

Refleksje po Konferencji

SLEDZĄC uważnie przebieg obrad Krakowskiej Konferencji Sprawozdawczej PZPR, można było zauważyć rosnącą rangę czterech szeroko kompleksów życia naszego miasta: woda, budownictwo mieszkaniowe, ratowanie zabytków (a ściślej problemy ekologiczne) oraz komunikacja.

Jednocześnie postawiono kwestię naszej komunikacji w referacie Egzekutywy KK: „(...) Jednym z najtrudniejszych problemów Krakowa jest niedrożny układ komunikacyjny. Jego rozwiązanie wymaga przede wszystkim przyspieszenia realizacji rozpoczętego „centrum komunikacyjnego” pod Dworcem Głównym PKP, co stanowi warunek usprawnienia przestawiania i niedostosowanego do obecnych potrzeb układu komunikacyjnego Śródmieścia i zabytkowego centrum Krakowa.”

Podnoszono te sprawy w dyskusji, mówił o nich — obiegając jednoznacznie po noc rząd — wicepremier Janusz Obodowski. Natomiast sekretarz KC PZPR Kazimierz Bareikowski powiedział (pozwolę sobie na obszerniejszy cytat): „Nie lubię rozdzielania szat, zwłaszcza, jeśli polega to wyłącznie na tym gęście. Żeby wyrwać się z kłopotu, choćby w sprawach ekologicznych, trzeba coś robić, bo inaczej jest to czyste gadulstwo... Weźmy sprawę wody. Moim zdaniem, prezydent Krakowa powinien mieć dyktatorskie uprawnienia, łącznie z prawem zdejmowania każdego, kto źle realizuje to zadanie, po to, by w społeczeństwie krakowskim utrwaliła się pewność, że robi się wszystko, by nie powtórzył się kryzys zaopatrzenia miasta w wodę. (...) Wiemy, jak bardzo zabiegają władze Krakowa o dofinansowanie skromnych

dzisiaj przecież prac nad przebudową układu komunikacyjnego w mieście i ile serca wkłada się w odnowę starej części miasta”.

Uwypukliły te problemy postanowienia Konferencji ujęte w aneksie do uchwały XVIII Krakowskiej Konferencji Sprawozdawczej - Wyborczej PZPR. Ważkie to oceny i stanowiska. Ważne, bo zapowiadają m. in. istotne zmiany w funkcjonowaniu komunikacji w mieście i poprawę warunków pracy także naszej załogi.

Na zakończenie pozwolę sobie na pewną dygresję — usatysfakcjonowało mnie szczególnie postawienie na tak wysokim forum politycznym — i to w Krakowie właśnie — problemu restrukturalizacji przemysłu i uwypuklenie w aneksie konieczności opracowania programu jego elektryzacji i robotyzacji. (1)



WIOSNYCH ŚWIAT

Jak minął rok 1984?

Tadeusz Trzmiel

MINIONY rok, był rokiem rozwoju komunikacji miejskiej w Krakowie. Do takiej oceny upoważnia duża dynamika wzrostu zadań w trakcji autobusowej, i nie może zmienić tej opinii fakt stagnacji w przewozach tramwajowych. Mam tu na myśli nie tylko ogólny wzrost ilościowy naszych usług, poprawiła się także ich jakość. Mogę to powiedzieć na podstawie oceny opinii społecznej wyrażanej w środkach masowego przekazu, oraz ocen przedstawianych na różnego rodzaju zebraniach i naradach między innymi przez członka Biura Politycznego KC PZPR — prof. Hieronima Kubiaka, Egzekutywę KK PZPR na czele z I sekretarzem Józefem Gajewiczem, Urząd Miasta i Tadeusza Salwę, Krakowską Radę PRON, Komitet Fabryczny HiL, oraz opinie wyrażane na spotkaniach z komitetami osiedłowymi i radami mieszkańców. Świadczy o tym także podziękowania wpływające do Przedsiębiorstwa od różnych instytucji, oraz udział w skargach i wnioskach pism mówiących pozytywnie o naszej pracy, a nadsyłanych przez indywidualnych pasażerów. Jest ich znacznie więcej niż w latach poprzednich.

