

Trudny poród porozumienia płacowego

W DALSZYM ciągu trwają w przedsiębiorstwie konsultacje na temat porozumienia płacowego. Zakończono już wprowadzić zebrania z załogą, nadal jednak nie ma jasności co do niektórych punktów. Kontrowersje budzi na przykład włączenie dodatku świątecznego do stawki zasadniczej, proponowanej w porozumieniu. Oczywiście można ten składnik wyliczyć, ale wtedy o tyle będzie ta stawka niższa. Wiele kontrowersji budzi także opłacanie przestojów. Istnieje wprowadzić tendencja do akceptacji propozycji zawartych w porozumieniu, ale konieczne jest jeszcze dokładne określenie przestoju zawnionego i nie. Wątpliwości mają tu nie tylko kierowcy autobusów i motorniczowie, ale dlaczego na przykład kierowca tak zwanego wozu dyspozycyjnego ma nie mieć płacone jeżeli nie ma wpływu na oczekiwanie na swojego pasażera? Proponowane jest rozliczenie ryczałtowe.

Wśród kierowców obawy budzi podwójna tabela wypłat za prowadzenie pojazdów pojedynczych i ukrotnionych. Zdaniem niektórych te obliczenia jeszcze bardziej, niż dotychczas, zagmatwiają paski. Proponuje się jednakowe stawki dla pracy w systemie i jedną zmianę, z tym, że system byłby dodatkowo preferowany 20 proc. „nadpłatą”. Osobnego potraktowania wymagają patronowie i opiekunowie uczniów. Tak jak przewidywano, istnieje wśród pracowników umysłowych silny sprzeciw przeciw „zabieraniu” kategorii zaszerogowania (specjalista), jest też propozycja, by tak zwany dodatek za nadzór inwestorski wypłacać ale za ściśle określony czas.

Niejasności wzbudzało określenie „dyżur w miejscu pracy”. Propozycje porozumienia mówią, że pełna stawka należy się tylko w sytuacji, gdy praca została podjęta, a nie zgłoszona gotowość jej wykonywania i druga sprawa, jak płacić godziny nadliczbowe w wypadku, gdy na przykład pracownik siedzi dwie godziny w rezerwie, następnie podejmuje pracę i wykonuje ją 8 godz.? Faktycznie w pracy będzie 10

godzin, ale kodeks pracy wyraźnie mówi, iż wynagrodzenie dodatkowe (nadgodziny) przysługują tylko za pracę wykonywaną. Kierownicy natomiast mają zastrzeżenia do zapisu mówiącego, iż za dyżur nie planowany się nie płaci. W zimie w wypadku alarmu „B” dyżur taki jest konieczny. To prawda, ale przecież dlatego planuje się tak wysokie dodatki funkcyjne. Nie są to opłaty za nazwę, ale właśnie między innymi za takie niedogodności „kierownikowania”. Były też obawy, iż włączenie premii do stawki osobistego zaszerogowania wytrąci nadzorowi motywację wydajniejszej pracy.

Cała ta dyskusja już na szczepku aktywności kierowniczego budzi pewien niepokój. Wyłączenie coraz to nowych składników z proponowanych stawek w porozumieniu stawia pod znakiem zapytania całe porozumienie — to jedno, a drugie — kierownicy bardzo asekuracyjnie podchodzą do zmiany systemu płac, boją się zmian. Dokąd porozumienie będzie teoria, „gdybać” można długo, tylko co z tego wynika? Boją się nowego, jednocześnie nie widzą żadnej możliwości podwyżki płac dla pracowników dziś zablokowanych już najwyższymi stawkami. Jak widzą to dalej? Zresztą porozumienie stoi także pod znakiem zapytania i to z innego, najważniejszego w tym wszystkich powodu. Nie wejdzie ono w życie, jeżeli nie zostanie zatwierdzone na dotychczasowych zasadach dodatek stażowy i nagroda jubileuszowa.

Nie można jednak było pominąć tych głosów milczeniem, toteż poleceniem dyrektora stworzono dwa zespoły do opracowania i dopracowania punktów, które budziły wątpliwości. Do momentu oddawania gazety do druku były opracowane dwie nowe wersje (także z poprawkami wniesionymi w trakcie konsultacji z załogą) ale nie było jeszcze jasnego stanowiska, która wersja zostanie przyjęta. Po decyzji w tej sprawie przedstawię czytelnikom aktualną wersję.

F. SERWIN



Tramwaj rzadko bywa natchnieniem artystów, toteż z przyjemnością przyjęliśmy prezent od krakowskiego artysty-plastyka WOJCIECHA NAWAŁKI — linoryt o nieco fantazyjnej tematyce, bo przedstawiający tramwaj na tle kamieniczek Małego Rynku.

DRODZY TOWARZYSZE!

Chciałbym najpierw podziękować Wam, choć nie umiem tego zrobić tak, jakbym naprawdę chciał, za to niezwykle wyróżnienie, jakie mnie dzisiaj tu spotkało. Chciałbym to zrobić od razu na początku, bo bardzo boję się, że po tym, co powiem za chwilę, zaczniecie się zastanawiać, czy nie za wcześnie to odznaczenie zostało mi przyznane. Wypowiadaliście dzisiaj bardzo wiele krytycznych uwag pod adresem władz centralnych, a jednocześnie jednego z przedstawicieli tych władz centralnych przyjęliście w skład swojej załogi i to jeszcze z tytułem honorowym. Jakże wobec tego z tymi ocenami? Ja jestem tutaj przedstawicielem władz centralnych. Należę do nich z woli IX Zjazdu. Za wszystko to, co się dzieje w kraju czuję się współodpowiedzialny i w każdej chwili razem z tym kierownictwem tę odpowiedzialność gotów jestem ponieść. Ale z tej perspektywy: członka kierownictwa władz i członka przyjętego do Waszej społeczności, choć profesora uniwersytetu, a więc po trosze z perspektywy człowieka, który każda ze swoich nóg trzyma w misce o innej temperaturze wody, chciałbym powiedzieć, co naprawdę sądzę o sprawach, o których Towarzysze mówiliście. (...)

Wzrosła ilość sprzętu — dlatego, że sami byliście gospodarniejsi, ale i dlatego, że umieliście tą gospodarnością przekonać. Przecież nie było nadwyżki autobusów w kraju — ale dzieląc, minister Oliwa mógł wziąć pod uwagę argument gospodarności: to, czego jest niewiele do podziału tu będzie użyte sensownie. Tu zostało dane i jest to powód do satysfakcji. Bez Was nie mie-

libyśmy w Krakowie tych dodatkowych autobusów.

Druga sprawa — odpisy na PFAZ. Przypomnijcie sobie nasze pierwsze kontakty. Jakże były te odpisy wysokie, jak niedostosowane do specyfiki przedsiębiorstwa. To Wasze argumenty przekonały ministra Bakę i Urząd ds. Reformy Gospodarczej, że zmieniono wte-

spadło? — Nie! To jest wynik pracy samorządu. To jest wynik pracy organizacji partyjnej, dyrekcji.

Ktoś tu mówił bardzo krytycznie o niemądrej realizowanej części Waszych inwestycji, a wzrosła ilość bezwzględnie koniecznych inwestycji — Wam, to znaczy nam, miastu. Wobec tego, czy jest powód do satysfakcji? — jest. A

Głos profesora Hieronima Kubiaka

Na ostatniej Konferencji Sprawozdawczej Komitetu Zakładowego PZPR zabrał głos członek Biura Politycznego KC PZPR, prof. HIERONIM KUBIAK. Z obszernego wystąpienia publikujemy te fragmenty, które dotyczą problemów szczególnie nurtujących naszą załogę.

dy te odpisy dla całego kraju, dla wszystkich przedsiębiorstw. Czy to była nasza krakowska prywatka? Nie! To był dowód rozsądnego podejścia do rozwiązywania problemów ogólnych. Czy jest powód do Waszej satysfakcji? — tym ewidentnie tak. Czy wzrosła gospodarność w przedsiębiorstwie? — tak jest, wzrosła. Czy pojawiły się nowe inicjatywy, np. w zakresie regeneracji części poprzez zespoły gospodarcze? — pojawiły się takie inicjatywy. Czy to dobrze? — oczywiście, że ogromnie dobrze. Sami wymyśliście? — tak jest, inicjatywy są stąd. Czy poprawiła się cała ta warstwa socjalno-bytowa? — poprawiła się. Czy z nieba to

czy jeśli się patrzy na te wszystkie siły, które w sumie stanowią szkielet społeczny Waszego przedsiębiorstwa. Rada Pracownicza — czy miała wzory? A czy myśli mądrze? — pamiętacie, wielu tu z Was było na ostatnim Zebraniu Delegatów — bardzo mądrze. Organizacja partyjna — czy jest obok Rady Pracowniczej, przeciw niej? boi się samorządu? — Nie! Te inicjatywy, które wynikają z IX Zjazdu Partii, których realizacją jest m. in. Rada Pracownicza — są z inicjatywy organizacji partyjnej. Czy jest to ważne, chociaż niematerialne? — tak, ogromnie ważne, bo tu jest to nowe społecznie, bez którego nie ma dobrej gospodarki,

Jest ogromnie dużo problemów, które macie jeszcze do rozwiązania. Czy są one znane m. in. ministrowi pracy, płacy i spraw socjalnych, St. Gębali? — są, bo przecież i Wasza delegacja i ja przekazywaliśmy mu materiały. Przecież i dzięki jego zrozumieniu coś tutaj u Was zaczęło się lepiej dziać. Czy są te problemy znane np. sekretarzowi ekonomicznemu KC tow. Barcikowskiemu? — tak jest, są mu doskonale znane i to podwójnie, ponieważ jego związek z naszym miastem jest nie tylko przypadkowy. No ale możecie powiedzieć tak: skoro tyle osób: i minister Baka, i Oliwa, i Gębala, i sekretarz Barcikowski sprawy znają, to dlaczego nie wszystkie są rozwiązane? Dlaczego te przepisy prawa są jak gdyby silniejsze od potrzeb rzeczywistości? Dlaczego nie jest uregulowana sprawa odpisu na PFAZ, dlaczego dotacje przedmiotowe nie są właściwie jeszcze rozwiązane, dlaczego nie jest uregulowana sprawa dodatków stażowych i nagród jubileuszowych, dlaczego system motywacyjny jeszcze nie przyjęty, itd. itd. Czy to wszystko Towarzysze, że ktoś nie wie w Centrali, czy dlatego że ktoś nie chce w Centrali, czy że jest mu wygodniej, czy jest akurat wrogiem zdrowo rozsądkowego myślenia?

Nie! Towarzysze, to wszystko nie tak. Cała sprawa bierze się stąd, że w tym wielkim polskim myśleniu o naprawie Rzeczypospolitej, które jest myśleniem przede wszystkim o naprawie życia gospodarczego my mamy ustawiczny konflikt intencji, które wyrażamy w sferze prawa mądrze, racjonalnie pomyślanego, ze stanem rzeczywistości, która zmienia się wolniej od tego jak byśmy chcieli, z rezultatami.

(Dalszy ciąg na str. 4-5)

● Najpierw były zastrzeżenia, że wagony tramwajowe są brudne, umyto je więc i wyjechały na linię, a że mróz był dość ostry, więc lakier na nich popękał i teraz muszą zostać odnowione.

● W dniach od 13 do 19 lutego i od 1 do 7 marca odbyły się, zorganizowane przez TKKF „Tramwajarzy” dla załogi MPK obozy narciarskie w Zakopanem, natomiast 10 marca odbyła się w Bukowinie Spartakiada Zimowa MPK.

● Wydział Socjalno-Bytowy przygotował, a następnie rozprawił z okazji „8 marca” — 1780 paczek dla kobiet zatrudnionych w MPK, w tym również przebywających na urlopie macierzyńskich oraz emerytek, rencistek i członkiń ZBoWiD. Wartość jednej paczki zawierającej kosmetyki, wynosiła 580 złotych. Dodać jeszcze należy, że zestaw kosmetyków, jakie zawierała każda paczka był naprawdę dobry, za co należy się specjalne podziękowanie paniom z Wydziału Socjalno-Bytowego, które je dla kobiet z MPK wybrały.

● Około tysiąca posiłków regeneracyjnych rozprawdzanych jest codziennie dla załogi MPK — w zakładach, bufetach i na komunikacyjnych końcówkach. Część posiłków produkowana jest w stołówkach przy ulicy Brożka i w ZAW.

● Z zimowiska zorganizowanego w Zawoi skorzystało 30 dzieci pracowników MPK, w Starym Sączu — 50, a 20 dofinansowano zimowisko organizowane przez ZHP.

● Mimo że bilety wolnej jazdy MPK utraciły z dniem ostatniego lutego swą ważność, to jeszcze w pierwszych dniach marca przed drzwiami jednego z pomieszczeń Działu Kadr na pierwszym piętrze biurowca przy ulicy



Brożka tworzyły się olbrzymie kolejki tych, którzy „nie zdążyli” w odpowiednim czasie swojego biletu sprolongować.

● Przepelnione pojemniki cuchnących śmieci znajdują się przed Międzyzakładową Przychodnią MPK. Jeżeli marcowe słoneczko jeszcze bardziej przygrzeje, fetor z nich dojdzie do biurowca MPK.

● Omnibusy garażowane przez całą zimę „pod chmurką”, wyjechać będą przed wyjazdem na ulice miasta gruntownego odmalowania. Gorzej będzie z odpowiednim lakierem, który jak wiadomo kupuje się za dewizy.

● 18 lutego odbył się w ZAC zorganizowany przez pracowników zakładowej biblioteki MPK, kiermasz książek. Sprzedano ciekawych pozycji za 23 tysiące złotych. Największym powodzeniem cieszyły się słowniki, książki kucharskie i bajki dla dzieci.

Pod hasłem „kiermasz tylko dla pań” zakładowa biblioteka MPK zorganizowała w dniu Święta Kobiet — w swoich pomieszczeniach — kiermasz książek. I tym razem było do nabycia dużo ciekawych pozycji, a klientami byli również panowie, którzy dla swych żon i córek zamiast kwiatka kupowali książki.

● Nadmierna ilość zachorowań oraz zjazdów z linii „na awarie” stały się powodem, że — jak obliczono — motorniczowie w ostatnim okresie nie przepracowali 1/3 nominalnego czasu pracy.

● Osoby pracujące w innych zakładach lub wydziałach, przychodzące do biurowca, chciałyby napić się w bufecie herbaty. Jest to jednak niemożliwe z powodu nieprzystosowania bufetu nr 7 do gotowania i podawania napojów gorących. Za przyrządzenie więc herbaty grozi bufetowej kasa pieniężna. (M. B.)

Zgodnie ze statutem i ustaleniami przyjętymi 12 lutego br. trwają wybory do rad pracowniczych zakładów i przedsiębiorstwa. Niby jeszcze nic się nie stało, ale budzi się we mnie pewien niepokój. Już 12 lutego zdecydowano, że do 20 lutego powinno nastąpić ustalenie składów osobowych komisji wyborczych zakładów. Tymczasem nie zrobiono tego nawet 7 marca, bo zainteresowani zawiadomienia dostali w ostatniej chwili. Zawaliła chyba

Na marginesie wyborów do rad pracowniczych

administracja, no bo jeżeli zawiadomienia wewnątrz przedsiębiorstwa „iść” aż 5 dni? Ale to tylko jedna przyczyna. Przecież te terminy ustaliło zebranie delegatów, zainteresowani wiedzieli o nich już wcześniej. Czy trzeba było czekać na zawiadomienie? To powinno być już tylko formalnością.

