobnie wycieczka) w wieku 3 do 10 lat. Nadmieniam, że autobus podjeżdżając do przystanku wypełniony był w ok. 70 proc. tzn. wszystkie miejsca siedzące były zajęte i sporo pasażerów stało w przejściu między siedzeniami. Moim normalnym odruchem, z chwilą gdy dzieci zaczęły wsiadać było przesunięcie się jak najdalej w stronę przednich drzwi zgodnie z kierunkiem wysiadania (zamierzałem wysiąść na następnym przystanku) aby zrobić miejsce dla wsiadających dzieci. Gdy to uczyniłem, usłyszałem z kabiny „tu nie wolno stać”. Zapytałem dlaczego. Odpowiedź brzmiała „bo pisze, a poza tym zastania mi pan drzwi”. Zanim zorientowałem się, które drzwi zastania, upłynęło ok. 10 sekund. W tym czasie kierowca wyłączył silnik i ponownie „rzucił” z kabiny: „No odsłonił mi pan te drzwi”. Odsłoniłem, gdyż utwierdził mnie głos stojącego obok mnie pasażera, który twierdził, że z „nimi” i tak nie wygram. W czasie jazdy zauważyłem na szybach i w kabinie następujące napisy: „Przebywanie na przednim pomoście zabronione”, „Rozmowa z kierowcą w czasie jazdy zabroniona”. Na przystanku przy ul. Karmelickiej wysiadłem, by zachećkać na „139” i zauważyłem, że do kabiny kierowcy wszedł jego kolega i rozsiadł się na podsuniętym mu siedzeniu. Jak to panie kierowco?! — skoro przeszkadzają Panu obcy to i koledzy też powinni. Jednak musiało być inaczej, skoro kolega pozostał w kabinie. Nie sądzę, aby w czasie jazdy nic do Pana nie mówił i nie rozpraszał Pana uwagi.

Na podstawie tej historyjki chciałbym zadać kilka pytań, gdyż zdarzenia takie są w Krakowie nagminne: 1) Panowie kierowcy i motorowi, dla kogo są przepisy, o które walczyć („zabrania się przebywania na przednim pomoście”, „rozmowa z kierowcą w czasie jazdy zabroniona”) czy tylko dla niezadowolonych? 2) Gdzie Wam konsekwencja, czy boicie się zwrócić uwagę swoim znajomym, że z Wami w czasie jazdy nie wolno przebywać w kabinie, bo to utrudnia Wam jazdę? 3) Czy do obserwacji wsiadających do autobusu lub tramwaju nie służy lusterko zewnętrzne? 4) Dlaczego Nadzór Ruchu w sytuacji, gdy w kabinie oprócz kierowcy znajdują się inne osoby jest mało aktywny?

Kończąc chciałbym zaznaczyć, że będąc z Komisją Ochrony Pracy, do której należą przedstawiciele SIP z MPK, w kilku Zakładach Komunikacyjnych w Polsce np. w MKZ Warszawa, WPK Katowice, MPK Poznań, wszędzie uzyskaliśmy stwierdzenie: „Panowie u nas tego nie ma, bo kierowcy dbają o własną skórę. W razie wypadku, a takie się zdarzają, kierowcy ponoszą odpowiedzialność”. Jakże inaczej sytuacja wyglądała w MPK Kraków. Sądzę, że dojrzała ona do tego, aby ją wreszcie zmienić.

Z poważaniem MAREK PIETRŃCZYK (SIP ZNT)

● Kierowca Stanisław Juszcak z ZAW, doznał 7 XII ub. r. oparzenia palców lewej dłoni podczas usuwania palącej się gąbki. Gąbka ta zapaliła się od żarówki i kawałek jej spadł na miejsce, gdzie siedzi kierowca. Winę za wypadek ponosi zakład pracy. Poszkodowany przebywał 10 dni na zwolnieniu.

● Kierowca Zbigniew Lubowiecki z ZAB doznał 7 XII ub. r. skręcenia stawu skokowego lewej nogi, a stało się to podczas przechodzenia obok hali garażu. Winę za wypadek ponosi sam poszkodowany. 27 dni zwolnienia.