Oceną sprawności komunikacji są także wyniki eksploatacyjne osiągane w czasie ciężkiej minionej zimy. Dobre funkcjonowanie komunikacji w tym okresie potwierdziło, że nawet największa mobilizacja, ale taka od akcji do akcji niewiele pomoże, gdy nie ma zaprogramowanej działalności i przygotowań wcześniejszych, do tej wprawdzie trudnej, ale normalnej w naszych warunkach pory roku. My takie przygotowanie mieliśmy,

Oceniany rok był wyjątkowym w zakresie finansowania i gospodarowania funduszem plac. Zmieniające się w ciągu roku ceny spowodowały brak 300 mln zł, zagrożony był zysk. Dodatkowym utrudnieniem był fakt, iż nie ma w obowiązującym systemie reformy właściwych rozwiązań dla przedsiębiorstw użyteczności publicznej, które preferowałyby powiązanie pracy z placą. Wpływa na to stały współczynnik PFAZ ustalany centralnie, i brak możliwości jego korekty z tytułu wzrostu zadań. U nas dynamika tego wzrostu na przestrzeni 1981—84 wynosiła 30 proc. Trzeba więc było z wypracowanego zysku pokrywać podatek od przekroczonego z tego tytułu funduszu plac w wysokości 136 mln zł. Taka sytuacja określała kierownictwu administracyjno — politycznemu Przedsiębiorstwa konieczność wielu zabiegów, z interwencjami u władz kraju włącznie. W naszych poczynaniach wspomagani byliśmy przez władze administracyjne i polityczne miasta. Zaangażowaliśmy w sprawę członka Biura Politycznego KC PZPR H. Kubiaka, były spotkania w Ministerstwach: Pracy, Placy i Spraw Socjalnych, oraz Administracji i Gospodarki Przemysłowej. Wymagała jednak tego sytuacja, bo 60 mln zysku przeznaczanego do podziału było zagrożone. Musieliśmy więc uzyskać dodatkowo zwolnienia w zakresie PFAZ, bo inaczej musieliśmy byśmy zapłacić 217 mln zł. Nie chcę wymieniać tu ile było w tej sprawie wyjazdów do Warszawy i jakich argumentów trzeba było używać. Mieliśmy jednak niepodważalny atut dający podstawę

(CIĄG DALSZY NA STR. 4)

MÓWIONO... „obóz pracy, za karę tam przekazują kierowców, których u siebie nie chcą trzymać”. Przerazał księżycowy krajobraz i błoto, które było wszędzie... a na butach wnosilo się go do każdego pomieszczenia. Utrudnieniem było i to, że Zajezdnia na Woli pozostawała jeszcze w budowie.

PIONIERZY

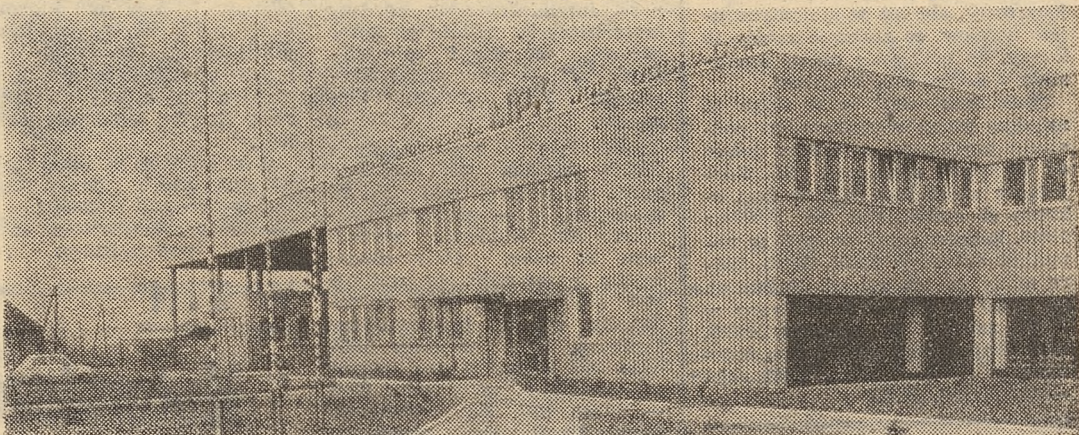
Historię działalności ZAW, rozpocząć należy chyba od pierwszych wyjazdów na linię. „Może tak by wypadło,