Komisje wyborcze zakładów do 31 marca mają przyjąć komplet kandydatów na delegatów, kandydatów do rad zakładowych i rady przedsiębiorstwa. Ogłoszenie list ma nastąpić do 15 kwietnia, wybory odbywać się mają od 6 do 31 maja, 10 czerwca ogłoszenie wyników do 20 czerwca byłoby pierwsze posiedzenie.

Tak wygląda harmonogram, a ja mam jeszcze jedną wątpliwość. Na skutek nieobecności zainteresowanych 7 marca nie udało się ustalić składu komisji wyborczej. Wybrano jedynie przewodniczącą — Elżbietę Nowak z ZNA (nr telefonu 194). Jak więc będą przebiegać wybory? Obym się myliła. Aktualna rada zrobiła kawał dobrej roboty, biorąc z nas przykład w kraju, dzięki tej dobrej robotce także liczą się z nami władze. Oby ten drobny nie został zaprzepaszczonej. Straty poniosłaby przede wszystkim załoga. Chyba warto się nad tym zastanowić? (F. S.)

ORZ w ZAW podjęła apel ZHP

Dla dzieci specjalnej troski

Komenda Chorągwi Krakowskiej ZHP im. T. Kościuszki zwróciła się z prośbą do dyrekcji MPK o nieodpłatne przewiezienie 9 i 10 marca dzieci specjalnej troski do Bukowiny Tatrzańskiej, a następnie 10 marca z powrotem do Krakowa.

Apel Komendy podjęty został przez ORZ NSZZ Pracowników MPK w ZAW i 9 marca o godzinie 9.00 w umówionym miejscu, przy ulicy Karasia (obok Biblioteki Jagiellońskiej), podstawione zostały przez ZAW trzy autobusy. Dzieci i ich opiekunowie pojechali do przepięknej Bukowiny Tatrzańskiej. Pojechała za-czerpnąć świeżego powietrza i chociaż przez parę godzin nacieszyć się wiosennym słońcem.

Cieszy fakt, że ORZ w ZAW tak chętnie i szybko odpowiedziała na apel. Chodziło przecież o dzieci najbardziej pokrzywdzone przez los — chore i kalekie, o których szczególnie społeczeństwo powinno pamiętać. (M. B.)

Godne naśladowania

7 marca br. spotkał się z niewielką, bo licząc cztery osoby (płci nadobnej) załogą Stacji Prostownikowej Nowa Huta dyrektor Zdzisław Skubieda.

Podczas spotkania omówione zostały sprawy eksploatacji urządzeń podstawy, czyli problemy ściśle techniczne, niemniej jednak rozmowa została zdominowana przez tematy socjalno-bytowe. W dyskusji nie zabrakło miejsca na uwagi krytyczne i nie pominięto spraw utrudniających codzienne życie pracownikom. Wiele miejsca w dyskusji, jak zawsze w rozmowach z dyrektorami, poświęcono sprawom placowym.

Używając języka dyplomatów, rozmowy przebiegały w miłej, serdecznej atmosferze, a wizyta dyrektora-dżentelmena (jak twierdzi dyżurny) może stać się początkiem nowego, pozytywnego klimatu w zakładzie. Spotkanie zostało zakończone obietnicą rozpatrzenia zgłoszonych przez załogę postulatów.

Życzymy paniom dyżurnym, aby obietnice przetrwały dłużej niż jeden dzień i uwiechrzone zostały zadowolającym je efektem.

O dalszym ciągu sprawy poinformujemy w terminie późniejszym.

(I. C.)

W UBIEGŁYM ROKU na jednej z porad, jaka odbyła się w MPK w Rzeszowie, Zakładowy SIP z naszego przedsiębiorstwa Aleksander Kowalczyk, zaproponował zorganizowanie konkursu o tytuł najlepszego zakładu komunikacji miejskiej w rejonie Polski południowo-wschodniej, w którym udział wzięłyby: WPK-Tarnów, WPK-Nowy Sącz, MPK-Rzeszów, WPKM-Przemysław i MPK-Kraków — Zakłady Eksploatacji Autobusów na Woli i w Bieżyczach. Propozycja została przyjęta.

Opracowany przez A. Kowalczyka regulamin konkursu przewiduje, że będzie prowadzony dwuetapowo: w okresie wiosennym — I etap i jesiennym — II etap. Suma otrzymanych po dwóch etapach punktów będzie podstawą do ostatecznej oceny. Z każdego kryterium przysługiwać będzie ocena od 0 do 5 punktów. W skład komisji

Estetyka i bezpieczeństwo pod lupą jurorów

wejdą: przewodniczący NSZZ, przedstawiciele dyrekcji, zakładowi społeczni inspektorzy pracy i kierownicy ds. BHP. Członkowie komisji nie będą oceniać własnych zakładów. W przypadku, gdy nie będzie mógł w niej uczestniczyć zakładowy społeczny inspektor pracy, udział weźmie osoba wytypowana przez NSZZ, w przypadku kierownika BHP, osoba wytypowana przez kierownictwo zakładu. Ponadto zaprasza się przedstawicieli Rady Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskich w Polsce, przedstawiciela Federacji Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej oraz

Spotkanie kolektywów — cenna inicjatywa

Tu i ówdzie mówią, iż MPK pionami stoi. Często bywa tak, że poszczególne zakłady chętnie wszelkie niedociągnięcia gotowe są „spytać” na innych. By współpracę między pionami i zakładami poprawić, poszczególne Egzekutywy POP wspólnie z XIII POP organizują spotkania kolektywów. Jednym z takich spotkań — po ZTP i ZAW — było spotkanie z ZTH. Na zebraniach tego typu omawiane są problemy najczęściej występujące w kontaktach zakładów eksploatacyjnych z pionem ruchu. Na bieżąco wyjaśnia się wiele pretensji i niejasności. Cenna ta inicjatywa będzie nadal kontynuowana i niewątpliwie przyczyni się do współpracy i integracji naszej załogi. (fis.)

KRONIKA ZSMP

● 12 marca w Zarządzie Zakładowym ZSMP odbyła się w ramach Turnieju Młodych Mistrzów Techniki „Młodzieżowa Giełda Projektów Racjonalizatorskich.

● Rozegrany 26 lutego zakładowy finał X Olimpiady Wiedzy Społeczno-Politycznej ZSMP „Walka — Zwycięstwo — Niepodległość”, zainaugurował obchody przez MPK-owska Organizację ZSMP 40. rocznicy zwycięstwa nad hitlerowskim faszyzmem. W finale wystartowało 20 zawodników, tworzących 10 dwuosobowych drużyn. Zwycięzcy: Włodzimierz Bąk i Robert Chachlica, reprezentujący Zarząd Szkolny ZSMP z ZSZ MPK, drugie miejsce zajęli: Andrzej Mitka i Zbigniew Miernik z ZAW, a trzecie ex aequo Teresa Budziosz i Marek Witke z Pionu Ruchu oraz Wiktor Cichoń i Krzysztof Smolucha z ZAW. Zwycięzcy otrzymali nagrody rzeczowe i dyplomy.

● Wycieczki w góry „na marcowe słoneczko” zorganizowali 2 bm., Zarząd Zakładowy ZSMP do Zakopanego dla pracowników MPK oraz 2 i 3 bm., Zarząd Szkolny ZSMP dla Mszany Dolnej dla uczniów Przyzakładowej ZSZ-MPK.

● 23 lutego br. odbyło się posiedzenie Sądu Konkursowego TMMT w MPK. W wyniku przeprowadzonej dyskusji, sąd postanowił przyznać następujące nagrody i wyróżnienia: w klasie debiutów nie przyznawać I i II nagrody, przyznać III nagrodę dla projektu nr 146/84 — „Metoda regeneracji nadajników ciśnienia oleju i ciśnienia powietrza w autobusach Ikarus 260 i 280 oraz Jelcz PR 110”. Autorem tego projektu jest Andrzej Puter z ZAW. Wyróżnienia równorzędne przyznać dwóm projektom nr 11/84 — „Sprzęt samochodowo-tramwajowy” — autorzy Ignacy Kasprzyk i Stanisław Skuba z ZTP oraz nr 33/84 — „Ściągacz do bębnow hamulcowych z uszkodzonym gwintem” — autor Bożena Janicka z ZNT. W klasie pozostałych przyznać I nagrodę dla projektu nr 10/84 — „Elektroniczny podwajacz napięcia”, autorzy — Robert Kusak, Jan Łach i Krzysztof Apostoł z ZSP, przyznać dwie II nagrody dla projektów nr 99/84 — „Tester do sprawdzania obrotomierza Ikarus” — autorzy Marek Lisowski i Jan Szeurek z ZAP oraz za projekt nr 81/84 — „Wylimowanie złącza elektrycznego w korpusie elektromagnesu” — autor Adam Kojima z ZSP. Przyznać III nagrodę dla projektu nr 122/84 — „Zmiana układu podwieszenia sieci trakcyjnej pod wiatokiem w ulicy Lubicz” — autorzy: Władysław Rechyński i Kazimierz Mamóń z ZSP.

Za najlepszy projekt BHP sąd uznał projekt nr 73/84 — „Zestaw do wymiany I i III osi autobusów Ikarus 280” — autorstwa Tadeusza Gaduli i Władysława Górnego z ZAC. Za najlepszy projekt zgłoszony przez kobietę sąd uznał projekt nr 33/84 zgłoszony przez Bożenę Janicką z ZNT. Na wniosek Szkolnej Komisji Organizacyjnej TMMT sąd postanowił przyznać nagrody za projekty: „Piec indukcyjny”, „Prądnica samochodowa żuk” i „Prostownik krzemowy”. Prace te zostały wykonane przez uczniów Szkoły Przyzakładowej. Sąd konkursowy postanowił zgłosić do eliminacji dzielnicowych następujące projekty: nr 146/84, 10/84, 99/84, 81/84 i 122/84 oraz projekty wykonane przez uczniów Szkoły Przyzakładowej. (M. B.)

„Lutnia Robotnicza” zaprasza

Działający przy naszym przedsiębiorstwie chór męski „Lutnia robotnicza” ogłasza nabór chętnych. Panowie, którzy wykazują pewne zdolności śpiewacze i chcieliby znaleźć pole do ich prezentacji, proszeni są o zgłoszenie się na próby chóru w czwartki o godz. 18 w Domu Tramwajarzy przy pl. Serkowskiego 7.

Przypominamy, że chór szczyli się już 86-letnią tradycją swej działalności, w czasie której dał wiele koncertów w kraju, jak i za granicą. Szczególnie mile widziani będą mężczyźni młodzi.

osobistej, propaganda BHP na terenie zakładu i stosowanie instrukcji stanowiskowych, realizacja zaleceń służby bhp, sip, pip, pis.

Nagrody pieniężne przeznaczone są na dalszą poprawę warunków pracy. Rozdział nagród w przedsiębiorstwie nastąpi kolektywnie przez kierownictwo danego przedsiębiorstwa i NSZZ. Za I miejsce — 100 tysięcy złotych, za II — 70 tysięcy, za III — 50 tysięcy złotych. Patronat nad realizacją konkursu przejmuje kierownictwo przedsiębiorstwa i NSZZ (Społeczna Inspekcja Pracy). I etap konkursu rozpocznie się 22 maja 1985 roku od WPKM w Przemysław. Kolejnymi będą: MPK-Rzeszów, WPK-Tarnów, WPK-Nowy Sącz, MPK-Kraków. II etap rozpocznie się we wrześniu lub w październiku. (M.B.)

Z wizytą w MZK Drezno

Od 10 do 16 grudnia ub. r. w MZK w Dreźnie gościła grupa pracowników MPK — sekretarz KZ PZPR Józef Stręk, sekretarze POP Janusz Ryska z ZAC, Stanisław Rzeźnik z Pionu Ruchu, Józef Kasprzyk z ZNT, wiceprzewodnicząca ZZ ZSMP Leokadia Bilska, kierownik ZAW Antoni Goc, przewodniczący ORZ z ZAB Kazimierz Poznański. Na temat tej wizyty rozmawiam z jednym z jej uczestników, kierownikiem ZAW inż. Antonim Gocem.

— Wizyta nasza miała charakter wymiany doświadczeń zawodowych zarówno w dziedzinie eksploatacji tramwajów jak i autobusów oraz w zakresie pracy organizacyjnej, partyjnej, młodzieżowej, związkowej, a także warunków pracy i spraw socjalno-bytowych.

— Jak mi wiadomo, nie była to pierwsza wizyta przedstawicieli naszej załogi w bratnim przedsiębiorstwie w Dreźnie...

— Współpraca obu naszych przedsiębiorstw oparta jest na stałych kontaktach, toteż nie pierwsza to wizyta naszych w Dreźnie. Zawsze wyjątkowo serdecznie witanych przez kierownictwo polityczno-społeczne i administracyjne tamtego przed-

siębiorstwa, o czym mogłem się teraz sam przekonać. Witano nas z wielkimi honorami. Mieliśmy też możliwość zapoznania się z całą gamą zagadnień partyjnych, młodzieżowych. Umożliwiono nam zwiedzanie obiektów MZK i zapoznanie się z działalnością produkcyjną i gospodarczą przedsiębiorstwa. W trakcie tego zwiedzania, dało się zauważyć, że gospodarzy nurtują podobne problemy jak nasze przedsiębiorstwo, chociaż towarzysze niemieccy doskonale sobie z tymi problemami radzą. Szczególnie cenne były inicjatywy w zakresie obniżania kosztów w dziedzinie napraw i regeneracji części zamiennych. Umożliwiono nam zapoznanie się z jedną z komórek komunikacyjnych — odpowiednikiem naszego PKR, w którym załoga spożywa w bardzo dobrych warunkach posiłki i odpoczywa w czasie przerwy. Kierownictwo tej komórki sprawuje nadzór nad liniami tramwajowymi i autobusowymi, które realizują swoją jazdę w zasięgu dowodze-

nia tego punktu. Jest to jakby miejscowe centrum zarządzania z osobnym pomieszczeniem socjalnym dla załogi. Funkcja kontrolna tej komórki powoduje szybkie uzyskiwanie informacji o sytuacji na liniach, co w konsekwencji umożliwia natychmiastową reakcję na ewentualne zakłócenia w komunikacji.

Wiele interesujących przykładów wprowadzania nowej myśli technicznej mieliśmy okazję zobaczyć w trakcie zwiedzania obiektów. Jednym z wielu jest stanowisko do spawania gazowego, z którego naraz może korzystać kilku spawaczy. W MZK na każdym kroku widać dobrą organizację pracy w sensie ogólnym, jak również na stanowiskach pracy, co w konsekwencji powoduje dobre rezultaty ekonomiczne, z którymi również mieliśmy okazję się zapoznać. Problemy, o których wcześniej wspominaliśmy są przez załogę tego przedsiębiorstwa likwidowane między innymi przez działalność o charakterze inwestycyjnym, jak na przy-

kład modernizację torowisk tramwajowych czy prace modernizacyjne w obiektach produkcyjnych przedsiębiorstwa. W czasie pobytu u przyjaciół niemieckich wymieniliśmy wiele ciekawych spostrzeżeń. Mieliśmy też możliwość zaobserwowania konkretnego i dynamicznego podejścia kierownictwa politycznego i administracyjnego przedsiębiorstwa do istniejących problemów, co w konsekwencji sprzyja tak dobrym rezultatom, jakie uzyskuje MZK Drezno i co, naszym zdaniem procentować będzie w przyszłości.

— Bardzo pozytywnie ocenia pan działalność bratniego przedsiębiorstwa. Była to więc wizyta, z której można było dużo

skorzystać, w sensie zawodowych doświadczeń.

