

W Podgórzu motorniczych mniej a praca idzie lepiej

O TYM, że w Zakładzie Tramwajowym w Podgórzu brakuje motorniczych pisałem nieraz. Jest to przecież problem numer jeden, nie tylko tego Zakładu, ale również przedsiębiorstwa, którego zadaniem jest świadczenie usług komunikacyjnych. Nadzieje na zwiększenie tej grupy pracowników są raczej żadne. Coraz mniej chętnych do ukończenia kursów motorniczych, a z tych, którzy w ostatnich latach takie kursy ukończyli, niewielu w zawodzie pozostało. Był to narybek raczej chorowity, często ukrywający swoje faktyczne dolegliwości, w tym nierzadką chorobę alkoholową. Wydawane przez lekarzy Przychodni Zakładowej zwolnienia z pracy na okresy krótsze czy dłuższe, paraliżowały wszelkie plany pracy na liniach.

Chorzy musieli odejść...

Tak dłużej być nie może, zdecydowało kierownictwo Zakładu. Coś trzeba zrobić z takimi, którzy pojeżdżą trochę i już zaczynają chorować. Pierwszym krokiem w kierunku zmiany było nawiązanie kontaktu z kierownikiem Przychodni Zakładowej dr Lidia Pilzak. Po zastanowieniu znalazło się wyjście. Przeprowadzono rozpoznawanie zdrowia motorniczych, które daje odpowiedź, czy po przejściu leczenia mogą rokować nadzieję, iż będą dobrze pracować. Badano oczywiście motorniczych z krótkim lub bardzo krótkim stażem pracy.

Motorniczkowie o długim stażu chorują mniej, a jeżeli nawet, to mają do tego prawo ze względu na lata przepracowane w trudnym zawodzie. Analizowano wspólnie szanse każdego motorniczego o stosunkowo krótkim stażu mającego dużo opuszczonych dni pracy. To działanie pozwoliło na wyeliminowanie ludzi, którzy ze względu na stan zdrowia nie powinni jeździć na liniach. Nikogo nie zwolniono. Posiadających inny zawód, zgodnie z kwalifikacjami, zatrudniono na zapleczu. Inni zostali przekwalifikowani. Byli i tacy, którzy przeszli do innych zakładów, do lepszej pracy.

Praca tylko dla zdyscyplinowanych...

Zdyscyplinowanie to cecha, z którą człowiek w każdym zawodzie będzie doceniany. Są jednak takie zawody, w których brak dyscypliny dyskwalifikuje. Taki jest właśnie zawód motorniczego. Kolejną sprawą było rozwiązanie umowy o pracę z motorniczymi źle pracującymi, między innymi nadużywającymi alkoholu. W ZTP 3 czerwca było 227 motorniczych, wobec 364 potrzebnych. W stosunku do ub. roku jest to mniej o 37 osób. Pozbycie się z Zakładu zbyt często i długo chorujących, jak również niezdyscyplinowanych, nie byłoby bez wpływu na świadczenie usług, gdyby sytuacji nie ratowali zatrudnieni w niepełnym wymiarze godzin.

Zasilający wypracowują pełne etaty...

Po rozstaniu z motorniczymi o krótkim stażu pracy, nadmiernie chorującymi oraz niezdyscyplinowanymi, zwiększono zatrudnienie motorniczych o niepełnym wymiarze godzin — ze 135 w ubiegłym roku do 175. Jednocześnie zastrzeżono wymogi w stosunku do tych pracowników, co pozwoliło na zwiększenie liczby przepracowanych przez nich godzin. Motorniczkowie zatrudnieni w niepełnym wymiarze godzin wypracowują obecnie 80 pełnych etatów. Kierownictwo ZTP, takie załatwienie sprawy nazywa „półśrodkiem”, gdyż zasilający, w przeciwieństwie do zatrudnionych w pełnym wymiarze nie może pracować w dowolnym czasie. Opieranie się na pracownikach jest jednak dla kierownictwa Zakładu przynajmniej w tej chwili koniecznością.

Jak, więc widzimy, wiele działań podjętych przez kierownictwo ZTP doprowadziło do tego, że mimo olbrzymich trudności z zatrudnieniem motorniczych zadania eksploatacyjne wykonywane są zgodnie z planem. W czterech pierwszych miesiącach, w porównaniu z rokiem ubiegłym, zwiększono wskaźnik efektywnego czasu pracy motorniczych z 69,7 do 76,2. W tym samym czasie zmniejszyła się o 33 na jednego motorniczego liczba godzin zwolnień lekarskich. Są to wymierne efekty.

MARIA BUBACZEWSKA

Dokąd na wakacje?

WŁASCIWIE to trudno tej wiosny narzekać na pogodę. Mało opadów, dużo słońca i bardzo ciepło. Ostatnie czerwcowe wyże ściągnęły na Polskę południową ponad trzydziestostopniowe upały. Przy takiej kanikule marzy się o wypoczynku w lesie, kąpieli w czystej rzece, jeziorze czy morzu. Pomocą przy realizacji takich marzeń służą biura podróży. Również Wydział Socjalno-Bytowy MPK zajmu-

je się organizowaniem kolonii, obozów i wczasów. Żeby zapewnić sobie czy swojej rodzinie letni wypoczynek poza Krakowem, trzeba było o tym pomyśleć dużo wcześniej. Teraz można liczyć już tylko na los szczęścia, że ktoś zrezygnuje z wyjazdu i uda nam się na to miejsce „wskoczyć”. A pracownicy MPK oraz ich rodziny odpoczywać będą w tym roku:

Dzieci...

Tak jak i w latach ubiegłych, wszystkie dzieci, które zostały zgłoszone na kolonie letnie, zapewnione mają miejsca. Wyjadą do siedmiu miejscowości w kraju i czterech za granicą. Kolonie krajowe zorganizowano w: Piekiełniku, Krościenku, Zawoi, Gdyńi, Ośłoninie nad morzem, Gołkowicach i Cisnej. Poza granicami kraju w trzech miejscowościach w NRD i jednej w Bułgarii. Z kolonii w kraju korzysta 775 dzieci, za granicą — 91. Z dofinansowań do kolonii wykupionych u innych organizatorów, np. ZHP czy szkoły, skorzysta około 100 dzieci. Łącznie więc podczas tegorocznej akcji kolonijnej wypoczywać będzie poza Krakowem 966 dzieci pracowników MPK — w 11 miejscowościach, na 19 turnusach.

Dodać nam jeszcze trzeba, że na koloniach zatrudniono kwalifikowaną kadrę pedagogiczną, a funkcje kierowników pełnić będą oddelegowani pracownicy MPK posiadający duże doświadczenie w pracy z dziećmi oraz nienaganną opinię zawodową. Nad zdrowiem dzieci czuwać będą lekarze. Dłacie wraz z bagażem

(Dokończenie na str. 7)

Fot. ST. MAKAREWICZ



29 czerwca rozpoczął obrady X Zjazd PZPR. Wśród delegatów jest też, wybrany na Zakładowej Konferencji w MPK, WŁADYSŁAW MICHAŁSKI. Wszystkim uczestnikom obrad życzymy owocnej, dla przyszłości kraju, dyskusji.

Kopernik w MPK

CO MIAŁ wspólnego Mikołaj Kopernik z krakowskim MPK? W czasach, gdy żył, do założenia przedsiębiorstwa brakowało jeszcze 400 lat. Okazuje się jednak, że wszystko można jeszcze odrobić. 20 czerwca w MPK-owskiej świetlicy odbyło się spotkanie Komitetu Organizacyjnego Obchodów 500. Rocznicy Studiów Mikołaja Kopernika w Krakowie. Przewodniczącym Komitetu jest Apolinary Kozub, przewodniczący Rady Narodowej miasta Krakowa.

Na posiedzeniu ustalono regulamin pracy Komitetu, wybrano jego Prezydium i powołano cztery komisje: programową, na której czele stanął Maciej Mazur, kierownik obserwatorium sejsmologicznego PAN; ds. informacji i popularyzacji wiedzy z Janem Mieliskim, przewodniczącym Komisji Astronomii Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Astronomicznego, ds. „Copernicanum” — przewodniczący Józef Kurelewicz, dyrektor Przedsiębiorstwa Robót Inżynierskich w Krakowie oraz organizacyjno-finansową z dyrektorem MPK, Tadeuszem Trzmielcem. Komisje nie będą narzekać na brak pracy. W czasie obchodów obok imprez popularyzatorskich planuje się też budowę w Krakowie centrum dydaktycznego z dobrze wyposażonym planetarium, którego dziś nie mamy w naszym mieście. Przewidziano też sympozjum naukowe, nie tylko w Krakowie, ale i w innych miastach kopernikowskich, nie tylko w Polsce. Chęć pomocy w przygotowaniu obchodów zgłosiło harcerstwo.

— Patrząc po obecnych tutaj, bo nie bez kozery zaprosiliśmy urzędujących prezydentów Krakowa, na pewno nie damy się wprowadzić w stan hibernacji. Żeby nasze zamierzenia się powiodły, musimy się wpisać w plan 5-letni miasta — powiedział na zakończenie Apolinary Kozub.

Komitet Organizacyjny wystosował apel. Oto jego treść: „Przed pół tysiącem lat (1491—1495) w epoce znakomitego rozkwitu Akademii Krakowskiej — Uniwersytetu Jagiellońskiego i jego przodkującej w Europie szkoły astronomicznej — kształtował się w krakowskiej uczelni jeden z największych umysłów ludzkości — Mikołaj Kopernik. W żywym wówczas nurcie humanizmu w tym mieście i w tej Wszechnicy późniejszy wielki humanista i wielki uczony zdobywał wiedzę i zaprawiał się do śmiałego myślenia wbrew utartym poglądom. Tu zrodziła się myśl genialna — kopernikowska teoria heliocentrycznej budowy świata: stała się ona fundamentem nowoczesnej nauki i przyczyną przewrotu w sferze umysłowej. Dla upamiętnienia wagi tego przełomu Rada Narodowa Miasta Krakowa postanowiła ogłosić lata 1991—1995 latami 500. rocznicy studiów Mikołaja Kopernika w Krakowie i powołała komitet organizacyjny obchodów tej rocznicy. Program jubileuszu obejmie sesje naukowe, wystawy oraz budowę Copernicanum — Centrum Dydaktyki i Popularyzacji Wiedzy o Wszechświecie. Komitet organizacyjny zaprasza do udziału w obchodach całe społeczeństwo polskie oraz wszystkich, którym bliskie jest dzieło Kopernika. Zapraszamy szczególnie miasta w Polsce i poza jej granicami, związane z osobą Wielkiego Uczzonego”. (F.S.)

Z życia ZSMP

ANTONI TARGOSZ
PRZEWODNICZĄCYM
II KOŁA ZSMP

5 CZERWCA odbyło się zebranie II Koła ZSMP w ZTP podczas którego wybrano nowego Zarząd Koła w składzie: **ANTONI TARGOSZ** — przewodniczący, **KAZIMIERZ SABAŁA** — wiceprzewodniczący, **MAREK JACYNA** — skarbnik. Ustalono też najbliższe plany Koła. Podczas zebrania pożegnano dwóch kolegów, którzy ze względu na wiek odeszli z organizacji.

**W BIENIŹCACH
NAJWIĘCEJ
KRWIODAWCÓW**

Tradycyjnie, 31 maja Zarząd Klubu „HDK” w MPK zorganizował akcję „Krwiodawcy dzieciom”. Tym razem najaktywniejsi okazali się krwiodawcy z ZAB (7 osób oddało 2 800 ml.). Łącznie podczas tej akcji oddano ponad 5 litrów krwi.

**DZIEŃ DZIECKA
W CZYŹNACH**

Z OKAZJI Dnia Dziecka VI Koło ZSMP w ZAC zorganizowało w dniu 24 maja wycieczkę do Chorzowa dla dzieci pracowników zakładu. Ufundowano upominki dla każdego uczestniczącego w wycieczce dziecka. W wesołym miasteczku wszystkie dzieci bawiły się znakomicie i były zadowolone z tak udanej wycieczki. Członkowie VI Koła w ZAC nie zapomnieli także o upominkach dla wychowanków Państwowego Domu Dziecka nr 8 w Nowej Hucie, którym się opiekują.

LESZEK DZIAŁOWSKI

**URATOWALI
ŻYCIE KOLEDŻE**

PRAGNĘ tą drogą serdecznie podziękować kolegom, którzy oddali honorowo krew dla ratowania życia naszego kolegi **ANTONIEGO MICHELA**, który uległ ciężkiemu wypadkowi. W akcji na ten cel, której efektem było oddanie 2 000 ml. krwi udział wzięli: **LESZEK DZIAŁOWSKI, ANDRZEJ GAŁUSZKA, MAREK KRYSIAK, MAREK KRAŚNICKI, ZBIGNIEW PULCHNY i MARIAN GUZIK.**

Przew. XIII Koła ZSMP
w Pionie Ruchu
TOMASZ TWARDOWSKI

Udana zabawa w Korzkwi

8 CZERWCA XV Koło ZSMP — Wola Duchacka zorganizowało imprezę z okazji Dnia Dziecka. Odbyła się ona na terenie ośrodka ZHP w Korzkwi, obok zamku, w pięknej okolicy. O godz. 9 wyjechały z Zakładu Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka trzy autobusy z dziećmi od trzech do dwunastu lat i ich rodzicami. W wycieczce wzięło udział siedemdziesiąt jeden dzieci.

Cała impreza została podzielona na część sportowo-rozrywkową oraz historyczno-informacyjną. W pierwszej odbyły się gry, zabawy i konkursy. Czego tam nie było! Oprócz gier w piłkę, kometkę, rzucano do puszek, trafiano rzutkami do tarczy, łowiono ryby, a nawet był konkurs skoków na skakance. Uczestnicy gier i konkursów zostali uhonorowani pięknymi nagrodami. Symbolicznie wyróżniono każdego uczestnika.

Wśród nagród, które można było wybierać, znalazły się różnego rodzaju gry a także ładne zabawki. W czasie zabaw, gier i konkursów podawano zimne napoje oraz słodycze. Dopisała też pogoda, która stanowiła korzystne uzupełnienie całości. Organizatorzy pomysleli i o rozrywce kulturalnej. Z zacięciem słuchano pogadanek zarówno o samej miejscowości Korzkiew jak również o tutejszym zamku.

Wypada więc niejako z kronikarskiego obowiązku odnotować, że wieś Korzkiew leży na wys. 300 m n.p.m., 14 km na północ od Krakowa nad potokiem Korzkiewką, lewym dopływem Prądnika. Zamek zbudowano w miejscu obronnym, trudno dostępnym. Przypuszcza się, że był on jedną ze stanic systemu umocnień jurajskich. Pierwsza wzmianka o zamku w Korzkwi pochodzi z roku 1388. Właścicielami Korzkwi byli Korzwicki herbu Syromla, a po nich Ługowscy, Jordanowie z Mogilan. Po ro-

ku 1764 kolejno Wielkopolscy, Wesselowie i Wodziecy.

