

KLASA ROBOTNICZA OSTOJĄ POKOJU NA ŚWIECIE



W TRADYCJĘ weszły już spotkania członków partii z naszego województwa pod pomnikiem Włodzimierza Lenina w Nowej Hucie w rocznicę urodzin wodza Rewolucji Październikowej. Nie inaczej było i w tym roku. W wiecu uczestniczyła liczna grupa pracowników MPK. 28 kwietnia natomiast odbyła się w naszym przedsiębiorstwie uroczysta akademicka z okazji Święta 1 Maja. Cykl produkcyjny gazety sprawia, że nie możemy w tym numerze zamieścić relacji z niej. Natomiast 1 Maja wszyscy zapewne spotkamy się na krakowskim Rynku, gdzie odbędzie się wiec dla uczczenia Święta Pracy. Ten świąteczny okres to dla wielu pracowników naszego przedsiębiorstwa czas wzmożonej pracy. Wszystkim im należą się słowa serdecznego podziękowania za trud, który pozwala godnie uczcić te dni.

Józef Szczurowski znów z wizytą w MPK

Inwestycje MPK inwestycjami miasta

JAK ZAPOWIADAŁ jeszcze w styczniu, w kwietniu po raz kolejny odwiedził MPK-owskie inwestycje sekretarz KK PZPR Józef Szczurowski. Towarzyszył mu wiceprezydent Krakowa, zajmujący się sprawami budownictwa Janusz Jakubowski. Goście odwiedzili m. in.: halę magazynową ZZP, Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego, Zakład Sieci i Podstacji, zajezdni autobusową przy ul. Łokietka, „historyczną” już myjnię i wózkownię w zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie.

W trakcie wizyty, wykonawcy przedstawiali swoje problemy. Rzetelną informację złożył dyrektor „Energo-przemu” Andrzej Chruściński, który mówił o terminach wykonania poszczególnych zadań oraz trudnościach ze zdobyciem niezbędnych materiałów. Ostatnia zima też nie sprzyjała postępowi prac przy ul. Łokietka i na innych obiektach. Mimo to roboty trwają, choć przy budowach Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego i Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych notujemy

miesięczne opóźnienia. Natomiast mimo kłopotów, zgodnie z harmonogramem przebiega wznoszenie hal magazynu ZZP, obiektów przy ul. Łokietka i (wreszcie) w nowohuckiej zajezdni, choć bardzo daje się we znaki brak na rynku stali profilowych, lakierów itp.

Na zakończenie wizytacji stwierdzono generalną poprawę w pracach na rzecz MPK. Mijnia w Nowej Hucie ma zostać oddana do użytku we

(Dokończenie na str. 3)

Jedynym wyjściem atestacja cen?

W CZASIE VI Walnego Zebrań Delegatów NSZZ Pracowników MPK Radę Federacji ZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej w Polsce reprezentował Ryszard Tamm, który jest przedstawicielem Federacji w OPZZ, działając w Komisji Ekonomicznej. Jego wizyta stała się okazją do przeprowadzenia krótkiej rozmowy na tematy, które w trakcie związkowej dyskusji poruszano najczęściej:

— Co Federacja robi w sprawie cofnięcia nowego, niekorzystnego dla komunikacji miejskiej sposobu wyliczania zasilków chorobowych?

— Sprawa jest w tej chwili dość trudna, ale na pewno nie beznadziejna. Federacja podjęła stosowną uchwałę, podobne napływają z innych federacji. Rzeczą będzie musiała najprawdopodobniej trafić pod obrady Komisji Ekonomicznej z tym, że zostanie ona

zaakcentowana dopiero na Kongresie Związków Zawodowych, tzn. na II Spotkaniu Związków Zawodowych, które może się przerodzić w kongres. W naszym odczuciu jest to próba ograniczenia przez rząd wypracowanych już kiedyś przywilejów socjalnych. Obecnie temat jest otwarty i musimy czekać.

— Skoro i tak bez OPZZ się nie obyć, to może ograniczymy się tylko do rozmowy z Panem, jako przedstawicielem OPZZ. Jakie więc jest stanowisko OPZZ w sprawie ostatnich podwyżek?

— Nie akceptujemy ich. Zdajemy sobie bowiem sprawę z tego, że te artykuły, które podrożały ostatnio pociągają za sobą wzrost cen następnych. Wszak cukier na przykład stosowany jest niemal w całym przemyśle spożywczym. Już podrożały wyroby cukiernicze, a od jesieni bę-

da soki, kompoty, robione już z droższego cukru. Z tego nie wszyscy zdają sobie dziś sprawę. To samo spowoduje podniesienie cen energii — wzrost czynszów. W sierpniu znów ma być wzrost cen żywności choć materiały na ten temat nie są nam jeszcze znane. I wreszcie jesień, kiedy „pójdzie w górę” komunikacja tzn. PKS i PKP. Dlatego też nasze stanowisko nie może być inne.

— Powiedział Pan „nie akceptujemy”, no i co z tego, skoro podwyżki zostały wprowadzone?

— No, tak. My możemy wypowiedzieć się w sprawie cen, możemy je akceptować, bądź nie akceptować, a rząd prowadzi swoją politykę cenową i swoją politykę ekonomiczną i w związku z tym my musimy włożyć cały wysiłek we

(Dokończenie na str. 3)

Kształcą się nowe kadry motorniczych

RÓŻNIA się od tych przewożących pasażerów, przede wszystkim kolorem. Nie są niebieskie, a żółte i posiadają tablice z literą „L”. Zatrzymują się wprawdzie na wszystkich przystankach, ale pasażerom wsiadać do nich nie wolno. So to wozy szkoleniowe, a jest ich dziewięć: cztery 105 N. trzy N. i dwa 102 N.

Właśnie jeden z wagonów szkoleniowych wjeżdża do Zajezdni w Nowej Hucie. Adepti sztuki prowadzenia pojazdów szynowych, wychodzą z niego i kierują się do pomieszczeń Ośrodka Szkolenia Zawodowego Motorniczych. Idziemy za nimi.

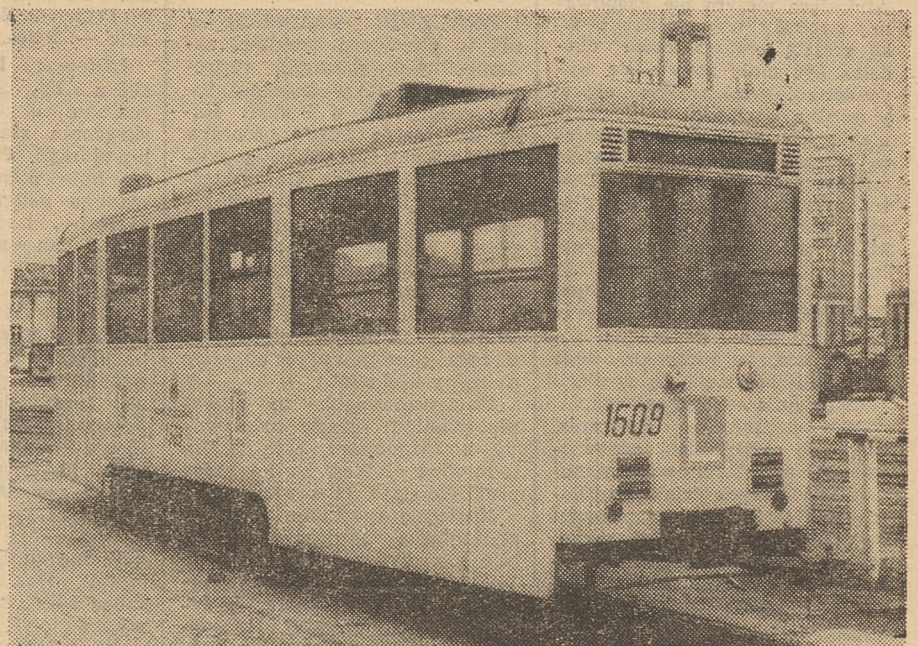
Kilka niewielkich pomieszczeń Ośrodka, z których dwa przeznaczone są na sale wykładowe. W jednej z nich właśnie inż. Zbigniew Głogowski prowadzi wykład na temat „Urządzenia

elektryczne wagonu 102 N”. W drugiej, na kursie dla motorniczych zasilających, mgr Kołodziej wyklada „Psychologię pracy motorniczej”. Kierownik Ośrodka Stefan Szczypuła mówi, że zajęcia na kursach dla motorniczych, prowadzi osoby mające duże doświadczenie zawodowe.

Obecnie trwają dwa kursy. Jeden dla 20 motorniczych zawodowych, drugi dla 27 osób pragnących podjąć pracę motorniczych zasilających. W innych miastach nabór nowych kadr do tego zawodu jest dużo mniejszy niż w Krakowie, z tego też względu kursy są mniej liczne.

Student II roku modnego kierunku na AGH — elektrotechniki, automatyki i elektroniki, kończy kurs dla motorni-

(Dokończenie na str. 4)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Mamy nowe autobusy

NASZEMU przedsiębiorstwu przybyło ostatnio pięć nowych autobusów (numery boczne 12101 do 105) produkowanych przez fabrykę w Jelczu, oznaczonych symbolem „M11”. Jest to nowy typ autobusu, posiadający część wyposażenia z „berlieta” i część z „ikarusa”. Z zewnątrz wygląda jak „berliet”, jest jednak krótszy, podwozie ma „ikarusa”, a wewnątrz jest połączeniem tych obydwóch.

— Jest to najlepszy wóz, jakim jeździłem przez 20 lat mojej pracy w MPK, równać z nim może się tylko stary, dobry „jelcz” — mówi kierowca Eugeniusz Stec. — Prowadzi mi się go dobrze, bo ma wspomaganie układu kierowniczego, ale gdyby jeszcze te biegi wchodziły łatwiej...

Kabina ma osobne drzwi, o dużych oknach, co zapewnia lepszą widoczność. Pojazd posiada bezpieczne zamykanie drzwi, co praktycznie uniemożliwia przytrzaśnięcie pasażerów. Co powinno szczególnie cieszyć tych ostatnich, to ogrzewanie pojazdu na wodę, przez co nie powinno być

zimno. Nowym dość istotnym udoskonaleniem jest możliwość całkowitego „odcięcia” prądu uruchamianego dopiero za pomocą kluczyka. Będzie to przeszkodą w uruchomieniu pojazdu przez osoby do tego nie powołane (bardzo przydatne na wycieczkach). Największą trudnością dla pasażerów (szczególnie starszych i dzieci) będą na pewno bardzo wysokie stopnie przy drzwiach. Wadą, która mnie najbardziej drażni to ciężko wchodzące biegi w skrzyni „ikarusa” oraz sygnalizacja przystanku na żądanie za pomocą dzwonka. Po kilku dniach eksploatacji nowe „M11” spisują się bardzo dobrze, jednak na dotarcie nie powinny być wysyłane na trudne linie typu „153” czy „142”. Jak się będą spisywać dalej, czas pokaże.

KRZYSZTOF KAROLCZYK

Obradowała konferencja dzielnicowa w Podgórzu

NIEDAWNO odbyła się dzielnicowa przedzjazdowa konferencja partyjna w Podgórzu, w której uczestniczyło 18 delegatów z naszego przedsiębiorstwa. Wśród wybranych na konferencję krakowską znalazł się członek MPK-owski organizacji partyjnej Włodzimierz Łakomski. Wśród zabierających głos na konferencji był też Wiesław Spruch. Poruszył on sprawy nurtujące członków partii — pracowników MPK. Wskazał na wiele braków i zaniedbań, na niekorzystnie odbijające się na stopie życiowej ludzi pracy ciągle podwyżki cen. „Niezbędne jest określenie harmonogramu działań gospodarczych oraz określenie spodziewanych efektów ekonomicznych” — powiedział. Mówca zwrócił też uwagę na ko-

O tezach na X Zjazd na Plenum KZ PZPR

POSIEDZENIE plenarne KZ PZPR, które odbyło się 14 kwietnia, poświęcone było przede wszystkim omówieniu tez Komitetu Centralnego PZPR na X Zjazd Partii. Interesujący i wyczerpujący wykład na ten temat wygłosił dr Jerzy Sobczak z Instytutu Socjologii UJ. Podkreślił on znaczenie i doniosłość tez zawartych w materiałach zjazdowych, które dostosowane są do potrzeb 2000 roku. Wyznaczono w nich rolę partii oraz innych organizacji w rozwoju gospodarki narodowej. Wskazał na znaczenie wykorzystania nowoczesnych czynników rozwoju, konieczność racjonalnego wykorzystania potencjału zatrudnienia z dokładną analizą struktury miejsc pracy w administracji. Na zakończenie swego wystąpienia przedstawił zebranym zadania jakie stoją przed POP.