— Oczywiście i dlatego chciałbym serdecznie podziękować i wyrazić wdzięczność kierownictwu politycznemu i administracyjnemu MZK w Dreźnie za stworzenie nam wspaniałych i serdecznych warunków pobytu. Pozwalam sobie również zauważyć, że kontynuowanie tego rodzaju wymian grup pracowniczych, jest nie tylko potrzebne ze względów zawodowych, ale sprzyja również umacnianiu przyjaźni i sympatii pomiędzy załogami naszych przedsiębiorstw.

— Ponieważ „Sygnały MPK” otrzymują i czytają niemieccy przyjaciele, serdeczne podziękowanie jakie pan przekazuje będzie jeszcze jednym miłym akcentem w przyjaźni załóg obu przedsiębiorstw.

Rozmawiała:
MARIA BUBACZEWSKA

Życzenia od przyjaciół z Drezna

Z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet przesyłamy Wszystkim pracującym Kobietom Waszego zakładu najserdeczniejsze życzenia, życzymy Waszym Kobietom także wielu sukcesów w pracy oraz w życiu osobistym. Z socjalistycznym pozdrowieniem

Dyrektor naczelny, sekretarz, przew. zw. zawodowych

GDY WCHODZĄ do tramwaju lub autobusu, zazwyczaj robi się lekkie zamieszanie. Jedni pospiesznie kasują bilety, inni szukają ich w kieszeniach, torebkach... Zdarza się, że nie znajdują, bo ich po prostu nie mają. Podchodzą do pasażerów trzymając w ręce własną legitymację i proszą o okazanie biletu. Jedni robią to spokojnie, inni bardziej nerwowo, a może tylko szybko, żeby zdążyć przejść swoją część wozu przed zatrzymaniem się na najbliższym przystanku. Nie są lubiani przez pasażerów, przez niektórych pracowników MPK również. Dlaczego? Wykonują przecież swoją pracę, a każda dobrze wykonywana praca wzbudzać powinna szacunek.

Mandaty i kolegia...

W roku ubiegłym do kolegiów administracyjnych poszczególnych dzielnic Krakowa za wulgarne zachowanie wobec kontrolerów biletowych, a nawet pobicia, skierowanych zostało siedem spraw, w br. są już dwie. Nietrzeźwi pasażerowie pozwalają sobie nieraz na zbyt wiele w stosunku do kontrolerów. Sprawy wniesione do kolegiów kończą się wysokimi grzywnami, zdarza się, że zamianą na areszt. „Przykre — mówi kierownik Wydziału Taryfowo-Biletowego Zdzisław Mazur — że za niestosowne zachowanie wobec naszego kontrolera należałoby oddać do kolegium kolejnego już pracownika Zakładu Torów. Odstąpiliśmy jednak od administracyjnego ścigania, jego sprawę przesłaliśmy natomiast do rozpatrzenia kierownictwu tego zakładu, ale jak dotąd nie mamy żadnej odpowiedzi”. Co raz więcej kontroli przeprowadzają wspólnie z MO i ORMO. Braki w zatrudnieniu (8 kontrolerów), nadrabiane są zwiększoną liczbą kontroli, również przez sprawujących tę funkcję społecznie. Liczbę dla czytającego są nużące, ale dla zobrazowania pracy wydziału konieczne. W 1983 r., na ogólną liczbę 233.684 przeprowadzonych kontroli, ukarano mandatami na sumę 16.140 tys. zł, natomiast w roku 1984 na 248.981 przeprowadzonych kontroli, ukarano mandatami na sumę 20.093.400 zł. W roku 1983 ukarane zostały 35.964 osoby, w roku 1984 — 44.388. Jak z powyższego wynika, w roku 1983 co 184 pasażer jechał bez ważnego biletu, a w roku 1984 co 151, co zresztą nie może być dowodem, że w naszym mieście wzrasta liczba jeżdżących bez biletów, ale jest raczej efektem zwiększonych kontroli.

Odwolania i kary...

W roku 1983 do Wydziału Taryfowo-Biletowego wpłynęło 490 odwołań, z których negatywnie załatwiono 338, pozy-

tywnie 144. W roku 1984 wpłynęło ich 578 i z tych negatywnie załatwiono 443, a pozytywnie 92. I tu przypomnieć należy, że są to liczby w stosunku do ilości skontrolowanych pasażerów, których w ub. roku w porównaniu z rokiem 1983 było więcej. Skarg pasażerów na kontrolerów wpłynęło w tych latach: w 1983 — 29, z czego negatywnie załatwiono 22, a tylko 4 pozytywnie, natomiast 3 skargi po konfrontacji pasażer — kontroler, zostały przez tych pierwszych wycofane, w 1984 natomiast wpłynęło 17 skarg, z czego 15 zostało załatwionych negatywnie, a dwie wycofano.

Sprawy żenujące...

Olbrzymia większość gapowiczów, to ludzie nietrzeźwi, przeważnie z marginesu społecznego. Kolejne miejsca w tej niechlubnej statystyce zajmują ludzie młodzi... punki, nierzadko uczniowie szkół średnich, studenci. Zdarzają się też lu-

zionej, leży okazanie dowodu tożsamości, jeżeli chce otrzymać mandat kredytowy

Głos mają kontrolerzy

W swoim wydziale „pod Poczta”, spotykają się codziennie o godz. 10.00, podczas śniadaniowej przerwy. Oczywiście nie wszyscy. Pracują przecież na dwie zmiany. Ci, których spotkaliśmy, to w olbrzymiej większości ludzie młodzi, nawet bardzo młodzi. Nie było wśród nich żadnej kobiety, chociaż na etatach kontrolerów jest zatrudnionych ok. 20 procent pań.

Czy jest to odpowiednia praca dla pięciopięknej? Zdania na ten temat są podzielone. Jedni twierdzą, że nie jest to praca dla kobiet. Inni, że wobec kontrolerów kobiet, pasażerowie nie zachowują się tak ordynarnie i agresywnie, jak wobec mężczyzn.

Spotkani kontrolerzy chętnie mówią o swojej pracy.

Cienie pracy kontrolerów

dzie z cenzusem naukowym, znani dziennikarze... Czym tłumaczyć ich postępowanie? Roztargnieniem? Ci ostatni, przychodzą później do Wydziału Taryfowo-Biletowego, przedstawiają się kim to są, żądają konfrontacji i... w efekcie płacą opłatę podwyższoną. Osobną grupą są pracownicy MPK. Kiedyś prym w tym niezbyt chlubnym postępowaniu wiodli nasi uczniowie, obecnie niektórzy pracownicy Zakładu Torów. Czy tylko? Zdarzają się kierowcy i motorniczowie, którzy gotowi są pomóc pasażerowi jadącemu bez biletu, niż wykonującemu swoją pracę kontrolerowi. Kierownik Oddziału Kontroli Biletowej Andrzej Lorenc, mówi o takim właśnie przypadku. Był to kierowca z ZAB, który nie dość, że umożliwił pasażerowi jadącemu bez biletu ucieczkę z wozu, to jeszcze kasowniki miał w autobusie różnie ustawione i zwracającemu się do niego kontrolerowi nie podał swojego służbowego numeru. A Lorenc, porusza jeszcze sprawę niechętnego okazywania dowodu osobistego przez pasażerów nie posiadających biletów, a przecież... w interesie pasażera w przypadku, jeżeli nie chce lub nie może na miejscu uiścić opłaty podwyż-

TOMASZ WIESER o 2-letnim stażu pracy w wydziale: „Stosunek pasażerów do nas jest bardzo różny. Większość wykazuje zrozumienie dla naszej pracy. Mamy do czynienia z przekrojem różnych typów ludzkich zachowań. Są pasażerowie, którzy mają ważny bilet, ale mimo to utrudniają nam pracę. Inni znów bez biletu, rozumieją swój błąd i płacą 600 zł podwyższonej opłaty, a robią to bez słów, względnie pokazują do spisania, dowód osobisty. Zdecydowana większość przytłaczanych bez biletu, nie kwapi się jednak do wylegitymowania. Pasażerowie w stanie nietrzeźwym są najbardziej kłopotliwymi klientami. Nagminnym zjawiskiem jest obrona gapowiczów przez innych pasażerów, a nawet podjudzanie ich przeciw nam”.

RYSZARD KWIATKOWSKI, 13 rok pracy: „Pasażerowie, przytłapani na jeździe bez biletu, podają nam nieprawdziwe dane. Jeżeli dzieje się to w godzinach pracy Urzędu Miasta, wówczas na hasło „Kontroler MPK”, sprawdzamy je telefonicznie w kartotece. Są też i tacy, którzy robią nam propozycje przekupienia. Zaczynają od 100 zł, a następnie podwyższają tę kwotę. Gdy się nie godzi-

my, zachowują się agresywnie. Z okresu swojej pracy pamiętam do dziś imię i nazwisko jednego z gapowiczów, który w jednym dniu otrzymał dziesięć mandatów za jazdę bez biletów. Miał pecha, ale za dwa dni kiedy go znów spotkałem, posiadał już bilet miesięczny”.

Pan Kwiatkowski zadaje jeszcze pytanie, dlaczego w naszym kraju są różne mandaty. Na przykład na Śląsku są trzy rodzaje opłat podwyższonych — dla młodzieży szkolnej, rencistów i osób pracujących.

WALDEMAR KOZIOŁ, 5 rok pracy: „Uważam, że mandaty są za wysokie. Jest problem z ich wyegzekwowaniem. Każda propozycja ich dalszego podwyższenia jest nie do przyjęcia i może być dla nas kontrolerów niebezpieczna”.

BOGDAN OPACH, 15 lat pracy: „Mamy kłopoty z pracownikami MPK. Robią nam kłopot, że okazują bilety. Grożą nawet. Mieliśmy sprawę w kolegium administracyjnym z pracownikiem Zakładu Torów”.

JÓZEF JURZEC, 5 lat pracy: „Z powodu zajścia w autobusie pracownikiem MPK, sprawa zakończyła się w sądzie w Myślenicach. Pracownik zapłacił jednego z naszych zakładów, otrzymał wyrok — 50 tys. kary pieniężnej z zamianą na jeden rok i 6 miesięcy kary więzienia. Mimo że posiadał bilet pracowniczy, to zwyzywał i uderzył kontrolera”.

Kontrola na liniach komunikacyjnych naszego miasta, to wykonywane przez kontrolerskie dwójki, na jednym ciągu komunikacyjnym, w okresie kilku godzin, w mundurach i w ubraniach cywilnych oraz akcje z ORMO i MO. Jest ich coraz więcej. Kontrolerzy orientują się doskonale, na jakich liniach praca ich jest najbardziej potrzebna. Wymieniają... autobusowe „123” i „153”, „B”-pospieszny, w dni targowe wszystkie linie prowadzące na krakowską tandetę, olbrzymia większość linii w Nowej Hucie, Podgórzu, ale również i w centrum Krakowa: odcinek Dworzec Główny — Poczta, czy Poczta — Stary Kleparz.

Trudna, niewdzięczna praca. Pasażerowie bardzo różni, przeważnie źle nastawieni do organów kontrolnych. A kontrolerzy biletowi MPK... czy zawsze zachowanie ich jest poprawne... „Mimo rokrocznie zwiększanych naszych kontroli, zmniejszająca się ilość skarg jest podstawą do twierdzenia, że nasze usługi wykonywane są coraz lepiej...” — przekonyuje nie bez słuszności kierownik Wydziału Taryfowo-Biletowego Zdzisław Mazur. (M.B.)

Nie tak dawno pisaliśmy o trudnościach z nabyciem odkurzaczy przemysłowych i o tym, że te zwykłe nie zdają egzaminu przy sprzątanu dużych powierzchni, gdyż szybko się nagrzewają i palą. Od tego czasu minęło zaledwie kilka tygodni i już mamy informację, że Wydział Ogólny zakupił a następnie sprowadził sześć odkurzaczy przemysłowych typu CI-80 zwanych przemysłowymi, wyprodukowanych przez Gliwicką Fabrykę Urządzeń Wentylacyjnych. Z uwagi na dużą moc agregatu, wielkość i równocześnie lekkość w posuwaniu po

Sprzęt, który ułatwia pracę

czyszczonej powierzchni, mogą być używane do sprzątania biur, hal produkcyjnych, autobusów, tramwajów itp. Kierownik Wydziału Ogólnego Janusz Rzymek, rozdysonował je w zależności od potrzeb: cztery zostały przydzielone do sprzątania biurowca — na każdą kondygnację jeden, po jednym otrzymały Międzyzakładowa Przychodnia przy MPK i ośrodek w Osieczanach. Paniom zatrudnionym na

etatach sprzątających już ułatwia pracę. J. Rzymek zapytany w jaki sposób „zdebył” wymieniony sprzęt, odpowiedział, że czyta prasę i to nie tylko lokalną i tak w jednej z gazet natknął się na ogłoszenie reklamujące całą „rodzinę” odkurzaczy — od najmniejszych do największych, produkowanych przez Gliwicką Fabrykę Urządzeń Wentylacyjnych. Większość swej produkcji fabryka przeznacz

na eksport, stąd też od zamówienia złożonego przez Wydział Ogólny do zrealizowania zakupu, upłynęło półtora roku.

Kolejnym efektem wertowania prasy, tym razem jednego z pism rolniczych, stał się zakup przez Wydział Ogólny w Agromecie oryginalnej produkcji czeskiej kosiarko-odśnieżarki MF-70. Wykorzystanie jej, jak sama nazwa wskazuje, jest możliwe zarówno w okresie letnim jak i

zimowym. Jest ona nowością, na rynek polski sprowadzaną dopiero od ubiegłego roku. Do może ta zakupiona przez Wydział Ogólny jest pierwszą w naszym mieście. Urządzenie to jest samojezdne. Jak sama nazwa wskazuje kosi trawę przy zastawianiu kosiarki nożowo-listowej lub rotacyjnej — stosowanych w zależności od jej wysokości. W zimie natomiast pługiem odgarnia śnieg, a wirnikodmuchawą go odrzuca. Kosiarko-odśnieżarka posiada jeszcze 4-kołowy wózek doczepny, w którym wywozić można trawę lub śnieg. (M.B.)

Jak minął rok 1984?

MARIAN DUDEK

PODAJĄC DANE oceniając działalność przedsiębiorstwa, określone liczbami milionów czy miliardów przechodzimy zazwyczaj do porządku. A przecież w 1984 roku tabor naszego przedsiębiorstwa przejechał tyle kilometrów, iż wystarczyłoby to na... 1900 okrążeń równika. Przewieźliśmy w sumie tylu pasażerów, ile liczy ludność kontynentu europejskiego wraz ze Związkiem Radzieckim. Tak „mówi” oczywiście statystyka. Wystąpiło też dziwne zjawisko, tylko 12 proc. przewiezionych pasażerów było takich, którzy za przejazd płacili normalną opłatę, reszta, a więc aż 88 proc. to przejazdy ulgowe. Tylko w tych danych mamy już pierwszy „figiel” statystyki, z której wynikałoby, że Kraków to miasto dzieci i emerytów. Jak mogło do tego dojść? Ano w bardzo prosty sposób. W minionym roku występowały określone trudności z biletami o nominale 3 zł. Pasażerowie kupowali więc bilety ulgowe po 1,50 — kasowali wprowadzili za 3, ale statystyka robiona na podstawie sprzedaży dała takie właśnie proporcje. No więc może tej Europy nie przewieźliśmy, chociaż należy tu jeszcze wziąć pod uwagę „pasażerów za darmo”. Nie można natomiast mieć zastrzeżeń co do ilości kilometrów. Jak mają się te wielkości do oceny naszej pracy przez tych, dla których istniejemy, dla pasażerów? Nie będę tu mówił o wskaźnikach eksploatacyjnych, bo z tym rozprawili się dyrektorzy resortowi, zwrócić natomiast uwagę na ocenę społeczeństwa i naszej załogi.