ślusarze narzędziowi. Jedni przeszli tu z Czyżyn czy Bieńczyc, drudzy jak ja z innych przedsiębiorstw. Pierwszym brygadziwą narzędziowni był Stefan Jasek. Obecnie jest już na emeryturze, ale Franciszek Wójcik z jego brygady dotąd jeszcze pracuje. W warsztacie elektrycznym brygadziwą był znów Tadeusz Oracz. On również już nie pracuje, ale pozostali Józef Pajdak i Marek Wilczek. W warsztacie hydraulicznym zaczynałem ja i tragicznie zmarli Jerzy Adamczyk. Te trzy warsztaty były podstawowy-

gotowała herbatę i podawała, o wszystkim pamiętała, wszystkimi się opiekowała. Z każdym dniem załoga ZAW powiększała się. Na kierownika sekcji eksploatacyjnej przyjął Antoniego Madejowicza, który później został zastępcą kierownika ds. ruchu.

PIERWSZE WYJAZDY...

Palczkę wspomnień przejmuję „pierwszy kierowca na Woli” — Adam Pękosz... „W przeddzień pierwszych wyjazdów na linię, zapoznano kierowców z całą Zajezdnią,



5 lat „u nas na Woli”

ale my byliśmy tu pierwsi, gdzieś półtora miesiąca wcześniej” — mówi pełniący obowiązki mistrza Andrzej Mitka, również przewodniczący XV Koła ZSMP, wówczas jeden z pierwszych hydraulików nowo oddawanej Zajezdni. „Było nas około dwudziestu. Pierwszym szefem, był wprawdzie Janusz Kucharzski, ale tu do nas jako pierwszy oddelegowany został jego zastępca Bolesław Kolasa. Całe kierownictwo i administracja, mieścili się w obecnym budynku pogotowia technicznego. Tam też była pierwsza świetlica. I tak naprawde, pierwszymi w Zakładzie byli hydraulicy, elektrycy,

mi, które ZAW „rozkrecały”. Z każdym dniem było nas coraz więcej. Później doszli do nas elektrycy samochodowi. Adam Suski, który teraz prowadzi akumulatornię, a wtedy na początku sprawował funkcję gospodarza obiektu. Pierwsi mechanicy samochodowi, którzy również do dziś tu pracują: Jan Mołęcki, Jan Skiba i obecny mistrz Emil Gądzinowski. Pierwszym wydawcą narzędzi, była do dziś pracująca Ewa Strzebak. Budowniczości oddawali nam kolejno hale OC, później OT. Przyjęto pierwszą obrędną Helenę Piwowar z ZNA, która już przeszła na emeryturę, ale wówczas była dla nas jak matka...

przydzielono wszystkim nowy tabor, w sumie 19 berlietów. I wreszcie nadszedł ten pierwszy dzień wyjazdu na linię z nowo otwartej Zajezdni, na nowo eksploatowaną przez nią pierwszą linię — „164”. Doskonale pamiętam, że była to niedziela, 15 marca 1980 roku, godzina 4.00 rano. Byłem pierwszym z kierowców, którzy wyjechali z bramy Zajezdni. Za mną w tym dniu przejechało ją jeszcze piętnaście wozów. Trzy pozostały w Zajezdni w rezerwie. Pierwszą awarię „złapał” Tadeusz Nęcek, który prowadził wóz z numerem bocznym kończącym się na „13” (21913). Spotkałem się na „13” (21913). Spotkałem się na „13” (21913). Spotkałem się na „13” (21913). (CIĄG DALSZY NA STR. 3)

● Wraz z wiosną „w całej okazałości” pokazał się brud w naszym mieście. Przystępują wprawdzie co niektórzy do porządków, znacznie więcej jest jednak tych, którzy brudzą. By się o tym przekonać, wystarczy poobserwować nasze przystanki. Co z tego, że się je myje (wiaty) i zmiata? Natychmiast na wymitych szybach pojawiają się ogłoszenia typu „sprzedam — kupię — zamienię”. Cała praca idzie na marne. Ostatnio jeden z rzemieślników „ulatwia” sobie pracę gotowym szablonem i o swoich usługach zawiadomienia malując ogłoszenia na przeszklonych wiatkach. Może wreszcie przynajmniej tego „specja od reklamy” uda się zgłosić do kolegium?