Na zakończenie imprezy zorganizowano loterię fantową, która przemieniła się w świetną zabawę. Można powiedzieć że młodzież XV Koła ZSMP przy pomocy starszych kolegów z organizacji związkowej i rady pracowniczej bardzo dobrze zorganizowała ten wyjazd za co należą się jej piękne podziękowania. Oby takich imprez było więcej.

Odnótował:

ANTONI GOC

Kto nam kupi beczkę na zimę?

CO PARĘ dni upały dają nam się mocno we znaki. Przed nami upalne miesiące. Trudno jakoś pamiętać, że kiedyś będzie zima. W Krakowie rozpoczęły się już jednak posiedzenia wojewódzkiego sztabu zimowego. Będą niebawem i u nas. I znów usłyszymy, że beczka do czyszczenia zwrotnic nieczynna. Mnie osobiście wcale to nie będzie dziwić. Trudno, by jeden wysłużony pojazd pracował non-stop od 1 listopada (gotowość) do wiosny.

Tymczasem jest wyjście z tej „beczkowej kołomyjki”. Fachowcy twierdzą, że wystarczy zakupić przyczepy asenizacyjne do posiadanych już przez MPK ciągników i problem będzie rozwiązany. Wbrew pozorom kłopoty nie wiążą się z zakupem owych przyczep, kompetentni twierdzą, że to da się zrobić, problem tylko w... braku decyzji u nas w MPK. Obyśmy się nie obudzili, gdy spadnie pierwszy śnieg, a istniejące urządzenie znów w najbardziej nieodpowiednim momencie odmówi posłuszeństwa. Zresztą nawet sprawna beczka też niewiele załatwi, bo potrzeba nam co najmniej trzech takich urządzeń.

Na ministerialne przydziały nie ma co liczyć, bo wpłynęło właśnie pismo, że przyznano nam podwozie „stara 28”. Urządzenie asenizacyjne może natomiast być na nim zamontowane dopiero w IV kwartale br. lub w I roku przyszłego. Czyli tę zimę mamy „z głowy”. Podwozie przydzieliła nam Komisja Planowania przy Radzie Ministrów. Pismo informuje też, że dalsze przydziały w latach 1987—88 nie są przewidziane, bo podwozia będą potrzebne do produkcji samochodów wiezowych. Czekamy, kto i kiedy podejmie decyzję o zakupie przyczep asenizacyjnych. Wypada więc powiedzieć, że nastąpi to przed zimą. (fis)

**z ULIC
NASZEGO
MIASTA**



Autobusy nie dla pasażerów

PĘTLA autobusowa w Borcu Fałęckim. Tu spotykają się autobusy kilku linii. Kursujących w kierunku miasta „119” i „147” oraz w stronę przeciwną „101”, „135”, „235”, „165”, „255”, „141”. Ruch jest olbrzymi. Codziennie przesiadają się z jednego do drugiego autobusu setki ludzi. Przesiadanie przysparza im nie lada kłopotów. Rozkłady jazdy autobusów powracających z miasta nie są skoordynowane z rozkładami tych, co jadą dalej.

Gdy pierwsze dojeżdżają, te drugie właśnie wyruszają na trasę. Mimo że ludzie biegną, najczęściej już nie zdążają i zmuszeni są czekać od kilku do kilkunastu minut. Czy



ZGODNIE z umową zawartą między Kombinatem Komunikacyjnym z Lipska, a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym, od 23 do 29 czerwca gościła w naszym przedsiębiorstwie 6-osobowa delegacja z Lipska. Nasi goście: **Gerhard Flügel, Günter Bucher, Renate Berger, Klaus Langer, Roland Hunger i Kartin Saager** podczas spotkań w KZ PZPR, NSZZ i ZSMP wymieniali doświadczenia z zakresu pracy partyjnej, związkowej i młodzieżowej. Zgodnie z programem pobytu zwiedzili Kraków i okolice. (fis) **Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC**

Z historii komunikacji autobusowej

Od „chevroletów” do „ikarusów”

OSTATNIE spotkanie członków Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, odbyło się w Zakładzie Napraw Autobusów. Poświęcono je historii komunikacji autobusowej w naszym mieście.

Wiceprezes Klubu **Janusz Kucharski**, szczegółowo przedstawił jej rozwój. Pierwszy okres przypada na lata dwudzieste i trzydzieste, następny na okupację. Kolejnymi są lata po drugiej wojnie światowej i czas obecny. J. Kucharski przypominał marki kursujących po Krakowie autobusów — „chevrolet”, „durant”, „federa”, „mavag”, „star”, „ikarus”, „skoda”, „sano”, „jelcz” i znów „ikarus”. W latach trzydziestych komunikację autobusową traktowano jako uzupełnienie tramwajowej. W czasie okupacji służyła ona tylko Niemcom i dopiero po drugiej wojnie światowej nastąpił powolny najpierw, a później coraz szybszy rozwój. Historyczne daty to 17 maja 1945 — uruchomienie pierwszej po okupacji linii autobusowej na

trasie Łagiewniki — Swoszowice. 1946 rok — Cichy Kąciak — Lasek Wolski, w 1947 — placu Bohaterów — Getta do Piasków Wielkich, w 1948 sprzed Barbakanu na Prądnik Czerwony i w 1951 od Barbakanu do Nowej Huty. W latach osiemdziesiątych przybyło na ulicach Krakowa drugie tyle autobusów niż jeździło po nich u schyłku minionej dekady. Postęp związany jest oczywiście z rozwojem zaplecza.

Na zakończenie prelekcji wyświetlone zostały przeźroczka tematycznie związane z historią rozwoju komunikacji autobusowej w naszym mieście.

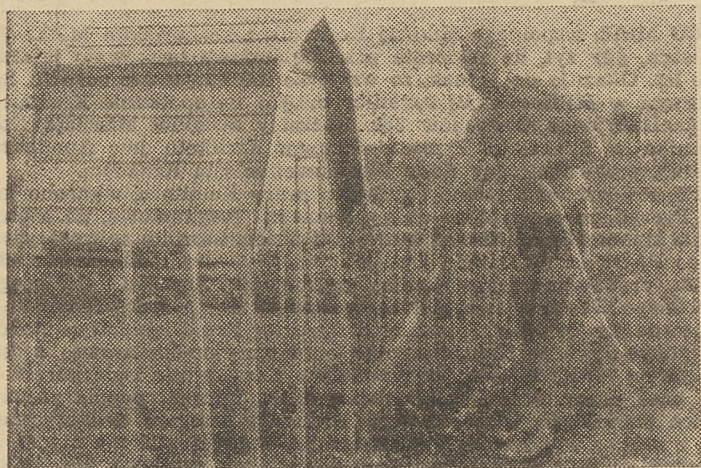
Kolejne zebranie Klubu MKM odbędzie się we wrześniu. (M. B.)

Gdzie MPK nie może tam zespół pośle...

TRZY LATA TEMU zmieniło oświetlenie terenu IV Zajezdni. Po dawnym pozostało 25 żelbetonowych słupów, które stały się wątpliwym elementem dekoracyjnym. „Pękający w szwach” od przeróżnych robót planowych Zakład Budowlany, nie był w stanie przyjąć jeszcze tej jednej — zlikwidowania słupków. Zdecydowano więc, że sprawa zostanie załatwiona przez zespół gospodarczy.

Powołano więc z pracowników ZBL zespół, w skład którego weszła 6-osobowa brygada elektryków. Kierownikiem został inż. **Janusz Borkowski**. Wszystkie prace związane z wykopaniem żelbetonowych słupów oświetleniowych, a następnie ich wywiezieniem z terenu IV Zajezdni wykonano po godzinach pracy od 8 do 24 maja. Trzeba dodać, że praca nie była łatwa, mimo to wykonano ją w wyznaczonym terminie.

Jak nas poinformował kierujący zespołem dużym zaangażowaniem w pracy przy wywozie wykopanych słupów, wykazali się pracownicy Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. (M. B.)



Z OKAZJI walnego zebrania sprawozdawczego członków POD „Tramwajarz” redakcja otrzymała materiały dotyczące działalności Ogrodu w okresie sprawozdawczym, tj. 1985 roku. Dowiedzieć się z nich można m. in. o zadaniach inwestycyjnych, działalności konkursowej i społecznej, zagospodarowaniu działek, a nawet postawach działkowiczów. Materiały te poparte zostały liczbami. Trudno nie docenić włożonej w ich przygotowanie pracy zastępcy zarządu, z prezesem **Stanisławem Szymańskim**. I wreszcie samo zebranie, które trwało parę godzin, mimo wcześniejszego dokładnego przygotowania każdego z jego punktów. Wpłynęła na to przede wszystkim dyskusja członków POD. Mówiono m. in. o tym, co już zostało społecznymi siłami działkowiczów zrobione i co jeszcze należy wykonać.

Miłym akcentem było wręczenie kilku wyróżniającym

się działkowiczom przez uczestniczącego w zebraniu przedstawiciela Wojewódzkiego Zarządu POD **Romana Michałaka** — dyplomów Polskiego Związku Działkowców, za zasługi w rozwoju ogrodnictwa działkowego.

W 1985 r. zarząd zastrzegł sobie na bardzo dobrą ocenę. Szkoda więc, że olbrzymia większość jego członków zdecydowała zrezygnować ze swoich funkcji. W pierwszej połowie kwietnia wybrano nowy zarząd, a w skład jego weszli: prezes **Henryk Albrecht**, wiceprezisi: **Ewa Mucha** i **Edward Ożga**, skarbnik **Krzysztof Budziaszek**, księgowy **Ryszard Nowaczek**, gospodarz Ogrodu **Marian Siemianowski**, członek zarządu **Stefan Kuchta**.

Nowemu zarządowi POD „Tramwajarz” życzymy owocnej działalności, wszystkim działkowiczom dużo przyjemności i satysfakcji z pracy na „minihektarach”. (M.B.)

„CHCIAŁABYM zapytać, czy ktoś z zebranych pamięta jeszcze co to jest status mistrza” — zapytała na zakończenie niedawnego zebrania średniego dozoru technicznego, zakładowy socjolog — DANUTA WILKOSZEWSKA. Pytanie przekorne i choć nie było na nie odpowiedzi, wymowne samo w sobie.

Dziś mistrzom nie ma czego zazdrościć. Mimo iż znacznie wzrosły od sierpnia ubiegłego roku ich płace, to prestiż niewiele. No cóż, jedną administracyjną decyzją nie można przywrócić wartości tego, co nie miało znaczenia przez szereg lat. Zresztą zrównanie płacy mistrza z zarobkami ludzi z jego brygady, to tylko jeden z czynników odbudowy autorytetu. Wydaje mi się, że najważniejsza jest tu osobowość samego mistrza. W przeszłości nie zawsze był to autorytet wśród swojej brygady. Trudno się dziwić, jeżeli były sytuacje, że mistrzem — wyznaczało się tego, co zgodził się nim być, a nie tego, który być powinien. Po prostu wła-

śnie między innymi ze względu na płacę „dobrych” chętnych było niewielu.

Minęły bezpowrotnie czasy, gdy pracownicy zostawali po godzinach, bo taka była potrzeba, a płaciło im się potem tak, jak się dało. Dziś zanim ktoś zgodzi się zostać, musi wiedzieć za ile. Dodatkowo „w ciemno” nie zrobi prawie nikt i nic. Ciągłe mówimy, że reforma gospodarcza wtedy się powiedzie i będą jej wyniki, jeżeli wszyscy także tam na dole, przy warsztacie zrozumieją jej sens. Tymczasem tam została rozumiana najwcześniej, tyle, że tylko ta jej część, która dotyczy własnych korzyści.

Nie mam zamiaru potępiać takiego sposobu myślenia. By jednak sukces był zupełny, polityka musi być taka, by pracownik zrozumiał bezpośredni związek płacy z jakością wykonywanej pracy.

Od lat ludzi do pracy brakuje. Nic nie wskazuje na to, że będzie ich tyle, ile wymagają „wylczenia” sprzed lat. Trzeba przestać mieć złudzenia. I tu pole do popisu ma mistrz i „jego głowa”, by właściwie zorganizować pracę. W przedsiębiorstwie podzielono już środki na poszczególne zakłady. Nic nie stoi na przeszkodzie, by to samo zrobić z brygadami. Dać tyle ile potrzeba na opłacenie wykonywanej pracy. Nareszcie nieważny powinien być fakt, ilu ludzi ją wykonuje, byle wykonywało dobrze. Oczywiście cała reszta pieniędzy za tych potrzebnych a nie zatrudnionych nie może pójść w podwyższenie stawek zasregowania, bo wtedy nie byłoby czym opłacić PFAZ, jest przecież jednak tyle innych możliwości... Trzeba to jednak nareszcie zacząć robić, samym mówieniem nikt

i nigdzie niczego nie dokonał. Istnieje opinia właśnie wśród mistrzów, że maszyn i urządzeń w przedsiębiorstwie jest zbyt mało, że praca nadal opiera się na przysłowiowym majzlu i młotku, gdy tymczasem powołany przez Radę Pracowniczą zespół wykazał, że maszyn jest jakby za dużo, że kupuje się trochę tak na życzenie zamawiających, a nie według rzeczywistych potrzeb. Czy można temu nie wierzyć, jeżeli ich wykorzystanie wynosi 25 proc.? Na to nie mogą sobie pozwolić nawet najbogatsi, bo wtedy rychło poszliby z torbami.

Zgoda natomiast, iż brakuje dobrych tak zwanych narzędzi prostych, ale... Na jednej z narad w Płazowie uściszałam, że niepotrzebnie przychodzą narzędzia do „ikarusów” od producenta, bo... zalegają magazyny i z więk-

zości nikt nigdy nie korzysta. Czy tu aby nie leży przyczyna, iż operujemy tylko majzlem i młotkiem? Czy po prostu nie jest nam tak wygodnie, bo do tego jesteśmy przyzwyczajeni? Podobno przyzwyczajenie to druga natura, ale i tu widzę ogromną rolę mistrza. Niestety, o tym wszystkim znów przeważnie się dyskutuje. Na kwartalnych naradach mistrzów te tematy są wciąż najważniejsze w dyskusji. Moim zdaniem zbyt małe zainteresowanie towarzyszy warunkom techniczno-ekonomicznym w poszczególnych zakładach. Chyba przechodzi to tak trochę mimo. Myślę, że analiza tych zjawisk nie powinna należeć tylko do kierowników, a i tu mam zastrzeżenia, czy wszędzie i przez wszystkich jest ona robiona, a jeśli nawet, to czy wyciągane są wnioski.