Ocena generalnie jest dobra, bo to już nie tylko znacznie zwiększona liczba taboru oddawanego do ruchu, ale tym razem korzystne zmniejszenie i to aż o 44 proc. (w stosunku do roku 1983) odchylen od rozkładów jazdy. Tak stało się dzięki zmniejszeniu ilości zjazdów z przyczyn technicznych o 44 proc. i zmniejszeniu późnych wyjazdów o 57 proc.

Poprawiła się więc rytmiczność na trasach. Można by oczywiście powiedzieć, że wpływ na to miał nowy ikarusowski tabor, gdy tymczasem dane komputerowe wykazały, że najbardziej niezawodne były w minionym roku jeszcze jeżdżące... „jelcze”.

Mniej zjazdów z przyczyn technicznych to niewątpliwie lepsza praca zaplecza, ale nie można tu zapominać, iż większe nasycenie tras komunikacyjnych taborem autobusowym rozładowywało nadmierne przeciążenie, a w konsekwencji powodowało mniejsze zużycie autobusów;

ale znów nie można tu pominąć faktu, że tak było w wypadku nie tylko prawidłowych obsług na zapleczach, ale i prawidłowej eksploatacji samych prowadzących pojazdy. Na rytmiczność kursowania szczególnie traktacji autobusowej wpływ miała także stała rezerwa taboru, a więc możliwość wymiany zusterkowanych jednostek. Po raz pierwszy też w ubiegłym roku nie tylko, że wyrównaliśmy ilość taboru w szczytce rannym i popołudniowym, ale nawet w tym drugim wypadku taboru było minimalnie więcej.

By nie popadać jednak w samouwielbienie muszę powiedzieć, że bardzo niepokoił wzrost zderzeń na trasach komunikacyjnych. Mają one znaczny wpływ na płynność i regularność kursowania taboru. Szczególnie niepokoią zderzenia i... otarcia na trasach taboru tramwajowego. W stosunku do roku ubiegłego zanotowaliśmy wzrost z 61 przypadków do 68. Wzrosła też liczba wykolejeń z winy mechanicznych uszkodzeń zwrotnic i torów ze 110 do 119, uszkodzeń i złamań pantografów było 211, gdy w roku 1983 — 202. Podobne wielkości dotyczą zatrzymań w komunikacji tramwajowej powyżej 10 min. było ich 2052 i do 10 min. 4385.

Ruchowej statystyce z pomocą „przyszedł” w ubiegłym roku komputer. To dzięki niemu wiadomo, że wśród naszych pojazdów są „rekordziści” jeśli chodzi o zjazdy. Do takich należy w ZTH wagon 368, wyprodukowany w 1977 roku, z 96 awariami. Natomiast w ZTP wagony 720 i 736, ale wyprodukowane już w 1981 roku, a mają one po 90 awarii. Natomiast autobusy: z Czyżyn 34164 (produkcja w 82 roku) miał 112 awarii, 21199 (78 rok) 135 awarii, z Bieńczy 11415 i 11434 (z 78 roku) 94 awarie i z Płaszowa 45023, wyprodukowany w 1983 r. — 93 awarie. Częstotliwość awarii tych samych pojazdów może wprowadzić świadcząc o wadliwym ich wyprodukowaniu, powinna jednak także zwrócić większą uwagę przy ich obsłudze i eksploatacji. Szczególnie bolesny dla nas jest wzrost wypadków z ludźmi. W roku 1983 były ranne w wypadkach 433 osoby, a w 1984 już 452 osoby. W 1983 roku śmierć w wyniku wypadków poniosły 23 osoby, a w 1984 — 28. Naj-

więcej wypadków notuje się w piątki między godz. 13 a 18, a najbardziej niebezpiecznymi miesiącami były maj i wrzesień. Na 1007 wypadków w trakcji tramwajowej „tylko” 14,3 proc. było zawinionych przez naszych pracowników. Nie należy jednak z tego, zdawałoby się niskiego, wskaźnika procentowego wyciągać mylnych wniosków. Nie wynikało to, niestety, z kultury prowadzenia pojazdów, lecz z faktu, że tramwaj w większości przypadków jest pojazdem uprzywilejowanym i ta zasada może nawet w wielu wypadkach zbyt konsekwentnie jest przestrzegana. Wbrew cyfrom znacznie lepiej jest w trakcji autobusowej, gdzie na 729 wypadków — 34,3 proc. było zawinionych, ale tu uprzywilejowania nie ma. W tak-sówkach na 80 wypadków zawinionych było 23,7, w Transporcie na 37 zawinionych 37,8 proc. i w innych na 18 — zawinionych 22,2 proc.

Przebadano w ubiegłym roku problemem trzeźwości 647 pracowników i w 20 przypadkach stwierdzono nie-trzeźwość. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że badano tylko te służby, które mają kontakt z pasażerem na zewnątrz, jest to bardzo dużo.

Na skutek przeprowadzonych kontroli biletowych stwierdzono, iż co „niecały” szósty pasażer jeździ na gapę, karany natomiast mandatem jest co 151 pasażer. W 1984 roku wypisano 44 338 mandatów na opłaty podwyższone, z tego 15 proc. płaciło „od ręki” kontrolerowi.

Bardzo ważne jest, by prowadzący pojazdy mieli i chcieli sprzedawać bilety pasażerom. Tymczasem w ubiegłym roku najlepiej pod tym względem wypadli motorniczowie z ZTH. Średnio na jednego prowadzącego pojazd przypadło tam 1127 zł, gdy tymczasem w ZAW tylko 499 zł, w ZAC 973 zł, w ZAB 851 zł, w ZTP 849 zł i w ZAP 826 zł. Tutaj ciekawostka. W Płaszowie wskutek zmian w dystrybucji biletów w styczniu br. na jednego kierowcę przypadło... 1202 zł. Należałoby zatem uświadomić wszystkim, iż na tych „niehandlujących” — pracują znów ci sumienni. Średnio bowiem w ubiegłym roku przedsiębiorstwo wypłaciło pracownikom z tego tytułu 854 zł miesięcznie. Jeżeli do

tego dodalibyśmy odpis na PFAZ, podatek i ubezpieczenie, byłoby to ponad tysiąc złotych. Sprzedaż biletów nie jest więc dla przedsiębiorstwa zyskiem, a mogłaby być, gdyby ci, którzy za to biorą pieniądze — wywiązywali się ze swoich obowiązków, a przecież to także dodatkowe złotych. Mimo odczuwalnej poprawy komunikacji w mieście, niestety, nie można przy ocenie zadowalać się wskaźnikami. Ocena komunikacji jest taka, jaką o niej opinię mają pasażerowie. Mimo iż w trakcji tramwajowej przejazdów zgodnych z rozkładami jazdy było 90 proc. (w 1983 — 79), a w autobusowej 94 (85 w 1983 roku), to opinię o przedsiębiorstwie często kształtują fakty jednostkowe. Do dobrej komunikacji już ludzie się przyzwyczaili, na nieprawidłowości reagują natychmiast. Świadczy o tym ilość skarg. Mimo iż ilość skarg w porównaniu do roku 1983 zmalała z 264 do 208, to wzrósł procent skarg dotyczących niekulturalnego, czy wręcz chamskiego zachowania i tego typu pism jest ponad połowa. W drugiej kolejności idą skargi na przytraśnięcia drzwiami i na trzecim miejscu są uwagi na niepodjęcie na przystanek dla wsiadających i nieza-
branie pasażerów z przystanków w przypadkach zjazdów do zajezdni. Tutaj prym wie-
dzie ZTP.

Dobra ocena komunikacji jest efektem nie tylko większych dostaw taboru i większego nasycenia linii. Wpłynęło na to szereg czynników.

Z jednej strony są to systematyczne wysiłki w celu powiązania pracy z płacą, ale także szereg działań zmierzających do maksymalnych zmian organizacyjnych. Po raz pierwszy rozpoznano nareszcie potrzeby i stan obsługi pasażerskiej w województwie. Opracowano stanowisko MPK w zakresie perspektyw i możliwości rozwoju komunikacji. Władze miasta dostrzegły i realizują w miarę możliwości nasze wnioski. Nareszcie tworzy się w Krakowie kompleksowy projekt systemu transportu. Oczywiście to wszystko nie wzięło się samo z siebie, jest to efekt także decyzji podejmowanych wewnątrz przedsiębiorstwa.

Duży wpływ na poprawę komunikacji, czy też płynności ruchu w mieście mają wyniki współpracy z Politechniką Krakowską i AGH. Na skutek obserwacji i obliczeń ruchów pasażerskich uruchomiono w 1984 roku parę nowych linii, przedłużano istniejące. Zmieniano trasy już istniejących. Przy współpracy z SiTK opracowano system stanowiska dyspozytorskiego punktu kontroli ruchu. Te działania pozwolą na coraz doskonalsze funkcjonowanie komunikacji w coraz trudniejszych warunkach ulicznego ruchu miejskiego.

Cieszy fakt, iż mimo wielu jeszcze niedociągnięć na tę załogę zarówno w roku minionym jak i w latach poprzednich można liczyć. Widać to szczególnie w sytuacjach wyjątkowych dla komunikacji, w takich jak ważne wizyty, czy szczególne uroczystości. Otrzymujemy wtedy najwyższe oceny. W takich warunkach czuje się odpowiedzialność wszystkich. To może napawać optymizmem.

Spisala:

FILOMENA SERWIN



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Głos prof. Kubiaka

(Ciąg dalszy ze str. 1)

które przychodzą wolniej niż byśmy chcieli. Wtedy, kiedy intencje nie pokrywają się z rzeczywistością, musi powstawać napięcie: w Waszym konkretnym przypadku, w skali państwa, jeśli idzie o reformę gospodarczą.

Dylemat, który Was dręczy nazywa się „ekonomiczno-finansowe zasady działania przedsiębiorstw użyteczności publicznej”, to znaczy przedsiębiorstw, które z racji naszych norm ustrojowych muszą być przedsiębiorstwami dotowanymi. I to nie jest taki prosty dylemat — trzeba najpierw wiedzieć skąd wziąć, aby dotować. Jeśli dotować żywność, to wtedy na dotowaniu żywności, jakby to nie zabrzmiało paradoksalnie, wcale nie najlepiej wychodzi ci, którzy najmniej zarabiają. Na każdym dotowaniu najlepiej zarabiają ci, którzy mają najlepiej, bo to jest fundusz spożycia zbiorowego. Wobec tego trzeba pytać skąd wziąć, skąd jest ten PFAZ. To nieważne, czy nazwiemy to tak czy nie — to jest system podatko-

wy. Zważcie to, Towarzysze — w warunkach kryzysu, w warunkach, gdzie dochód narodowy drgnął, znowu poszedł do góry. Chcę Towarzysiom powiedzieć o jednej z najistotniejszych rzeczy, o której się niedawno tak do końca dowiedziałem, mianowicie o wysokości i tendencjach rozwoju dochodu narodowego w przeliczeniu na 1 mieszkańca we wszystkich krajach socjalistycznych. Czy wiecie, że w tej chwili NRD ma ten wskaźnik dwa razy większy od nas? Że wszystkie kraje socjalistyczne mają wyższy wskaźnik tego dochodu? A że my zaczęliśmy mieć problemy ze wskaźnikiem już w końcu lat sześćdziesiątych, bo w istocie on osiągał około dwóch procent, a dwa procent to jest skala niezauważalna dla normalnego uczestnictwa w życiu przez obywatela — że poczynając od prawie pierwszych lat siedemdziesiątych dochód dzielony był większy od dochodu wytworzonego, do 1982 roku włączając. A co to znaczy? To znaczy, że myślny chcieli realizować nasze ce-

le ustrojowe aby się lepiej żyło: aby były inwestycje, usługi różnego typu — zdrowia, szkolnictwa, a jednocześnie nie znaleźliśmy sposobu na skuteczne gospodarowanie. Kiedy cele ustrojowe popadają w sprzeczność ze skutecznością gospodarowania zaczyna się mechanizm, który prowadzi tylko do nieszczęścia.

Zobaczcie Towarzysze, my przecież teraz ciągle budujemy więcej szpitali, więcej szkół, więcej instytucji kultury niż w okresie najlepszej prosperity gospodarczej. Skąd się to bierze, skąd są na to środki? — właśnie z tych PFAZ-ów. Jedną z Towarzyszek mówiła, że liczone na to, iż przy racjonalizacji zatrudnienia ujawni się część siły roboczej, którą trzeba będzie przenieść do innych działów z koniecznością dokształcenia itd., itd. Nie ujawniła się. A co to praktycznie znaczy? — że część siły roboczej jest u nas ciągle jeszcze zatrudniona nieracjonalnie, jest ukryta. A co to praktycznie znaczy, że wzrastają płace? To przecież jest ten najgorszy sposób konsumowania dochodu narodowego, bo on nie daje żadnych efektów bezpośrednich, bo siła robocza jest ukryta i wszystko to jest jeszcze gorsze od PFAZ. (...)

Nie mogę Wam obiecać dzisiaj ani jutro, że ten ekonomiczno-finansowy zespół zasad dla przedsiębiorstw Waszego typu zostanie przyjęty bardzo szybko. Mogę Wam powiedzieć tylko, że bardzo intensywnie pracuję się nad tym zespołem zasad, ale że to nie dotyczy tylko Was, dotyczy innych przedsiębiorstw miejskich, czyli całej tej infrastruktury, która konsumuje bezpośrednio nie wytwarzając — to nie jest to, że komuś się nie chce pracować, żeby te zasady zrobić. Mówicie o tych dodatkach stażowych i o nagrodach jubileuszowych. Ja się tego nauczyłem, wiem, po którym strajku, z którego środowiska i kiedy przynajmniej je tramwajarzom, ale chcę jednocześnie powiedzieć, że ten minister, do którego i ja ustawicznie pukam, ma ponad 2000 wniosków z różnych przedsiębiorstw, z najróżniejszymi motywacjami. Wszystkie są w jednym zgodzie: znieść PFAZ, czyli zmniejszyć to, co daje w sumie fundusz spożycia zbiorowego, a jednocześnie wszędzie nacisk na fundusz spożycia zbiorowego. Skąd to wziąć! Przy czym w większości te propozycje, które w tej chwili są w Ministerstwie Pracy, Płac i Spraw Socjalnych zawie-

Kosztami obciążyć MPO

NIEDZIELA, 10 lutego godzinę ranną. Gołoleń paraliżuje komunikację samochodową w mieście. Wszelkie pojazdy kołowe posuwają się po jezdniach w żółwym tempie. Kierowcy nie chcą narażać zdrowia, nawet życia pasażerów i własnego oraz ponosić kosztów związanych z rozbićciem wozów.