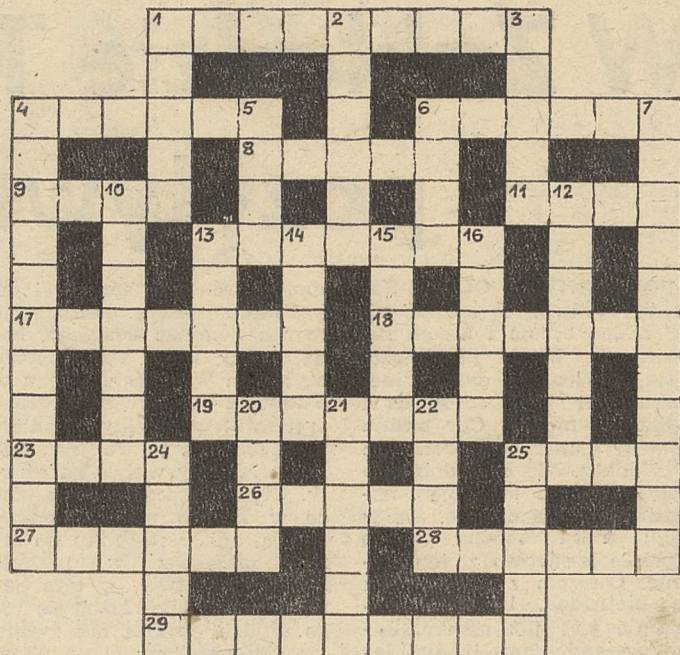
● Główny Inspektor Techniczny Stefan Nieć z ZNR doznał 9 XII ub. r. ran szarpanych lewej ręki i lewej nogi podczas interwencji w tramwaju, w którym to nieodpowiednio zachowywało się 2 nietrzeźwych pasażerów. Sprawcą wypadku był nietrzeźwy pasażer. Poszkodowany przebywał na zwolnieniu lekarskim 19 dni.

● Stolarz Andrzej Pacholek z ZBM doznał 14 XII ub. r. rany szarpanej kciuka lewej ręki. Wypadek nastąpił podczas cięcia drzwi piłką ręczną. Wina poszkodowanego, który na zwolnieniu lekarskim pozostawał 8 dni.

● Mechanik napraw pojazdów Wojciech Jawień z ZNA doznał 18 XII ub. r. przygniecenia piątego palca lewej ręki, a stało się to podczas demontażu osi autobusu. Wina poszkodowanego, który nadal pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

W grudniu ub. roku według informacji, jakie otrzymaliśmy z Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 145 wypadkach i kolizjach drogowych w tym 26 zwinionych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

W ZTH zanotowano w tym czasie na ogólną liczbę 29 wypadków i kolizji 4 zwinione, w ZTP — 42 (2 zwinione), w ZAB — 14 (6 zwinionych), w ZAC — 14 (4 zwinione), w ZAW — 18 (4 zwinione), w ZAP — 13 (4 zwinione), w ZTX — 12 (2 zwinione), i w ZTS — 2. (M.B.)



Poziomo: 1. przyrząd do mierzenia ilości tłuszczu w mleku, 4. na brzoskwini, 6. materiał opatrunkowy, 8. palma kateszowa, 9. miasto w woj. łódzkim, 11. dzielnica willowa Warszawy, 13. hazardowa gra w karty, 17. zwykle z tkaniny frotte, 18. kłama, 19. samochód naszych sąsiadów, 23. tłuszcz z wieloryba, 25. odpad przy obróbce skrawaniem metalu, 26. pelargonia lub storczyk, 27. czynsz dzierżawny, 28. stan w USA, 29. obrotomierz.

Pionowo: 1. na patyku, 2. przywódca narodu nikaraguańskiego, 3. śródziemnomorska sosna, 4. letnia odmiana gruszy, 5. niejedna w banku, 6. podstawa kolumny lub filara, 7. policja wojskowa, 10. drobno pocięta, słoma, 12. znany polski aktor teatralny i filmowy, 13. okręg, najczęściej przygraniczny, 14. odmiana jabłoni, 15. miejscowość uzdrowiskowa pod Turbaczem, 16. droga, gościniec, 20. kończyła, 21. klepisko, 22. pismo dyplomatyczne, 24. dziewięciu instrumentalistów, 25. powonienie psa myśliwskiego.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 17

Poziom: Żukrowski, patron, szalik, arnim, kadz, aden, falanga, groszek, rzutnia, Allende, frak, Mann, duryt, anuria, atlant, szaleniec.