● 31 marca kończy się w przedsiębiorstwie wydawanie zimowych posilków profilaktycznych. Tym samym stołówki będą miały możliwość przygotowywania „garmazerek” dla bufetów zakładowych.

● Na dwa tygodnie przed świętami bufety zakładowe rozpoczęły sprzedaż wędlin świątecznych.

● Nagminnie ostatnio kontrole stwierdzają znaczne przyspieszenia zjazdów do zajezdni autobusów o statnych kursów. Rozumiemy, że każdy chce być w domu jak najszybciej, ale pasażerowie też by chcieli dotrzeć do domu.

15 dni w MPK



● ZNA przyjmuje do regeneracji bębny z zakładów komunikacyjnych z Warszawy. To dobrze, że podejmujemy produkcję na zewnątrz, tyle, że takie same bębny leżą podobno na złomowisku w ZTH, bo magazyny ich nie przyjmują do regeneracji.

● Wysoka ocenę Działu Głównego Mechanika uzyskała praca narzędziowni i służb konserwacyjnych maszyn i urządzeń.

● Zazwyczaj, wyliczając swoje zarobki oglądamy tylko pasek z wypłaty i to nas satysfakcjonuje, bądź nie. Tymczasem, oprócz poborów, istnieje jeszcze spora kwota świadczeń na rzecz pracownika, co także bezpośrednio trafia do każdego z nas, tyle, że w innej formie. Z zakładowego funduszu socjalnego przypadło w ubiegłym roku na jednego pracownika 8 532 zł. Na działalność bytową 29 988 zł, z SGO 14 922. Ogólna kwota na jednego pracownika wynosi 53 442 zł. Należy zaznaczyć, że największej korzyści mają pracownicy pobierający sorty, ale też w statystyce ujęto uczniów, co znacznie zaniża te kwoty, bo uczniowie mniej korzystają z działalności socjalnej.

● Okazało się, że w ciągu 11 miesięcy pracy komputera, na podstawie uzyskanych wyników doszło do swoich rekordów. W ZAB jeden z autobusów miał w tym okresie 95 awarii. Był to autobus 11415. Rekordzistami w ZAC są natomiast autobusy: 34151, 34168, które miały po 112 awarii. Najmniej, bo tylko 94 awarie zanotowano w ZTP, zaliczył je autobus 45023. Absolutny rekord zanotowano natomiast w ZAW. Autobus 21199 miał 137 awarii. (F.S.)

Kącik działkowicza

Salata siewna

Salata jest jednym z najpopularniejszych gatunków warzyw liściowych. Wartość biologiczna salaty polega na zawartości soli mineralnych: wapnia, żelaza oraz witamin: A, B, C, E. Roślinę tę można uprawiać na glebach gliniasto-piaszczystych, czarnych ziemiach, glebach torfowych. Istotną rolę odgrywa tutaj właściwy odczyn gleby, najlepszy jest zbliżony do obojętnego (wynoszący pH6,5). Można ją uprawiać po: ogórkach, cebuli, pomidorach, burakach ćwikłowych, szpinaku, gdyż te rośliny nie są porażone przez choroby, które atakują salate. Salata ma duże wymagania nawozowe, przedawkowanie (CIĄG DALSZY NA STR. 8)