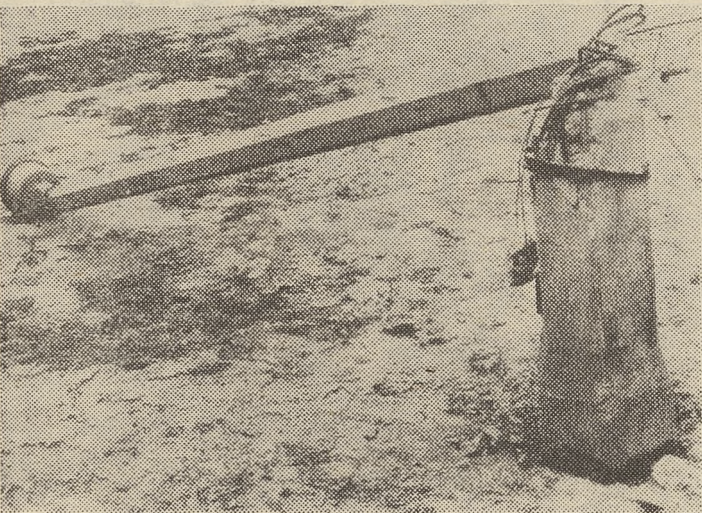
Stojąc na przystanku przy końcu al. Słowackiego, obserwuję wraz z innymi jak zarzuca tylną częścią przegubowców. Jadą zygającymi, bo jezdni jest jak „szklanka”. Wsiadający na przystanku do autobusów MPK, mają trudności z pokonaniem wąziutkiego odcinka jezdni — między chodnikiem, a stopniami wozu. Wielu zawodzi nawet daleko posuniętą ostrożność. Oto mężczyzna w średnim wieku ślizga się, jedzie kilkadziesiąt centymetrów na butach, traci równowagę i przewraca się na jezdnię tuż przed kołem autobusu. Na jego szczęście kierowca jeszcze nie rusza. **Pod adresem MPO, a raczej jego dyrekcji padają niecenzuralne słowa.** Po autobusie linii „164”, na przystanek bardzo wolno podjeżdża wóz linii „139”. Kie-

rowca prowadzi wyjątkowo ostrożnie, szczególnie przy wjeżdżaniu na zatoki. Aleje, Czarnowiejska, i wreszcie dojeżdżamy do przystanku przy Hotelu Holiday. Przygotowuję się do wysiadania. Autobus się zatrzymuje... lekko, spokojnie... ale nie, jeszcze jedzie... I nagle słyszę jak autobus w coś uderza i w tym samym momencie widzę rozpryskującą się przednią szybę wozu i padający na prawą stronę słup oświetleniowy. Kierowca otwiera wszystkie drzwi, wyskakuje z wozu... pasażerowie również. Wiadomo, dalej nie pojadą. Na prośbę kierowcy wpisujemy do jego notesu nasze dane, to na wypadek powołania nas na świadków. Robimy to chętnie, każdy zdaje sobie sprawę z wyjątkowo trudnych warunków drogowych, i z tego również, że kierowca prowadził autobus bardzo ostrożnie i że był to poślizg na oblodzonej i zupełnie nie posypanej jezdni.

Od tego czasu mijają dwa tygodnie, może nieco więcej. Jestem w ZAC w zupełnie innej sprawie, ale z ciekawości pytam o wypadek z 10 lutego. Zamiast odpowiedzi dostaje

protokół powypadkowy: przyczyna najechania na słup oświetleniowy ikarusa-280 nr boczny 34211, prowadzonego przez kierowcę **Andrzeja Zawilę** nr służbowy 3088, „niezachowanie należytej ostrożności i niedostosowanie bezpiecznej szybkości do panujących warunków drogowych przez kierującego autobusem MPK, co stanowi naruszenie art. 16 Ustawy 1. Ustawa — Prawo o ruchu drogowym z 1 II 1983 roku. A później znów... „należy nadmienić, że nawierzchnia jezdni (zatoki przystankowej) była bardzo śliska nie posypana”. Z protokołu tego dowiaduję się jeszcze o zakresie szkód powstałych w wyniku wypadku... „prawy przedni narożnik — blacha wgnieciona, zderzak przedni wgnieciony, pas pod zderzakiem wgnieciony, zniszczony prawy reflektor i kierunkowskaz oraz rozbita prawa, czołowa szyba, słup oświetlenia ulicznego złamany — uszkodzona lampa”. Stwierdzam również, że w protokole wymieniona jestem — wraz z innymi osobami — jako świadek. Nikt nas jednak (przynajmniej mnie) nie wzywał do składania zeznań. Widocznie nie zachodziła taka konieczność, ponieważ kierowca podpisał, że zobowiązuje się do zwrotu kosztów powstałych w wyniku wypadku. Mimo stwierdzenia grupy wypadkowej, że warunki drogowe były bardzo złe, najważniejszym był kodeks drogowy — naruszenie wymienionej wyżej ustawy. Tylko, że w myśl tego przepisu kodeksu drogowego, żaden pojazd samochodowy tak MPK jak również innych użytkowników dróg, nie powinien w tym dniu (wielu innych tej zimy również) poruszać się po jezdni. Przyczyniło się do tego MPO, zupełnie lekceważąc swoje obowiązki posypywania piaskiem względnie żużlem jezdni. **Komunikacja autobusowa MPK podczas tej zimy, mimo nieraz bardzo ciężkiej sytuacji na drogach, została utrzymana przede wszystkim dzięki odpowiedzialnej, pełnej poświęcenia pracy kierowców, ich codziennym zmaganiom ze śniegiem i gołoledzią.** Niektórzy ponoszą będąc materialne konsekwencje za wypadki, których można było uniknąć, gdyby MPO nie lekceważyło swoich obowiązków. **Proponowałabym więc w przypadku udowodnienia, że przyczyną takiego się innego wypadku było nieposypywanie jezdni, kosztami obciążyć właśnie MPO, a nie naszych kierowców, którzy w takich warunkach podejmują pracę zdając sobie sprawę z tego, że komunikacja miejska musi być utrzymana.**

MARIA BUBACZEWSKA



Porównajmy...

W KRAKOWIE trakcja tramwajowa jest pod kreską. Trwający od paru lat autobusowy boom zepchnął ją nieco w cień. Sypią się więc na nią nie tak rzadko gromy, ale... Gdy porównać dane z miast o podobnych, bądź zbliżonych warunkach do naszych, wcale tak u nas źle nie jest. Dla przykładu: Szczecin wprawdzie pod względem wskaźnika gotowości technicznej nas wyprzedza, bo u nich to wynosi 92,3, ale my jesteśmy na drugim miejscu ze wskaźnikiem 86,4. Warszawa ma 79,9, Poznań — 81,1, Łódź — 77,9, Wrocław — 81,4, Gdańsk — 82,2 i Katowice — 82,6. Szczecin ma także lepsze wykorzystanie taboru, bo 82,7 my — 79,6, Warszawa — 72,9, Poznań — 79, Łódź — 72, Wrocław — 67,7, Gdańsk — 70,6 i Katowice — 65,5. Bijemy natomiast wszystkich na głowę, jeśli chodzi o liczbę zjazdów, oczywiście w sensie pozytywnym. U nas — 9003, gdy tymczasem Szczecin przy mniejszej liczbie taboru (368 — u nas 545) ma 12 729. Natomiast Katowice przy stanie taboru 514, mają aż... 53778. Nie jest więc tak źle. (fis.)

aby nie było żadnych dwuznaczności. (...)

Towarzysze. Konsultacja to nie jest dyskusja na ten temat, czy kilo cukru może kosztować 70 czy powinno 90 zł. To jest produkt uboczny tej rozmowy. Istota konsultacji polega na wielkim narodowym zastanowieniu się dlaczego tak jest i co jest nieuchronne, lub co trzeba zrobić, aby było inaczej. To jest w istocie wielka lekcja myślenia ekonomicznego i nie ma w tej sprawie innego rozwiązania. W ramach tego, co możliwe, tych propozycji, które zostały złożone, w tym także propozycji związków zawodowych, zostanie zrobione wszystko, aby wybrać rozwiązanie cenowe takie, które są możliwe dla systemu państwowego, tzn. w tym wypadku dla procesu życia gospodarczego i jednocześnie najmniej szkodliwe dla budżetu rodzinnego. A czy trzeba się dziwić drodzy Towarzysze, że przy wszystkich takich konsultacjach cenowych każdy, kto jest zdrowo, rozsądnie myślący, będzie przede wszystkim liczył, żeby jak najmniej stracić? Czy trzeba być prorokiem, aby przewidzieć, że w każdej konsultacji cenowej zostanie wybrany ten wariant, który w bezpośrednio dającej

się ogarnąć przestrzeni daje bezpośrednio obywatelowi najmniejsze straty. Przecież to jest normalne, natomiast do obowiązków państwa, bez względu na to czy w krótkim czasie daje to poklask władzy czy nie. Należy twarde mówienie: nie możemy żyć ponad stan. To co jest konieczne jest niestety konieczne — my to musimy zrobić. Dlatego sądzę, że i dziś i w przyszłości związki zawodowe będą musiały współuczestniczyć jako zespół obywateli, jako zespół współwłaścicieli państwa w tych właśnie bardzo trudnych rozmowach, które na krótko poklasku zdobyć nikomu nie mogą, a na długo są polską autentyczną próbą porządku w polskim domu. (...)

Ktoś z Towarzyszy mówił tutaj: czy będziemy mieć w Polsce więcej socjalizmu? Będziemy mieć, jeśli w pełnym uporze, z pełną determinacją będziemy pamiętać o tym, że musimy być skuteczni w społecznym wytwarzaniu, w społecznej wydajności pracy — bez tego nie będzie ani socjalizmu, ani niczego. I to nie myśmy wymyślili w czasie IX Zjazdu, tylko tacy brodaci klasycy mówią, że w ostatecznym rachunku ten ustroj zwycięży, któremu się uda wytworzyć większą społeczną

MISTRZOWIE to grupa ważna w zakładzie pracy, lecz chyba niedoceniana — i to przez samych siebie. Taki wniosek wyciągnęłam z przebiegu paru narad, właśnie z mistrzami. Szczególnie jaskrawo widać to w momencie, gdy na tego typu naradach ma trwać dyskusja. Celowo napisałam **ma trwać**, bo tak naprawdę, jest to przeważnie monolog z jednej strony... ze strony stołu prezydiального. Być może dzieje się tak dlatego, iż, jak wspomniał jeden z nieelicznie zabierających głos na ostatniej naradzie, o pewnych sprawach, tych samych zresztą, mówi już po raz trzeci, bez efektu oczywistości. Czy jednak jest to jedyny powód? A przecież dziś być dobrym mistrzem to już nie tylko „zrobić” planowane wozy do wyjazdu. Trzeba mieć także dobre wyniki ekonomiczne. Nie może być mowy o dobrych wynikach ekonomicznych zakładu, czy przedsiębiorstwa, jeżeli nie będzie ich miał właśnie mistrz. Przecież to tam na dole musi i może nastąpić obniżka kosztów, zmniejszenie strat nadzwyczajnych, materiałochłonności i marnotrawstwa.

50 proc. kosztów zakładowych objętych jest zleceniami. Zlecenie powinno być zamknięte w ciągu miesiąca od daty jego otwarcia, w wyjątkowych przypadkach do trzech miesięcy. Po tym terminie praca na zlecenie, jeżeli nie jest zamknięta, powinna iść w koszty. Co to oznacza, tłumaczyć chyba nie muszę. U nas wcale do wyjątków nie należy, iż zlecenie bez określonych potrzeb nie zamykane jest i przez pół roku. Często zlecenia obliczane są niesumienne. Szczególnie jaskrawo widać to w sytuacjach, gdy zleceniem obciążony jest nasz pracownik (powypadkowy). Okazuje się wtedy, że ilość materiałów i wykonanej pracy jest mocno zawyżana.

A mistrzowie milczą...

Inny problem to druki RW. Mimo iż istnieje szczegółowa instrukcja ich ewidencjonowania wiadome jest, że szczególnie trzęsienie ich kopie często giną. Są wprawdzie na przykład karty wozów, gdzie powinno być wyszczególnione, co na dany egzemplarz się pobrało, ale obecnie jest taka sytuacja, iż na jeden wóz można pobrać nawet sześć lusterek. Ciekawe, że tak się dzieje z częściami akurat tymi, których brak w sklepie.

Do ubiegłego roku właśnie w przedsiębiorstwie notowany był dynamiczny wzrost świadczonych usług. Ten rok jest pierwszy, w którym następować będzie stabilizacja zadań, ale musi nastąpić wzrost efektu gospodarowania, także taborem. Dziś bywa i tak, że pewne jednostki miast jeżdżą i wozic pasażerów, w większości przypadków zjeżdżają z trasy „na awarie”. Były na przykład takie jednostki w lutym, które do zajezdni z powodu awarii zjeżdżały... tylko 24 razy. Najwyższy czas, by sobie uświadomić, że każdy nie przejechany wozokilometr to konieczność zwrotu równowartości miastu. Musi więc poprawić się niezawodność taboru. Już dziś przeszło połowa wszystkich kosztów to wypłaty wynagrodzeń. Trzeba i można w takiej sytuacji wymagać dobrej jakości.

Zresztą wielkość funduszu plac nie jest dziś tematem, problem tkwi w jego prawidłowym podziale. To właśnie mistrzowie powinni domagać się od swoich kierowników szczegółowych rozliczeń z podziału, przecież oni powinni najlepiej wiedzieć i chcieć właściwie dzielić, zgodnie z wartością włożonej pracy. Nigdy tak się nie stanie, jeżeli średni dozór techniczny nie weźmie się za autentyczne współgospodarzenie. Trzy lata temu kierownictwo MPK dało dość daleko idącą samodzielność zakładom. Jeżeli dziś wszyscy nie rozumieją tego do końca, to system będzie musiał upaść, a to byłoby chyba najgorsze. Najwyższy czas, by ze swoich zespołów eliminować ludzi nie pracujących, bo tymczasem w jednej z grup zawodowych wykorzystanie czasu pracy wynosi... 68,8 proc. Tylko w styczniu fundusz plac został przekroczony o 20 mln zł w stosunku do roku ubiegłego przy analogicznie mniejszym o 50 osób zatrudnieniu. Gdybyśmy chcieli tu przytoczyć wszystkie działania podejmowane na najwyższych szczeblach dla ratowania sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, okazałoby się to istną ekwilibristyką, tylko, że te działania nie mogą być wyłącznie dyrektorskie, bo wtedy nic z tego nie będzie. Owszem, ostatecznie pracę zmienić każdy z nas może. Zarabiać można więcej i u nas. Znowu dyrekcja stworzyła taką możliwość między innymi przez zespoły gospodarcze, ale jakoś brak inicjatywy ich tworzenia, a to już musi wyjść z dołu.