W dalszej części obrad zapoznano zebranych z programem obchodów „Dni Lenińskich”, które rozpoczęły się 22 kwietnia o godz. 14.30 uroczystą manifestacją przed pomnikiem Włodzimierza Lenina w Nowej Hucie. Na zakończenie obrad zapoznano towarzyszy z działalnością Komitetu Zakładowego w minionym kwartale oraz przedyskutowano zaproponowany przez KZ plan działania na II kwartał, zatwierdzając go do realizacji.

(T. Z.)

Najlepsi wynalazcy

ROZSTRZYgnięto trzy konkursy, o tematyce wynalazczej, organizowane przez Dział Postępu Technicznego i Racjonalizacji w MPK Kraków. W konkursie o tytuł „najlepszego zakładu MPK w zakresie upowszechniania i wzrostu efektywności ruchu wynalazczego” wygrał Zakład Naprawy Tramwajów otrzymując nagrodę 20 tys. zł, przed Zakładem Naprawy Autobusów — 15 tys. zł i Zakładem Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta — 10 tys. Wyróżnienia po 5 tys. zł otrzymały — Zakład Torów i Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze.

Konkurs na poprawę warunków pracy wygrał Edward Murzyn z ZET Nowa Huta projektem pt. „Przyrząd pomiarowy do sprawdzania siły na skrzydłach drzwi wagonu tramwajowego”. drugie miejsce przyznano zespołowi w składzie: Zdzisław Bielowski, Andrzej Ciuba, Stanisław Tennerowicz, Marek Wileczek z Zakładu Eksploatacji Autobusów „Wola Duchacka” za pomysł: „Usprawnienie bramy wyjazdowej z hali napraw bieżących”, a trzecie Zygmuntowi Kocurówi z Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie za projekt: „Wózek do ściągania wagonu z pękniętą osią z linii”. Wyróżniono zespół pracowników Zakładu Torów — Władysława Szumilasa, Józefa Szelaga i Krzysztofa Kamińskiego za projekt „Oprzyskrabianie do strugarki typ 72-10”.

Konkurs na najlepszy pomysł wynalazczy zmniejszający ilość odpadów produkcyjnych oraz zużycie surowców paliw i energii wygrali Ja-

nusz Gajda i Zdzisław Dziżewski pomysłem „Stanowisko do sprawdzania parametrów techniczno-ruchowych rozrusznika GBT”. drugą nagrodę otrzymali: Stanisław Kukula, Jan Wójcik i Jan Kurek za projekt „Zamknięty obieg wody chłodzącej w kompresorowni Zakładu Naprawy Tramwajów” a trzecią Krzysztof Szelag z Zakładu Eksploatacji Autobusów Czyżyny za pracę „Zawór wodny z napędem pneumatycznym”.

Wyróżniono za szczególnie aktywny udział w przeprowadzeniu konkursów: Antoniego Domasika, Piotra Pogana i Stanisława Skubę.

Miłym akcentem uroczystości wręczenia nagród było przekazanie nagrody przez Jana Kurka na książeczkę mieszkaniową dla sieroty z Domu Dziecka.

Czas wynalazków

W MINIONYM roku zgłoszono w MPK 171 projektów racjonalizatorskich. Do zastosowania przyjęto 135 spośród nich. Z niepokojem należy odnotować, że było o 9 mniej niż w roku ubiegłym projektów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy. Rozwija się natomiast Turniej Młodych Mistrzów Techniki. O ile w 1984 roku zgłoszono w jego ramach 40 pomysłów, to w roku 1985 było ich już 46. Projekt, który zdobył pierwsze miejsce w MPK — otwieranie bram zajezdni fotokomórką, został wyróżniony w eliminacjach wojewódzkich.

Srednia nagroda za projekt wynosiła 14 tys. zł, a twórcom wypłacono 1235 tys. zł. Po ważnie wzrosła nagroda za udzielenie pomocy wynalazcom i przyspieszenie wdrożeń nowych pomysłów — z 75 tys. zł do 285 tys.

Kierowniczka Działu Postępu Technicznego i Racjonalizacji Danuta Zak wskazuje na nie najlepszą pracę części doradców technicznych oraz osób oceniających projekty. Te kłopoty mogą demobilizować twórców. Wciąż wydłuża się czas między oddaniem a przyjęciem projektu. Dział opracował „Ramowe zasady obliczania efektów ekonomicznych”, co powinno zapobiec temu niekorzystnemu zjawisku.

W ubiegłym roku wynalazcy z MPK mieli okazję odwiedzić targi w Budapeszcie, Brnie, Poznaniu, byli na wystawie technicznej w Katowicach, zwiedzili MZK w Warszawie. Te wycieczki pozwalają zapoznać się z najnowszymi osiągnięciami techniki i powinny owocować rozwiązaniami.

W 1986 r. Dział Postępu Technicznego zajmować się będzie przede wszystkim rozwiązywaniem istotnych dla przedsiębiorstwa problemów technicznych i technologicznych.

(T. Z.)

Prośba z Dąbia

CO NAJMNIEJ do końca roku remontowany będzie most w pobliżu elektrociepłowni w Łęgu. Przez czas trwania prac autobusy linii „125” i „148” jeżdżą okólną trasą przez osiedle Dąbie. W pobliżu pętli tramwajowej zlokalizowano tam więc przystanek na żądanie. Mieszkańcy osiedla proszą jednak, by zamienić go na przystanek stały, bowiem kierowcy nie zawsze respektują podniesioną rękę kandydata na pasażera. (kg)

Przepraszam...

Od 4 kwietnia godz. 15.00 do 5 kwietnia godz. 15.00 odbyło się w Osieczanach spotkanie przewodniczących Oddziałowych Rad Pracowniczych z Prezydium Rady Pracowniczej MPK oraz dyrektora i przedstawicieli organizacji społeczno-politycznych w przedsiębiorstwie. Atmosfera niczym nie kępowanej swobody wypowiedzi, o jaką zresztą organizatorom chodziło, być może została źle zrozumiana i przekształciła się w przesadną swobodę zachowania niektórych uczestników, trwającą zresztą do późnych godzin wieczornych. Stanowiło to istotną uciążliwość dla przebywających na kuracji pracowników, którzy w spotkaniu udziału nie brali.

Sprawy te były tematem posiedzenia Prezydium Rady Pracowniczej MPK, na którym postanowiono, że spotkania tego typu odbywać się będą w ciągu jednego dnia — bez noclegu.

Jako organizator spotkania, czuję się całkowicie odpowiedzialny za niestosowne zachowanie niektórych działaczy. Dlatego też serdecznie przepraszam kuracjuszy jak również personel medyczny i administracyjny przebywających w tym czasie na terenie Ośrodka w Osieczanach.

Przewodniczący
Rady Pracowniczej MPK
ZDZISŁAW MAZUR

Ze sportu

Wyjazd do Lublina

ZNACZNIE ŁATWIEJSZE, niż w pierwszej rundzie, zadanie, mieli piłkarze reprezentacji MPK w kolejnej turze rozgrywek o Puchar Rady Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej z drużyną MPK Kielce. Goście tylko przez 20 minut starali się prowadzić wyrównaną grę, potem jednak stracili aż 6 goli, zdobywając tylko jednego. Bramki dla naszej drużyny zdobyli: Pszyk 2, Kofin 2, Wajda — 1. Jeden gol padł ze strzału samobójczego obrońcy drużyny kieleckiej.

Po trudnościach ze skompletowaniem składu na zawody z Zamościem, tym razem było już lepiej, bo na mecz przybyło „aż” 12 zawodników.

Następne spotkanie nasi reprezentanci rozegrają w Lublinie z drużyną tamtejszego MPK. Poważny problem stanowi pokrycie kosztów wyżywienia drużyny. W innych przedsiębiorstwach biorą je na siebie związki zawodowe. A jak będzie u nas? (kg)

nieczność ścisłej realizacji zatwierdzonego przez X Zjazd PZPR programu. Ludzie chcą pracować, ale chcą też widzieć efekty swej pracy. Polska jest krajem ludzi ambitnych i pracowitych i stać nas na zapewnienie sobie bytu zgodnego z oczekiwaniami.

Wiesław Spruch skierował konkretne postulaty dotyczące Centralnego Planu Roczego, zwrócił też uwagę na fakt, że jakość usług przewozowych ma bezpośredni wpływ na kształtowanie postaw społeczeństwa, jego nastrojów. Tymczasem wiele inwestycji komunikacyjnych w mieście, w dzielnicy jest opóźnionych.

W Kielcach będzie tramwaj?

W Kielcach powstał społeczny komitet budowy linii tramwajowej w tym mieście. Fakt ten jest sygnałem, że prace nad rozwiązaniem problemów komunikacji masowej w Kielcach wyszły wreszcie poza sferę pobożnych życzeń. Nie znaczy to wcale, że od dziś zacznie się budowa linii. Na razie komitet zajmuje się gromadzeniem środków na specjalnym koncie oraz zleceniem wykonania założeń projektowo-ekonomicznych pierwszej linii.

Kronika wypadków — marzec

KIEROWCA Stanisław Walczak z ZAB, 10 marca, podczas prowadzenia na linii autobusu, doznał zaproszenia oka. Przyczyna wypadku o-biektywna. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

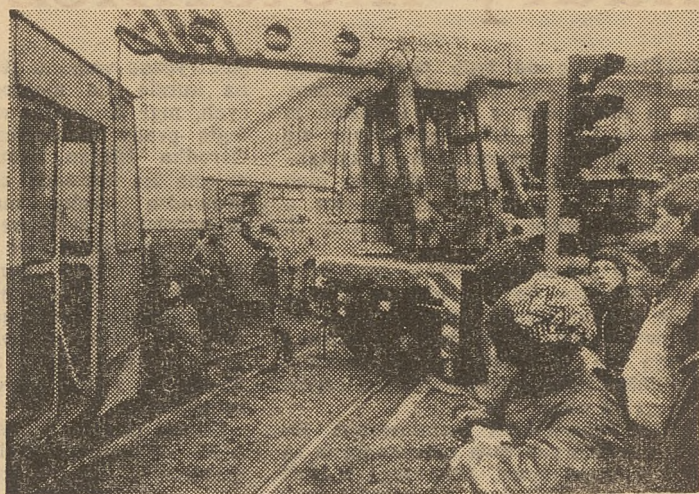
Ładowacz Edward Dąbrowski z ZTS, 19 marca, podczas rozładunku cysterny, doznał skrzywienia stawu skokowego lewej nogi. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanego podczas schodzenia z cysterny. Ładowacz pozostaje nadal na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca Jerzy Mazur z ZAB, 20 marca, podczas dokręcania nakrętki koła autobusu, doznał złamania kości strzałkowej prawej nogi. Wina poszkodowanego, który pracę wykonywał nieprawidłowo — naciskał klucz kolaniem. Kierowca pozostaje nadal na zwolnieniu lekarskim.

*

W marcu br., według informacji Działu Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 148 wypadkach i kolizjach drogowych w tym 34 zawinionych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa. W ZAB za-

notowano w tym czasie 13 wypadków i kolizji, w tym 3 zawinione, w ZAC — 9, — 4 zawinione, w ZAW — 14, w tym 7 zawinionych, w ZAP — 11, w tym 2 zawinione, w ZTH — 37, w tym 4 zawinione, w ZTP — 52, w tym 12 zawinionych, w ZTX — 8, w tym 1 zawiniony, w ZTS — 2, inne pojazdy — 2, w tym 1 zawiniony. (M.B.)