Pionowo: żerdź, opinia, Itaka, piktografia, nawa, smog, kontrpunkt, dorożka, parnina, fuzja, lokal, Neron, Akurf, lada, Ejrene, data, kirys, małec.

SEKCJA Narciarska Ogńska TKKF wspólnie z Kołem PTTK organizuje wycieczki turystyczno-narciarskie do miejscowości górskich w wolne soboty i niedziele w sezonie 1984/85. Wyjazdy z ul. Gwardii Ludowej 10. Koszt wycieczki od osoby wynosi 100 zł. Zapisy przyjmuje przewodnik narciarski PTTK Zygfryd Fenrych — Brozka 3, tel. 66-20-22 wewn. 11-93.

85. ROCZNICA ŚLĄSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Uwagę mieszkańców górnośląskiej aglomeracji przyciąga od pewnego czasu charakterystyczne emblematy, wymalowane na szybach tramwajów i autobusów z widoczną z daleka liczbą „85”. Okazuje się, że tyle lat liczy komunikacja miejska na Śląsku. Pod koniec ub. stulecia przypięto tam do stopniowej elektryfikacji odcinków ruchu parowego, zaś pierwszą linię tej traktacji uruchomiono w 1898 r. na trasie Gliwice — Chorzów — Bytom. Obecnie WPK przewozi rocznie na Śląsku blisko miliard pasażerów rocznie na trasach liczących w sumie ponad 13,5 tys. kilometrów, obsługuje 31 miast, 10 ośrodków miejsko-gminnych, zamieszkałych przez 3,3 mln osób. WPK ma 576 linii autobusowych, 36 tras tramwajowych i 2 trolejbusowe.

ELEGANCJA-FRANCJA W TRAMWAJACH POZNANIA

Poznańscy tramwajarze wzorem ubiegłych lat pod koniec ub. roku znowu otrzymali elegancie mundury. Dzięki temu w miejsce pstrokatek ubrań prywatnych będą nosić garnitury z jasnoniebieskimi emblematami firmowymi, a do tego miękkie czapki z daszkiem. Kobiety będą mogły nosić spodnie lub spódnie. Ubrania uszyte z dobrej jakościowo tkaniny przysługują pracownikowi raz na dwa la-

ta. Prawo do ich noszenia ma ok. 1400 kierowców i motorowych. Mimo żartobliwego tytułu bardzo pochwalamy tę inicjatywę.

ZGUBY POD MŁOTKIEM W GDAŃSKIM WPK

Raz do roku sala klubu WPK w Gdańsku zamienia się w istną wieżę Babel. Licytacja rzeczy znalezionych w tramwajach i autobusach ściąga tłumy zainteresowanych. Czego tam nie ma. Stosy róż-

negu rodzaju toreb, torebek i walizek, różnokolorowe parasolki, swetry, wdżianka i bluzki. Atmosfera licytacji — bardzo gorąca. Na ostatniej ubiegłorocznej utargowano 33.717 zł. Najdrożej sprzedany został zegarek męski marki „Atlantic”, którego cenę wywindowano na 3600 zł. Parasolki szły po 300—450 zł, przy czym cena wywoławcza wynosiła 50—80 zł. Oczywiście każda zguba zgodnie z przepisami czekała przez rok na swego właściciela w Biurze Rzeczy Znalezionych WPK.

MOŻNA ZGINAĆ NIE TYLKO POD KOŁAMI

W Bombaju, który wkrótce osiągnie 17 milionów mieszkańców, każdego roku umiera na skutek uduszenia w ścisłym tramwajowym bądź autobusowym kilkanaście osób.