Myślę, żeby pytania, takie jak postawione na początku, nie były zawieszane w próżni, także nad tym, co tu napisałam, należałoby się zastanowić. FILOMENA SERWIN

Z reformą do brygad

Brud w „bezlitosnym” słońcu

ROKROCZNIE krakowska prasa bije na alarm. Nasze pojazdy brudne są nie tylko na zewnątrz, co jaskrawiej widać w słońcu, ale także ich wnętrza pozostawiają wiele do życzenia. Ludzie brudzą sobie nie tylko ręce, ale i ubrania. Wiosna jest dla nas najbardziej pracowita, jeśli chodzi o czyszczenie taboru. Efekty natomiast nie najlepsze, niestety. Przyczyn jest wiele. Po pierwsze tabor bardzo brudny po okresie zimowym, kiedy to w naszych warunkach (garażowanie na wolnym powietrzu, brak linii myjących z prawdziwego zdarzenia, gdzie byłoby możliwe suszenie taboru) zaprzestajemy mycia. Nawet wtedy, gdy warunki są sprzyjające, nie ma możliwości, by w ciągu jednej nocy wymyć wszystkie pojazdy, ale to tylko jedna sprawa. Jak wytłumaczyć fakt, że wewnątrz siedzenia i uchwyty pomazane są smarami. Tu porę roku już chyba trudno winić? Jak wytłumaczyć brud obok stanowiska prowadzącego pojazd i to często w zamkniętej kabinie?

W kraju nie ma rozwiązań technicznych, które umożliwiłyby dokładne mycie taboru. Największy problem jest z urządzeniami do domywania przodów i tyłów pojazdów. Niestety, u nas są to wciąż dwa drogi okrężne szczotkami z przepuszczaną przez nie wodą. Ostatnio nad rozwiązaniami tego problemu pracuje się w Łodzi. Myślę, że przecież i u nas są ludzie z głowami nie do pozłoty. Tramwaj tyristorowy jest tego przykładem. Mamy przecież działy techniczne traktacji.

W niektórych zakładach brak jakiegokolwiek myjni. Tak jest w ZTH i w ZAW. W tym ostatnim zakładzie jedynym „osiągnięciem” technicznym jest

waż gumowy i ręczna szczotka. Ostatnio istnieje realna szansa, iż będziemy mieć myjnię z prawdziwego zdarzenia — myjnię fińską zakupioną za dolary. To wszystko jest jednak kroplą w morzu potrzeb.

Ważnym czynnikiem wpływającym na estetykę taboru jest jakość lakierów stosowanych do malowania pojazdów. Złe są zresztą nie tylko te, którym malujemy po remontach na miejscu, ale i te stosowane u producentów krajowych. Inna sprawa, że i technika, jaką lakierujemy autobusy i tramwaje, jest daleka od doskonałej. Stosowana jest metoda natryskowa, gdzie straty lakieru dochodzą do 30 proc. Znacznie lepsza jest natomiast metoda hydrodynamiczna. Co do jakości farb i lakierów może udałoby się wejść w kontakt z firmami polonijnymi i w zamian za reklamę można by było otrzymać dobre lakiery?

Rozwiązanie musi też nastąpić i to jak najszybciej, w sposobie sprzątania wnętrza pojazdów. Wprowadzono kiedyś odkurzacze przemysłowe. Są za duże, stąd mniejsza możliwość manewrowania nimi. Ponadto grube rury odprowadzające zanieczyszczenia powodują, że czyszczenie musi się odbywać przy otwartych drzwiach i właśnie za tymi drzwiami sprzątanie jest niemożliwe. Z ciekawą propozycją wystąpił kierownik z Czyżyn — Zbigniew Nowak. Mianowicie myśli się tam o odkurzaczach z pojemnikiem umieszczonym na płecach. Może to jest wyjście. Pozostaje mieć nadzieję, że wreszcie coś się tu ruszy i następnej wiosny nie powitamy brudnymi autobusami i tramwajami.

(F.S.)

W MAJU Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy zanotował wzrost liczby wypadków, w większości zwinionych przez motorniczek i kierowców MPK. Były wśród nich najechania na własny tabor z powodu niezachowania należytej odległości i potrącenia na przejściach dla pieszych. Kilkanaście osób rannych, nieraz bardzo ciężko, w tym dwoje małych dzieci i dwie ofiary śmiertelne, to plon majowej, czarnej serii.

15 maja — tramwaj linii „1” najechał na pieszo, a następnie

21 maja — tramwaj linii „4” najechał na tramwaj linii „25”, na skutek czego jedna osoba została ranna. Przyczyną wypadku było zaśnieżenie motorniczego „4” za nastawnikiem. Wypadek wydarzył się około godziny 14.00.

23 maja — przy ulicy Basztowej tramwaj linii „3” na przejściu dla pieszych, potrącił mężczyznę, który poniósł śmierć na miejscu.

24 maja — na przystanku przy rondzie Kotlarskim, tramwaj linii „1” najechał na „3”, czternaście osób zostało rannych.

Uważajmy!

CZARNA SERIA

włókł go około 30 metrów. Mężczyzna zmarł w drodze do szpitala.

15 maja — tramwaj linii „9” przy ulicy Wielickiej, potrącił sześciolatniego chłopca, który wbiegł na torowisko. Natychmiastowa reakcja motorniczego uratowała życie dziecku, które doznało tylko lekkich obrażeń.

15 maja — tramwaj linii „13” przed Halą Targową, przytrzasnął drzwiami kobietę, a następnie włókł ją kilka metrów.

16 maja — ruszający ze stanowiska dla wsiadających autobus linii „132”, potrącił niewidomą kobietę przechodzącą z przewodnikiem i białą laską. Kobieta doznała ogólnych obrażeń.

21 maja — tramwaj linii „1” przed Halą Targową potrącił 71-letniego mężczyznę, którego, z obrażeniami zabrano do szpitala.

26 maja — znów rondo Kotlarskie, motorniczka prowadząca „9” najechał na pociąg linii „1”. Na szczęście ofiar w ludziach nie było, są natomiast duże straty materialne. Przyczyną wypadku było niezachowanie przez motorniczego „9” bezpiecznej odległości.

27 maja — przy ulicy Balickiej na wiadukcie, nastąpiło zderzenie tramwaju linii „12” z autobusem „226”. Trzy osoby zostały ranne.

28 maja — motorniczka prowadząca tramwaj linii „6”, potrącił na przejściu dla pieszych przy ulicy Franciszkańskiej sześciolatnie dziecko prowadzące rowerek. Natychmiastowa pomoc lekarska — operacja w szpitalu, która trwała 4 godziny uratowała dziecku życie, ale stan jego nadal jest ciężki.

Komentarz zbyteczny.

(M.B.)

Mieczysława Adama Piątka przypadki

Jak pracę w MPK mniej uciążliwą odczuwać?

linię „K” w Kombinacie HIL. Linia ta łączy Wielkie Piece z Bramą Główną. Tego dnia dwa autobusy „wypadły” z kursu, co spowodowało tłok okropny. Podjeżdżając na któryś z kolejnych przystanków, zauważyłem podenerwowane dłuższym oczekiwaniem urocze panie, których wygląd dawał do zrozumienia, że z pracy udają się prosto na bal. Toteż uprzedziłem ich ewentualne pretensje przy użyciu złego słowa: Serdecznie zapraszamy Szanowne damy bo zapierdalamy prosto do Bramy.

Choć ludzie dosłownie deptali sobie po piętach i guziki w tłoku tracili — do Bramy Głównej dojechałem w atmosferze ogólnej wesołości. A przy wyjściu pod bramą jedna pani drugiej pani poleciła:

— Zapamiętaj numer autobusu tego fenomenu.

▲ TRZECIA ZASADA: — Pierwszeństwo ataku.

Kiedyś po wykonaniu kolej-

nego kursu — ok. godz. 13 na dworcu pod Kombinatem HIL — regulatorka panna (czy też wdowa — w tym przypadku to nieistotne) poleciła mi:

— Panie Mieczu — awaria sieci tramwajowej na rondzie Kocmyrzkowskim. Proszę założyć tablicę „Z” i natychmiast udać się na rondo. Aż do odwołania będzie pan jeździł na odcinku wskazanym przez naszą służbę, która tam już jest.

Było zimno, siąpił deszcz. Używając określenia red. Leszka Rafalskiego (który podobną przysługę opisał w „Temple” nr 81 z 11 lipca 1985 r.), wiedziałem, że będę miał do czynienia z tzw. „dzikim tłumem”, czyli że liczyłem mogę na niejedną wiązanek od zdenerwowanych pasażerów zdających na II zmianę do huty.

Już na początkowym przystanku postanowiłem uprzedzić ataki słowne przemoczonych klientów i wystąpiłem pierwszy:

— PROSZĘ PAŃSTWA —

W IMIENIU DYREKTORA MPK I SVOIM WŁASNYM SERDECZNIE ZAPRASZAM DO AUTOBUSU, SERDECZNIE ZAPRASZAM. NASTĘPNY WÓZ, ZGODNIE Z NASZYMI OBYCZAJAMI, BĘDZIE MOŻE ZA GODZINĘ! ZAPRASZAM! ZAPRASZAM!

Z miejsca pasażerom młyny poweselali, a starszy pan co to „szron na głowie i nie to zdrowie” — jak to kiedyś śpiewali Wasowski i Przybyła — stanowczo udzielił mi rozgrzeszenia:

— No przynajmniej jeden uczciwy w tym Empeka się znalazł.

I o dziwo! Ani jednej pyśkowi! Wprawdzie były szepty niezadowolenia, ale zostały zagłuszone przez głośny śmiech innych. Oczekujący na następnym przystanku już z daleka zauważyli zbliżający się autobus „Z” i co rychlej rzucili się na drugą stronę ulicy. Ale jakiś pan z laseczką i towarzyszącą mu starsza pa-

ni — uparcie kierowali wzrok w kierunku, z którego miał nadjechać upragniony tramwaj.

— A szanowni państwo — krzyczę przez otwarte okienko zza kierownicy — zapewne chcą jechać jutro (znówu śmiech w autobusie). Niechże szanowna pani zachęci narzeczonego do wsiadania (śmiech w wozie), a ktoś nawet zaklaskał (z pomocą drugiego oczywiście).

— Panie, co też pan za bzdury piecie — to mój mąż — usłyszałem sprostowanie sędziwej pani przy akompaniamencie śmiechu.

Gdy pasażerowie opuszczali autobus przy rondzie, by przebiegać się znów w tramwaj, wielu z nich mówiło z uśmiechem: „DO WIDZENIA”, „DZIĘKUJEMY”.

Gdy opowiadałem tę historię „miss ZAP” — pani Oli Oremus, ta odparła: „Gdybym tak układała zestaw pytań do zgaduj-zgaduli w Osieczanach postawiłabym m. in. takie: „Gdzie i kiedy pasażerowie komunikacji miejskiej bili kierowcy brawa...”

M. A. PIĄTEK

▲ PIERWSZA ZASADA: — Rzetelnie udzielać informacji.

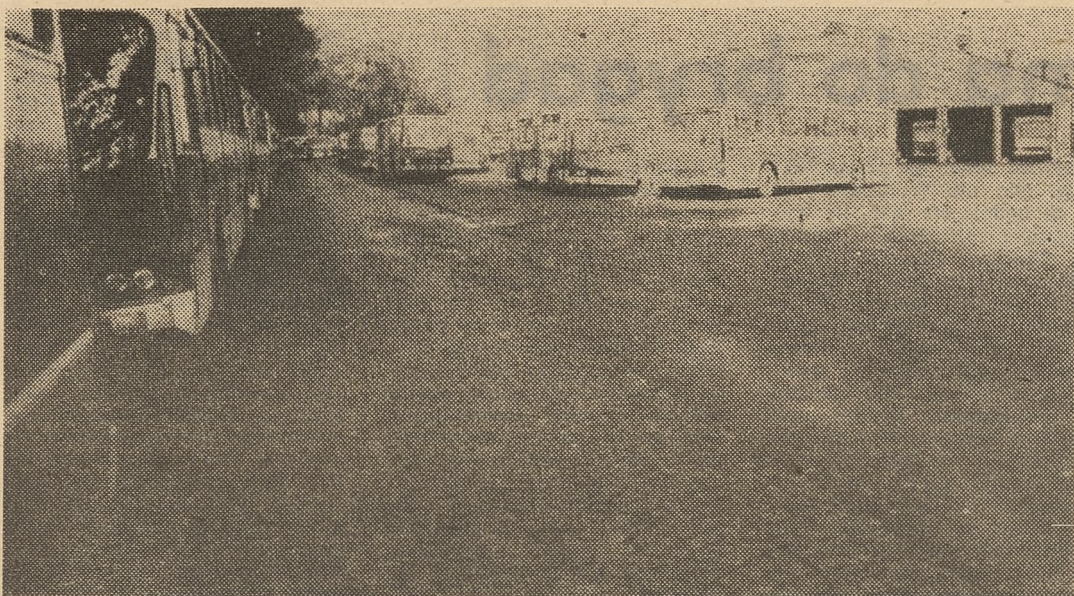
Zdarzyło mi się kiedyś, że regulatorka nie miała odpowiedniej ilości tablic na dokładne oznaczenie autobusów linii „231” oraz „231 bis”, gdzie zostałem właśnie zastępczo skierowany. Gdy ustawiłem wóz na stanowisku dla wsiadających i pasażerowie zajęli miejsca pewna pasażerka (niepewna co do trasy) nagle mnie zapytała:

— Panie Kierowco, czy Pan jest normalny, czy „bis”?

— Oczywiście, jak najbardziej jestem normalny — zapewniłem wątplącą — byłem badany przez najlepszych doktorów, którzy stwierdzili, że jestem całkowicie normalny. Może Pani spokojnie tym autobusem jechać.

▲ DRUGA ZASADA: — Właściwe słowo na właściwym miejscu.

Czesław Niemen uważa, że złym słowem można zranić człowieka jak nożem. Podzielał ten pogląd w sposób umiarkowany, albowiem praca w MPK dostarcza mi także odmiennych argumentów, o czym poniżej: Kiedyś (a było to w Sylwestra) obsługiwałem



Wieczór w zajezdni

PO UPALNYM czerwcowym dniu nadszedł wieczór. Nie przyniósł ochłodzenia. Na dworze jest parno, w pomieszczeniach duszno. Na twarzach ludzi widać zmęczenie. Po ostatnich deszczowych i chłodnych latach jakoś trudno przyzwyczaić się do panującej w tym roku kanikuly. Z poczekalni dla kierowców w dyspozytorni Zakładu Autobusowego w Bieńczykach słychać głos spikerki, czytającej prognozę pogody: „...region Polski południowej pozostawał będzie nadal pod wpływem wyżu, będzie upalnie, do 28 i 30 stopni powyżej zera”. A więc jutro będzie tak samo...

Otwarte drzwi dyspozytorni ZAB. Dyspozytorzy Józef Pedrycz i Andrzej Pawelec, zapytani, czy upalny dzień — pracowali od godziny 14.00 — był powodem kłopotów na liniach, informują:

— Jest bardzo dobrze, wyjechał komplet wozów plus jeden dodatkowy. Nocą będą dwa wozy więcej. Proszono, by podstawić je o 23.30 przy ulicy Cekiery. Będą jeździć za tramwaje, z powodu remontu torów. Mimo upału było mało awarii. Wiele kierowców zgłosiło się do pracy „za wolne”. Ci, którzy w poczekalni oglądają telewizję, przyszli do pracy na nocną zmianę.