Fot. JADWIGA RUBIS

LISTY

OPINIE

POLEMIKI

DYREKCJA Szkoły Podstawowej nr 63 na os. Bieżanów wraz z uczniami kl. Vg pragnie tą drogą złożyć podziękowanie pani regulatorce z dworca autobusowego „Borek Fałęcki” oraz kierowcy autobusu nr 235 (nr boczny autobusu 45120) za rzetelne wykonywanie swoich obowiązków. 6 marca wycieczka szkolna jechała do miejscowości Ochojno, gdzie miał się odbyć konkurs. Czterdziestoro dzieci z sangami nie mogłoby spokojnie dojechać jednym autobusem linowym. Jakże miłe było nasze zaskoczenie, gdy po pojawieniu się na dworcu autobusowym Borek Fałęcki natychmiast wyżej wspomniany Wasi pracownicy zainteresowali się nami, dokąd się udajemy. Po krótkiej chwili już siedzieliśmy w podstawionym dodatkowym autobusie, który bezpiecznie i wygodnie dowiózł nas do Ochojna. Pan kierowca był nawet tak uprzejmy, że zainteresował się, o której godzinie będziemy wracać, aby po nas przyjechać.

WYCHOWAWCA KLASY
i 40 podpisów dzieci
ze Szkoły nr 63

W związku z notatką prasową zamieszczoną w „Sygnałach MPK” w rubryce „Z ulic naszego miasta”, a dotyczącą kursowania autobusów linii „C” w dniu 86.02.25 Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu uprzejmie informuje:

◇ potwierdza się fakt zakłócenia regularności kursowania autobusów przedmiotowej linii w godz. 9.20—9.45 z kierunku Nowego Prokocimia;

◇ sytuacja ta spowodowana została awarią C-05 zwarcia w instalacji (stanął w N. Prokocimiu) oraz zjazdem 006 z Nowego Prokocimia ze względu na brak kierowcy.

Z uwagi na fakt braku obsady na Punkcie Kontroli Ruchu oraz brak informacji do Głównej Dyspozytorni Ruchu (o zjeździe do zajezdni i awarii) służby ZNR nie mogły natychmiast zareagować, aby zniwelować powstałą przerwę, poprzez skierowanie autobusu rezerwowego lub przeprogramowanie rozkładu jazdy.

Zastępca kierownika Zakładu
ZDZISŁAW MAZUR

Cieszy nas ogromnie reakcja Zakładu Nadzoru Ruchu na informację, zamieszczoną na naszych łamach. Potwierdzenie faktu dowodzi, że nasze źródła informacji nie są najgorszej jakości i prasa znowu nie łże. Staramy się zrozumieć obiektywne przyczyny niemożności natychmiastowej reakcji, ale...

Cieszyłobyśmy się jeszcze bardziej, gdyby ZNR zechciał nas poinformować jakie kroki podjęto, aby zapewnić obsadę PKR-u, aby wiadomości o awariach i nieprzyjeździe kierowcy do pracy w odpowiednim momencie docierały do Głównej Dyspozytorni, bo inaczej jej ciężka praca, chwilami mija się z celem, aby...

Pragnę opisać przypadek, który w mojej 67-letniej historii życia jest ewenementem. Otóż 14.03.1986 około godz. 10 z końcowego przystanku autobusowego na osiedlu XXX-lecia ruszał autobus linii „164”, do którego zdążyłam. Byłam, niestety, zbyt daleko, by zdążyć do niego, bo w poważnym stopniu zaawansowana astma utrudniała mi pospieszenie się. Z łez spoglądałam na zamykające się drzwi odjeżdżającego powoli autobusu. Jakież było moje zdziwienie, gdy w momencie dojeżdżania prawie że do autobusu drzwi się przede mną otwierały — wsiadłam.

Ze swej strony jak mogłam najserdeczniej podziękowałam panu kierowcy za rzadko spotykaną w dzisiejszych czasach życzliwość i szacunek dla ludzi starszych, zważywszy, że już wiele razy zamknęło mi drzwi autobusu jak to się mówi „przed nosem”. To miłe zdarzenie nie jest dla mnie bez znaczenia, dlatego zwracam się z prośbą do władz przelozonych, aby na zebraniu roboczym czy przy okazji innego święta publicznie podziękować w moim imieniu p. kierowcy WIESŁAWOWI SKOPLAKOWI za życzliwość.

MARTA CZUCHRAJ

Kraków, Krow. Zuchów 7



Jak wynika z obserwacji Biura Inżynierii Ruchu Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa znaki ostrzegające przed możliwością kolizji samochodu z tramwajem spełniają swoje zadanie.

Fot. JACEK BEDNARCZYK

Komunikat

Wydział Socjalno-Bytowy zawiadamia, że organizuje obóz młodzieżowy we WŁADYSŁAWOWIE w terminach:

I turnus: 1 VII—14 VII

II turnus: 16 VII—30 VII

Obóz ten przewidziany jest dla młodzieży ze szkół średnich w wieku od 16—20 lat, 33 osoby w każdym turnusie.

Zgłoszenia uczestników w formie wypełnionej karty kwalifikacyjnej przyjmowane są do 15 maja.

Po tym terminie odbędzie się komisja kwalifikacyjna, która wytypuje uczestników obozu.

Szczegółowych informacji będzie udzielać referat kolonii po 20 maja — telefon — 66-20-22, wew. 13—77 Wydz. Socj.-Bytowy — Brożka 3 pokój 5.

UWAGA: Informujemy, że wypoczynek dla młodzieży z ZSZ przy MPK organizuje Koło ZSMP.

Jeszcze jeden cud

OKAZAŁO SIĘ, że dyspozytornię ZTP wybudowano na miejscu oddarzonej cudowną mocą uzdrowienia. Zanotowano już jeden niewskazany przypadek cudu. Motorniczcy odsunięty od pracy na linii i przeniesiony tu na stanowisko regulatora, ze względu na zły stan zdrowia, tak cudownie na tejże dyspozytorni ozdrowiał, że nie tylko jest regulatorem, ale dodatkowo wyjeżdża po 150 godzin miesięcznie jako motorniczcy zasilający.

Zapraszamy pielgrzymkę pod egidą zastępcy dyrektora ds. ekonomicznych do zobaczenia na miejscu, skąd się owa cudowna moc bierze.

(mar)

Inwestycje MPK inwestycjami miasta

(Dokończenie ze str. 1)

wrześniu, wózkownia już w czerwcu, a oficjalne przekazanie obiektów ZTS i ZSiP nastąpi 10 lipca. Wtedy też odbędzie się kolejne spotkanie w MPK. Dyrektor wykonawcy największej naszej inwestycji „Energoprzemu” podkreślił, że dotrzymanie tych terminów będzie możliwe dzięki podjęciu czynu zjazdu przez załogi wszystkich pracujących na rzecz MPK przedsiębiorstw.

Janusz Jakubowski był w MPK po raz pierwszy. Wyraził uznanie kierownictwu przedsiębiorstwa za energiczne działania usprawniające komunikację. Zwrócił uwagę, że tu starają się pokonywać trudności bez pomocy.

— Inwestycje MPK nie są inwestycjami tylko tego przedsiębiorstwa — stwierdził wiceprezydent Jakubowski — lecz wnoszone są w interesie miasta i jego mieszkańców.

Zobowiązał się też do udzielenia pomocy w terminowym oddaniu przedsięwzięcia.

Józef Szczurowski podkreślił znaczny postęp prac w minionym kwartale. Wykonawcy czują, że ich działalność jest cały czas oceniana przez społeczeństwo. Niewątpliwie sprzyja dotrzymaniu terminów okoliczność, że wszystkie one mieszczą się w pierwszych trzech kwartałach roku, w okresie, kiedy nie ma śpiętna prac związanych z budownictwem mieszkaniowym.

W czasie wizyty, z satysfakcją stwierdzono, że na MPK-owskich budowach nie marnuje się materiałów. Na wszystkich obiektach panuje wzorowy porządek. Niewątpliwie wpłynie to korzystnie na koszty budów. A przecież tylko w 1986 r. budowy na rzecz MPK mają kosztować prawie 1,5 mld zł.

(T.Z.)

Jedynym wyjściem atestacja cen?

(Dokończenie ze str. 1)

wzrost płac, który by zrekomensował te podwyżki. Na całym świecie bowiem związki zawodowe walczą przede wszystkim o płace, a mniej zajmują się cenami. Problem cen jest problemem złożonym. Związki nie posiadają środków badawczo-opiniujących, trudno nam w tych warunkach podważyć zasadność podwyżki, gdyż tłumaczy się ją zwykłym wzrostem kosztów produkcji lub kosztów narzędzi i maszyn do tej produkcji zastosowanych.

— Dobrze, ale czy zarówno rząd, jak i Wy nie zdajecie sobie sprawy, że jest to tylko nakręcanie spirali inflacyjnej?

— Ja mogę odpowiedzieć tylko za związki zawodowe. My sobie zdajemy z tego sprawy! Ale jesteśmy ludźmi, którzy muszą spojrzeć na ten problem uczciwie — rząd dla związków zawodowych jest partnerem i my możemy się nie zgadzać, ale w kwestii cen on ma zdanie decydujące. Taką jest prawda. My nie możemy powiedzieć, że podwyżki są nieuzasadnione, partnerzy przedstawiają nam konkretne materiały...

— Chwileczkę! Wy mówicie rządowi: „podnieście ceny to my wywalczymy podwyżki

płac”, i tak można w nieskończoność...

— Można i tak! Ale w sytuacji gdy reforma gospodarcza się nam częściowo nie sprawdziła... Ja mówię „częściowo”, ale jest to tylko skrociowo”. Coś przecież trzeba robić, a więc co? Nie robić nic i „wpuścić się” w ceny? Zostawić tymczasem płace? Niech więc placę rekompensują wzrost kosztów utrzymania. Sądzę, że wcześniej czy później trzeba będzie wypracować jakiś wspólny sposób postępowania, który doprowadzi do zahamowania wzrostu cen. Według nas jest na to sposób, gdyż jest takie pojęcie jak „atestacja”, którą my w zasadzie chcemy wprowadzić. A więc ceny urzędowe na wszystkie towary. Tylko tą metodą możemy zatrzymać ten zwareniowany galop cenowy, odbijający się też i na naszych przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej, gdzie koszty eksploatacji taboru niebywale rosną ze względu na wzrost cen materiałów, części i podzespołów. Tu atestacja cen też aż się prosi!

— Dziękuję za rozmowę.
ADAM ZYZMAN

NA PEWNO jeszcze wiele osób nie wie o tym, że 27 kwietnia obchodzony był w naszym kraju już po raz trzeci nie jako „Dzień Transportowca”, a „Dzień Trzeźwości Transportowców”. Decyzję o zmianie nazwy podjęto jeszcze na V Krajowym Zjeździe Delegatów TTT, jaki odbył się 14 grudnia 1983 roku. O powyższym przypomniał przewodniczący ZW TTT i ZZ TTT w MPK Jacek Szumniak na zebraniu Zarządu Zakładowego Towarzystwa Trzeźwości Transportowców przy MPK, które odbyło się 8 kwietnia br.

Głównym tematem zebrania była działalność Kół TTT na rzecz trzeźwości wśród pracowników naszego przedsiębiorstwa, przede wszystkim kierowców i motorniczów. Wypowiadali się przewodniczący kół, między innymi Henryk Tokarz z Zakładu Taksówek. Za picie wódki w tym Zakładzie zwolniono dyscyplinarnie w ub.

Dzień Towarzystwa Trzeźwości Transportowców

roku dwie osoby, z dwiema innymi rozwiązano umowę o pracę. Dwa razy w tygodniu przeprowadzane są kontrole trzeźwości. W planie pracy Koła ZTX są spotkania z przedstawicielami MO i prokuratury w Nowej Hucie. Wszystko to robione jest w celu zapobiegania wypadkom jakie powodowane są przez nietrzeźwych kierowców, w których nasze województwo przoduje. Tak szeroko zakrojona praca w walce z pijanstwem daje w tym Zakładzie efekty.

Wiele innych Kół TTT na terenie

MPK pracuje bardzo dobrze. Najlepszymi według oceny przewodniczącego ZZ TTT Jacka Szumniaka są Koła działające w ZAP i ZTS. Do mniej aktywnych zaliczyć należy Koła TTT w ZTH i ZAB. Jednym ze słabiej działających jest Koło TTT w ZTP.

Przewodniczący ZZ TTT podsumował działalność Towarzystwa w przedsiębiorstwie w ostatnim czasie. Mówił o tym co zostało zrobione, a więc przede wszystkim o akcjach: kontrolnej, mającej na celu wykrycie wyjazdów na linie nietrzeźwych kierowców czy

motorniczych, propagandowej — poświęconej uświadamianiu szkodliwości picia alkoholu jak również szkoleniu przy udziale MO. Plany na najbliższą przyszłość? To wymienione już sprawdzone, dobre metody działania w walce z nadużywaniem alkoholu, a także zorganizowanie w najbliższym czasie olimpiady dla naszych kierowców i motorniczych, w której wykaże się będą musieli szczególną znajomością ustawy o wychowaniu w trzeźwości, prawa o ruchu drogowym i znajomością działalności TTT. ZZ TTT nawiązał również kontakt z kabaretem uczniowskim z Technikum Hutniczo-Mechanicznego w Nowej Hucie o wymownej nazwie „Trzeźwe głowy”.