No, ale, jak wynika z narad, mistrzowie nie mają problemów, a na pewno ochoty do dyskusji nad ich rozwiązywaniem. (F.S.)

raja dwa elementy: nie nie stracić z tego, co już mieliśmy, we wszystkich kartach przywilejów, a jednocześnie maksimum zysku na nowych możliwościach. Czy z punktu widzenia poszczególnego zakładu jest to racjonalne? — oczywiście. Czy z punktu widzenia poszczególnego pracownika jest to racjonalne? — oczywiście. Czy jest to racjonalne z punktu widzenia społeczeństwa jako całości i państwa? — nie! To nie jest racjonalne, ponieważ na to nikogo nie stać. I dlatego Towarzysze jest to tak trudne i dlatego każda z tych propozycji trzeba tyle razy sprawdzać na tyle najróżniejszych sposobów, żeby zobaczyć, gdzie to jest bezwzględnie konieczne, a gdzie bez tego się można obyć, lub gdzie jest we wniosku ewidentne oszustwo, bo i takie są, podpisywane w majestacie i organizacji partyjnych, i rad pracowniczych i wszystkiego innego. Dlatego Towarzysze nie opuszczajcie rąk, róbcie, jak robiliście do tej pory, żeby można z godnością mówić, że jesteśmy z tej załogi. Dopominajcie się o swoje, także w centrli. Ale jeśli przyjdzie do ostatecznych rozstrzygnięć, jeśli nie do końca będą po naszej myśli, spróbujmy zrobić sądny dzień wtedy, ale zrozummy wszystko do końca,

wydajność pracy. A my właśnie chorujemy na tę chorobę małej wydajności pracy. Być równym w nędzy, to żaden sukces. Stworzyć natomiast mechanizm stymulujący wydajność pracy, sprawiedliwie dzielić to, co zostanie wytworzone, i wtedy filozofować, mieć czy być — a może być, aby także mieć jak człowiek możliwości istnienia w warunkach XX wieku. To jest sprawa wydajności pracy — nie hasła, nie apeli, lecz mądrej racjonalnej gospodarki przy uspołecznionych środkach. To jest kwestia, która będzie m. in. problemem na najbliższym XIX Plenum KC. Co czynić w naszych polskich warunkach, aby ta wielka polska ogólnonarodowa inwestycja ludzi mądrych, inwestycja, która ciągle jeszcze w znacznym stopniu rdzewieje — inwestycja w wykształcenie zaczęła przynosić rezultaty. Jak zwiększyć chłonność polskiego systemu państwowego, polskiej gospodarki, systemu społecznego na myśl ludzką, na wysoko kwalifikowaną pracę. Bo socjalizm drodzy Towarzysze to protest poniżonych, protest wyzyskiwanych i nadzieja w myśl ludzką, nadzieja na to, że z pomocą tej myśli da się stworzyć inne, rozumniejsze warunki. (...)

SPORTSPORTSPORT

Piłkarze ZAC Czyżyny halowymi wicemistrzami Krakowa

Dużym sukcesem zakończył się udział drużyn reprezentujących nasze przedsiębiorstwo w halowym turnieju piłkarskim krakowskich zakładów pracy, jaki odbył się 2 i 3 lutego dzięki staraniom Zarządu Wojewódzkiego TKKF oraz redakcji „Echa Krakowa”, która szeroko spopularyzowała tę ciekawą i potrzebną imprezę.

Reprezentacja Zakładu Autobusowego MPK w Czyżynach wywalczyła II miejsce wśród 38 uczestniczących w turnieju drużyn, natomiast zespół „Defekt”, reprezentujący Zakład Eksploatacji Autobusów w Płaszowie, zdobył III miejsce po zwycięstwie nad bardzo dobrą drużyną „Starej Krowodrzy” 5:2 (2:2), która ma już ustaloną renomę w tego rodzaju zmaganiach krakowskich piłkarzy amatorów. O wysokim poziomie tej drużyny świadczy również fakt, iż grają „Starej Krowodrzy” Piotr Fryc strzelił w tym turnieju najwięcej bramek (16), uzyskując tytuł króla strzelców.

„Stara Krowodrzy” stanęła również na drodze drugiego naszego zespołu w meczu decydującym o awansie do finału. Po remisie w normalnym czasie gry piłkarze z Czyżyn z najwyższym trudem rozstrzygnęli spotkanie na swoją korzyść dopiero rzutami karnymi 4:3, ale mecz kosztował ich tak dużo wysiłku, że kilkadziesiąt minut później nie zdołali już sprostać graczom polonijno-zagranicznej firmy „Acari”, ulegając im 5:7 (2:3).

Niestety, nie jesteśmy w stanie potwierdzić rozlegających się plotek, iż duży wpływ na najlepszą kondycję i świeżość piłkarzy „Acari” miały specjalne zagraniczne środki dopingująco-orzeźwiające, tudzież premie wypłacane w „zielonych”, z całą pewnością możemy natomiast zapewnić naszych Czytelników, że nasi reprezentanci występowali z pozycji pełnych amatorów, w pożyczonych strojach, nie tylko nie licząc na żadne premie, nie mając żadnych środków dopingujących, ale nawet wody mineralnej.

A turniej był dla finalistów bardzo wyczerpujący, gdyż w ciągu wolnej soboty i niedzie-

li musieli rozegrać po sześć wyczerpujących spotkań, z których każde decydowało o przejściu do dalszej fazy gier. W składzie niektórych zespołów znajdowali się nawet byli I-ligowcy. Np. w drużynie Hutniczego Przedsiębiorstwa Remontowego nr 3 wystąpili Zbigniew Płaszewski, oraz Edward Bielewicz, których przedstawiać krakowskim kibicom chyba nie trzeba. I takie zespoły pozostały w pokonanym polu, za naszymi dwoma zespołami z Czyżyn i Płaszowa.

Świadczy to, iż mamy w naszych zakładach wielu sportowo utalentowanych pracowników, w stosunkowo młodym wieku (np. większość reprezentantów ZAC liczy po 25 lat), którym warto by stworzyć w ramach działających przecież w naszym przedsiębiorstwie, powołanych do tego organizacji nieco większe możliwości sportowego wyżycia się po pracy. Ponieważ jest takie zapotrzebowanie, byłoby to korzystne dla ich pracy zawodowej. Dotychczas nasi pracownicy, którzy nie grają w zakładowym klubie „Tramwaj”, takich możliwości nie mają.

Piłkarze z Zakładu w Czyżynach spotykają się wyłącznie przy tego rodzaju okazjach, jak ostatni turniej halowy. Na co dzień nie trenują, bo po prostu nie mają gdzie. Każdy interesujący się sportem wie, jak bardzo wykorzystane są krakowskie boiska i hale, na których brakuje wolnych godzin nawet dla niektórych klubów. Prywatnie nikt nie znajdzie na nich nawet godziny, ale poprzez TKKF czy patronujący w wielu przypadkach poczynaniom sportowym ZSMP można przed sezonem coś znaleźć.

Dlatego przy takiej okazji, jak sukces naszych piłkarzy amatorów w prestiżowej, bardzo rozpropagowanej w Krakowie imprezie sportowej, warto zaapelować do kierownictw poszczególnych zakładów naszego przedsiębiorstwa oraz wspomnianych organizacji o dopomożenie swym piłkarzom, którzy dobrze przysłużyli się dobremu imieniu swych jednostek. A osiągnięte wyniki świadczą, że przy

bardziej regularnych treningach, np. raz w tygodniu, można by się było pokusić o jeszcze więcej niż II i III miejsca. Wówczas z prawdziwą satysfakcją moglibyśmy czytać w krakowskich gazetach o naszych pracownikach, którzy sięgają nie tylko po sukcesy zawodowe. Ponieważ tego rodzaju imprezy sportowe odbywają się cyklicznie, okazji ku temu mogłoby być sporo.

O potencjalnych możliwościach piłkarzy z ZAC świadczy fakt, że pomimo braku jakiegokolwiek zorganizowanego treningu potrafili oni wywalczyć w zakładowej spartakiadzie MPK III miejsce, w halowych mistrzostwach międzyzakładowych naszego przedsiębiorstwa II miejsce i obecnie taką samą lokatę w halowym turnieju TKKF i „Echa Krakowa”. Z wyjątkiem Stanisława Wadowskiego, który jest pracownikiem nadzoru technicznego, pozostali członkowie drużyny ZAC to kierowcy i mechanicy, dla których gra w piłkę stanowi znakomity relaks po trudnej i odpowiedzialnej pracy i należy tylko żałować, że tak rzadko mogą w ten sposób regenerować siły.

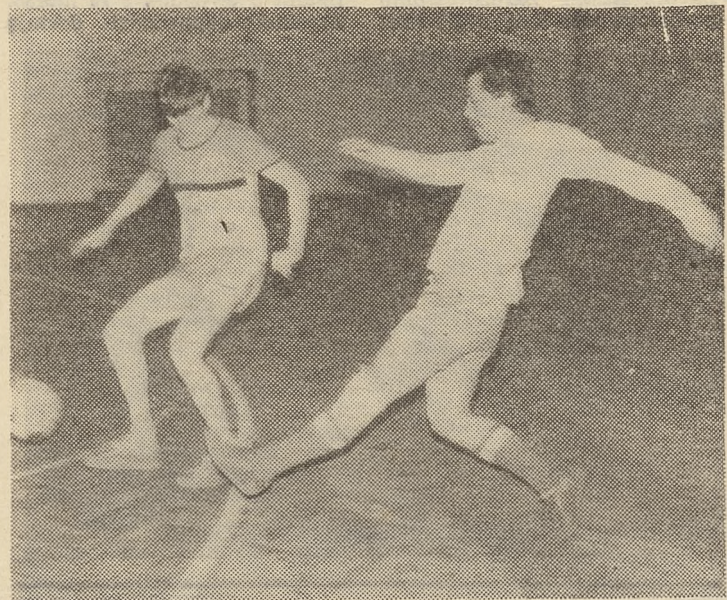
W zespole grają: Tadeusz Gędzior na bramce oraz Stanisław Wadowski, pełniący jednocześnie funkcję kierownika drużyny, Jacek Banduła (kapitan), Jacek Suder, Jerzy Barek, Bogdan Wajda, Marek Toporski i Marek Brandys. Jacek Banduła strzelił podczas całego turnieju aż 15 bramek, ustępując tylko jednemu trafieniem królowi strzelców, P. Frycowi.

Zespół zorganizował Stanisław Wadowski, który jako jedyny spośród kolegów ma piłkarską przeszłość, gdyż jako junior trenował przez pewien czas w „Tramwaju”, jako podopieczny zasłużonego dla klubu trenera Sekowskiego. Pozostali nigdy nie grali w piłkę w żadnym klubie i tym większy ich sukces.

W czasie ostatniego turnieju drużynie sekundował inż. Zbigniew Nowak z ZSMP, który mocno przeżywał mecze swych kolegów z zakładu. Sądzimy, że ich ambitna postawa i dobra gra, uwieczniona zdobyciem pucharu i dy-



Drużyna Zakładu Autobusowego w Czyżynach, która w halowych mistrzostwach Krakowa wywalczyła II miejsce. Od lewej stoją: inż. Zbigniew Nowak z ZSMP oraz zawodnicy: BOGDAN WAJDA, STANISŁAW WADOWSKI, JACEK BANDUŁA, MAREK TOPORSKI, w dolnym rzędzie: JACEK SUDER, TADEUSZ GĘDZIOR i MAREK BRANDYS. Towarzyszą im najmłodszy kibice. Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Fragment meczu finałowego pomiędzy drużyną ZAC i „ACARI”.

plomu za wicemistrzowski tytuł, przyspieszy decyzję o objęciu patronatem ZSMP działalności nieformalnej dotąd grupy pracowników, zaś patronat taki zaowocuje pomocą w uzyskaniu jakichś możliwości treningowych oraz piłkarskich strojów, by nie trzeba było ich pożyczać od innych. Warto także zastanowić się nad nazwą dla drużyny. Pomysł „I-280” wydaje się dobry. Wszak jej członkowie obsługują właśnie autobusy tego typu.

Można przypuszczać, że suk-

ces w halowym turnieju zakładów pracy Krakowa zachęci również innych pracowników ZAC do spróbowania swych sił na boisku. Tym bardziej trzeba pomyśleć o stworzeniu choćby minimalnej bazy. Jak nam wiadomo, kierownik zakładu inż. Jan Chleboda przychylnie patrzy na poczynania „swych” piłkarzy. A więc „zielone światło” jest, trzeba tylko wykorzystać obecny entuzjazm z korzyścią dla pracowników i samego zakładu, ale to już obowiązek działaczy ZSMP i TKKF. (I-k)

„Poznajmy się” — to cykl artykułów o działalności kół ZSMP w zakładach, które zamierza przedstawić Komisja Propagandy ZZ ZSMP. Zaczynamy od XV Koła ZSMP w ZEA Wola Duchacka, które prezentuje jego przewodniczący Andrzej Miłka:

Zrzeszamy obecnie 49 osób (z tego 20 kierowców, 24 prac. zaplecza i 5 prac. umysłowych), jesteśmy najliczniejszym kołem ZSMP w MPK. Od zebrania sprawozdawczo-wyborczego (wrzesień 1984 r.) zorganizowaliśmy m. in. pożegnanie młodych pracowników ZAW odchodzących do wojska, akcję krwiodawstwa w ramach „Dni HDK”, co

Poznajmy się

miesiąc organizujemy też kiermasz książek dla załogi ZAW. Z naszej inicjatywy 17. 01. br. odbyła się pierwsza w MPK Młodzieżowa Narada Robocza. Trzeba też wspomnieć o udziale młodzieży ZAW w turniejach piłki nożnej i siatkówki.

Będziemy startować w X Olimpiadzie Wiedzy Społeczno-Politycznej ZSMP „Walka — Zwycięstwo — Niepodległość”, chcemy zorganizować plebiscyt na Najlepszego Mistrza, Nauczyciela i Wychowawcę Młodzieży, podjąć pracę na rzecz Funduszu Akcji Socjalnej Młodzieży, przystąpić do współzawodnictwa o tytuł koła ZSMP — współgospodarza zakładu pracy. Z imprez sportowych natomiast mamy zamiar zorganizować turnieje kometki i tenisa stołowego — o puchar szefa zakładu.

Niestety brak nam doświadczenia, wiele rzeczy robimy po raz pierwszy, jako że w nowym Zarządzie koła jesteśmy wszyscy „nowi”, wielu działaczy odeszło też z koła ze względu na wiek statutowy. Trzeba podkreślić, że bardzo pomagają nam w realizacji naszych zamierzeń: kierownik Zakładu inż. A. Goc, jego zastępcy (byli działacze młodzieżowi) T. Waleczak i M. Adamski, a także sekretarz POP M. Małek, z którym na co dzień współpracujemy.

Dla kogo bufety?

ONEGDAJ na drugie zmiany tj. w godz. 14—22 bufet w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta, nazywający się pięknie „Jadalnią u Fredka”, miał do zaoferowania pracownikom tylko wyschnięty chleb sprzed dwóch dni i rozmarznietą pasztetową, wyglądającą jak amalgamat różnobarwnych klejów. Artykuł spożywczy, ale nie dla ludzi.

No cóż, może w porze wydawania posiłków regeneracyjnych będzie można kupić coś, czym zaspokoi się domagający żoładek — mówią trzęsący się ze zdenerwowania robotnicy. Tymczasem nieprawda, gdyż już w połowie przerwy zabrakło wkładek mięsnych do zupy. Bufetowa mówi, iż podawać zupy bez wkładek nie będzie.

— Proszę pani, to można obniżyć cenę posiłku i sprzedać samą zupę — mówię.

— Niestety — odpowiada — nie ma nikogo, kto byłby władny to zrobić.

Tak łatwo nie rezygnuję i nalegam, aby jednak uzgodnić to np. z mistrzem czy kierownikiem zmian i sprzedać tę zupę bowiem jest to jedyna rzecz do zjedzenia i można ją zaprawić tym suchym chlebem.

Temperatura rozmów wśród pracowników podnosi się.

— I jak tu mieć siły do wydajnej pracy — słyszę z boku.

Jestem również głodna i koniecznie chciałabym się posilić, ale nic z tego. Wreszcie pytam panią bufetową, ile jeszcze zostało tej zupy. Po dłuższym oczekiwaniu dowiedziałam się, iż około 10 litrów i zostanie wylana do pojemnika!

Jak to możliwe, aby w dobie kryzysu gospodarczego miało miejsce takie marnotrawstwo. Czy stać nas na to? Wszakże tę zupę musiał ktoś ugotować, przywieźć do bufetu, komuś trzeba było za to zapłacić, a tu nagle zostanie wylana do kubła i powędruje jako pasza dla świnek razem z odpadkami.