W hali obsługi codziennych następuje szczegółowy przegląd wozu. Dokonują go mechanicy Robert Mleczyk i Ryszard Wydra. Mówią, że nie wszyscy kierowcy jednakowo dbają o wozy, mimo że przecież są za to premiowani. Tu również znajduje się stanowisko diagnostyczne — każdy autobus przechodzi przez nie co pół roku. Pracują tu dzisiaj mechanicy: Jerzy Synowiec, który trzy lata temu ukończył ZSZ MPK i Jan Fran-

czak. W hali OT pracuje czwarta brygada pod kierunkiem Mieczysława Mrozińskiego.

— Największy kłopot z ludźmi — mówi pan Mieczysław. — Pracujemy w systemie czterobrygadowym. Ta brygada liczy 38 osób, a w pracy jest tylko 24. Reszta na urloпах, zwolnieniach lekarskich i ćwiczeniach wojskowych. Brygadziście mechanik Kazimierz Nowak rozkłada ręce:

— Mam tylko czterech ludzi, reszta na urloпах.

— U mnie też dzisiaj tylko czterech i jak tu pracować. Ludzi, szczególnie tych zaangażowanych coraz mniej, a pracy coraz więcej — dodaje brygadziście napraw podwoziowych Józef Strojny.

W hali OT na każdej zmianie trzeba „zrobić” cztery wozy. Naprawia się tu drobne usterki. W przypadku, gdy autobus jest poważnie uszkodzony, skierowany zostaje na stanowisko napraw bieżących. Zdarza się jednak, że więcej niż cztery wozy zgłoszone zostają do naprawy — wówczas pozostają dla kolejnej zmiany. Zajmą się nimi ci, którzy przyjdą do pracy na 22.00. Brygadziście Strojny zapytany czy jego ludzie zdążą z naprawami do godziny 22.00 kiwa głową i odpowiada:

— Musimy zdążyć.

Warsztat ogumienia. Praca tu ciężka. Zupełny brak mechanizacji, wszystko wykonuje się siłą mięśni. Upał powoduje pęknięcie opon. Na szczęście, jak twierdzą Romuald Bułajewski i Robert Libor, mimo wysokiej temperatury nie było awarii gum, a więc i roboty nie mają dziś zbyt wiele.

Brygadziście elektryk Zdzisław Sroka:

— Czy mamy dużo pracy? Szkoda mówić ile... Alternato-

ry, rozruszniki, akumulatory, wszystko wysiada bo gorąco. Do końca zmiany musimy jednak zdążyć.

Warsztat blacharski. Brygada Stanisława Błaszczyka pracuje przy naprawie powypadkowej. Naprawy bieżące już zrobili. Kolejnej zmiany nie pozostawia żadnej roboty.

W magazynie Anna Kleszcz oraz Jan Dzierwa mają problemy. Coraz bardziej brak części do autobusów. Do „Ikarusa” nie ma 59 ważniejszych elementów, do „berlieta” — 40. Sytuacja zmienia się z dnia na dzień. Ważne, że dobrze układa się współpraca nie tylko z magazynami w ZAW i ZNA, ale również z innymi zajezdniami.

W razie potrzeby zawsze pomogą, my też, jak tylko mamy, to nigdy pomocy nie odmówimy — informuje pan Dzierwa.

Bufo numer 8. Miałe zaskakuje czystość. Niemala w tym zasługa sprzątajacej Marii Jedlińskiej.

— Mamy oranżadę, wodę firmową, herbatę i kawę. Wodę firmową i oranżadę przechowuję w chłodniarce, żeby była zimna — informuje bufetowa Stanisława Sliżowska.

— Posiłki otrzymujemy ze stołówki przy ulicy Brożka. Są też mrożonki. Zawsze mam kanapki z serem, jajami. Wczoraj otrzymałam 100 kg wędlin. Była nawet szynka.

Któryś z pracowników Zajezdni włącza się do rozmowy. — To było wczoraj, ale w ogóle wędlin jest mało. Nie zawsze można je tu kupić.

Minął dzień. Większość krakowian odpoczywa przed telewizorami, emocjonując się mundialowymi zmaganiem. Przed ludźmi w ZAB kolejna pracowita noc.

MARIA BUBACZEWSKA

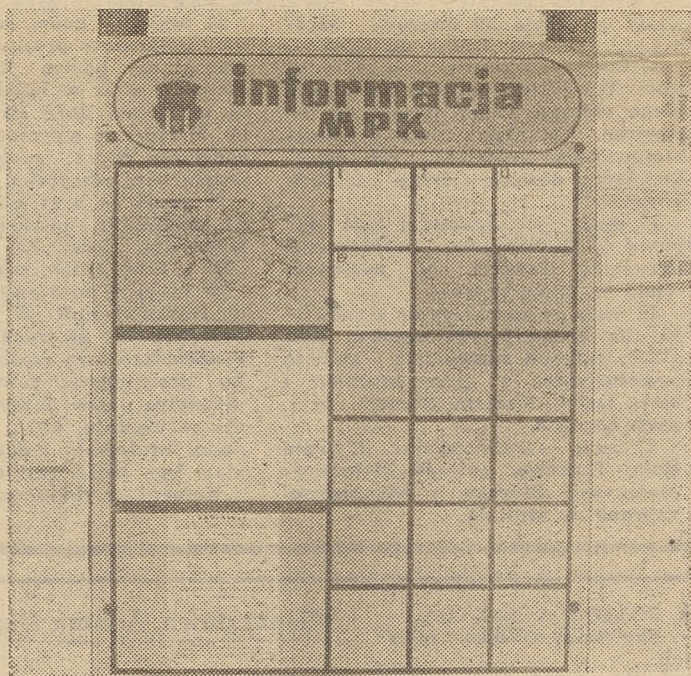
Refleksje po Konferencji Wojewódzkiej PZPR

Bez pracy nie ma kolaczy

JEDNYM z pięciu delegatów MPK-owskiej organizacji partyjnej na Konferencję Wojewódzką PZPR, był sekretarz POP z Zakładu Autobusowego w Bieńczykach, kierowca o 17-letnim stażu pracy w przedsiębiorstwie Andrzej Rzepecki. Spotkałam go w zajezdni w Bieńczykach. Przygotowywał autobus do wyjazdu na linię. Za 40 minut miał rozpocząć pracę. Kiedy wóz był już gotowy do drogi, znalazło się jeszcze kilkanaście minut na rozmowę, której tematem była konferencja.

— Na konferencję zabraliśmy — powiedział Andrzej Rzepecki — wnioski zebrane uprzednio w naszej organizacji partyjnej. Przygotowywaliśmy się do zabrania głosu, ale chętnych było około 50. Z uwagi na ograniczony czas konferencji było to raczej niemożliwe. Z drugiej strony wnioski się powtarzały. Wiele spraw poruszanych w MPK przedstawili dyskutanci z innych zakładów pracy. Wnioski zebrane w naszej organizacji partyjnej przekazałmy do protokołu, tak zresztą jak uczynili to inni, dla których również nie starczyło czasu na zabranie głosu. Na konferencji dużo czasu poświęcono sprawie reformy gospodarczej w zakładach pracy. Omawiane były też sprawy nadużyć gospodarczych i bezpieczeństwa w naszym województwie. Gdybym miał możliwość zabrania głosu, to mówiłbym o poszanowaniu ludzi uczciwych, którzy po dziesięciokrotności lat pracy, właściwie niczego się nie dorobili w przeciwieństwie do tych, którzy drogą różnych spekulacji szybko w życiu się ustawili. Poruszylibym też bardzo ciężkie w naszym kraju sprawy mieszkaniowe — niewykorzystany czas pracy na budowach, braki materiałów. Zastanawiające jest to, że nasi fachowcy na budowach eksportowych uporać się na przykład z budową hotelu w ciągu dwóch lat, a w kraju taki sam powstaje przez lat dziesięć. Z naszego zakładowego podwórka przedstawiłbym sprawę braku części zamiennych do autobusów, które objęte powinny być zamówieniami rządowymi. Miejska komunikacja musi mieć priorytet. To my przecież dowozimy ludzi do zakładów pracy i od naszej sprawności zależy czy staną punktualnie przy swoich warsztatach pracy, czy też nie i narażą swoje przedsiębiorstwo na straty. Mówiłbym też o sprawie wdrażania reformy gospodarczej w naszym przedsiębiorstwie — obniżce kosztów, oszczędnościach. Uważam, że prestiż, pozycja partii będą większe, jeżeli wyjdziemy z kryzysu, chociaż już jest dużo lepiej, o czym świadczy chociażby zaopatrzenie sklepów. Chcąc zrealizować wspólnie opracowane na konferencji wnioski, nie wolno nam oglądać się jeden na drugiego, ale musimy wziąć się do solidnej pracy. Każdy na własnym odcinku. Bez pracy nie ma kolaczy, uczy stare polskie przysłowie — jakże obecnie aktualne.

Uważam, że każdy członek partii z większym jeszcze zaangażowaniem powinien zacząć pracować, a zdyscyplinowaniem dawać innym przykład. Takich ludzi właśnie potrzeba, bo jak pokazała konferencja w naszym województwie wiele jest jeszcze do zrobienia. Wspaniała była atmosfera szczerzej, ważnej dyskusji. (M.B.)



PO WPROWADZENIU w ubiegłym roku porozumienia placowego obiecywano sobie bardzo wiele. Wydawało się, że ono być jedynym ratunkiem dla przedsiębiorstwa. Stawiano nadzieję, że wreszcie nasze place będą, jeżeli nie konkurencyjne, to porównywalne z osiąganymi w przemyśle. Istotnie w początkowym okresie tak się stało. Został na jakiś czas zahamowany odpływ ludzi z MPK. Potem zaczęły się zarysowywać rozbieżności między oceną wzrostu płac na skutek porozumienia, a liczbami bezwzględnie wskazywanymi, iż wzrost faktycznie nastąpił. Wzrosł też podatek płacony przez przedsiębiorstwo od ponadnormalnego wynagrodzenia. Musiały więc wzrosnąć place. Wydaje mi się, że ocena pracowników jest właśnie taka, dlatego iż z jednej strony obiecywano sobie znaczny wzrost zarobków, a z drugiej ciągle podwyżki cen, znacznie zmniejszyły atrakcyjność porozumienia dla pra-

cowników. Moim zdaniem ciągle jeszcze lekceważą się zależności efektów pracy i płac. Zdziwiłam się jednak niepomiernie, gdy na zebraniu delegatów Samorządu Pracowniczego jeden z dyskutantów, podając warunki jakie trzeba by było spełnić, by już nie przyciągać ludzi do MPK,

ale zatrzymać tu pracujących, stwierdził, że trzeba pomyśleć o znacznych podwyżkach. Na moje pytanie kto ma myśleć, padła krótko odpowiedź: — dyrekcja.

Natomiast samorząd w tych decyzjach brać udziału nie może, bo „skąd my mamy wziąć”. Jak będziemy mieć środki, to będziemy się zastanawiać nad podziałem. Natomiast skąd ma brać dyrekcja? Na to pytanie odpowiedzi nie otrzymałam. Myślę, że bardzo wygodnie jest dzie-
lić gdy ktoś da. Szkoda, że

ani od moich rozmówców, ani na zebraniu nie usłyszałam skąd brać pieniądze. Wprawdzie zebrani zatwierdzili proponowany podział zysku z ubiegłego roku, ale nikt nie mówił o tym, że zysk nie był taki duży, jak zakładano tuż przed wprowadzeniem porozumienia.

Żeby zmieścić wszystkie planowane odpisy trzeba było dokonać cięć. Niestety, nie starczyło na fundusz rozwoju. Jak niekorzystne to zjawisko tłumaczyć chyba nie muszę. Dodać trzeba, że wszystkie kłopoty finansowe mamy w sytuacji gdy Przedsiębiorstwo jak i jego dyrektor zostali zarówno przez organ założycielski, jak i Radę Pracowniczą ocenieni pozytywnie. Zresztą nie może być inaczej bo krakowskie MPK jest przecież jednym z lepszych przedsiębiorstw. Moim zdaniem zaró-

wno delegaci samorządowi, jak i część członków Rady, przyjęli zasadę „nie wychylać się”. Zaznaczył to zresztą w swoim wystąpieniu przewodniczący Rady Zdzisław Mazur. Oczywiście nie można winić za ten stan rzeczy tylko delegatów. Bierze się on trochę chyba z przeświadcze-

nia o niemożności przeskoków rzeczywistych problemów. Ot chociażby oszczędności. Zasadą ekonomii jest, że oszczędny i pracowity żyje, jeżeli już nie bogato, to w miarę dostatnio. Ludzie widzą marnotrawstwo i wiedzą — gdzie można oszczędzać, ale... Taka jest natura człowieka, że oszczędza wtedy, gdy coś z tego ma, a tymczasem jeżeli jakaś brygada będzie miała wyjątkowo oszczędności, to jej członkowie tego nie odczuwają. Nie mogą ułamać tych oszczędności zostawić dla siebie, bo

wzrośnie podatek. Owszem, korzyści będzie miało Przedsiębiorstwo i wszyscy pracownicy, ale nie ludźmi się, żeby zainteresować się rozsądną gospodarką, ludzie muszą coś z tego i to w miarę szybko, mieć. Zbyt długo w naszej gospodarce beztrudno podchodziło do oszczędzania, by teraz nagle nastąpił zwrot nagły w myśleniu. Oczywiście nie chciałabym, by ktoś zrozumiął, że takie nieekonomiczne myślenie jest u nas zasadą. Fakty przeczą temu, ale znów jest to jakby działanie „z racji urzędu”, a nie dlatego, iż jest to tak jak myśli większość załogi. Wydaje mi się, że w tej sytuacji z uznaniem trzeba myśleć o inicjatywach Rady, by gospodarnością wprowadzić na właściwe tory. Świadczy o tym chociażby powołanie zespołów przeprowadzających przeglądy i analizy zasobów i zakupów inwestycyjnych.

F. SERWIN

Kiedy oszczędność zacznie się opłacać

58. MIĘDZYNARODOWE TARGI POZNAŃSKIE

Nic nam nie oferowano

W 58. MTP uczestniczyło ponad 3800 wystawców, w tym ponad dwa tysiące zagranicznych z 39 państw. Uczestnicy zagraniczni zajmowali powierzchnię 52,5 tys. m kw., w tym ekspozycje 11 krajów socjalistycznych (bez Polski) zajęły powierzchnię 17,5 tys. m kw, natomiast krajowe — 75 tys. m kw. Największym polskim wystawcą był przemysł maszynowy i hutniczy, następnie spółdzielczość pracy oraz przemysł lekki i chemiczny, dalej budownictwo, oferta polskiej myśli technicznej, przemysł spożywczy, zagraniczne przedsiębiorstwa drobnej wytwórczości oraz rzemiosło.