Każda działalność na rzecz walki z nadużywaniem alkoholu, szczególnie przez ludzi, od których zależy bezpieczeństwo na naszych drogach, jest niezwykle cenną inicjatywą.

(M.B.)

KRAZY po przedsiębiorstwie opinia, że osieczanski ośrodek, od czasu remontu i nastawienia głównie na rehabilitację — „podupadł” rekrutacyjnie. Przywrócenie zdrowia nadwątlonego warunkami pracy w MPK, to oczywiście cel bezdyskusyjnie nadrzędny, ale w sytuacji braku innego własnego ośrodka stricte wczasowego, sprawa sobotnio-niedzielnego wyjazdu na zieloną trawę pozostaje otwarta.

Czy Osieczany na zawsze już zamknęły swe podwoje przed zdrowymi, a chcącymi tylko odpocząć na świeżym powietrzu pracownikami MPK? Rehabilitacja wyparła kursokonferencje — i chwala za to tym, którzy taką decyzję podjęli, ale czy Osieczany na zawsze mają już pozostać wyłącznie zakładowym sanatorium? Otóż spieszę donieść, że obiegowa opinia jest płotką, w której, jak w każdej płocie, prawdy jest zaledwie ziarnko.

Przed wszystkim — ośrodek ma profil rehabilitacyjny — wczasowy. Tak więc, poza turnusami leczniczymi organizowane są w sezonach urlopowych i świątecznych normalne wczasy. Działalność rehabilitacyjną wymaga odrębnego potraktowania, lecz przyznać

Osieczany, Osieczany

Wspólne — nie znaczy niczyje

trzeba, że możliwości Ośrodka w tej dziedzinie nie są wykorzystane. Na 102 miejsca hotelowe największy turnus sanatoryjny liczył 35 pacjentów. Podejmuje się różne działania, by Osieczany wykorzystane były na miarę potencjału — ale to temat sam w sobie. I niedługo trzeba będzie do niego wrócić. A na razie pozostajmy przy wypoczynku.

Z pewnością dla wielu spędzenie urlopu w Osieczanach nie wydaje się zbyt atrakcyjne — toteż i miejsca tam zamieniane są z gdańskim „Radmorem”, stąd wczasy nad morzem, niewątpliwie najatrakcyjniejsze dla mieszkańców podwawelskiego grodu. Podobną wymianę prowadzi się z Dreznem.

Spróbujmy wybrać się do Osieczan na krótko. Zgodnie z twierdzeniem kierownika Adama Jędrusika, nie stoi na przeszkodzie, by zorganizowane grupy przyjeżdża-

ły — ale na jeden dzień, bez noclegu. Z takiej formy korzystają zresztą niektóre zakłady.

Jest w parku zagospodarowane miejsce na ognisko, jest plac zabaw dla dzieci, wykonywane i konserwowane w czynie społecznym przez ZNT. Udobnie się zawsze świetlicę oraz stołówkę, która nieraz serwuje wcześniej zamówiony posiłek. Nauczony poprzednimi doświadczeniami, kierownik Jędrusik kategorycznie nie zgadza się na „krótkoterminowe” pobyty i ma tu swoje racje. Ludzie, którzy przyjeżdżają na krótko, nie uszanują miejsca, gdzie spędzą jedną, najwyżej dwie noce. Jest obyczajem, że takie krótkie „urwanie się” z domu celebrowane bywa dużą libacją, a pociągają za sobą zawyczaj zniszczenia, o ile nie dewastację. Tego typu ekscesom w ośrodku, który początkowo nastawiony był na szkolenia i konferencje, w znacz-

nej mierze należy przypisać konieczność generalnego remontu już w niewiele lat po oddaniu do użytku.

Wiadomo, że masowe imprezy w zabytkowym parku nie będą najmilej widziane, tak ze względu na jego ochronę, jak i niebezpieczeństwo zalamania pogody — gdzie wtedy pomieścić ludzi, czym ich zająć? Brak teraz sali brydżowej, pokoju dla młodzieży czy sali zabaw dla dzieci, ale te zamienione zostały na specjalistyczne gabinety.

Wiosną i jesienią chętnie przyjeżdżają tu emeryci — specjalnie do Osieczan, albo po drodze, wracając z jakiejś wycieczki. Klub Seniora jest także zorganizowany, podtrzymując tramwajarskie tradycje wspólnego wypoczynku po pracy. Przyjeżdżają z własnym barszczem, ziemniakami czy kiebasą, którą pieką na długich widelcach, jakie są w Ośrodku specjalne do tego celu.

Przyjeżdżają pracownicy z Wołi Duchackiej, z Zakładu Naprawy Tramwajów — ci, którzy jednocześnie wieje dla ośrodka robią. Gdyby już ktoś koniecznie wybierał się na nocleg, to jest taka możliwość, ale pod własnym namiotem. Rozważa się także sprawę budowy kilku domków kempingowych z prawdziwego zdarzenia, wyposażonych w kucharki, sanitariaty i ogrzewanie, bowiem te trzy, postawione prawie równocześnie z ośrodkiem, bez żadnych wygód nadają się tylko do rozbiórki.

Jeśli zapadną odpowiednie decyzje, a MPK będzie na to stać, kilka z sensem zaprojektowanych domków, niezależnych od zaplecza wewnątrz budynku ośrodka, mogłoby w znacznym stopniu załatwić sprawę sobotnio-niedzielnego, indywidualnego wypoczynku. Pod warunkiem opracowania rozsądnych zasad korzystania i przestrzegania tych zasad przez użytkowników.

Projekt budowy dedykuje odpowiedniemu pionowi dyrekcji, zaś odpowiedzialnością za właściwe użytkowanie tego co już mamy i co mieć możemy, podzielić musimy się razem. Bo wspólne — nie znaczy niczyje.

JERZY MICHAŁEK

Z ulic naszego miasta

Smieciarze

„Jasiu, dlaczego rzuciłeś papierek, tak nie wolno robić. Wyjdziemy z tramwaju, to wrzucimy go do pojemnika na śmieci” — strofuje matka kilkuletnią córeczkę. Mała podnosi z podłogi wagonu papierka z cukierka i trzyma go w ręczce. Po wyjściu z wagonu na przystanku matka wskazuje dziecku koszyk. Dziewczynka wrzuca niepotrzebne opakowanie.

Z drugiego wagonu wysiada starsza, nobliwie wyglądająca pani. Reka w ładnej, skórkowej rękawiczce młynie niepotrzebny, bo skasowany już bilet i... rzuca go na ziemię. Mając przed oczami obrazek wrzucającej do pojemnika na śmieci papierka małej dziewczynki, nie wytrzymuję i mówię... „przepraszam, że zwracam pani uwagę, ale nasze miasto jest już dostatecznie zaśmiecone, a każdy skasowany bilet tramwajowy rzucony bez troski na ulicę przyczyni się jeszcze bardziej do określenia go mianem „brudasa”.

„Kochana — zwraca się do mnie zaczepiona — papierek to pani przeszkadza, a te dymy z kominów to nie? A wie pani jakie ma płuca? Jak walczyć to z dymem, kurzem, bo to szkodzi na płuca, a papierek, jeden mały papierek to pani nie zaszkodzi...”

Na tym urwała się dyskusja. Ani ja nie przekonałam śmieciaczki, ani ona nie przekonała mnie do walki z wiatrakami i gdy tak myśląc o tym i owym oczekiwałam na tramwaj, dostrzegłam wiozący jakieś niedokładnie zabezpieczone ścinki papieru, ołbrzymi ciężarowy sa-

mochód. Papiery unoszone prądem powietrza fruwały sobie pościółko na torowisko. Część śmieci poleciała później dalej, ale większość pozostała na zeszlorocznej trawie pomiędzy szynami i obok nich. Po kilku dniach ponownie byłam w tym miejscu i stwierdziłam, że międzytorze jest jednym wielkim śmietnikiem. Trudno powiedzieć, że w innych punktach miasta zarówno na torach jak i ich otoczeniu jest czysto, ale na odcinku, z jednej strony graniczącym z nowohuckim zalewem, z drugiej nie zabudowaną przestrzenią jest chyba najbrudniej.

Nasze miasto jest brudne. Taką opinię zdobyło dzięki bez trosce indywidualnych i zbiorowych śmieciarzy. Skasowany bilet tramwajowy, zapalnik, wypalony papieros, po co fatygować się z nim do pojemnika, łatwiej i prościej rzucić go na ziemię. Z samochodów też wysypują się przeróżne rzeczy... makulatura, węgiel, żużel, zależy od tego co się wiezie. Kierowcę to nie obchodzi, że mniej dowiedzie na miejsce, że zaśmieci miasto? Niewiele jest też matek takich jak ta, o której pisałam na początku felietonu, które zwracają uwagę dziecku, by nie śmieciło. W domu na pewno zwracają, bo muszą sprzątać, ale w tramwaju, czy na ulicy, po co... przecież ktoś tam posprząta. Tylko kto? Coraz mniej tych, którzy zawodowo się tym trudnią. Czy pomogą akcje „posesja” czy „kwiecień miastem czystości” jeżeli tolerować będziemy śmieciarzy? Zaproponowałabym wychowanie tych ludzi. Nie kilkuletnich Kaś, ale nobliwych pań, a także ludzi młodych, bo ci również śmiecą. Jeśli nie wychowano ich, kiedy byli dziećmi, niech teraz w dorosłym życiu za zaśmiecanie miejsc publicznych placą mandaty.

(M.B.)

Kształcą się nowe kadry motorniczych

(Dokończenie ze str. 1)

czych zasilaających, ponieważ potrzebne mu są pieniądze, a w Spółdzielni Studenckiej „Zaczek” coraz trudniej o jakąkolwiek pracę. Poza tym chce, jak mówi, mieć jakiś zawód. Ma tylko liceum ogólnokształcące, a w przypadku „zawalenia” studiów musi przecież coś robić. Pracować w charakterze zasilaającego chce również psycholog z wykształcenia, pracownik PKP. Jeżeli się uda, to przeniesie się do pracy w MPK, gdzie psychologów również potrzeba i wówczas jego stawka jako motorniczego zasilaającego wzrośnie do 160 złotych za godzinę. Trzeci z uczestników kursu będzie motorniczym zawodowym. On również był studentem Politechniki Krakowskiej. Rozwiązali specjalizację — eksploatację kolei, którą właśnie studiował i po trzech latach nauki nie podjął innej specjalizacji, a po prostu zrezygnował z dalszych studiów. Teraz chce pracować w konkretnym zawodzie. Postanowił więc, że zrobi kurs i będzie zawodowym motorniczym.

Na obu kursach są ludzie o różnych zawodach. Jest kilku inżynierów, psycholog i ekonomista po studiach, prawnik i osoba doktoryzująca się w dziedzinie prawa, wielu studentów, absolwentów szkół średnich. Przekrój zawodowy, społeczny... szeroki. Być może

nie wszyscy wytrzymają w trudnym zawodzie, w którym przeważają nad plusami minusy... Wczesne wstawanie rano, późne powroty z pracy, praca w święta i piątki, bez odpoczynku na linii, bardzo nerwowa i konfliktowa, wykonywana w niewłaściwych punktach miasta, wypełnionych spaliniami. Na razie są pełni optymizmu i już chcą samodzielnie jeździć. Trudno nie wierzyć, że wielu spośród tych, którzy kończą te właśnie dwa kursy wytrwają. Będą solidnymi, długoletnimi pracownikami przedsiębiorstwa.

Kto jednak przed upływem dwóch lat zechce zrezygnować z pracy ponieśli konsekwencje. Między innymi zwrócić będzie musiał odpłatność za kurs w wysokości 40 tysięcy złotych.

Słuchaczy obu kursów spotykamy w najbliższych dniach prowadzących na wielu liniach wagony szkoleniowe, oczywiście pod fachowym okiem instruktorów. Później zdadzą egzamin przed przedstawicielami Wydziału Komunikacji i dopiero wówczas przekazani zostaną do zakładów eksploatacyjnych tramwajowych, w których to każdy będzie musiał przepracować na liniach 64 godziny z patronem. I tak będą przygotowani do samodzielnej odpowiedzialnej pracy na liniach naszego miasta.