Może po przeczytaniu tego artykułu znajdzie się ktoś, komu będzie zależało na tym, aby taka sytuacja jawnego, niepoważnego, nieroztropnego i daleko odbiegającego od gospodarskiego postępowania nie miała miejsca w przyszłości. Zastanówmy się nad tym, kto wtedy powinien podjąć zgodną z rozsądkiem decyzję i dlaczego bufetowej nie wolno było zmienić ceny, co uzdrowiłoby sytuację panującą w jadalni i powiększyłoby dochody.

Refleksje po Dniu Kobiet

— „Nie mów do mnie — dziewczyno, ja chcę być chłopakiem”.

— Nie rozumiem. Dlaczego?

— „Dziewczyny, no i kobiety są ciągle zajęte, a panowie nie mają do roboty.”

— ?...

— „Popatrz, mój tata. Przychodzi sobie do domu i albo czyta książkę, albo ogląda telewizję. No, czasem wyrzuci śmieci, ale zaraz go coś tam strzyka.”

— No, ale przecież pomaga w sprzątaniu, zakupach?

— „E tam, nawet nie wie czy chleb jest w domu, a wszystko pyta mamę”.

— To by znaczyło, że kobieta o wszystkim decyduje, jest przynajmniej w domu najważniejszą osobą?

— „Chyba nie. Przecież lepiej jest nic nie robić i wszystkim wmawiać, że «gdyby nie ja to by w tym domu nic nie było?»”.

— I co, znajomi wierzą, że tak jest?

— „Jeżeli akurat mama nie ma ochoty się kłócić, to pewnie myśli, że to prawda”.

I to właściwie mogłoby być tyle na temat emancypacji i równouprawnienia. Moja siedmioletnia rozmówczyni wyjaśniła wszystko. Pewnie zaraz panowie się obruszą, że to jakiś wyjątek, że tak w ogóle to nie jest. No cóż, może tak, a może nie.

My kobiety, miałyśmy choleśno polpatczyzny dzień zwany powszechnie Świętem Kobiet. Tu i ówdzie ważna osobistość co którejś tam ucałowała dłoń, większość pań dostała kwiaty, działały socjalne (w większości także kobiety) postarały się o upominki, gdzieś indziej dostali

nawet rajstopy. Acha, wielu jeszcze męskich osobników powiedziało nam, jakie to jesteśmy w tym życiu ważne, że bez nas to ani ognisko domowe, ani produkcja. Niby to prawda, a mnie mimo wszystko irytuje ten dzień. Właściwie to z dwóch zasadniczych powodów. Po pierwsze ciągle jest jeszcze żywe wspomnienie sprzed kilku lat, gdy to Dzień Kobiet opłacał się z dwu powodów: po pierwsze w środkach komunikacji masowej przynajmniej w tym dniu mężczyźni nie siedzieli, a jeśli nawet, to byli szarmanccy i miejsca ustępowały. Po drugie, jeśli człowiek zapomniał wcześniej kupić kawę (tak, tak wtedy się nie miało, bo się zapominało kupić, naprawdę były takie czasy) i wskoczyło się 8 marca do sklepu, to także panowie przepuszczali w kolejce — jeśli taka była. Spróbujcie dziś czy to przejdzie. Jeśli chodzi o miejsca siedzące w tramwajach to może mam takie odczucie bo to już niestety nie ten wiek (autorki), gdy miejsca ustępowały się z przyjemnością, a jeszcze nie ten, gdy trzeba z konieczności. Lepiej jednak pomyśleć, że to mężczyźni zniewieścili i ten praktyczny element święta odpada.

Nie jestem też przekonana czy emancypantkom, które w 1910 roku proklamowały święto, akurat o to, co u nas się dzieje, chodziło. Wbrew pozorom one-gdaj „lwy salonowe” — dziś lwy zebraniowo-naradowe — bardzo chętnie przystały przynajmniej u nas — na pozorną emancypację — nawet na dominację kobiet. Bardzo szybko ciutko zmieniła się świadomość, że mężczyzna powinien zapewnić środki na utrzymanie domu i rodziny, rozbijając twierdzą, że są takie warunki, jakie są i sytuacja zmusza do tego, by kobiety pracowały zawodowo, no i one chcą. Pewnie to i prawda, tylko, że akurat

takie warunki stworzyli właśnie panowie — to jedno, a drugie — znacznie gorzej przychodzi im pojąć, iż sytuacja jest także taka, że trzeba się wziąć za pranie pieluch, mycie garnków i stanie w kolejce, przynajmniej za chlebem. Co to to nie. Przy tego rodzaju damskich wymaganiach słyszy się nieodmiennie — „przecież to wy chciałyście emancypacji” i tu kończy się dyskusja.

Mimo wszystko jednak, drogie panie, głowa do góry. Mam przynajmniej świadomość, że to nie my wymyśliłyśmy dzielenie jajka na czworo, by był dobrobyt, i sposób na „chrupiące bułeczki” — no i są jeszcze miejsca wcale nie na antypodach lecz w cywilizowanej Europie, gdzie kobieta (nawet matka w podeszłym wieku) nie może usiąść wraz z gośćmi syna do stołu, ba nie do pomyslenia jest sytuacja, by na przykład przy ognisku ona siedziała, a pan stał i gdzie z targu kobieta prowadzi osła i siedzącego na nim mężczyznę. Wprawdzie równouprawnienie dotyczy mężczyzny i kobiety i diabli wiedzą dlaczego prowadzić ich trzeba jak osły? Mammy także w perspektywie przyszłości — Święto Kobiet, kiedy to panowie znowu przypomniał nam, jakie jesteśmy dzielne i wspaniałe. Może znowu działa socjalne pomysły gdzieś o rajstopych i kawie. Niestety, na siedzące miejsce w tramwaju chyba liczyć nie ma co. Może także w tym dniu pada ktoś śniadanie do łóżka, zrobione z kupionego przez nas chleba. Na kolację nie ma co liczyć, bo panowie mogą na nią nie zdążyć, przecież będą obchodzić Święto Kobiet i znowu na cały rok zapewnią sobie komfort psychiczny. No i dobrze, pewnie znowu damy sobie radę, może tylko jednak zmądrzejemy i przestaniemy chociaż po części pełnić w domu rolę niepłatnych służących, bo przynajmniej u nas już ich równouprawniliśmy i jak osłów nie prowadzamy. Chociaż...

(fis)

„Młodzież zapobiega pożarom”...

5 marca, w świetlicy przy ulicy Brożka; odbyły się eliminacje dzielnicowe do ogólnopolskiego, VIII turnieju wiedzy pożarniczej pt. „Młodzież zapobiega pożarom”. Udział w nich wzięło 20 uczniów ze szkół podstawowych i zawodowych z terenu Podgórz. W

wyniku prac pisemnych, 6 uczestników awansowało do turnieju wojewódzkiego.

W pierwszej grupie wiekowej, od 12 do 16 lat zostali zakwalifikowani: Elżbieta Wozniak ze Szkoły Podstawowej nr 25, Witold Wójcik z ZSZ przy MPK, Paweł Biela ze Szkoły

Podstawowej nr 61. W drugiej grupie wiekowej, od 16 do 24 lat: Edward Talowski z ZAB, Grzegorz Cieszyński z ZAP i Adam Sliwa z ZAP.

Młodzi finaliści otrzymali nagrody rzeczowe i dyplomy, a od dyrekcji MPK książki.

(M. B)

MPK Kraków — VAG Norymberga (II)

Wit Stwosch — symbol współpracy

efyiks umieszczony w ołtarzu nawy południowej, w rok później — marmurowy nagrobek króla Kazimierza Jagiellończyka w katedrze wawelskiej.

Na wieki pozostanie jednak Wit Stwosch w pamięci krakowian twórcą Mariackiego ołtarza, uważanego za największy i najpiękniejszy gotycki obraz — i to nie dlatego, że mieszczenie zapłacił za ołtarz tyle florenów, ile wynosił całoroczny budżet miasta (2808) lecz głównie dlatego, iż w niezwykle realistycznych figurach odnaleźć można i dziś postacie ówczesnych mieszczan, kupców, rzemieślników, żaków, a nawet najwyższych dygnitarzy, jak prymas Zbigniew Oleśnicki Młodszy i sekretarz królewski Kallimach. Ołtarzem od lat interesują się specjaliści, np. lekarze rozpoznają choroby, dręczące mieszkańców, historycy kultury — ówczesną obrzędowość, ubiory, różne drobne sprzęty, architekci — szczegóły wyglądu XV-wiecznego Krakowa, przyrodnicy — faunę i florę okolic miasta.

Po wykonaniu tego wspaniałego ołtarza Wit Stwosch wyjechał w 1496 r. do Norymbergi, lecz nie zaprzestał dostarczać wybitnych dzieł Krakowowi. Wymienimy chociażby epitafium Kallimacha,

odlane w norymberskiej pracowni brązowniczej Piotra Vischera dla kościoła Dominikanów — o wyraźnie świeckim, humanistycznym charakterze.

Pobyt w Norymberdze nie był szczęśliwy: Mistrz przeżywał spore kłopoty z kilkuletnią banicją, więzieniem i napiętnowaniem włącznie oraz troskę o syna Andrzeja, absolwenta Akademii Krakowskiej, przeora tamtejszego klasztoru Karmelitów, przesładowanego w okresie Reformacji. Pomimo tych i innych zmartwień Wit Stwosch stworzył dla Norymbergi wiele interesujących dzieł, m. in. sześć krucyfiksów, kilka figur Madonny i świętych trójsejnowe epitafium Pawła Volckamera i in., w większości znajdujące się obecnie w tamtejszym Germanisches National-Museum. Niewiele dzieł przechowało paryski Luwr, londyńskie Muzeum Wiktorii i Alberta, dwie rzeźby znajdują się w kościołach florenckich.

Powróćmy do ubiegłorocznych obchodów 450-lecia śmierci Wita Stwoscha, po raz pierwszy wspólnie przygotowanych i zrealizowanych przez oba miasta. Nikt już nie spierał się o rodowód Mistrza. Podkreślano, iż był on Europejczykiem, a w trakcie pobytu w Krako-

Drugi rok w Pielgrzymowicach

W ubiegłym roku, na kawałku ziemi 2,2 ha wykupionej przez MPK w Pielgrzymowicach koło Michałowic, powstał drugi po Pracowni Ogródzie Działkowym przy ulicy księcia Józefa ogród dla załogi naszego przedsiębiorstwa. Działki przydzielono 50 osobom. Ponieważ nie wszyscy ich użytkownicy posiadają własne samochody, dwa razy w tygodniu z placu Centralnego w Nowej Hucie odjeżdżał do Pielgrzymowic specjalny, przeznaczony tylko dla działkowców autobus.

Nielatwy jest pierwszy rok gospodarowania na działkach. Pionierska praca nie tylko na oddanym w użytkowanie kawałku ziemi, ale również wiele godzin społecznej działalności na rzecz ogrodu, w tym inwestycji jakie zaplanowane są na jego terenie, z których najważniejsze to ogrodzenie siatką terenu ogrodu, zbudowanie dróg wewnętrznych i doprowadzenie prądu. Pierwszy rok i pierwsze trudności.

Na przykład kłopoty z zakupem drutu do naciągu siatki. Naszym działkowcom pomogli w HiL. Dając drut powiedzieli, że to w ramach współpracy z MPK. W czynie społecznym wykonano we. Częściowo wykopano studnię głębinową.

Na zagospodarowanie POD w Pielgrzymowicach, zakład patronacki — MPK, przeznaczył 950 tysięcy złotych. W ubiegłym roku nie zdążono jednak wykorzystać całości tej kwoty. Około 450 tysięcy pozostało na rok bieżący. W tym roku ogród otrzymał również z MPK 500 tysięcy złotych. Na doprowadzenie na teren działek prądu — wybudowanie 1,5 km linii wysokiego napięcia z własną stacją transformatorową, jest to jednak za mało. Użytkownicy działek chcieliby jak najprędzej mieć na terenie ogrodu oświetlenie elektryczne. Z braku prądu nie będą mogli korzystać ze studni głębinowej. Przez sprawę najważniejszą jaką jest doprowadzenie na teren ogrodu prądu, zarząd POD w Pielgrzymowicach planuje w bieżącym roku uzbrojenie terenu pod parking, którego budowę projektuje się w pobliżu wejścia i wykonanie drogi obwodowej wokół działek.

A skoro mowa o zarządzie, to w skład jego wchodzi: prezes Zygfryd Musiał, wiceprezes Stanisław Gadek, sekretarz Wojciech Górecki, skarbnik Alicja Ostapowicz, księgowy Józef Stasiacek i gospodarz terenu Stanisław Pazdalski. Honorowym członkiem zarządu jest I sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel.

Działkowcom z POD w Pielgrzymowicach, życzymy szybkiego uporania się z kłopotami związanymi z zagospodarowaniem ogrodu i jak najlepszych zbiorów. (M. B.)

Pomysłowość czy głupota

W godzinach południowych 11 marca obserwować można było w budynku przy ul. Brożka „pomysłowość” w organizowaniu sobie pracy trzech młodzieńców. Przy schodach na trzecim piętrze stał jeden z wymienionych przy sterze paczek — z makulaturą? Natomiast dwóch jego kolegów stało z naciągniętą... flagą biało-czerwoną, na którą łapali zrzucając z góry paczki. Kto i gdzie uczył tych ludzi tradycji i historii? Czyżby nie wiedzieli, że za taką właśnie flagę ginęli miliony? Pomyśleć, że ginęli także po to, by oni mogli tę flagę nosić wysoko i z godnością. (F. S.)

POPLOTKUJMY

Gdyby to nie było już tragiczne, mogłoby być humorystyczne. W Krakowie z wodą tragedia. Ludzie nie mają jej w domach całymi tygodniami. Tymczasem... Na pismo, w którym bardzo delikatnie przypomina się kierownikowi zażegnania o ewentualnym rozpatrzeniu możliwości racjonalnego zużycia wody, jeden z zastępców kierowników wpadł na genialny pomysł i zwrócił się do głównego energetyka z propozycją wyznaczenia harmonogramu mycia wozów. Dodam, że ta zażegnania tramwajowa ma własne ujęcie wody, korzysta jednak z ujęcia miejskiego, bo to zakładowe okazało się niesprawne. Ciekawe tylko, kto tam jest gospodarzem i kto powinien pomyśleć, czy chociażby zgłosić przed zimą uszkodzenie? Oby tylko prokurator nie zechciał wyjaśnić tych kwestii. (fis)

Wykazując w poprzednim odcinku podobieństwa i wielowiekową współpracę Krakowa i Norymbergi, głównie handlową, naukową i kulturalną podkreślaliśmy też rolę wybitnych przedstawicieli świata artystycznego. Tym zaś z pewnością i to na europejską skalę był Wit Stwosch. Kłócono się zawzięcie o pochodzenie Mistrza, o to, w którym mieście dłużej mieszkał (tu przoduje Norymberga), w którym lepiej mu się żyło i gdzie lepsze prace zostawił (tu górą Kraków). Symboliczne zakończenie sporu miało miejsce niedawno, pod koniec 1983 r., gdy w 450-lecie śmierci Wita Stwoscha delegacje najwyższych władz obu miast złożyły na jego grobie wspólną wiązaną kwiatów.