Targi zachowały charakter imprezy wielobranżowej, z przewagą dóbr technicznych. Prezentowano wszystkie towary z wyjątkiem tych, które są przedmiotem oddzielnych imprez specjalistycznych organizowanych na terenach targowych w ciągu roku.

Na szczególną jednak uwagę zasługiwała oferta polskiej myśli technicznej. Ekspozycja, ciesząca się wielkim zainteresowaniem, obejmowała rozwiązania techniczne, technologiczne i konstrukcyjne, a także aparaturę naukowo-badawczą, laboratoryjną i kontrolną oraz systemy komputerowe i pomoce naukowo-dydaktyczne.

Warto było zwrócić uwagę na ekspozycję, która była największa. Tam więc skierowałam swoje kroki. Materiały reklamowe głosiły, że partnerzy zagraniczni przygotowali swoje ekspozycje pod kątem naszej gospodarki. RFN ma co zaoferować komunikacji miejskiej, stąd moje zainteresowanie i zarazem duże rozczarowanie. Kiedy bowiem chciałam się czegoś dowiedzieć na temat oferty dla nas przedstawiciel firmy THYSEN oświadczył:

— „Znam obecnie polskie warunki, dlatego nie uważamy Polski za partnera handlowego”. Dobrze, że chociaż człowiek przedstawił sprawę jasno, gorzej powiadło mi się z przedstawicielem firmy MERCEDES-BENZ. Ten po prostu nie miał czasu ze mną rozmawiać.

Pawilony ZSRR — owszem interesujące, tylko nie z punktu widzenia komunikacji miejskiej. Podbudowana tym, mając też na uwadze znane powiedzenie Urho Kekkonena, że przyjaćciół trzeba mieć blisko, kieruję kroki ku stoiskom węgierskim.

Węgry obchodzą w tym roku jubileusz 50.

uczestnictwa w Targach Poznańskich. Oferują: wyroby elektroniczne i elektrotechniczne, aparaturę naukowo-badawczą, urządzenia i sprzęt dla przemysłu chemicznego, autobusy „ikarus”, obrabiarki oraz materiały budowlane. Mnie oczywiście najbardziej interesował „ikarus”. Rozmawiam więc z dyrektorem biura Polskiego Handlu Zagranicznego MOGURT w Polsce, inż. Józefem Stoicsem.

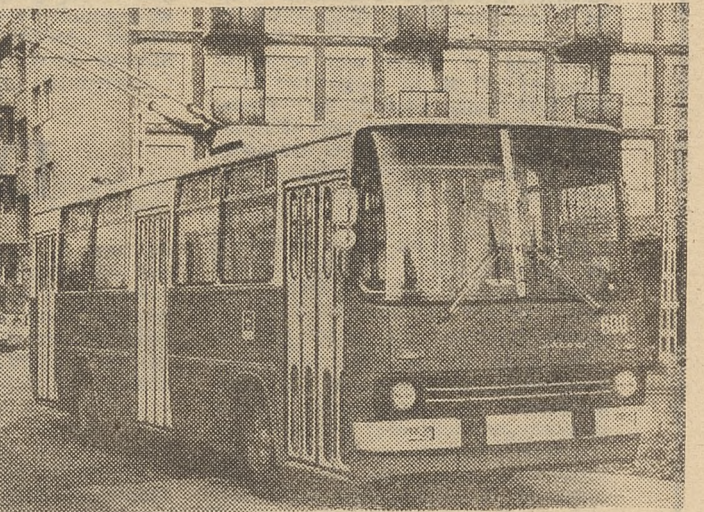
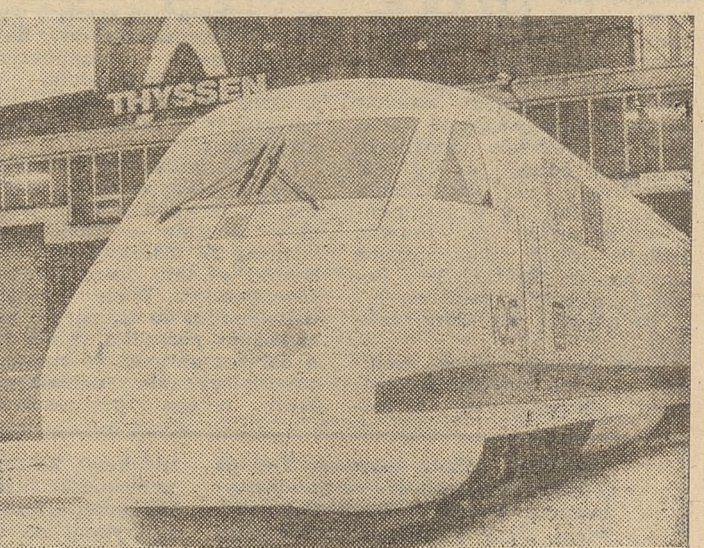
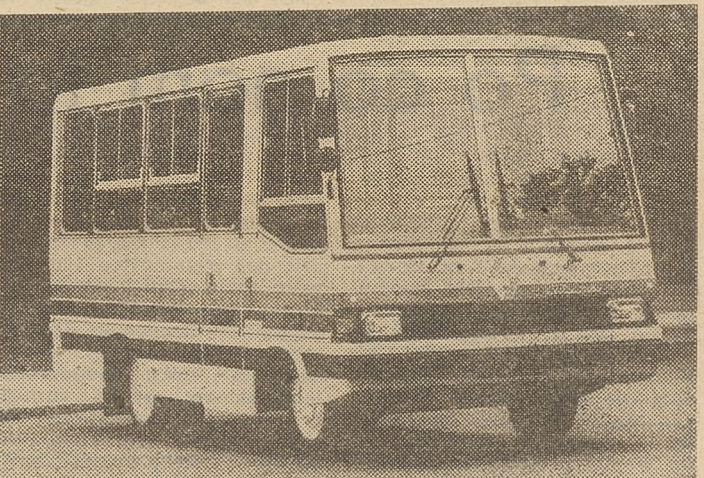
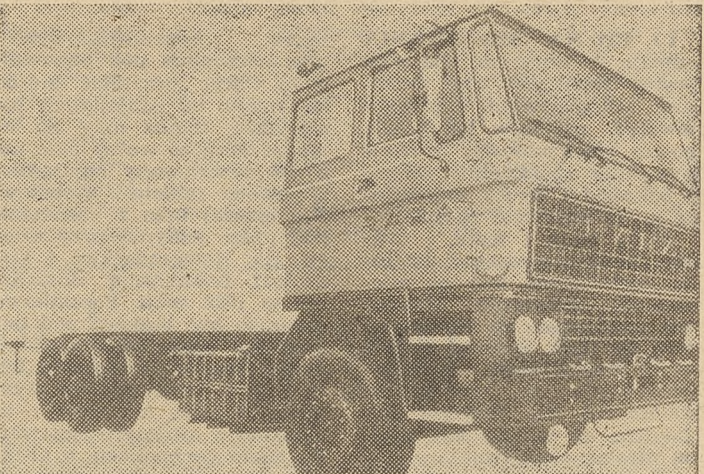
Na targach wystawiają „ikarusa 365 P1”. Jest to wersja turystyczna, dalekobieżna. Nowy silnik (w poprzednich RABA), mocniejszy, mniej pali, z turboladowarką i bezpośrednim wtryskiem, produkowany na licencji zakupionej w Austrii (firma „LIST”). Układ kierowniczy ze wspomaganiem „BENDI-BERICA” produkcji węgierskiej na licencji hiszpańskiej. Skrzynia biegów „ZF-owska” z RFN. Zupełnie nowe nadwozie, o opływowych kształtach. Lepsza widoczność dla pasażerów. Szyby przednie, tylne i boczne importowane z Finlandii od NORD LAMEX są przeciwsłoneczne. Fotele dla pasażerów są rozkładane — lotnicze i przesuwane poprzecznie. Bagażniki zlokalizowane wzdłuż autobusu po lewej i prawej stronie z odchyleniem klapy o 120 stopni. Autobus, o którym mowa, będzie kursował po naszych drogach w roku 1987, ale dla MPK nie jest to oferta interesująca, będzie on bowiem sprowadzany tylko w wersji turystycznej — luksusowej.

Na pocieszenie uwożę z ekspozycji węgierskiej pozdrowienia dla dyrektora Tadeusza Trzmiela, o którym mój rozmówca wyrażał się niezwykle sympatycznie.

„KONSTAL” — gdzie on? Od dobrze poinformowanych osób dowiaduję się, iż „Konstal” nie uczestniczy w 58. MTP. Widać nie jest zainteresowany. Skoro więc nie komunikacji miejskiej nie zaoferowano, odwiedziłam jeszcze to i owo. Warto było na pewno zobaczyć: telewizję satelitarną „malucha” z silnikiem Kowalskiego, suwmiarki z odczytem elektronicznym, fiata „corona”, Hommer Tester T.1000 — urządzenie do pomiaru chropowatości powierzchni. Urządzenie to otrzymało złoty medal na MTP.

Tak więc nie tylko nie było rewelacji, ale wręcz nie było żadnej oferty, dzięki której komunikacja miejska zrobiłaby krok w kierunku nowoczesności.

IRENA CURYŁO



40 lat w Zakładzie Sieci

KTO DZIS mógłby pomyśleć, że można pracować bez przerwy 48 godzin, a pracę przerywać dopiero wtedy, gdy znużony organizm zbuntuje się i zaśniemy na stojąco? Okazuje się, iż takie przypadki to wcale nie fantazja.

Praca w MPK była dla mnie pierwszą w wyzwolonej Polsce i jak dotąd jedyną. Dlaczego akurat tu przyszedłem pracować? Proszę pani, przecież powojenny Kraków nie dysponował przemysłem. Wolnych miejsc brakowało, mimo strat jakie poniósł naród w wojnie. Gdy przyjechałem z Austrii gdzie Niemcy wywieźli nas na roboty, w domu się nie przelewało. Po chodzie z licznej rodziny i nie mogłem nie pracować. Mimo, iż wtedy modne były wyjazdy na ziemię odzyskaną — zostałem. Przyjąłem się więc do Miejskiej Kolei Elektrycznej. Początkowo, bardzo krótko — pracowałem w „torach”, potem w „ruchu” i po pół roku tych wędrówek trafiłem do „sieci”. Jestem tam do dziś.

Przed czterdziestu laty i Kraków, i tramwaje wyglądały inaczej. Czy pani sobie wyobraża, miasto posiadało wtedy pięć zajęzdní tramwajowych. I to przy 200 tys. mieszkańców. Nic dziwnego, że tamten tabor mniej się psuł. Nie tylko dlatego, że był trwalszy. Po prostu było więcej miejsca do przeglądów i napraw. Nie do pomyślenia było też, by coś robiono nie zgodnie z technologią, nie tak jak zalecał konstruktor, czy producent. Może dlatego wtedy wszystko było trwalsze? Czy pracowaliśmy wtedy dokładniej? No cóż, tu trzeba mieć świadomość, że od tego jak wykonamy pracę na sieci, zależy w dużej mierze nie tylko sprawna komunikacja, ale i ludzkie życie. Czy mogę sobie pozwolić na niedokład-

ność? Przecież nie ma znaczenia kiedyś, czy dziś? Chce pani, żebym wspominał. Czy pamięta się dziś jak pod Hawetką można było wsiąść do tramwaju i dojechać do Cichego Kącika? Wąskotorowe dwustronne wagoniki linii „1” i „4” jeździły właśnie przez Rynek Główny. Stupy na których podwieszaliśmy sieć były drewniane. Mimo że praco-



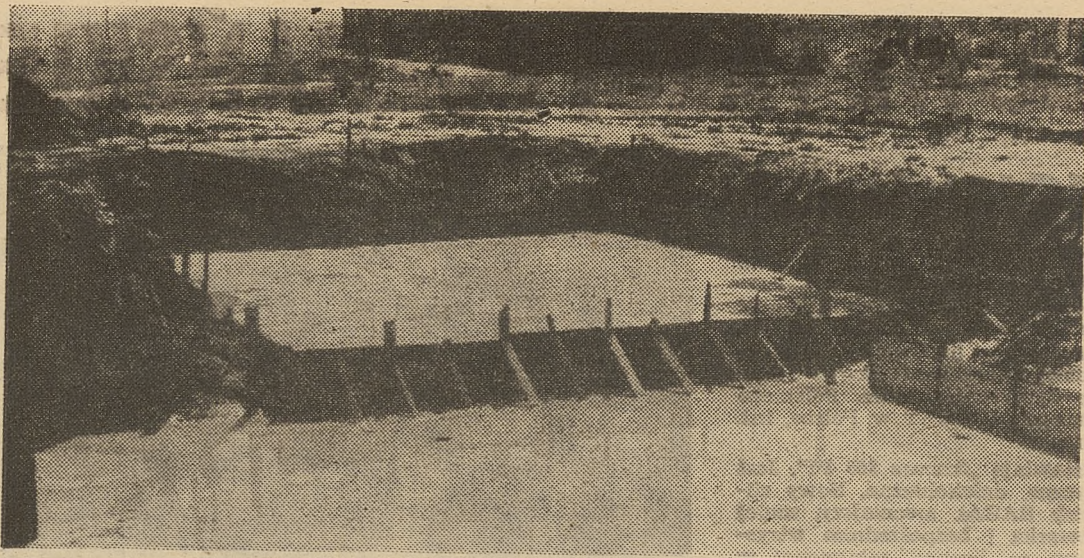
wało się bardzo ciężko, było wśród nas więcej serdeczności. Czuliśmy się rodziną. W mojej brygadzie pracowali ludzie zatrudnieni tu jeszcze przed wojną, byłem najmłodszym. Oni potrafili dobrze pracować i wpajać konieczność dobrej roboty młodym. Nie były to morały, to był po prostu dobry przykład. Oni wiedzieli jeszcze sprzed wojny co znaczy być bezrobotnym. Zresztą już w szkole podstawowej uczono nas obowiązków pracownika. Ja do dziś nie rozumiem co to znaczy „dyscyplina pracy”? Ja mam po prostu obowiązki dobrej pracy, punktualnego jej rozpoczynania. Przecież na mnie czeka zmiennik, podpisując umowę o pracę podejmowałem się jakichś obowią-

ków, czy to nie wystarczy?