ZAKŁAD AUTOBUSOWY w Bieńczykach może być jednym z przykładów, iż przyjęta przed paroma laty zasada decentralizacji zarządzania była trafna. Dobry klimat społeczno-polityczny sprzyja dobrej realizacji planowanych zadań, chociaż pierwsze miesiące tego roku nie były może najszcześniejsze, jeśli chodzi o wozokilometry, mimo iż zmalał wskaźnik zjazdów z przyczyn technicznych. Teoretycznie zmalała w Bieńczykach średnia płaca. Teoretycznie, bo ze względu na prawie pełne zatrudnienie w grupie kierowców znacznie zmalała możliwość pracy za wolne, a więc w godzinach nadliczbowych. Kierownictwo zakładu postanowiło w zamian za duże zatrudnienie postawić na jego ograniczenie, zatrzymując i wiążąc z zakładem dobrych pracowników dając im możliwość większych zarobków. Nie istnieje bowiem ani w Bieńczykach, ani w przedsiębiorstwie problem zmniejszania zarobków. Jest natomiast sprawa właściwego podziału. Zakłady otrzymują kwoty odpowiadające przyjętym przez nich planom, a to kogo i jak będą opłacać to już ich wewnętrzna sprawa, dlatego przyjęcie zasady zmniejszania zatrudnienia przy tych samych zadaniach i bez uszczuplania środków na wynagrodzenia jest chyba słuszną drogą obroną przez kierownictwo. Nie jest to oczywiście jedyne działanie, jakie musi być podjęte, by do podziału było więcej. Cieszy fakt, iż ZAB ma znaczne oszczędności w ogumieniu zmniejszając znacznie ich przebieg w stosunku do planu, który za-

kładu 45 tys. km. w ZAB uzyskano średni przebieg 47 tys. km.

Na wszelkiego rodzaju naradach kierownicy zgłaszają słuszne często pretensje braku możliwości nie tylko odpoczynku, ale minimalnych nawet warunków zjedzenia śniadania, ale jednocześnie tam gdzie te warunki im stworzono trzeba na przykład garnuszek... przytwardzać łacuszkiem, bo nagminnie giną. Sprawa to nie tylko wstydliva, ale i

kosztowna. W minionym roku tylko na szklanki, kubki, talerze i łyżki na końcówkę wydano 2 mln zł. Oczywiście na końcówkach ginie nie tylko dlatego, że korzystają z tych przyborów pracownicy Bieńczyk, tak jest w całym Przedsiębiorstwie.

Oczywiście w tej decentralizacji jest też wiele niedogodności. Dla przykładu: w zakładowym magazynie robiona jest konieczna przecież inwentaryzacja. Magazyn jest więc zamknięty przez parę dni i w tym czasie nie ma możliwości pobierania części z żadnego innego.

W Bieńczykach istnieje stała troska o likwidację do minimum zapasów magazynowych. Na bieżąco prowadzona jest kontrola zapasów. Istnieje stała współpraca kierownictwa i organizacji społeczno-politycznych. Niepokoi natomiast mała grupa aktywistów w tych organizacjach, mimo iż liczebność przynależność do najmniejszych nie należy. Ogólnie gospodarowanie i pracę w ZAB oceniono na ostatniej operatywie wyjazdowej bardzo wysoko. O sprawności zakładu świadczy też przygotowanie się przedstawicieli zakładu do dyskusji, nie było biadolenia i narzekania, no może tylko z wyjątkiem oceny stanu dróg przez kierowców.

F. SERWIN

Z operatywki w ZAB

Decentralizacja sprawdza się

Rozmowy o płacach

PIERWSZY garnitur kolektywu MPK: dyr. Tadeusz Trzmiel, I sekretarz KZ PZPR, Ryszard Gurbel, przewodniczący Zarządu NSZZ Prac. MPK Janusz Litwicki i przewodniczący ZR PRON Bogdan Kowalczyk, udał się 6 marca do Warszawy na ciekawe i efektywne rozmowy. W czasie spotkania z kierownikiem Wydziału Ekonomicznego KC, PZPR Andrzejem Dobruckim omawiano meandry wdrażania nowych systemów wynagradzania w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Wskazywano, iż głównym hamulcem jest tu nierealistycznie, centralnie ustalany system odpisów na PFAZ. Nie uwzględnia on możliwości korekty o wzrost zadań, jest sztywnym, wydumanym ogranicznikiem postępu. Omawiano też oczywiście stan prac nad wdrożeniem nowego porozumienia płacowego w MPK Kraków.