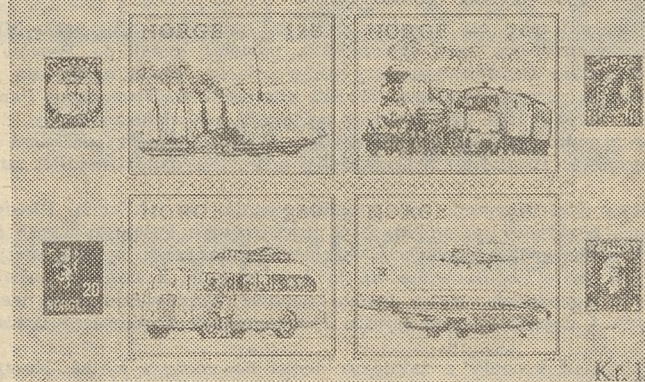
Wit Stwosch odwiedził Kraków po raz pierwszy w 1475 r., by już w dwa lata później osiąść tu na blisko dwadzieścia lat i rozpocząć od razu prace nad ołtarzem dla kościoła Mariackiego. Stwosch szybko zyskał uznanie rajców krakowskich — uwolnili go od podatków, prosząc zarazem o przyjęcie funkcji konsultanta „aby wedle najlepszych pojęć doradzał przy budowie kościołów w obrębie miasta”. Ważny był też szacunek artystycznych współpracowników — czterokrotnie wybierano Mistrza starszym Cechu malarzy, snyderzy i szklarzy.

Pierwsze zachowane krakowskie dzieło Stwoscha — kamienna płaskorzeźba „Chrystus w Ogroju” — znajduje się, podobnie jak drewniany wizerunek Ukrzyżowanego, w Muzeum Narodowym. W 1491 r. oddał Stwosch kościołowi swe pierwsze arcydzieło — kamienny kru-

wie i Norymberdze dobrym ich obywatel. W Krakowie, który już kiedyś uhonorował Stwoscha nadając jego imię placowi na terenie najstarszej zabudowy miejskiej — Około — wmurowano wtedy tablicę pamiątkową na fasadzie budynku przy ul. Grodzkiej, w którym mieszkał. Zorganizowano międzynarodową sesję naukową, wydano specjalne książki i foldery, wymieniano naukowców, ludzi kultury i sztuki na poszczególne imprezy.

Germańskie Muzeum Narodowe przygotowało specjalną wystawę „Wit Stwosch w Norymberdze” na której zgromadzone praktycznie wszystkie mniejsze rzeźby mistrza. Rozpropagowano zwiedzanie dzieł Mistrza w kościołach. U św. Wawrzyńca opuszczono, by ją można było lepiej podziwiać, unikatową i imponującą kompozycję Stwoscha „Pozdrowienie anielskie” — świecznik złożony z wieńca czterdziestu róż i ziaren różańca, a pośrodku z pięknymi figurami Marii i Archaniola Gabriela. Uroczystości miały szczególnie podniosły charakter w Bambergu, gdzie zachowało się ostatnie wielkie dzieło wykonane przez wówczas ponad 70-letniego Stwoscha — ołtarz, wyjątkowe arcydzieło prostoty i ascetyzmu oślepłego pod koniec pracy artysty.

Jak widać, można poprzez sztukę osiągnąć porozumienie pomiędzy miastami. Wit Stwosch jest najlepszym tego przykładem. Kiedyś swą wielką sztuką obdarzył wszystkich, którzy tego pragnęli. Potem dzielił — teraz łączy narody. (aml)



NORWEX-80

Pod takim hasłem odbyła się w Norwegii w 1980 roku, wielka Międzynarodowa Wystawa Filatelistyczna. Honorowy patronat nad wystawą objął Jego Królewska Mość Król Norwegii Olaf V, a w gronie honorowego komitetu znaleźli się między innymi minister komunikacji — Asbjorn Jordahl, szef miasta Oslo — Albert Nordengen oraz generalny dy-

rektor poczty norweskiej — Ragnvald Rustung Bru.

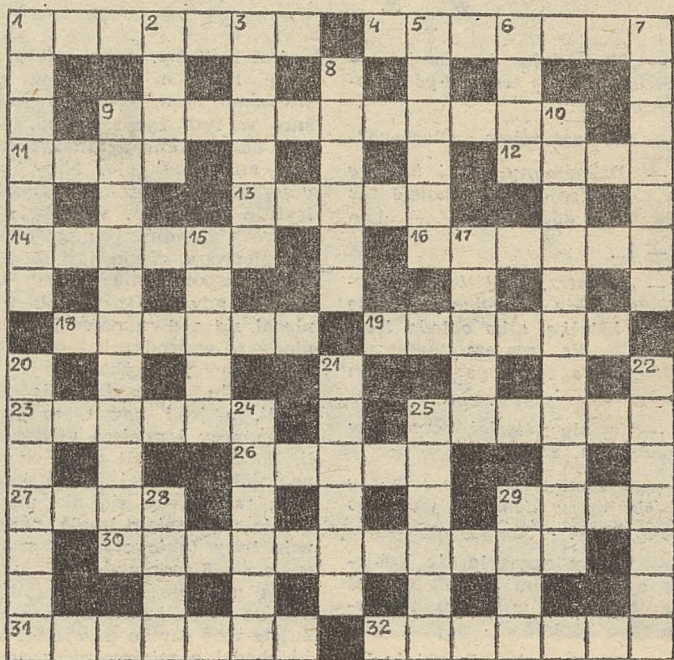
Na wystawie znalazła się większość najlepszych światowych zbiorów filatelistycznych, a wśród nich i czołowe kolekcje z Polski.

Wystawa poprzedzona była całą serią materiałów propagandowych i informacyjnych, które docierały zarówno do zainteresowanych kolekcjonerów jak i dziennikarzy zajmujących się tą problematyką. Zadbano również o szerszą reklamę przeznaczoną dla tzw. „przeciętnego” odbiorcy. Dobra reklama obliczona jest jak

zwykle na szerokie zainteresowanie potencjalnych zwiedzających wystawę, a co za tym idzie na zwiększone wpływy w kasie.

Tradycją już się stało wydawanie przed wystawami tej rangi okolicznościowych znaczków pocztowych lub bloczków ze specjalną dopłatą najczęściej na koszty organizacyjne wystawy. Podobnie było i z okazji wystawy NORWEX-80. Prezentowany dziś bloczek jest trzecim (i ostatnim) z tej okazji wydany. Wydano go w nakładzie 1,5 mln sztuk, a przedstawia 125-letnią historię wydania w tym kraju pierwszego znaczka pocztowego. Blok ten można było nabywać jedynie podczas trwania wystawy, to jest od 13 do 22 czerwca 1980 r. Zawiera 4 znaczki przedstawiające środki transportu pocztowego, a na marginesie poza ceną (15 koron norweskich — około 3 dolary) i okolicznościowym napisem (Jubileusz znaczków pocztowych 1855-1980 NORWEX-80, Międzynarodowa Wystawa Filatelistyczna, Oslo 13-22 czerwca 1980) widnieją 4 miniatury pierwszych znaczków pocztowych wydanych w tym kraju. Dla wielu filatelistów będzie to zapewne niezwykle atrakcyjny i cenny nabytek

MARIAN JANUSZ STREK (AIP 1026)



POZIOMO: 1. Znachor, 4. łukowaty skok konia, 9. maszynowa włókiennicza zwana gręblarką, 11. przepływa przez Leningrad, 12. góry w Europie, 13. zespół artystów, 14. w alfabecie Morse'a, 16. wybitne uzdolnienie, 18. atrybut koszykarza, 19. znany polski scenograf teatralny, 23. zawilec, 25. kuzynka matki, 26. literacki piewca starej Warszawy, 27. skojarzenie z czterema kątami, 29. małżeński pośrednik, 30. kobieta wróżąca z linii rąk, 31. znane miasto jugosłowiańskie, 32. ogon komety.

PIONOWO: 1. lama, żyjąca dziko w górach Ameryki Łacińskiej, 2. system rozgrywek sportowych, 3. motyw ornamentacyjny, 5. telefoniczny, radiowy, 6. samica psa, 7. plastik lub muzyk, 8. nonsens, niedorzeczność, 9. w lesie Wolskim, 10. być albo nie być, 15. mały pawilon, 17. znany ród włoskich lutników, 20. miejscowość uzdrowiskowa w woj. wrocławskim, 21. rodzaj uchwytu, 22. kiepski rzemieślnik, fusz, 24. przyczyna przestojów maszyn i urządzeń, 25. skośnooka dziewczyna, 28. zespół Stulgrosza, 29. anagram koksu.

Poziomo: Bałucki, kształt, marnotrawca, neon, aria, dotyk, rolada, Alaska, otucha, Kantor, Zawrat, szarfa, Opole, plik, ptak, krotchwiła, kwatery, plaster.

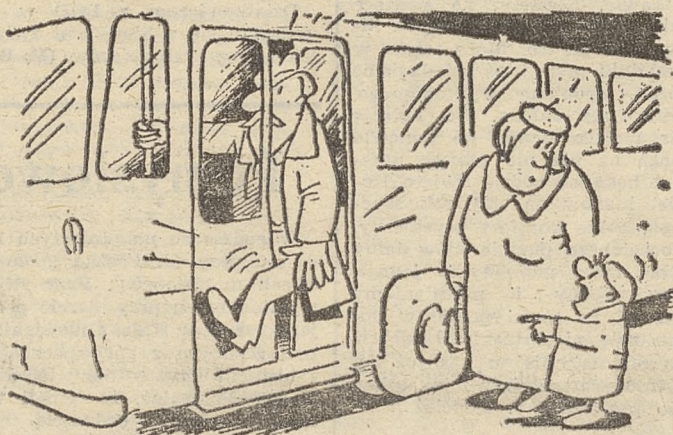
Pionowo: Bernard, uran, Kanada, siatka, taca, tatarak, stątyw, modlitewnik, arystokrata, dach, Lincz, czarpak, słońce, bankier, toster, serwald, krat, płas.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 3 nagrodę otrzymał **JÓZEFA SOLARZ**.



— Niech się pan od razu przyzna, jakie ma pan słabe strony — pyta kadrowiec kandydata na kierowcę — pije pan na przykład?

— O, nie proszę pana! Picia absolutnie nie można nazwać moją słabą stroną!



— Babciu! Dlatego, że dziadzio płaci pół biletu, nie może cały jechać w środku?

TRAMWAJEM Z EUROPY DO AZJI

Dziesiątki tysięcy mieszkańców Magnitogorska codziennie odbywają podróż tramwajem z Europy do Azji i w odwrotnym kierunku. Mieszkają oni na prawym brzegu rzeki Ural, wzdłuż której biegnie granica między dwoma kontynentami, zaś udają się do pracy w kombinacie hutniczym i wielu innych zakładach przemysłowych, położonych na lewym brzegu. Mieszkańcy Magnitogorska uważają tramwaj za najpewniejszy, najdogodniejszy i najszybszy środek transportu między dwoma kontynentami. Tramwaj pojawił się tam 50 lat temu. Dziś długość linii tramwajowych w Magnitogorsku wynosi 170 km.

METRO POJEDZIE POD DNEM MORSKIM

Metro stało się najwykiszszym środkiem komunikacji w wielu miastach świata. Trudno też dziś zadziwić kogokolwiek podziemnymi tunelami, prowadzącymi pod ulicami, budynkami, a nawet szerokimi rzekami. Jednakże linia metra biegnąca pod cieśniną morską — czego takiego zapewne jeszcze nie było. Nie jest wykluczone, że stanie się to rzeczywistością już w niedalekiej przyszłości. Niedawno w Turcji podjęto decyzję o budowie metra w Stambule. Projekt przewiduje wydrążenie podwodnego tunelu pod cieśniną Bosfor. Połączy on europejską i azjatycką część miasta.

TAKŻE ŚCIŚLE WEDŁUG ROZKŁADU

Na ulicach niektórych miast węgierskich pojawiły się niezwykle autobusy. Za ich szybami nie widać pasażerów, zaś kierowcy nie ogłaszają przystanków. Jednakże trasy i rozkłady jazdy są ściśle regulowane. Głównymi „pasażerami” tych autobusów są... książki. Stąd nazwa pojazdów — „bibliobusy”. Należą one do dużych bibliotek i wykorzystywane są na Węgrzech do rozszerzania audytorium czytających, stałego zaopatrywania w nowości książkowe miłośników literatury, zamieszkałych w miejscowościach, w których

10 i więcej. Szczególnie użyteczny jest szybki tramwaj do zapewnienia połączeń między dzielnicami mieszkaniowymi a dużymi przedsiębiorstwami, strefami wypoczynku i miastami-satelitami. Np. całkowicie rozwiązano problemy transportowe po zbudowaniu 25-kilometrowej tego rodzaju linii między centrum miasta Stary Oskol a kombinatem hutniczym.

KONTROLERZY-PORYWACZE ŁÓDZKICH AUTOBUSÓW

Nie po raz pierwszy zdarzyło się, że pełen pasażerów autobus MPK w Łodzi został „por-

wnienia kursowania autobusów ustalonymi trasami, bez tego rodzaju przykrych niespodzianek.

JAK SIĘ JEŹDZI PO WROCŁAWIU?

Biurowy Studiów i Projektów Komunikacji i Inżynierii Miejskiej we Wrocławiu planuje przyszłościowe rozwiązania komunikacyjne w mieście nad Odrą. Dla lepszego rozeznania potrzeb postanowiono przeprowadzić specjalną ankietę. Ankietery odwiedzą 9 tys. wrocławian, wytypowanych metodą losowania, z pytaniami o sposoby ich codziennego „przemieszczania się” — do pracy,

środki lokomocji (MPK, pociąg, samochód czy własne nogi), wybór trasy, odległości od przystanków, problemy z parkowaniem. Wszystko to pomoże wybrać optymalne kierunki przyszłych zmian we wrocławskiej komunikacji.

WIADUKT METRA NAD PUŁAWSKĄ

Nad ulicą Puławską w Warszawie powstanie kolejny wiadukt. Będzie on przeznaczony dla... metra, a dokładniej dla boczny kolejowej łączącej stację PKP na Okęcu z zajezdnią i zapleczem obsługowym metra w Kabatach. Będzie to wiadukt 4-przesłowy. Stanie on opodal dwupoziomowego skrzyżowania ulicy Puławskiej z ul. Poleczki. Budowę wiaduktu rozpoczynają Zakłady Budownictwa Mostowego (b. PRK-15). Zakończenie nastąpi za dwa lata

(Oprac. I-1)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

na razie nie ma stałych własnych bibliotek. „Bibliobusy” zdobywają coraz większą popularność.

SZYBKIM TRAMWAJEM NICZYM METREM

Specjaliści radzieccy obliczyli, że w miastach, gdzie budowa metra jest nieopłacalna, w rozwiązywaniu problemów transportowych może wydatnie pomóc szybkie tramwaje. Jego zdolność przepustowa jest 2 razy większa niż autobusu czy trolejbusu. Ponadto nie zanieczyszcza on atmosfery spalinami. W mieście tramwaj taki może rozwijać prędkość do 75 km/godz., zaś w strefie podmiejskiej — do

wany” przez kontrolerów, którzy nakazali kierowcy jechać do najbliższego komisariatu MO. Taką „przygodę” przeżyli pasażerowie linii „F”. Na polecenie kontrolerów wóz nie zatrzymał się przy Dworcu Kaliskim, a pojechał wprost do komisariatu. W rezultacie niektórzy pasażerowie spóźnili się do pociągu. Kontrolerzy tłumaczyli, że „porywają” autobusy, aby oddać w ręce MO ujęwionych pasażerów na gapę. Świadkowie tych praktyk twierdzą jednak, że to chyba niepotrzebna nadgorliwość, skoro gapowicze nie stawiają oporu. „Ofiary” postępowania funkcjonariuszy MPK skierowały do dyrekcji zbiorową skargę, domagając się zape-

po zakupy, do znajomych, na działość, itp., czas tych podróży,



Zima wszędzie dała się we znaki. Takie widoki można było ujrzeć na ulicach miast we Francji.