Pod wieloma względami lata pięćdziesiąte do latwych nie należały. Ale gdy robiliśmy sieć do Nowej Huty, dziś samemu trudno uwierzyć, że tak było naprawdę. Dla nas termin to był termin. 7,5 km montowaliśmy dwa miesiące. Gdy porównam to z dzisiejszym tempem np. remontu torowiska do Borku Fatęckiego to diabeł człowieka biera. Może to jest właśnie ta dyscyplina, a nasz był obowiązek? A przecież myśmy wtedy sprzętu prawie nie mieli. Czy dziś pracowałby ktoś we Wszystkich Świętych? I to nie dlatego, że była awaria, lecz by dotrzymać terminów. Robiliśmy i w zimie, i w lecie, aż dziw, żeśmy na tych drabinach w gumiakach nie pozamarzali. Gdzie kto wtedy mógł marzyć o zupie regeneracyjnej, czy bufecie? Nie było też sortów. Dostawało się drelichowe ubranie i gumaki — to było wszystko. Dziś dostajemy nawet kalesony. Nie należało wcale do wyjątków, że o godz. 5 byłem już na św. Wawrzyńca, a o 23 jeszcze pod kombinatem. A przecież wtedy komunikacji w dzisiejszym znaczeniu nie było. Z Grzegórzek przez Dąbie i Czyżyny dojeżdżało się pociągami do Mogiły, na ul. Klasztornej. Jeździło się wagonami, tak zwanymi wiatrowkami. Na zewnątrz przez całą długość wagonu biegły stopnie i na nich właśnie jeździliśmy. Dziś nikt by ani tak nie jeździł, ani nie pracował. I chyba wcale nie dlatego, że to inne czasy. Myśmy wtedy nie dyskutowali, ja nie odważałbym się czegośkolwiek wymagać, ja pracowałem. Może i inaczej patrzyłbym na to wszystko, gdybym nie przeszedł okropności niemieckiej okupacji? W pracę społeczną

(Dokończenie na str. 7)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Budowa w MPK-owskim tempie?

CI CO NA MIESZKANIA czekają — ziorzeczą. Dla nich postęp robót jest zbyt wolny. Inni, zaangażowani w przygotowanie najpierw lokalizacji, potem placu budowy, wreszcie powstanie spółdzielni, mówią o sukcesie i wręcz zadowoleniu są, iż nareszcie ruszyło.

Rację mają i jedni, i drudzy. Trudno wymagać, by ludzie czekających lata na mieszkania, obchodzili kłopoty, jak czyjś upór, by nie pozbywać się paru metrów działki, wody zamulające wykopy, perturbacje z powstaniem spółdzielni. Ale czekając długie lata na własny kąt, można stracić cierpliwość.

W Krakowie nie ma już te-

renów „bezkonfliktowych”, przeznaczonych pod budownictwo. Chcąc „przykleić” się do budynków na istniejących już osiedlach, trzeba mieć na uwadze fakt, że wolny plac nie został zabudowany najczęściej z powodu jakichś kłopotów. Nie inaczej było z terenami pod nasze budynki przy zbiegu ulic Nowosądeckiej i Łużyckiej. Lokalizację dostaliśmy w 1982 roku. Początkowo miała to być budowa pod patronatem organizacji młodzieżowej. Warunki patronatu były jednak takie (żądano w zamian 70 proc. mieszkań), że musiano z niego zrezygnować. Po wielu perypetiach w grudniu ubiegłego roku powstała

Spółdzielnia Mieszkaniowa „Tramwajarz”.

Pierwsze mieszkania mają powstać w ciągu 24 miesięcy. Znając marazm budownictwa mieszkaniowego w kraju, byłoby to tempo iście „MPK-owskie” jak zauważył niedawno I sekretarz KD PZPR w Podgórzu Jan Kozak.

Bloki powstające przy ul. Łużyckiej zaspokoja zaledwie 12,5 proc. potrzeb mieszkaniowych naszej załogi. Na szczęście są to pierwsze, lecz nie ostatnie budynki tego typu. Mamy pięć następnych lokalizacji.

F. SERWIN

Fot. WŁADYSŁAW MALEC

Po co nam to było?

DOWIEDZIAŁAM się, że jedziemy na 58. Międzynarodowe Targi Poznańskie. Warunki: bezpłatny przejazd, zgłosić się tu i tu, no i wio. To była pierwsza faza, druga nastąpiła na niewiele godzin przed odjazdem — trzeba zapłacić 200 zł, z czego 100 zł — wstęp na Targi i tyle. W umówionym terminie zgłosiłam się punktualnie w wyznaczonym miejscu, bo jakże by — przeoczył spotkanie oko w oko z techniką wyprzedzającą XX wiek? Nie powiem, że byłam rozczarowana, na Targach było coś z owego wyprzedzenia, ale za to po drodze wszystko było tradycyjnie, jechałam wszakże ze zorganizowaną grupą (notabene w autobusie mogącym pomieścić ponad czterdzieści osób było nas dwadzieścia parę). Jechaliśmy w szampańskich humorach, co prawda kształtowanych niekoniecznie szampanem. Skutki? W Poznaniu niektórzy snuli się jak ... po gaciach, ale Targi zaliczyli.

Nocą, podczas jazdy, wehikuł nasz nie zawinął do żadnego „alkoholoportu”, a jed-

nak uczestnikom nagle zabrakło gotówki, a może tylko było im szkoda, kiedy okazało się, że za wstęp trzeba zapłacić 500, a nie jak uprzedził nas organizator 100. Tak więc mała konsternacja, niektórzy jednak szybko się prze-mogli i zapłaciwszy, dziarsko rozbiegli się między pawilonami. Ale cóż, mundałowa temperatura szybko zmogła tych, których nadmiernie suszyło, okazali więc wspaniałomyślny gest i pomniejszając nadmierny tłok zrezygnowali po 2 godzinach z reszty wystawy, popędziwszy do najzwyczajniejszych poznańskich sklepów po podkoszulki — zawszeć to bliżej ciała niż komputery — no a co potem... przemilczę.

O rozczarowaniu samymi Targami piszę w innym miejscu, tu powiem o tym, jakie mnie spotkało w czasie odwiedzin IV Zajeżdźni w Poznaniu, ot tak, dla celów porównawczych. Wiele bowiem mówiono mi do tej pory o poznańskim porządku, wiele też o bałaganiarstwie w naszych zajeżdźniach; nie chciałabym tutaj nikogo postponować.

niemniej wyszłam z tego o-biektu raczej z satysfakcją.

O Targach jako takich można się było dopiero dowiedzieć po powrocie do autokaru. Wrażeń towarzyszących podróży mieli mnóstwo: kosmetyki, bućki, torebeczki, podkoszulki, majteczki itp. bzdurki, w większości z poznańskich sklepów.

W drodze powrotnej była też wymiana spostrzeżeń, między jednym zajeżdźm a następnym. Z zajeżdźmami też zresztą były problemy, bo tam gdzie zatrzymaliśmy się na postój nie było nic do zjedzenia, albo tylko jedna porcja. Priorytet miały największe głodomory, a reszta zastanawiała się, czy przed Krakowem da radę cokolwiek zjeść. Dopiero „U Huberta” dostaliśmy po kurczaku, za bagatela 1200 zł za kg. W tej atmosferze wymiana obserwacji nie mogła dać pozytywnych skutków, zwłaszcza, że my, turyści, nie fachowcy. No i wszystko byłoby w porządku, gdyby nie pytanie — po co nam to było? Zwłaszcza że bohaterowie powrócili ciężko zmęczeni.

IRENA CURYŁO

To je moje...

ZDARZENIE, które chcę tutaj uwiecznić, jest tylko pozornie blade. Gdy się go nieco bardziej zgłębi, okaże się, że ma ono głębszy podtekst — wręcz polityczno-ekonomiczny.

U podstaw naszej gospodarki leży społeczna własność i tę właśnie podstawę przyjęli ludziska za swoje credo. Myślenie jest zupełnie prawidłowe — co społeczne, to wszystkich, a co wszystkich to i moje. Ze z takiego rozumowania wywodzi się przenoszenie warsztatu pracy, fragment po fragmencie, do domów raczej prywatnych, o tym wiedziałam. Wiedziałam też, że fantazja Polaka jest praktycznie bezgraniczna, a jednak ktoś mnie w tym względzie zaskoczył. I tu już powinien nastąpić opis zdarzenia.

Zajeżdźnia Tramwajowa w Nowej Hucie chlubi się zazielenieniem swoich włości, i słusznie. Jak bardzo dumni są z tego pracownicy Zajeżdźni, miałam się okazję przekonać pewnego pięknego majowego dnia, gdy spotkałam jednego z członków młującej zielonej załogi obrywającego gałązki z rosnącego na terenie Zajeżdźni modrzewia. Rzadkie to drze-

wo, a wyjątkowej urody, więc zrobiło mi się żal i zwróciłam uwagę wandalowi (tak mi się przynajmniej wydawało), że czyni uszczerbek naszym plusom i napomknęłam coś o własności społecznej.

W odpowiedzi zostałam pouczona, iż jest to własność niekoniecznie społeczna, gdyż ów obywatel przed dwudziestoma laty sadził tenże modrzew własnoręcznie — tym samym drzewo jest jego. I wtedy to właśnie nasza mała refleksja o właściwym pojmowaniu społecznej własności. Nieco potem ogarnęły mnie wątpliwości — co by to było, gdyby tidentycznie podeszli do zagadnienia wszyscy leśnicy, którzy kiedyś tam posadzili młode drzewka, murarze w razie potrzeby wyjmowali sobie z domów parę cegieł, bo przecież oni je tam układali, a krawiec zdart z mnie spódnice, bo przecież ją szył...

Może jednak są to wątpliwości niesłuszne, może to ten dewastator modrzewia ze swoją zasadą „to je moje” ma rację — problem pod rozwagę.

IRENA CURYŁO

Kronika wypadków — moj

▲ **Monter Lesław Grochola** z ZSP, 2 maja, podczas sprawdzania napięcia elektrycznego, na skutek rozerwania próbówki, doznał oparzenia lewego oka. Odpowiedzialność za wypadek ponosi w równym stopniu kierownictwo Zakładu i poszkodowany, który przebywał na zwolnieniu lekarskim 5 dni.

▲ **Kierowca Jan Łaba** z ZTX, 5 maja, w kolizji z innym samochodem, którego kierowca zmienił pas ruchu i doprowadził do zderzenia, doznał stłuczenia klatki piersiowej, przedramienia prawej ręki i podudzia lewej nogi. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

▲ **Operator sprzętu Leszek Bryksy** z ZTO, 6 maja, podczas sprawdzania kompresora, uderzony został w głowę żelazną kłapą. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 14 dni.

▲ **Kierowca Marek Przechlerka** z ZAB, 8 maja, na skutek pobicia przez nietrzeźwego doznał stłuczenia twarzy i prawego oka. Zwolnienie lekarskie — 2 dni.

▲ **Kierowca Eugeniusz Klimas** z ZAW, 22 maja, na skutek kolizji drogowej, która spowodował kierowca „stara” wymuszając pierwszeństwo

przejazdu, doznał stłuczenia u-da prawej nogi. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

▲ **Uczeń klasy II ZSZ Jarosław Kaczmarczyk** odbywający praktyczną naukę zawodu w ZAP, 27 maja, podczas mycia okien w budynku administracyjnym Zakładu, doznał skażenia dłoni prawej ręki na rozbitym kawałku szyby. Winę za wypadek ponosi kierownictwo Zakładu, które dopuściło ucznia do pracy nie wchodzącej w zakres praktycznej nauki zawodu. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

*

W maju według informacji Działu Wypadkowego, tabo MPK brał udział w 159 wypadkach i kolizjach drogowych w tym 43 zawinionych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 11 wypadków i kolizji, w tym 5 zawinionych, w ZAC — 16, w tym 7 zawinionych, w ZAW — 26 — 5 zawinionych, w ZAP — 12 — 2 zawinione, w ZTH — 37 — 11 zawinionych, w ZTP — 42 — 8 zawinionych, w ZTX — 9, w tym 2 zawinione, w ZTS — 4, w tym 3 zawinione oraz inne — 2.

(M. B.)

DRUGA sobota czerwca. Tuż po godzinie 14 przechodniów przy skrzyżowaniu Długiej i Basztowej niewielu. Przy świetłach czeka przechodzień z dzieckiem. Zmiana świateł z czerwonych na zielone. Dziecko robi krok na jezdnię. W tym momencie z Basztowej wyjeżdża tramwaj „3” 04, nr wagonów: 847 i 848. Być może motorniczy chciał wyprzedzić ruszające przy Basztowej auta, w każdym razie tramwaj, jak na tak ruchliwe skrzyżowanie wyjeżdżał chyba z za dużą szybkością.

Nie o to jednak mam pretensję do motorniczego. Ojciec bowiem powstrzymał dziecko, zresztą nie było jeszcze na szczęście na torowisku, tramwaj też jakby zwoinił.

Tu stała się pozornie rzecz niezrozumiała, przynajmniej dla oczekujących na przystanku. Ojciec dziecka „ośmielił się” pokiwać głową z dezaprobatą w kierunku motorniczego. Nie, tego pan jezdni, mimo że to on wyjeżdżał na światło zielone dla przechodniów darować

nie mógł. Zatrzymał tramwaj i gdy przechodnie myśleli, iż grzecznie ich przepuszcza, otworzył okienko i... ryknął na całe skrzyżowanie: „Co ci się gnoju nie podoba”? Nie wytrzymał wtedy i przechodził. Padło: „Jedźże, jedź, ty baranie”. Stojący obok starszy pan podszedł i powiedział: „Daj pan spokój, wi-

dzi pan, że to wyjątkowy cham, a jak ich opiszą to się obrażą”. Zamiast komentarza: Gdybym wtedy znajdował się w miejscu zdarzenia w MPK-owskim mundurze, ze wstydu zapadłabym się pod ziemię.

*

24 MAJA br. o godzinie 16.05 w tramwaju linii „16” kontroler rozpoczął sprawdzanie biletów. Jeden

z pasażerów po zlustrowaniu kontrolera, rozpoczął celebrację poszukiwań biletu. Teatralne gesty nie uszły uwadze podróżnych i o dziwo, tym razem komentarze nie były przychylnie dla pasażera. W pewnym momencie, na przystanku, „poszukiwacz” biletu został nagłe ośniony. Pewnie sięgnął do kie-

szeni koszuli, wyciągając... pracowniczy bilet MPK i zaczął machać nim przed nosem kontrolerowi. Gdy ten poprosił o bilet, by go sprawdzić usłyszał: „Do ręki to możesz dostać...! Przy ponownym żądaniu biletu cały tramwaj usłyszał „Spie...”. Kontrolerowi udało się w końcu zabrać bilet. Poprosił, by pasażer wysiadł z wozu, nie chcąc, by pozostali, wiedząc już iż obaj są pracownikami MPK, byli świadkami dalszej „wymiany poglądów”.

Znów padły, w tramwaju, niestety, obelżywe słowa i epitety. Pasażer wysiadający na placu Centralnym uciekł, zostawiając bilet w rękach kontrolera. Sprawa powyższa kierowana jest do kolegium do spraw wykroczeń.

Pytanie kontrolera: „Kto i co upoważnia pracownika do takich chamskich zachowań?” musi doczekać się odpowiedzi. Opisywanym tu dzientelmenem był pracownik z ZNT. Weale bym się nie zdziwiła, gdyby po tym incydencie wpłynęło zgłoszenie o zagubieniu biletu wolnej jazdy.