(M.B.)

OBCHODY Dnia Pracownika Gospodarki Komunalnej przed rokiem miały w Puławach szczególnie uroczysty charakter. Wszak w 1955 roku powstało Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej, na miasto wyruszyły pierwsze autobusy. Hucznie uczczono 30-lecie tego wydarzenia, dziś jednak o jubileuszu już zapomniano i życie dalej toczy się normalnym, szarym rytmem. Żółte „autosany” kursują na 16 liniach, wożąc mieszkańców 60-tysięcznego miasta i okolicy. Nie tylko najbliższej, bo od kilku tygodni autobusem Zakładu Komunikacji Miejskiej PGKM dojechać można do odległego o 13 kilometrów Kazimierza nad Wisłą, a linia do Żyrzyna leżącego na trasie warszawsko-lubelskiej liczy 18 kilometrów. Najwięcej z ponad 60 autobusów kursuje oczywiście między miastem a Zakładami Azotowymi, największym zakładem przemysłowym

Z wizytą

W Ministerstwie Budownictwa

wym, odległym od centrum o kilka kilometrów.

Puławianie specjalnie nie narzekają na zaplecze techniczne. 6 kanałów w bazie, wybetonowany plac postojowy, wystarczyłyby na potrzeby ZKM, gdyby nie trzeba było ich dzielić z innymi pojazdami niezbędnymi w gospodarce miasta — wozami bezpylnymi, zwanymi popularnie „śmieciarkami”, samochodami pogotowia wodociągowego itp.

Powodem do narzekania są natomiast zarobki. Kierowca Eugeniusz Zdunek — 10 lat pracy w puławskiej komunikacji, mówi, że za 220 przepracowanych w miesiącu godzin zarabia się średnio 15 tys. zł. Przy 250 godzinach

stary kierowca z 20—30 letnim stażem wyciągnąć może niewiele ponad 20 tysięcy. Dlaczego płace są tak niskie? By odpowiedzieć na to pytanie poznać trzeba strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa. O ile w całym kraju samodzielne przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej przeszły niedawno z resortu gospodarki komunalnej do Ministerstwa Komunikacji, to w Puławach operacja ta była niemożliwa. Zakład Komunikacji Miejskiej, wchodząc w skład Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej, wraz z nim znalazł się po październikowych zmianach w resorcie budownictwa. Stąd paradoksalna sytuacja, stąd niskie zarobki, o wiele niższe niż w

niedalekim Lublinie czy Zamostu.

Kilka dni po mojej wizycie miało odbyć się spotkanie zalogi, poświęcone zmianie jednostki nadzórnej. Dopiero ta zmiana umożliwi podniesienie płac, tak, by były one porównywalne z innymi, podobnymi przedsiębiorstwami.

Na wszystkich przystankach puławskiej komunikacji znajdują się szczegółowe rozkłady jazdy. Są one niezbędne, gdyż autobusy większości linii kursują z częstotliwością ok. 30 minut. Tylko na linii „1” kursują 3 autobusy, na pozostałych dwa, a jest kilka tras, gdzie jeżdżą pojedyncze wozy.

Problemem, jak chyba we wszystkich przedsiębiorstwach tego typu, jest brak ludzi. Za-

robki nie zachęcają do przyjeżdżania, choć dla kierowców Zakładów Azotowych nie stanowią konkurencji, bo i tam nie zarabiają oni wiele więcej. Dopiero od niedawna, gdy rządy w „Azotach” objął komisarzyczny dyrektor, zaczyna się zmieniać na lepsze.

Sporą część zalogi ZKM stanowią chłopcy robotnicy. Często przekładają oni pilne prace polowe nad pracą zawodową. Jest więc możliwość zarobienia dodatkowych pieniędzy przez pozostałych, ale praca w nadgodzinach, na wąskich, krętych ulicach niewielkiego miasta, to dodatkowy, ogromny wysiłek.

Puławski to jedno z wielu małych miast, które nie mogą już istnieć bez miejskiej komunikacji. To nic, że jeżdżą tu tylko niezbyt funkcjonalne „autosany”, że autobus kursuje co pół godziny. Najważniejsze, że jest czym dojechać do pracy, domu, czy na zakupy.

KRZYSZTOF GACEK

Szkoła i dom razem odpowiadają za młodzież

GDY PRZED KILKU LATY przywrócono do programu nauczania w zasadniczych szkołach zawodowych lekcje historii i wychowania obywatelskiego liczone na podniesienie świadomości ideowej tej części młodzieży, która jest grupą najliczniejszą, a dotychczas właśnie w tej dziedzinie była zaniedbywana. Z drugiej strony pamiętać należy, że wychowawczo-ideologiczne funkcje szkoły to nie tylko nauczanie tych przedmiotów, ale również całość działalności pedagogicznej i dydaktycznej, zgodna z socjalistycznym charakterem. W tym celu opracowano dla szkół program pt. „Główne kierunki i zadania w pracy wychowawczej szkół”. O tym, jak wygląda realizacja tych programów w naszej Przyszłości Szkole Zawodowej mówiło w ubiegłym miesiącu całe grono pedagogiczne szkół na spotkaniu z rodzicami i kierownictwem przedsiębiorstwa.

Zebrani zgodnie potwierdzili, że realizacja „Głównych kierunków...” w praktyce naszej szkoły nie może nie uwzględniać jej specyfiki wiążącej się zarówno z faktem ścisłego powiązania szkoły i przedsiębiorstwa, jak i z charakterem środowiska uczniowskiego. By poznać dobrze potrzeby tego środowiska, w szkole co trzy lata prowadzi się badania ankietowe, których organizatorzy chcą poznać zainteresowania uczniów, sposób spędzania wolnego czasu oraz zainteresowania zajęciami pozalekcyjnymi.

Oceniono, że większość zadań ideowo-wychowawczych naszej szkoły realizuje się z powodzeniem. Szczególnie dotyczy to działalności kultu-

ralnej, rekreacyjnej i turystycznej, wychowania patriotycznego i obronnego, upowszechniania wiedzy antyalkoholowej i antytytoniowej oraz opieki pedagogicznej, psychologicznej i materialnej. Korzystnie oceniono też propagandę wizualną na terenie szkoły.

Niewystarczająco rozwija się organizacja młodzieżowa ZSMP i ZHP. Trzeba tu koniecznie szukać nowych, atrakcyjniejszych form i metod działania.

Jeszcze gorzej oceniono działania zmierzające do rozwijania wśród uczniów samorządności, aktywności w szkolnym kole TPPR oraz w pracach społeczno-użytecznych zarówno na rzecz szkoły jak i zakładu. Nie najlepiej jest też z upowszechnianiem kultury osobistej i higieny, z noszeniem tarcz szkolnych oraz ze współpracą nauczycieli z rodzicami.

Dlatego też na konferencji postanowiono opracować wzór ramowego planu wychowawczego, zwiększyć odpowiedzialność pedagogów za realizację i wyniki pracy ideowo-wychowawczej, między innymi poprzez dokonywanie raz w roku indywidualnych samocen nauczycieli, rozwijać współpracę szkoły z organizacjami społeczno-politycznymi przedsiębiorstwa. Trzeba też w większym niż dotychczas stopniu realizować zajęcia lekcyjne w formach pozaklasowych, np. na terenie przedsiębiorstwa, w muzeach, miejscach pamięci narodowej, lepiej wykorzystywać na ten cel godziny zajęć wychowawczo-obywatelskich. Wzrosnąć też musi rola szkolnego pedagoga wykrywającego zaniedbania wychowawcze.

Oczywiście zalecenie „aktywniejszego kształtowania u uczniów właściwych postaw społeczno-politycznych” jest łatwiejszym do zaakceptowania niż realizacja w praktyce. Bardzo często bowiem wysiłki nauczycieli są przekreślane przez opinie z jakimi uczniowie spotykają się w domach, zakładach pracy, na spotkaniach towarzyskich. Dlatego ciężaru odpowiedzialności nie można składać na szkołę i nauczycieli, gdyż połowę czasu przeznaczanego na kształcenie uczniowie spędzają w zakładach pracy. Uczniowie powinni w szerszym niż dotychczas stopniu brać udział w imprezach organizowanych przez przedsiębiorstwo, szczególnie tych o charakterze kulturalno-światowym i ideowo-politycznym. Kierownictwa zakładów powinny przeanalizować sytuację uczniów u siebie i ewentualnie podjąć decyzję w celu jej poprawy. Jest to postulat tym istotniejszy, że w wielu zakładach nie jest z tym najlepiej — zdarza się np. że nikt nie wie co dzieje się z uczniami (przykład jak najbardziej prawdziwy sprzed kilku dni).

Do tego trzeba dodać jeszcze jeden problem zgłaszany przede wszystkim przez nauczycieli, a mianowicie postulat dbania o właściwą rangę i prestiż zawodu nauczycielskiego w naszym kraju, co dotyczy głównie zarobków by były one porównywalne ze średnią krajową. Padła również propozycja utworzenia dla nauczycieli ruchomej części funduszu plac, która stanowiłaby swego rodzaju system motywujący, preferujący dobrze pracujących.

(AZ)

WSRÓD PRACOWNIKÓW MPK nie znajdzie się chyba nikt, kto nie zetknął się z działalnością Biblioteki Zakładowej. Działalność kulturalna, w tym właśnie „praca z książką” jak to się popularnie nazywa w zawodzie bibliotekarza, postawiona jest w MPK na wysokim poziomie. Świadczy o tym zresztą nie tylko oceny na szczeblu przedsiębiorstwa, ale wyniki jakiegokolwiek biblioteka osiąga w porównaniu z innymi bibliotekami zakładowymi w mieście.

Milo nam donieść, że w podsumowaniu ubiegłorocznej pracy bibliotek zakładowych w Podgórzu nasza placówka, wyprzedzona została tylko przez Zakładową Bibliotekę „Budopolu”, która zakupiła więcej książek, w wypożyczeniach natomiast zajęliśmy pierwsze miejsce, a to przecież liczy się najbardziej i świadczy o ilości czytelników. W ubiegłym roku na 2.241 czytelników Zakładowej Biblioteki MPK odnotowano 12.853 wypożyczenia. Z Biblioteki korzystali w tym okresie nie tylko pracownicy, ale również ich rodziny, uczniowie ZSZ, emeryci i renciści. Zakładowa Biblioteka współdziałała z punktami bibliotecznymi w wielu zakładach przedsiębiorstwa i zorganizowała nowe gdzie ich jeszcze nie było. Upowszechniano czytelnictwo również wśród młodzieży na obozach i koloniach, poprzez specjalnie urządzone punkty biblioteczne.

Biblioteka MPK najlepsza w Podgórzu

Ważnym zadaniem pracowników biblioteki było czuwanie nad dostarczeniem nowości wydawniczych do istniejącego księgozbioru. W zeszłym roku łączny przyrost zbiorów wyniósł 1077 woluminów wartości 220.350 złotych.

Wśród nowo zakupionych pozycji, poza beletrystycznymi, a więc literaturą piękną dla dorosłych, dla dzieci i młodzieży, znalazły się tak bardzo dla każdej biblioteki cenne wydawnictwa encyklopedyczne, poradniki, słowniki. W dowód uznania dla pracy naszych pań bibliotekarek, przekazane zostały z Miejskiej Biblioteki Publicznej w formie darów: „Geografia Świata” i „Kto jest kim w Polsce” — informator bibliograficzny.

Organizowano kiermasze książki zarówno w biurcu, jak również w poszczególnych zakładach przedsiębiorstwa. Zorganizowano 26 kiermaszów. Cieszyły się one ogromnym powodzeniem a książek sprzedano na nich za setki tysięcy złotych.

Czytelnia biblioteki, posiadająca bogaty zestaw czasopism ilustrowanych, fachowych oraz dzienników była również ośrodkiem skupiającym wielu czytelników. W czytelni tej bibliotekarki udzielały czytelnikom pomocy informacyjno-bibliograficznej, z której korzystali przeważnie studenci odbywający praktyki stażowe w MPK, uczniowie Przyszłości Szkole Zawodowej ZSZ, organizatorzy i uczestnicy kursów.