MPK W TARNOBREZGU

Noworoczny prezent w postaci miejskiej komunikacji samochodowej otrzymał 40-tyśięczny Tarnobrzeg. Po ulicach miasta jeździ obecnie 12 nowoczesnych autobusów. Połączyły one dworce PKS i PKP z centrum miasta i odległą dzielnicę Mokrzyszów.

MOSKIEWSKY GOŚCIE NA BUDOWIE METRA

Budowę warszawskiego metra odwiedziła w grudniu de-

legacja Komitetu Wykonawczego Rady Miejskiej Moskwy. Goście obejrżeli m. in. tereny przyszłych stacji Imielin i Służew. Podczas spotkań podkreślano wielkie znaczenie radzieckiej pomocy przy tej inwestycji. W ub. roku oprócz dostaw sprzętu budowlanego i przeszkolenia w ZSRR stu polskich budowniczych objęła ona także konsultacje dokumentacji oraz rozwiązań technicznych.

JUŻ NIE UWIEZI PASAŻERÓW

Rekord nieżyczliwości i nieodpowiedzialności pobiła pewna warszawska tramwajarka, która obraższy się na przytrafiętego drzwiami pasażera, uwięziła nieszczęśnika w wagonie wraz z całą resztą pasażerów. Dziwne to, bo ofiara nieuważnej motorniczej za-

reagowała na przytrafienie głowy i kilkumetrową jazdę w ten sposób wyjątkowo spokojnie, rzuciwszy tylko żartobliwie, że chyba jest zakochana, że nie zwraca uwagi na drzwi. Wtedy ambitna panienska z wściekłością ruszyła przed siebie, nie zatrzymując się na kilkunastu kolejnych przystankach i nie wypuszczając oczywiście nikogo z wozu. Dyrekcja MKZ zareagowała szybko i zdecydowanie na skargę „więźniów”, za-

JAPONIA TAKŻE KUPUJE „IKARUSY”

Większą partię węgierskich autobusów marki „ikarus” ma zamiar sprowadzić Japonia w zamian za swoje małodrożowe samochody osobowe. Przeprowadzono już w tej sprawie wstępne rozmowy i wszystko wskazuje, iż ich sfinalizowanie będzie oznaczało stały eksport „ikarusów” na japoński rynek. Węgry produkują rocznie ok. 13 tys. autobusów, ale zdolności wytwórcze fabryki pozwalają już obecnie na wytwarzanie 15 tys. tych pojazdów.

JESZCZE JEDNA LINIA METRA

Jak poinformował dziennik „Wieczniak Moskwa”, w radzieckiej stolicy zostanie zbudowana jeszcze jedna nowa linia metra. Połączy ona dworzec Kurski z południowo-wschodnią częścią stolicy, gdzie w ciągu ostatnich lat powstały wielkie osiedla — Liublińskie, Marino i Ieczaniki. Na nowej linii moskiewskiego metra długości 13,9 km będzie 8 przystanków.

(Oprac. 1-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



legacja Komitetu Wykonawczego Rady Miejskiej Moskwy. Goście obejrżeli m. in. tereny przyszłych stacji Imielin i Służew. Podczas spotkań podkreślano wielkie znaczenie radzieckiej pomocy przy tej inwestycji. W ub. roku oprócz dostaw sprzętu budowlanego i przeszkolenia w ZSRR stu polskich budowniczych objęła ona także konsultacje dokumentacji oraz rozwiązań technicznych.

wieszając „obrażalską” do wyjaśnienia sprawy, a następnie zwolniła ją z pracy. Pasażerów oczywiście przeproszono.

INCYDENT NA STACJI METRA W NOWYM JORKU

W USA głośno jest o sprawie niejakiego Bernharda Hugo Goetz, który oczekuje na proces pod zarzutem usiłowania popełnienia zabójstwa i nielegalnego posiadania broni. 22 grudnia ub. roku Goetz osadzony został w kolejce nowojorskiego metra przez młodocianych opryszków, którzy zażądali od niego pieniędzy. Napadnięty dobył pistoletu i oddał serię strzałów, raniąc napastników. Na wieść o incydencie i aresztowaniu Goetza, w biurach policji rozdzwoniły się telefony. Rozpoczęła