Najczęściej zle zachowanie bardzo ochoczo tłumaczymy ogromnym obciążeniem psychicznym, poirytowaniem i niestety także częstym prowokowaniem ze strony pasażerów. Co innego jednak — może niezbyt mile — odburkniecie pasażerowi, a co innego chamskie i agresywne zachowanie. Tu usprawiedliwień być nie powinno.

FILOMENA SERWIN

Dzientelmeni...

Dokąd na wakacje

(Dokończenie ze str. 1)
mi odwożone będą do obiektów kolonijnych i przywiozłone do Krakowa autokarami MPK.

Młodzież...

Dla młodzieży ze szkół średnich zorganizowany został przez Wydział Socjalny MPK obóz we Władysławowie, na którym wypoczywać będzie, na trzech turnusach, 90 nastolatków.

W Pasymiu, w województwie olsztyńskim, na obozie organizowanym przez ZZ ZSMP i Tramwajowy Klub Wodny wypoczywać będzie młodzież pracująca i z ZSZ. Na dwa 14-dniowe turnusy wyjedzie 72 młodych ludzi. Tramwajowy Klub Wodny jest też organizatorem obozu żeglarskiego, którego trasa wiodła będzie po wielkich jeziorach mazurskich — od Pisz do Węgorzewa. Jest to obóz przeznaczony dla tych młodych ludzi, którzy ukończyli kurs żeglarski. Podczas gdy obóz w Pasymiu znajdować się będzie w stolicy wodnej PTTK nad jeziorem Kalwa, uczestniczący w rejsie żeglarskim przebywać będą cały czas na łódkach.

Dorośli...

Pracownicy MPK wraz ze swoimi rodzinami wypoczywać będą w następujących miejscowościach: nad morzem w Jastrzębiej Górze, Władysławowie, Ostrowie i Vilmintz w NRD; nad jeziorami w Połegowie i Mikołajkach, w górach — w Zakopanem, Zawoi i Osieczanach oraz w Steindheid i Saupsdorf w NRD, a także na indywidualnie zorganizowanych wczasach turystycznych oraz w wczasach organizowanych przez zakłady pracy współmałżonków, dofinansowanych z funduszu socjalnego MPK. W miejscowościach nadmorskich wypoczywać będzie 840 osób, nad jeziorami — 147, w górach — 692, na indywidual-

nych — 1300 i na wczasach zorganizowanych przez inne zakłady pracy — 200. W sumie z letniego wypoczynku skorzysta 3179 osób.

Na pewno Czytelników interesuje, skąd Wydział Socjalny MPK dysponuje taką liczbą skierowań. Wykupiono je w biurach podróży — „Tatrach”, „Bałtyku” i PTTK, podpisane zostały umowy o wymianie z innymi przedsiębiorstwami oraz przygotowane fundusze na wczasy turystyczne i dofinansowania na wczasy wykupione w innych zakładach pracy. Z innych spraw, dotyczących akcji wczasowej, które na pewno zainteresują naszych Czytelników, odnotujmy podwyższenie kwoty odpłatności za wczasy turystyczne z 4200 złotych w roku ubiegłym do 5600 złotych w roku bieżącym dla każdej osoby uprawnionej. Należy również nadmienić, że mimo znacznego wzrostu kosztów skierowań, odpłatność pracownika i jego rodziny od ubiegłego roku nie została podwyższona, nie zmniejszono również zakresu świadczeń. Do większości ośrodków dojechać będzie można autokarami MPK lub pociągami z miejscami leżącymi. Na wszystkich turnusach będą typowani przez Wydział Socjalno-Bytowy starostowie, którzy odnotują wszelkie uwagi wypoczywających na temat standardu wczasów, organizowania życia kulturalnego itp. O wszelkich nieprawidłowościach w tym zakresie informować będą kierownictwo Wydziału.

Na zakończenie chcielibyśmy jeszcze Czytelników poinformować o jednej ważnej sprawie — otóż zgodnie z regulaminem odstępowanie ulgowego skierowania na wczasy innej osobie jest karane pozbawieniem możliwości ubiegania się o wczasy w MPK do pięciu lat.

MARIA BUBACZEWSKA

SPORTSPORTSPORT

Szachiści myślą o awansie

ZAKOŃCZYLI wiosenne rozgrywki szachiści A klasy. A oto tabela:

1. Juvenia 5 gier 23,5 pkt 7 pkt. meczowych
2. KSOS 4 gry 22,5 pkt. 8 pkt. meczowych
3. TRAMWAJ 4 gry 22 pkt. 8 pkt. meczowych
4. Elektron Dobczyce 5 gier 19,5 pkt. 6 pkt. m.
5. Czarni Staniątki 5 gier 18 pkt. 3 pkt. mecz.
6. AZS UJ 5 gier 17,5 pkt. 4 pkt. meczowe
7. LZS Proszowice 5 gier 17,5 pkt. 3 pkt. m.
8. Skawinka II 5 gier 16,5 pkt 4 pkt. mecz.
9. Drogowice II Kr. 4 gry 15 pkt. 4 pkt. mecz.
10. Korona II Kr. 4 gry 15 pkt. 3 pkt. mecz.
11. Świt Krzeszowice 4 gry 13 pkt. 2 pkt. mecz.

Biorąc pod uwagę trudności, o których już wielokrotnie pisaliśmy — brak grających na wymaganych w A klasie poziomie juniorów młodszych i starszych oraz kobiet, aspiracje sekcji szachowej po awansie do A klasy spowodowały, że do zajęcia, w najlepszym przypadku, miejsca w środku tabeli. Po serii niespodziewanych i wysokich zwycięstw z czołowymi drużynami, nastrój w sekcji bardzo się poprawił i dziś szachiści ZKS poważnie myślą o wejściu do klasy okręgowej, gdzie awansują dwie pierwsze drużyny. Bardzo ważny będzie pierwszy mecz w rundzie jesiennej z dobzyckim Elektrom. Ostatnie zwycięstwa juniorów pozwalają

jednak na optymizm. Jeśli ich systematyczne szkolenie spowoduje identyczny postęp umiejętności, jak na wiosnę, to marzenia o lidze okręgowej staną się w pełni realne.

Trzeba tu jeszcze dodać, że dobrze spisuje się także drużyna rezerwowa, w której, po ostatnim wysokim zwycięstwie, wzrósł duch bojowy. Posiada ona poważne szanse na awans do B klasy.

Zawodnicy ZKS Tramwaj przygotowując się do jesennych rozgrywek biorą udział w licznych turniejach, które umożliwiają zdobywanie wyższych kategorii szachowych i klas sportowych. Zawodnicy, w zależności od posiadanej klasy sportowej, otrzymują określoną ilość punktów. Punkty te są podstawą przyznawania przez Wojewódzką Federację Sportu dotacji dla klubu.

Dobre wyniki osiągnęli zawodnicy pierwszej drużyny: Władysław Trząski, Józef Kijania i Jerzy Masier w dużym międzynarodowym turnieju szachowym „O Puchar Bałtyku” rozegranym od 1 do 13 czerwca w Mielenie. Miejsce w czołówce wywalczył Władysław Trząski, po zwycięstwach partiiach z kandydatami na mistrzów.

Sekcja szachowa organizuje we wrześniu drugą spartakiadę szachową pracowników MPK i ich rodzin. Zgłoszenia przyjmuje ZKS „Tramwaj” tel. wewnętrzny 13-88.

(W.T.)

Piłkarze na bocznym torze

DOBIEGŁ końca Mundial. Zakończyli też rywalizację piłkarze w okręgu krakowskim. Wśród nich cztery uczestniczące w rozgrywkach drużyny ZKS Tramwaj. Powodów do zadowolenia było w tym sezonie niewiele. Pierwsza drużyna, występująca w klasie okręgowej z trudem uratowała się przed degradacją. Ostatni mecz z Kablem, przegrany na własnym boisku 1—3, nie miał już znaczenia, ale tylko dzięki dobrej postawie piłkarzy Wawelu, którzy uchronili się przed spadkiem z III ligi. Trener Edward Hefko ocenia, że zawodnicy byli dobrze przygotowani do sezonu, ale brak im było odporności psychicznej. W tej chwili do drużyny

wchodzi młodzi zawodnicy, są więc szanse, że zespół będzie grał lepiej. Ale prawda jest też taka, że jak to było w meczu z Kablem, brak 2—3 zawodników z podstawowego składu powoduje, iż drużyna gra bardzo słabo.

O perspektywach trener Hefko nie chce mówić:

— Ma przyjść nowy trener, więc trudno wypowiadać się za niego. Jeśli jednak klubowe plany nie powiodą się i zostaną, to na pewno będzie lepiej. Przecież każdy ma jakieś ambicje, chce poprawić wyniki swej pracy. Tym bardziej, że warunki do gry mamy wspaniałe, nie tylko odnosząc zwycięstwa i spełniając oczekiwania zalogi.

Nie zaliczą też do udanych minionego sezonu pozostałe zespoły Tramwaju. Występująca w B klasie rezerwa, choć nie była zagrożona spadkiem, zajęła zaledwie 8 miejsce w swej klasie rozgrywkowej. Juniorzy, kiedyś jeden z lepszych zespołów ligi okręgowej, dziś znajdują się w środku tabeli rozgrywek A klasy. Trampkarze starsi, młodszy nie uczestniczą w rozgrywkach prowadzonych przez KOZPN, zajęli piąte miejsce w grupie C, czyli III lidze okręgu.

Nie są to wyniki na miarę ambicji i tradycji. Chyba trzeba zastanowić się, jak wyprowadzić tramwajarską piłkę z bocznego toru. (kg)

40 lat w Zakładzie Sieci

(Dokończenie ze str. 5)
się nie angażowałem. Czy jednak miałem kiedy to robić? Potrzebny był mi w domu, miałem liczną rodzinę, trzeba było pomóc żonie. Chyba udało mi się wychować dzieci w poczuciu obowiązku. Myślę, że nauczyli się szanować pracę drugiego człowieka.

STANISŁAW BUJAK — bo jego to wspomnienia — pracuje jako brigadzysta w Zakładzie Sieci i Podstacji od 1955 roku. Jest wspaniałym gawędziarzem, żywą historią nie tylko swojego zakładu, ale i całego przedsiębiorstwa. Twierdzi, iż dziś już zdrowie

nie pozwala mu na takie zaangażowanie, ale fakty mówią coś innego. Życze Przedsiębiorstwu i mojemu rozmówcy, by wychował na swój wzór licznych następców.

Za swą pracę otrzymał: Złoty Krzyż Zasługi, Medal 40-lecia PRL, Złotą Odznakę „Za pracę społeczną dla m. Krakowa”, odznaki Zasłużonego Pracownika Pracy Socjalistycznej, Budowniczego Nowej Huty i Zasłużonego Pracownika MPK. Poinformowani twierdzą, że niestety te odznaczenia nie oddają zaangażowania pana Bujaka.

FILOMENA SERWIN

Najlepsi strzelcy w MPK

ODBYŁY się indywidualne i drużynowe zawody strzeleckie pracowników MPK. Strzelano z trzech rodzajów broni: karabinka sportowego kbks, pistoletu bojowego standard oraz karabinka pneumatycznego. Drużynowo w wieloboju strzeleckim zwyciężył Zakład Torów przed Zakładem Taksówek, Zakładem Autobusowym Wola Duchacka, Zarządem Przedsiębiorstwa i Zakładem Budowlanym. Zwycięzcy uhonorowani zostali pucharem przechodnim.

Indywidualnym zwycięzcą wieloboju strzeleckiego został Ryszard Murzyn z Zakładu Taksówek, przed Krzysztofem Stysialem z Zakładu

Torów i Tadeuszem Murzynem z Woli Duchackiej.

Strzelanie z kbks wygrał Tadeusz Murzyn przed Januszem Michalikiem z Woli Duchackiej oraz ex aequo Krzysztofem Stysialem i Stanisławem Sobolewskim z Zakładu Torów.

Z pistoletu najlepiej strzelał Maciej Kaczmarek z Zarządu Przedsiębiorstwa. Drugi był Stanisław Sobolewski a trzeci Ryszard Murzyn.

Najlepszy wynik we współzawodnictwie z karabinka pneumatycznego osiągnął Wojciech Klimmek z Zakładu Budowlanego, wyprzedzając Ryszarda Trele z Zakładu Taksówek i Edwarda Gawła z Zarządu Przedsiębiorstwa. (ks)

TRZYSTA numerów codziennej gazety ukazuje się w ciągu roku. Inaczej ma się jednak sprawa z wydawnictwami, których cykl jest znacznie dłuższy. Żeby ukazać się 300. numer naszego dwutygodnika trzeba było czekać 15 lat. W czerwcu 1971 r. pracownicy MPK po raz pierwszy mieli okazję obejrzeć swoje pismo, jeszcze pod tytułem „Jednodniówka”. 15 lat w mieście takim jak Kraków, to bardzo mało. Ba, w przedsiębiorstwie, które przed 11 laty obchodziło stulecie, to czas znikomy. Ale 15 lat, to okres, w którym przez Przedsiębiorstwo przeżyło się kilkadziesiąt, jeśli nie kilkaset tysięcy pracowników, w którym krakowskie MPK rozwinęło się o wiele dynamiczniej, niż w minionych 85 latach. I choć wydaje nam się, że pamiętamy bardzo dokładnie te lata, to wystarczy sięgnąć do archiwalnych egzemplarzy, by przekonać się, jak zawodna jest pamięć, jak wiele z niej umknęło, jak dużo zapamiętaliśmy inaczej, niż było naprawdę.

Pierwsze lata „Sygnałów”, kiedy

gazetę prowadził Stanisław Szymański, są dla mnie tylko historią. Ale przecież już ponad połowę czasu ukazywania się „Sygnałów” spędziłem ich dokonania. Z różnych miejsc, z różnych pozycji. Janina Dziuro i Zdzisław Zygmata to następcy Szymańskiego. Obydwoje

Zza biurka

Czwarta setka rozpoczęta

przewodzą gazetę już z prawdziwego zdarzenia, podlegającą RSW Prasa-Książka-Ruch, ze wszystkimi tej podległości konsekwencjami. W ciągu 15 lat „Sygnały” miały 4 kierujących. Dobrze to świadczy o stabilności. Gdy jeszcze dodać, że połowa zespołu związana jest z gazetą już od dwunastu lat, to można mówić wręcz o stabilizacji. Ale przecież nie tylko zespół stanowi o obliczu gazety. Pisywali i pisują w niej również korespondenci —

pracownicy przedsiębiorstwa, jak i krakowscy dziennikarze. Piszą wszyscy, którym nieobce są sprawy komunikacji miejskiej, którzy chcą coś powiedzieć załodze MPK. Czy tylko MPK? Niekoniecznie. „Sygnały” rozchodzą się szeroko po kraju. Mają stałych prenumerato-

rów w Białymostku, Bydgoszczy, Warszawie, Poznaniu. Czasem stanowią dziennikarską inspirację. Z „Sygnałów” właśnie dowiedział się o działalności Mieczysława Adama Piątka, naszego stałego już współpracownika, dziennikarz „Przeglądu Tygodniowego” — Leszek Konarski. Sam, pracując w innej gazecie, wielokrotnie korzystałem z informacji zawartej w tej „zakładówce”. I nie ma w tym określeniu nic pejoratywnego. „Sygnały” są i

mają być gazetą zakładową, służącą kilku tysiącom pracowników MPK i ich rodzinom.