Wszechstronna działalność Biblioteki Zakładowej MPK jak również osiągnięte wyniki świadczą z jednej strony o tym, że w przedsiębiorstwie o charakterze usługowym może być dobrze rozwinięta działalność kulturalna wśród załogi, z drugiej o ofiarnej pracy ludzi, którym ta działalność powierzono.

(M. B.)

DO BUDOWY bloków mieszkalnych przy ul. Nowosądeckiej przystąpiono z impetem wyjątkowym. Przed kilkoma laty podziwiano w Krakowie tempo, w wyniku którego czas między otrzymaniem informacji o terenie a przygotowaniem dokumentacji był niemal rekordowy. Potem tempo to jakoś osłabło. Okazało się, że w związku ze zmianami norm w budownictwie, trzeba cały projekt przerobić, a teren na którym mają stanąć bloki, wymaga po pierwsze odwodnienia, a po drugie przebrojenia tzn. przełożenia istniejących już instalacji.

Rozpoczęto więc prace przy przekładaniu uzbrojenia, wierceniu kilkunastu studni głębinowych i na jakiś czas o budowie przestano mówić.

Gdzieś w połowie zeszłego roku o sprawach mieszkaniowych zrobiło się znów głośno w przedsiębiorstwie i to głównie za sprawą tworzenia Spółdzielni Mieszkaniowej, która otrzymała wdzięczne imię „Tramwajarz”. Powstanie spółdzielni, która miała spełniać rolę czysto instrumentalną tzn. miała przejąć teren i stać się faktycznym inwestorem budowy, gdyż przedsiębiorstwa nie było stać na prowadzenie budownictwa mieszkaniowego, obudziło nie tylko nadzieję wielu pracowników MPK czekających na upragnione mieszkanie (zarówno dla siebie, jak i dla swoich dzieci, bo i tacy zgłaszali się do prezesa tworzonej spółdzielni), ale również szereg wątpliwości pośród przedstawicieli niektórych zakładów organizacyjnych. Walczono o brzmienie sformułowań poszczególnych punktów w sta-

tuie spółdzielni, ale jakoś nikt nie pytał o to co dzieje się na placu budowy. O tym co się tam dzieje dowiadywałem się z dwóch źródeł. Jednym była pani Wanda Matuszewska z Działu Inwestycji, która niemal co dzień zjawiała się u siedzącego wówczas w jednym pokoju ze mną prezesa Spółdzielni Józefa Grabackiego, meldując mu o kolejnych kłopotach. A to o tym, że nie może dostać koparki, a to o spychacz, to znów

„Książd wini pana, pan księdz...” czyli...

Meldunek z budowy przy Nowosądeckiej

pompy, to znów brak było hydraulików, którzy by w ciągu dwóch godzin połączyli dwie rury... Drugim była... żona, która odwiedzając z dziećmi znajdującą się przy placu budowy przychodnię zdrowia, co jakiś czas opowiadała: „Na tej waszej budowie stoi tylko nieczynna koparka i nie widać nawet żywej duszy” lub: „Tam dziś był tylko włączony spychacz i trzech majstrów palących papierosy”.

Ta koparka i spychacz, najczęściej bez obsługi, były bohaterami opowiadań na temat budowy przez całą niemal minioną zimę. Wiosna jednak obudziła nowe nadzieje, ale i niepokój, bo przecież pierwsze efekty mieszkaniowe zapowiadano na koniec roku 1987! Dlatego też niezmiernie się ucieszyłem, gdy dowiedziałem się, że 9 kwietnia odbędzie się na placu budowy spotka-

nie przedstawicieli wykonawców i inwestorów.

Na miejscu okazało się, że nie ma najważniejszego dziś wykonawcy, czyli robącego odwodnienie „Hydropolu”. Tymczasem w wykonanym, pod pierwszy segment budynku, wykopie stoi woda, która ponoć uniemożliwia KBM wykonywanie jakichkolwiek prac; i pogłębiania wykopu, i betonowania. Zresztą woda na placu stoi prawie wszędzie, a pośrodku placu jest najzwyczajniej woda.

Pani geolog i kierownicy z KBM rozpoczynają więc spór o to, czy jest to poziomowa woda powierzchniowa, czy też woda głębinowa, która przez „Hydropol” nie została odciągnięta.

Budowlancy domagają się energicznego pompowania wszystkimi pompami, stworzenia zapory zabezpieczającej wykop, wykopania otwartych studzien, do których spływała by woda powierzchniowa.

Gdyby nie ta woda — mówi kierownik budowy — stan zerowy, tj. wykopy i fundamenty pod wszystkie siedem segmentów bloku nr 1 wykonalibyśmy w ciągu trzech miesięcy. Do końca czerwca byłoby wszystko gotowe do montażu.

Z budowy rozchodzimy się

bezradni, mając świadomość, że bez „Hydropolu” nie można o niczym rozmawiać. — Nie zapłacę im najbliższej faktury za takie pompowanie — odgraża się Wanda Matuszewska. Trzeba jednak wcześniej porozmawiać z dyrektorem przedsiębiorstwa, lecz podobno wszyscy dyrektorzy powyjeżdżali.

Nie wiem jakie siły uruchomiła pani Wanda, ale już w piątek przywieziono na budowę siedem nowych pomp i

przystąpiono do pompowania wody ze studni głębinowych. Jednak w poniedziałek dwie były już zatarte, a to znaczy, że nie było już co pompować.

— Jak to jest w końcu z tą wodą? — pytają z „Hydropolu” — Głębinowa woda spływa do wykopu, czy powierzchniowa? Komu się nie chce pracować?

W środę 16 kwietnia kolejna wizyta na budowie. Tym razem jest „Hydropol”, lecz brakuje za to... przedstawiciela Spółdzielni Mieszkaniowej. Spotkanie rozpoczyna się od sporu o to, kto ma pompować wodę z wykopu, gdyż KBM czeka aż zrobi to „Hydropol”, a przedstawiciele tej drugiej firmy twierdzą, że do nich należy tylko woda głębinowa, a wodę z wykopu na każdej budowie wypompowuje sobie zawsze sam wykonawca... Ostatecznie ustalo-

no, że „Hydropol” pożyczyc KBM pompę typu „BIBO” i wspólnie zaczną pompowanie wody głębinowej i powierzchniowej już od poniedziałku 21 kwietnia. Jak twierdzi główny inżynier „Hydropolu” Jan Krokosz, po kilku dniach takiego pompowania będzie można natychmiast przystąpić do wykonania wylewki betonowej, ale trzeba to zrobić niemal natychmiast. Te „kilka dni” zostają jednak niemal natychmiast obwarowane dobrnymi warunkami atmosferycznymi, gębowymi, hydrologicznymi, niezawodnością pompy... itd.

Podobne zastrzeżenia zgłasza również kierownik W. Zulański z KBM, który do betonowania nie może przystąpić bez odbioru wykopu przez geologa, bez pogłębiania i wyczyszczenia wykopu, bez upewnienia się, że woda znów nie podplynie...

Takie podejście wykonawców do sprawy można tłumaczyć tylko dwójako: albo chcą się oni tylko zabezpieczyć przed zbyt rygorystycznym rozliczaniem, choćby, ot tak „na wszelki wypadek”, albo też z góry wiedzą, że nie są przygotowani do realizacji swoich zadań w najbliższym okresie i wyszukują przyczyn, które mogłyby ich jakoś usprawiedliwić. Jakkolwiek jednak by było, wniosek nasuwa się tylko jeden — nad wykonawcami trzeba będzie czuwać i „poganiać” ich do pracy! A ten niemiły obowiązek spadnie zapewne znów na panią Wandę Matuszowską z Działu Inwestycji, która jak na razie niemal samotnie opiekuje się tą budową.

ADAM ZYZMAN

Pomagać swoim i obcym



Fot. ST. MAKAREWICZ

ZNANA jest z bezkompromisowej odwagi w dążeniu do celu. A ten rzadko jest własnym, nieprzekazywanym. Mimo iż jest matką dwojga dzieci, trudno było znaleźć rodzaj pracy społecznej, której by nie podejmowała. Dlaczego tak bez reszty poświęcała się? Przecież dziś nie ma, lub prawie nikt tak nie wie odchodzi do pracy społecznej. Organy władzy tłumaczyły się niewygodami życia, brakiem sił czasu. A przecież te niewygodę jej też dotyczą. Życie nie szepczało jej nigdy. Mówi, że właśnie dlatego stara się pomóc ludziom, bo zna bezsilność wobec zbiegu okoliczności, absurdalnych przepisów, bezdusznych urzędników. Pamięta jak jej kiedyś potrzebna była pomocna dłoń, chociażby tylko dobre słowo i właśnie na to nie mogła liczyć. Pomogli dopiero ludzie obcy, spotkami przypadkowo. Może podświadomie pragnie przekazać to innym? Może..

Mimo że wiele osób uważa ją po prostu za „pyską babę”, nie jest zrażona, widząc ją zawsze uśmiechniętą, młodzień-

czą. Z organizacją młodzieżową związała się już w szkole podstawowej w 1969 roku. Była wtedy członkiem ZMW. W szkole średniej należy do ZMS i potem po zjednoczeniu ruchu młodzieżowego w 1976 roku do ZSMP. Tak zostało do dziś. Od 1980 do 1984 roku była przewodniczącą Koła w Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego. Po przejściu do Zakładu Torów jest członkiem tamtejszej organizacji, zawsze czynnym, gotowym do pomocy innym. W ciężkim dla wszystkich okresie, w 1982 roku pracuje w komisji socjalnej powołanej na czas zawieszenia działalności związków zawodowych. Obecnie pierwszą kadencję pełni funkcję radnej w Dzielnicy Radzie Narodowej Podgórze. Oczywiście także tam jest bardzo aktywna. Stara się w tej pracy pogodzić interes wyborców ze swego okręgu z interesem przedsiębiorstwa i jego załogi, która wybrała ją na swojego przedstawiciela. Nie przerażają jej autorytety, wszędzie i wobec wszystkich umie bronić swojego zdania i swoich racji. Fakt, jest wybuchowa, karku nie zgina, ani przed ludźmi, ani przeciwnościami. Do tego wszystkiego potrafi powiedzieć zawsze „przepraszam” jeżeli racji nie ma.

Pani Barbara Raczek — bo o niej to pisałam — ma jedną radę dla działaczy i tych nie widzących perspektyw. Los trzeba „złapać” mocno za bary. Trzeba go zmoczyć. Nie nie przyjdzie samo. Jeżeli pracować będziemy tak, że sumienia i własnych wspomnień nie będziemy się obawiać, to pomożemy sobie i innym. Najgorsze jest wycekiwanie, aż zrobią coś dla nas inni.

Czy za swą pracę oczekuje uznania? Nie. Wie nawet, że najczęściej na wdzięczność nie ma co liczyć. Wie także, że „dziękuję” od tych, którym pomaga, usłyszy rzadko. Mimo to już bez tej pracy żyć by nie potrafiła. Taka po prostu jest.

F. SERWIN

W trampkach na Rysiankę

PIĄTEK — 11 kwietnia około godziny 16. Do bazy Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego wjeżdża autobus. Gorączkowe pakowanie bagażu, karcenie niesfornych dzieci i chwile niepokoju.... Tak Ewy i Dziszka. Czekać czy nie?

Czy wiecie już, co to za wydarzenie? Tak — oczywiście — to wycieczka członków IX Koła ZSMP oraz honorowych dawców z Zakładu Transportu, sfinansowana z pieniędzy wypracowanych na FASM oraz częściowo dotowana przez PCK.

Nasz cel to Złotka w woj. bielsko-bialskim. Dojeżdżamy na godzinę 19.30. Czekamy na kolację, potem rozpakowujemy się i dzieci idą spać. Pozostali zbierają się przy kominku. Tu rej wodzi Zbyszek, dając tylko momentami gitarę Wadkowi. Repertuar mamy bardzo różnorodny — tylko te słowa, tak często zapominamy.

SOBOTA — 12 kwietnia, do wyboru spacer po okolicy schroniska lub, dla wytrwalszych, wejście na Rysiankę — 1324 m. n.p.m. Czas przejścia 1 godz., a z powrotem 45 min. Tu najlepszy okazuje się Pawełek Sobolak — 3-letni turysta, który zdobywa szczyt w ciągu 2 godz. 15 min. Pogoda jest typowo kwietniowa, trochę słońca, chwilami pada deszcz ze śniegiem, więcej chłodny wiatr, na ziemi jeszcze sporo śniegu.

Na obiad wracamy szczęśliwi i... w przemoczonych butach. Po spacerze znowu wędrownia po okolicy — cudownymi dolinkami, ciekami licznymi rzek i ledwie sączących się strumieniami. Dzieci zachwycone podziwiają potworne sarenki, dziwią się galarecie utworzonej przez ogromne ilości żabiego skrzeku. Nad strumieniami w najróżniejsze, w najfantastyczniejsze formy rozpryskujące o kamienie i korzenie kropki wody. Jak dobrze, że zabraliśmy z sobą gumowce.

Po kolacji kolejna atrakcja — pieczenie kiełbasy. Co za radość z dzieci — umęczone wrażeniami całego dnia chętnie kładą się spać. Zbyszek narzeka, że zmarzły mu pomimo ognia — nogi w... sandałach. Nie jego wina, że znowu MPK-owców zaskoczyła zima. Jedzimy przy płonącym kominku, dzieci śpią — my śpiewamy i Agata Agata płacze, więc tulimy ją do snu piosenką „Agatko mo- Agatko”.

NIEDZIELA — ostatni spacer i wyprawa po bazie — tylko czy zgodne z przepisami? Koledzy mają problem z uruchomieniem pustego autobusu, ale czegoś to nie da się zrobić przy dobrych śmiechach i pomocy pana z PKS!

Po pysznym obiedzie żegnamy gospodarzy — zapowiadając się na jesień i... pora wracać! Nie wiadomo tylko, dlaczego śpiew st. jakiś słabutki — czy to chrypka z powodu sandałów i tramp- nieopatrznie zabranych tu gdzie śnieg i lód?!

Drzemię w autokarze i znowu wracają obrazy i dźwięki — dźwięki ziemi — to wycisk Ewy, Basi i Andrzeja; pisk Radka, który rzucił rakietkę do strumienia i dziwi się, że już jej nie ma; łacz. Madzi, która rozbiła sobie nosa, gdy biegła z Asią; zaczepki Piotra, który nie daje spokoju Pawłowi, i śmiech, i śpiew, i skrzy- gające schody.

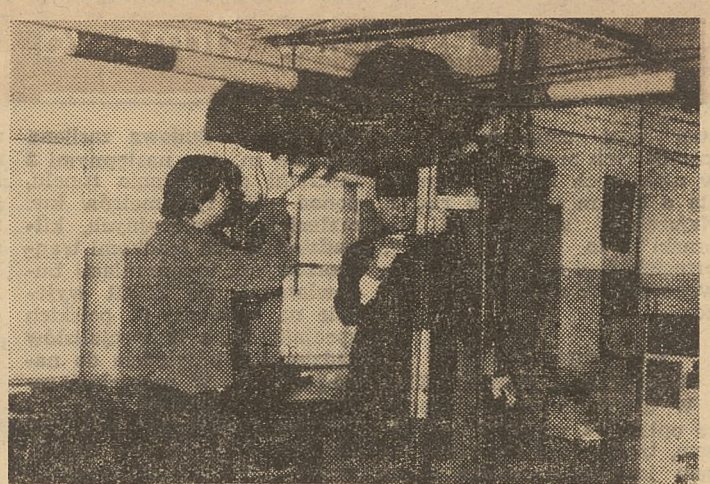
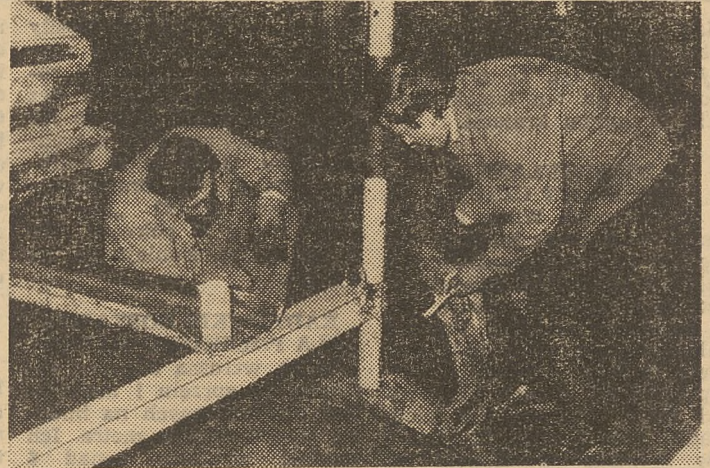
ANNA JAROS



Ogólnopolski Czyn 10-lecia ZSMP

JUBILEUSZ swojego Związku postanowili uczcić młodzi nie fanfarami i okolicznościowymi akademiami — lecz pracą. Już wcześniej członkowie Kół ZSMP z Zakładu Napraw Tramwajów, Zajezdni w Czyżynach i Zakładu Taksówek podjęli w czynie społecznym pracę porządkowaną na swoim terenie, zaś młodzi motorowi z Zajezdni Podgórze zadeklarowali dodatkową jazdę „za wolne”. W sobotę, 26 kwietnia do czynu przystąpili młodzi pracownicy zajezdni: bieńczyckiej, nowohuckiej i na Woli Duchackiej oraz uczniowie szkoły zawodowej.

Fotoreportaż z ZTX: STANISŁAW MAKAREWICZ



W Czyżynach o wypadkach i trzeźwości

9 KWIETNIA w inicjatywy VI Koła ZSMP oraz Koła TTT w świetlicy Zakładu Eksploatacji Autobusów Czyżyny odbyło się spotkanie z prokuratorem Prokuratury Rejonowej dla dzielnicy Nowa Huta — Ewą Lang oraz przedstawicielem Wydziału Ruchu Drogowego WUSW w Krakowie — por. Józefem Gawlikiem. W czasie spotkania omawiano warunki ruchu drogowego w Krakowie, trudności komunikacyjne, wypadkowość. Dyskutowano także o trzeźwości w transporcie a szczególnie w komunikacji miejskiej. Uczestnicy spotkania otrzymali odpowiedzi na wiele pytań i problemów. Goście zostali zaproszeni do dalszych wizyt w ZAC, a także do dalszej współpracy z Kółem TTT.

LESZEK DZIAŁOWSKI

Z 10-letniej historii ZSMP

(Ciąg dalszy ze str. 6)

11.08.1982.
Przewodniczącą ZG ZSMP Jerzy Jaskiernia w MPK. W jego obecności zostaje podpisana umowa o budownictwie patronackim ZSMP.

23.09.1982.
Nowym przewodniczącym ZZ ZSMP zostaje wybrany Władysław Michalski, I wiceprzewodniczącym — Jerzy Krauss.

4.11.1982.
Z inicjatywy ZSMP tworzy się w Przedsiębiorstwie PRON. Przewodniczącym ZR PRON w MPK zostaje członek ZSMP Bogdan Kowalczyk.

3.12.1982.
Z inicjatywy ZSMP powstaje Tramwajowy Klub Wodny, nowa forma wypoczynku młodzieży MPK.

6.02.1983.
Powstaje Koło ZSMP w nowej zajezdni autobusowej w Płaszowie.

13.05.1983.
Podczas uroczystej akademii z okazji 35. rocznicy powstania ZMP 30 byłych i aktualnych działaczy MPK-owskich organizacji młodzieżowych zostaje wyróżnionych odznaczeniami państwowymi.

19—20.07.1983.
Zlot Młodzieży Polskiej we Wrocławiu kończy „Sztafetę Pokoleń”, wśród uczestników Zlotu: Krystyna Hodura i Władysław Michalski.

18.10.1983.
Pożegnanie poborowych odchodzących do wojska, nowa inicjatywa ZSMP i PRON, która zrodziła się na 40-lecie LWP.

3—20.04.1984.
W ramach Dekady Kół ZSMP podejmowanych jest szereg inicjatyw z okazji 40-lecia Polski Ludowej, m. in.: czyn 40 godzin na 40-lecie. Olimpiada Wiedzy, spotkania z weteranami walk o władzę ludową, rajdy i wycieczki.

17.06.1984.
5 członków ZSMP zostaje wybranych radnymi DRN podczas wyborów do Rad Narodowych (Ryszard Salawa, Bronisława Raczek, Wiesław Kasprczyk, Wojciech Korona, Marek Kowalski). Aktyw ZSMP włącza się też do organizacji wyborów, m. in. praca 3 członków w Dzielnicy MPK w Podgórzu.

28.07.1984.
Wiec przyjaźni młodzieży Polskiej i KRLD na terenie MPK. Po raz drugi gości w MPK Jerzego Jaskiernia, sekretarza generalnego PRON, przewodniczącego ZG ZSMP.

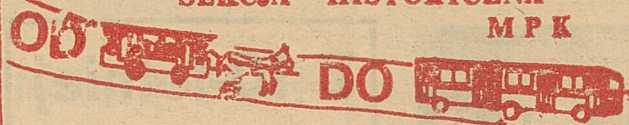
19.10.1984.
IV Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza ZSMP. Organizacja skupia 716 członków. Osiągnięcia burzliwej kadencji to m. in.: udział ZSMP w tworzeniu się w MPK Samorządu Załogi oraz NSZZ Pracowników MPK, ufundowanie przez Koła ZSMP, ZTX, ZAC i ZAW książeczek mieszkaniowych dla sierot, medale PWK dla Kół z ZTX, ZAC i ZSP, rozwój działalności społeczno-zawodowej i sportowo-turystycznej. Przewodniczącym ZZ ZSMP Władysław Michalski, I wiceprzewodniczącym — Leokadia Bilska.

22.11.1984.
Na terenie MPK obraduje IV Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza podgórskiej organizacji ZSMP.

17.01.1985.
Koło z ZEA Wola Duchacka organizuje pierwszą Młodzieżową Radę Roboczą. Jest to nowa inicjatywa ZSMP.

23.01.1985.
Plenum ZZ ZSMP w porozumieniu z NSZZ Pracowników MPK opracowuje projekt Młodzieżowej Społecznej Inspekcji Pracy, jest to pierwsza tego typu w Polsce inicjatywa ZSMP i Związku Zawodowego.

(Opracował: W.M.)



Ze starej krakowskiej prasy

W sprawie tramwaju elektrycznego

KRONIKA ostatnich tygodni zajmowała się żywo niedogodnościami i wypadkami, spowodowanymi przez złe urządzenie i wadliwe w pewnych kierunkach funkcjonowanie tramwaju elektrycznego w Krakowie. Ciągły ruch, ustawiczne dzwonięcie wyludnia wnet ulicę Floriańską — już dzisiaj lokatorowie w znacznej liczbie wypowiedzieli mieszkania. Groźniejsze są zbyt często powtarzające się wypadki — przejechania i wybijanie stąd uszkodzenia zdrowia ludzkiego. Apelując do władz, aby się tą sprawą zainteresowały, publiczności przypominamy ustawę z dnia 5 marca 1869 roku l. 27, która mówi: istnieje zawsze domniemanie, że wypadek kolejowy nastąpił na skutek przedsięwzięcia lub tych osób, którym się ono posługuje przy wykonywaniu ruchu — przepis ten „bezwzględnie odnosi się także do kolei elektrycznej. Daje to ludności broń... „Ludność nie jest bezbronna wobec wadliwości tramwaju elektrycznego. Powinna tylko umieć z tej broni korzystać”.

„CZAS” — 12 kwietnia 1901 rok

Tramwaj krakowski

PRASA krytykuje znowu. Mimo że zwracamy się do władz kompetentnych z prośbą o uregulowanie ruchu — „ruch ten nie tylko nie zmienia się na lepsze, lecz przeciwnie staje się z dniem każdym coraz nieregularniejszym — różnica między przebiegiem tej samej drogi pieszo i tramwajem schodzi do zera”. Nieregularność ruchu, długie czekanie na przystankach, niewielki zasób konduktorów sprawiają, że tramwaj zamiast wygody, stwarza udrczenie i Dyrekcja chyba za bardzo liczy na cierpliwość publiczności. Zwracamy się do władz o interwencję, a może by sama Dyrekcja — zachciała coś zdziałać na własną rękę.

„CZAS” — 23 sierpnia 1904 rok

Tak jakby u nas!

Dali wodociągi i nowe tramwaje
Wciąż szanowna rada coś nowego daje.
Trudno ją obwiniać jak najlepiej chciała
Cóż więc temu winna, że głupio nam dała.
W wodociągach rury ciągle nam pękają,
A tramwaje znowu ludzi przejeżdżają.
Zawsze jest rozmaitość i większe wydatki,
Choć wody nie mamy, płacimy podatki.
Choć się znów na tramwaj pół godziny czeka,
To coż w tym wielkiego, że wjedzie na czeka.