Czasem można spotkać się z pytaniem, czy taka gazeta jest potrzebna? Odpowiedź jest szalenie prosta. Jeśli byłoby inaczej, to tytuł nie przetrwałby 15 lat, nie doczekalibyśmy wszyscy obecnego, 301 już numeru. Nie ma co ukrywać, że wydanie jej kosztuje i to wcale nie małe pieniądze. I choć większych i mniejszych burz w ciągu tych piętnastu lat nikt już dziś nie zliczy, „Sygnały” trwają. Trwają, a pamiętajmy, że nie przeszło próby czasu wiele innych tytułów. Padły zakładówki, padły i gazety mające trafiać do szerszego kręgu czytelników.

Dzisiaj „Sygnały” wychodzą do swych Czytelników już po raz 301. Nie było akcentów jubileuszowych w poprzednim numerze. Wszak w MPK rocznic i akademii dziś dostatek, po cóż więc dokładać jeszcze jedną, tak małą, naprzeciw powagi i dostojności innych.

KRZYSZTOF GACEK

KOMUNIKACJA WOZOWA W KRAKOWIE

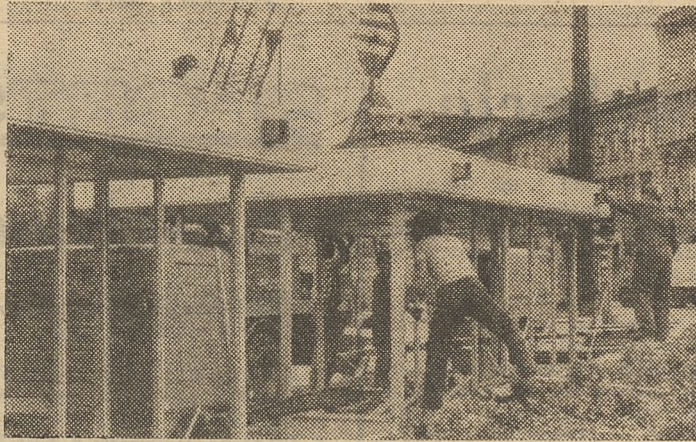
KAŻDA czynność w mieście, odbywająca się na miejscach publicznych wymaga pewnego uporządkowania w interesie dobra ogółu i jakkolwiek przeto Kraków ma i ludność niewielką i ruch handlowy bardzo słaby, to jednakowoż komunikacja wozowa po ulicach i placach publicznych, potrzebuje już teraz pewnego regulaminu, któryby miał zarazem wzgląd i na kolej elektryczną, za kilka miesięcy mającą zająć kilka ulic w mieście i na przedmieściach. Podczas obrad nad budżetem miejskim, zapadła w tej mierze nawet na wniosek jednego z radców miejskich uchwała, polecająca magistratowi, po porozumieniu się z dyrektorem policji i sekcją ekonomiczną, wypracowanie i ogłoszenie regulaminu dla ruchu wozowego po ulicach i placach publicznych. Dotychczas wszakże nic nie słychać, by magistrat poczynił jakie kroki w sprawie o której chodzi. Przypominamy ją więc komu należy, tymczasem zwracamy uwagę na potrzebę uregulowania kierunku, w jakim mają dążyć pogrzeby na Cmentarz Rakowicki. Obecnie zwraca się największą liczbę pogrzebów, przez ulicę Floriańską i niebardzo szeroką i dwoma torami kolej elektrycznej w całość prawie długości zajęta, a zwraca niepotrzebnie, bo wiele pogrzebów mogłoby udawać się na cmentarz ze śródmieścia także ulicą Szpitalną. Tem bardziej i tem rychlej trzeba by pogrzeby w tej mierze uporządkować, iż zbliżenie się do przewodów elektrycznych z krzyżem, nieraz wysokim, w samejże bramie Floriańskiej może narazić, osobiście, jeżeli krzyż jest posrebrzany, lub pozłacany, a bruk od deszczu wilgotny, niosącego służącego, na uderzenie prądem elektrycznym.

(„CZAS” — Nr 236 z 13 października 1901 roku)

RADA NADZORCZA

Rada nadzorcza kolei elektrycznej w Krakowie odbyła onegdaj posiedzenie. Przedłożono jej rezygnację pana dyrektora Leopolda Mussila, wniesioną z powodu nadwątłego zdrowia. Rada nadzorcza przyjęła z ubolewaniem rezygnację zasłużonego około założenia tramwaju elektrycznego dyrektora, wyrażając mu zarazem w gorących słowach podziękowanie za jego dotychczasową działalność. Prośbę Rady nadzorczej, jednomyślnie wyrażonej, pozostanie nadal pan dyrektor Leopold Mussil na stanowisku fachowego doradcy Rady nadzorczej w sprawach organizacji Towarzystwa. Narazie wyjeżdża pan Mussil na dłuższy czas na Południe dla podratowania zdrowia. Prowizorycznym dyrektorem na pierwszy rok zamianowała Rada nadzorcza dotychczasowego kierownika technicznego pana Fischera. Rada nadzorcza przyjęła z zadowoleniem do wiadomości sprawozdanie o wynikach finansowych ruchu na kolei na czas przekształcenia linii konnych na elektryczną. O rentowności kolei nie można jeszcze dzisiaj wydać sądu, dopóki nie wybudowane zostaną dalsze linie i dopóki nie będą znane wyniki ruchu na całej sieci. Gdyby ruch na nowych liniach rozwijał się podobnie jak na starych, bilans przedstawiałby się bardzo korzystnie.

(„CZAS” — Nr 244 z 23 października 1901 roku)
Wybrała: M.B.



Po wielu latach namiętnych, jak to w Krakowie dyskusji i wysuwania najrozmaitszych argumentów przeciw, stanęły wreszcie na przystanku przy Dworcu Kolejowym wiaty chroniące oczekujących na tramwaj przed deszczem i wiatrem. Robotę wykonano sprawnie. Okazuje się, że łatwiej coś zrobić, niż podjąć decyzję. Z okazji postawienia wiaty, red. Janowi Frenklowi z „Echa Krakowa”, który walczył o nią już kilkanaście lat, składamy serdeczne gratulacje.

(kg) Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

DAWNE TRAMWAJE NA ZNACZKACH NRD

Zbiory filatelistyczne o tematyce „Komunikacja miejska” wzbogaciły się o nową emisję 4 znaczków NRD pn. „Techniczne zabytki — tramwaje”, która ukazała się 20 maja br. Znaczki prezentują dawne tramwaje, a mianowicie: 10 f — drezeński wagon tramwaju konnego z 1888 r., zbudowany w Fabryce Wagonów Brill w Filadelfii (USA), który obecnie znajduje się w Muzeum Komunikacji w Dreźnie, 20 f — lipski tramwaj z 1896 r., zbudowany w Fabryce Wagonów we Wrocławiu, który był w eksploatacji do 1930 r., 40 f — berliński tramwaj z 1910 r., zbudowany w Fabryce Wagonów Falkenried w Hamburgu i 70 f — tramwaj z 1928 r., kursujący w Halle, zbudowany w miejscowej Fabryce Wagonów Lindner, z których 2 wagony zachowały się do chwili obecnej i traktowane są jako obiekty technicznych zabytków. Emisję uzupełniają koperty pierwszego dnia obiegu z okolicznościowym datownikiem stosowanym w dniach od 20 maja do 19 lipca br. w Berlinie (reprodukcje).

(T. Grab.)

GIGANTYCZNE KORKI
NA ULICACH PARYŻA

Kilometrowe korki samochodowe na drogach dojazdowych do Paryża i na wielu ulicach w samej stolicy Francji, tłumy na chodnikach, długie ogonki na postojach taksówek, o złapaniu których można było tylko pomarzyć — to najkrócej opisany obraz francuskiej metropolii 11 czerwca, w dniu strajku pracowników metra i autobusów miejskich. Powodem tej akcji, ogłoszonej przez sześć central związkowych, było ostre obcięcie przez nowy rząd prawicowy budżetu przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w Paryżu, co zahamuje jego rozwój i doprowadzi do zwolnień personelu. U podłoża strajku leży narastające niezadowolenie z antyrobotniczej polityki nowych władz.

8-LETNI CHŁOPIEC
WSZEDŁ POD TRAMWAJ

Fala upałów, powodujących zmęczenie kierowców, motorniczych i pieszych, zwiększyła niebezpieczeństwo wypadków. W kraju wzrosła również liczba wypadków w komunikacji miejskiej. Szczególnie tragiczny wydarzył się we Wrocławiu na ul. Powstańców Śląskich, gdzie 8-letni chłopiec, znajdując się pod opieką dorosłych, wszedł nagle z wysypki dla pieszych tuż pod koła tramwaju. Dziecko zginęło na miejscu.

CELOWO NISZCZYLI
WOZY TRAMWAJOWE

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy skazał dwóch pra-

cowników tamtejszych MZK na kary po 2,5 roku pozbawienia wolności oraz po 120 tys. zł grzywny oraz zezwolił na publikację nazwisk obu ślusarzy zatrudnionych w zakładzie Zakładu Eksploatacji Tramwajów, 28-letniego Andrzeja Świdnickiego i 30-letniego Eugeniusza Lewandowskiego, którzy od stycznia do marca br. rozmyślnie poprzeczali przewody elektryczne w silnikach tramwajów, powodując ich wyłączenie z eksploatacji. Udowodniono im uszkodzenie 7 wozów.

GROŹNY POŻAR
W TUNELU METRA

W tunelu londyńskiego metra wybuchł w połowie tego miesiąca bardzo groźny pożar. Rozprzestrzenił się on z jednej ze stacji przelącznikowych. Straż pożarna musiała ewakuować setki pasażerów znajdujących się w strefie zagrożonej. Ruch został przerwany na kilka godzin. Na szczęście ofiar w ludziach nie było.

MIMO BRAKU LUDZI
BARDZO DOBRA PRACA

Praca stołecznego komunikacji na początku lat 80. budziła wiele zastrzeżeń. Prawa nastąpiła w 1983 r. Od tego czasu wyniki przewozowe, a także ekonomiczne corocznie polepszały się. Przykładowo: w porównaniu z 1982 r. zaoszczędzono w ub. r. ponad 800 mln zł. Złożyła się na to m. in. oszczędność

paliw — dziennie ok. 20 ton i opon, których zużyto o 4 tys. mniej niż w 1982 r. Te rezultaty są wynikiem dobrej pracy kierowców, motorniczych, pracowników obsługi.

MNIJSZE ZUŻYCIE
WIĘKSZE KORZYŚCI

Systematyczna regulacja układów zasilania, zgodne z normami wymiany filtrów powietrza, troska o pompy wtryskowe paliwa czy układy zapłonowe, cykliczne badania diagnostyczne pozwoliły łódzkiemu MPK tylko w I kwartale br. zaoszczędzić przeszło 250 ton oleju napędowego. Oplacało się to mechanikom i kierowcom, którzy za mniejsze zużycie paliw otrzymali z funduszu motywacyjnego w sumie ok. 10 mln zł.

W TROSCE O ZABYTKI —
ZAKAZ RUCHU

Władze włoskie w trosce o zabytki wydały zakaz ruchu kołowego w starej, historycznej części Mediolanu, w której mieszczą się między innymi słynna katedra Duomo i opera La Scala. Zakaz nie obejmuje autobusów, tramwajów, taksówek i rowerów. Kierowcy samochodów prywatnych mogą wjechać pod warunkiem, że mieszkają w tej dzielnicy lub są dostawcami. Również władze Rzymu chcą wprowadzić zakaz ruchu kołowego w wąskich, starożytnych uliczkach.

ŁÓDZKI SPOSÓB
NA OSZCZĘDNOŚĆ

Łódzkie MPK znalazło sposób na ograniczenie poboru energii elektrycznej przez tramwaje. Chodzi o umiejętne wykorzystywanie przez motorniczych nierówności terenu, pozwalające na wyłączenie silnika nawet na kilkusetmetrowych odcinkach, bez zmniejszania szybkości pojazdu. Dla ułatwienia na wytypowanych odcinkach ustawiono tablice informujące motorniczych o tej możliwości. Szacuje się, że na oszczędnej jeździe zarobią nie tylko pracownicy, lecz i całe przedsiębiorstwo, w którego kasie pozostanie w br. ok. 60 mln zł.

5 MILIONÓW DZIENNIE
NA KURACJI AUTOBUSÓW

Bramy stołecznego Zakładu Naprawy Autobusów MZK opuszcza codziennie jeden wyremontowany autobus „komunikacji miejskiej”. Jest to efekt pracy prawie 600 osób, której dzienna wartość wynosi 5 mln zł. Naprawie i regeneracji poddawane są w tym Zakładzie wszystkie urządzenia i podzespoły, nie wyłączając ogumienia. Całkowicie, bardzo opłacalnej w eksploatacji przeróbce ulega również układ wodny pojazdów. W ramach produkcji autyimportowej wytwarza się tam uszczelniacze do pomp wodnych, osłony do bębnow hamulcowych, klapy, obrot-

nice i wszelkiego rodzaju uszczelki.

METRO W MEKSYKU
NAJTAŃSZE NA ŚWIECIE

Pierwsza linia meksykańskiego metra o długości 13 km została otwarta w 1969 r. Od tego czasu liczba mieszkańców stolicy Meksyku podwoiła się, a długość linii miejskiej kolei podziemnej, których jest łącznie 7, urosła do 100 km. W roku 2019 ma być 19 linii o łącznej długości 450 km. Tamtejsze metro jest najtańsze na świecie. Podstawową część wydatków na jego utrzymanie łoży rząd, któremu zależy, aby ten środek transportu miejskiego był dostępny dla wszystkich. W mieście-gigancie, liczącym ok. 25 mln mieszkańców (wraz z przedmieściami) rozwój podziemnego transportu jest najkorzystniejszy.

POMYSŁY DLA MPK
I NIE TYLKO...

W dziale zaplecza technicznego MPK w Bielsku-Białej prace przy usprawnieniach technicznych wciągnęły już więcej niż połowę załogi. Korzyści są ogromne. Racjonalizatorzy w ciągu roku zarabiają ok. 3,5 mln zł, a przedsiębiorstwo ma licząc się oszczędności. Prawdziwą rewolucją było usprawnienie przez inżynierów Wł. Pysia i K. Okuczkę systemu ogrzewczego „ikarusów”. Dzięki uruchomieniu produkcji pewnych elementów tej instalacji nie tylko zaspokojono własne potrzeby, ale sprzedaje się je także innym przedsiębiorstwom. (Oprac. I-k)