„DJABEL” — Nr 10 z 15 maja 1901 roku

(Wybrała: M. B.)

Prawo komunikacji miejskiej

1. Dla pasażera nagła śmierć pod kołami jest mniej groźną ewentualnością od spóźnienia się na tramwaj.

2. Kierowca pojazdu z zamieszcową rejestracją wykoną zawsze manewr sprzeczny z prawem drogowym, sygnalizacją, znakami drogowymi i zdrowym rozsądkiem.

3. W czasie awaryjnego hamowania, odległość między tramwajem a przeszkodą, jest zawsze mniejsza od drogi hamowania.

4. Zza każdego wyprzedzanego, wymijanego i omijanego tramwaju, autobusu i ciężarówki zawsze wybiegnie osoba spiesząca pod rozpędzony tramwaj.

5. Z dwójga stojących przy krańcu toru dzieci zawsze jedno popchnie drugie prosto pod mijający je pojazd.

6. Kierowca pojazdu wjeżdżającego między dwa mijające się tramwaje pilnie śledzi poczynania jednego pociągu a wpada pod drugi.

7. Jeżeli pasażerowie mają możliwość odblokowania zaryglowanych przez motorniczego zepsutych drzwi, zawsze znajdzie się przynajmniej jeden pasażer, który to uczyni.

8. W warunkach znacznie ograniczonej widoczności pasażer najchętniej wsiada i wysiada jako ostatni ostatnimi drzwiami.

9. Z wszystkich osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na torach kolizji winien jest zawsze wyłącznie motorniczy.

10. Każdy pojazd poruszający się na drodze jest niesprawny.

11. Pojazdem, który nagłe wtargnął na torowisko jedzie zawsze małe dziecko bliskich znajomych motorniczego.

12. Milijant, wypadkowiec i pasażer mają zawsze rację.

13. Na drodze w zmienionych nagłe okolicznościach rozsądnie zachowa się gęś, nierozsądnie dziecko a głupio staruszka.

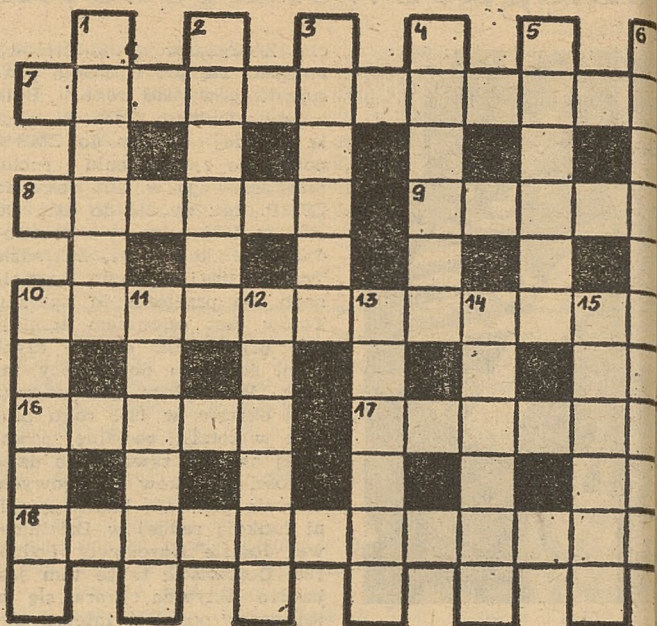
14. Każdy Polak uważa, że prawa natury i przepisy prawne stosują się do wszystkich z wyjątkiem jego osoby.

15. Na komunikacji miejskiej najlepiej znają się osoby nie umiejące prawidłowo przebież przez jezdnię.

OPRAC.:

INŻ. MARTA MICHAŁOWSKA

KRZYŻÓWKA NR



POZIOMO: 7. jedna z form socjalistycznej gospodarki, przyjaciel Sherlocka Holmesa, 9. z kurantem, 10. pracownik administracyjny w gastronomii, 16. pojazd jednośladowy, dowódca stuosobowego oddziału, 18. wiara w wielokrotne odradzanie się człowieka po śmierci przez wstępowanie jego duszy w ciało innej istoty.

PIONOWO: 1. fakt, wydarzenie, 2. rodzaj konia wyścigowego, 3. płaszcz noszony przez rosyjskich wojskowych, 4. Błękitny Stambule, 5. machina miotająca, 6. rodzaj specjalnego życia, 10. odpowiednik sycylijskiej mafii, 11. twórca skrzypiec, 13. ból i cierpienie, 13. niedorzeczność, 14. mieszkaniec starożytnego miasta i portu rzymskiego przy ujściu Tybru do Tyrręńskiego — obecnie jeden z najpopularniejszych zespołów archeologicznych we Włoszech, 15. gęstwiną leśną.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 1

POZIOMO: światopogląd, krawat, Zetor, garniowanie, węzeł, nefron, dekoratornia.

PIONOWO: dwórka, Tajwan, Wolter, podziw, Platon, Edrim, gawęda, ryzyko, import, Orneta, amfora, ironia.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 1 wylosowała **MAŁGORZATA FIŁYPCZUK**.

WPK W TARNOWIE
WSRÓD NAJLEPSZYCH

MPK w Tarnowie pod względem tzw. gotowości technicznej autobusów zaliczane jest do najlepszych w kraju. Jest to efektem zastosowania zmian organizacyjnych, większej dbałości o sprzęt, oszczędnej gospodarki paliwami, akcesoriami i częściami zamiennymi. Bardzo dobre efekty przyniosło wprowadzenie systemu dwójkowej obsługi jednego autobusu. Teraz o autobus dbają tylko dwaj kierowcy i nie ma na kogo zrzucić winy za to, że jest on niesprawny, zdewastowany czy brudny. Poprawiło się także wykorzystanie paliwa. Średnie zużycie na 100 km obniżono aż o 17 litrów. Ponieważ w ciągu roku autobusy tarnowskiego WPK przejeżdżają ok. 12 mln km, w 1985 r. zaoszczędzono 783 tys. l oleju napędowego, co równa się kwartalnemu przydziałowi paliwa dla WPK.

Z KORZYŚCIĄ
DLA OBU STRON

Stosunki między Polską a Węgrami są na wysokim poziomie: bezproblemowe i owocne. Tę ocenę wyrażono na niedawnej konferencji prasowej w ambasadzie WRŁ. Zwraca uwagę spory poziom dostaw kooperacyjnych i specjalizacyjnych. Najsilniej współpraca tego rodzaju ujawnia się w przemyśle motoryzacyjnym. Węgrzy dostarczają w latach 1986—90 w zamian za nasze samochody ciężarowe i osobowe m. in. 7 tys. podwozi do autobusów miejskich, montowanych w Jelczu. Partnerzy widzą możliwości kooperacji z polskim przemysłem w produkcji nowych mo-

deli samochodów osobowych, choć nie podjęli jeszcze decyzji i wskazują, że prowadzą rozmowy na ten temat również z innymi krajami.

NIEREGULARNIE
I NIEZBYT CZYSTO

W Gorzowie Wlkp. kontrolerzy IRCh przez kilka dni oceniali funkcjonowanie komunikacji publicznej. Stwierdzono, że zarówno tramwaje, jak i autobusy miejskie kursują nieregularnie, wiele pojazdów „nie grzeszy” czystością, niesprawne są w nich kasowniki, część pojazdów nie miała tablic informacyjnych. Sporo do życzenia pozostawiał też

stan wiat ustawionych na krańcowych przystankach oraz w niektórych punktach miasta o dużym nasileniu ruchu. Najczęściej stwierdzane „obrazki” to wybite szyby, przeciekające dachy, zdewastowane tablice z rozkładami jazdy.

NATYCHMIASTOWE
REZULTATY PODWYŻKI

W Czechosłowacji procedura opłaty za przejazd autobusem, tramwajem czy trolejbussem jest maksymalnie uproszczona. Opłata wynosi 1 koronę, zaś bilet można kupić w każdym sklepie, kiosku z gazetami czy papierosami, w automacie na przystanku. Mimo to w Bratysławie nie brakowało „gapowiczów”, wskutek czego zakłady komunikacyjne traciły setki tysięcy koron rocznie. Ponieważ środki

wychowawcze nie przynosiły skutków, postanowiono zastosować kary. W minionym roku mandat za przejazd bez biletu zwiększono z 50 do 100 koron. Rezultaty były natychmiastowe. O ile w II półroczu 1984 r. w Bratysławie przylapano 25 132 „gapowiczów”, to w II półroczu 1985 r. ich liczba zmniejszyła się o 9 tys.

RADZIECKIE DOSTAWY
DLA POLSKIEGO METRA

W br. wzrosną dostawy radzieckiego sprzętu i materiałów przeznaczonych na budowę warszawskiego metra. Ich wartość wyniesie ponad 6

mln rubli. Budowa zasilona zostanie m. in. następnymi 2 tarczami do drążenia tunelu, ponad 280 tys. metrów kw. materiałów izolacyjnych, kilkudziesięcioma środkami transportowymi, urządzeniami budowlanymi. Do ZSRR wyjedzie na szkolenie 61 polskich specjalistów, a 19 specjalistów radzieckich przyjedzie do naszego kraju. W przyszłym roku rozpoczyna się dostawy z ZSRR pierwszych urządzeń eksploatacyjnych — m. in. wyposażenia dla stacji postojowej „Kabaty”.

JUŻ NIE NA ZŁOM
LECZ DO MONTAŻU

Założa Komunalnego Przedsiębiorstwa Naprawy Autobusów „Kapena” w Słupsku przywraca każdego roku sprawność eksploatacyjną ponad tysiąca pojazdów. Sporo jed-

WALKA Z NAPISAMI
W SAN FRANCISCO

Burmistrz San Francisco, Dianne Feinstein wypowiedziała wojnę miejscowym wandalom, którzy szpecą ściany domów, parkany, autobu-

sy i auta różnej treści napisami. Pani burmistrz wzywała mieszkańców, aby tam, gdzie jest to możliwe, robili zdjęcia naruszającym prawo chuliganom. Zaproponowała nagrody w wysokości 500 dolarów za udzielenie informacji ułatwiających aresztowanie i skazanie wandal. „Zrób zdjęcie, jeśli dostrzeżesz malującego chuligana, prześlij je policji bądź urzędowi burmistrza” — wzywała pani burmistrz podczas konferencji prasowej na wolnym powietrzu, mając w tle dwa zepszczone autobusy miejskie.

CO BYŁO W TOREBCE?

Pewna Holenderka, po wyjściu z tramwaju, przez nieuwagę zostawiła torebkę w biurze izraelskich linii lotniczych El Al w Amsterdamzie. Pasażerowie tramwaju słysze-

li wcześniej odgłos tykania, pochodzący z jej torebki, w związku z czym wszczęli natychmiast alarm. Znalazł się szybko dzielny policjant, który stwierdził, że tym podejrzanym przedmiotem, który tykał był nowiutki budzik. Wkrótce na policję zgłosiła się pechowa właścicielka, meldując o zagubieniu torebki. Kobieta nie zdawała sobie sprawy, że z powodu nowo kupionego budzika wywołała wielką panikę

NOWE LINIE
DLA SZCZECINA

W Szczecinie trwa budowa kilku nowych linii komunikacyjnych oraz modernizacja starych. Główną inwestycją jest budowa tzw. trasy zamkowej wraz z nowym mostem przez Odrę, która jeszcze w tym roku połączy centrum miasta z jego prawobrzeżną częścią. Jednocześnie dobiega końca przebudowa centralnej arterii komunikacyjnej w tym mieście, którą stanowi aleja Wojska Polskiego w jej górnej części. Zaawansowana jest także budowa nowej linii tramwajowej łączącej centrum miasta z nowymi osiedlami: „Przyjaźni” i „Kalinę”. Połączenie tramwajowe z centrum miasta otrzyma w niedalekiej przyszłości także największe osiedle mieszkaniowe „Słoneczne” zlokalizowane w prawobrzeżnej części miasta, a w dalszej perspektywie nowe linie tramwajowe budowane będą w kierunku Krzekowa i ul. Cukrowej, gdzie również powstają nowe osiedla mieszkaniowe. Tramwaj będzie nadal podstawowym środkiem komunikacji w Szczecinie. (Oprac. l-k)