W Radzie Krajowej PRON w dyskusji z wiceprzewodniczącym Lewandowskim i sekretarzem generalnym Jerzym Jaskiernią na podstawie działalności PRON w naszym przedsiębiorstwie wymieniano poglądy nt. funkcjonowania przedsiębiorstwa i stosowania w nim zasad reformy gospodarczej w sprawach finansowo-gospodarczych, zwłaszcza stosowania motywacyjnych systemów płac. Dochodzone do niezbyt optymistycznych wniosków, mówiono nie tylko o niewłaściwym funkcjonowaniu reformy, lecz wręcz o niemożliwości jej stosowania w przedsiębiorstwach użyteczności publicznej, w tym komunikacji miejskiej.

Sprawy finansowej sytuacji przedsiębiorstw komunikacyjnych, funkcjonowania systemu dotacji przedmiotowej, możliwości wprowadzenia nowych zasad wynagradzania dominowały też w rozmowie z wiceministrem AGP, Wiesławem Kulczyńskim (tu podano po raz pierwszy informację o finalizowaniu rozmów Federacji i MAGP w sprawie dodatku stażowego i nagrody jubileuszowej). Miłym akcentem wizyty było uzyskanie przydziału 60 taxi osobowych i 10 bagażowych oraz przychylności w uzyskaniu 200 tys. rubli na następny odcinek torowiska wg technologii węgierskiej. (aml)

Brakuje motorniczych — to najważniejszy wniosek wynikający z narady ZTH.

„NIE MA WIDOKU na lepsze zatrudnienie w grupie motorniczych. Motorniczowie odchodzą od nas i będą odchodzić...” — powiedział kierownik ZTH Julian Piłszczek.

Aktualnie zatrudnionych jest w zakładzie 258 motorniczych na pełnych etatach i 74 zasilających — na planowanych 318. Niedobór wynosi więc 30 osób. Przy okazji trzeba nadmienić, że zmniejszył się również stan zatrudnienia wśród pracowników zaplecza. Gdy w roku 1983 było 321 osób, w tej grupie pracowników, to w roku 1984 — tylko 307. Za załamanie komunikacji na przełomie grudnia ub. roku i stycznia bieżącego, obciążyć należy nie zimę czy awaryjność taboru, ale głównie brak motorniczych, ich nadmierną absencję chorobową.

Drugą sprawą, która urosła w tym zakładzie również do problemu — w innych zresztą także — są nie załatwione sprawy placowe, wielka niewiadoma, jak obliczane będą wysługi lat i gratyfikacja. I znów zacytować należy słowa kierownika Piłszczka... „Po ostatnich konsultacjach, jakie przeprowadzane były u nas w zakładzie z każdą brygadą, z rozmów z ludźmi wywnioskować można, że załoga darzy nas olbrzymim kredytem zaufania, którego nie wolno nam utracić. Rozwiązanie spraw placowych się przedłuża. Najpierw obiecywano, że załatwione zo-

staną w sierpniu, później przy końcu roku, teraz znów w kwietniu...”

Na razie pracownicy ZTH otrzymali decyzję kierownictwa i kolektywu społeczno-politycznego zakładu, w ramach obowiązującego jeszcze starego (od 4 lat) taryfikatora podwyżki płac, ale co dalej...

Jak zwykle podczas takich narad, które podsumowują kolejny rok pracy zakładu, przedstawione zostały wyniki poprzedniego roku.

W ZTH

Motorniczowie odchodzą

Wskaźnik gotowości taboru osiągnął w ub. r. 88,14 w roku 1983 — 85,86, wykorzystanie taboru — na przestrzeni obu lat kształtowało się na jednym poziomie — 77,85. Stabilizacja wskaźnika wykorzystania taboru, przy zmniejszonej liczbie oddawanych pojazdów do ruchu, ze 110 w roku 1983 do 102 w roku 1984 oznacza, że było więcej wagonów, a tym samym wzrósł komfort jazdy. Wiele mówi o pracy Zajezdni wskaźnik zjazdów z linii. Gdy w roku 1983 wynosił on 3,45, to w roku ubiegłym 2,88. Jego obniżenie świadczy o wyraźnej poprawie pracy na liniach — zmniejszeniu awaryjności taboru. Podczas gdy w roku 1983 ilość straconych wozokilometrów wynosiła 887 377, to w roku ubiegłym obniżyła się

do 819 605. Przedstawione za rok ubiegły wskaźniki mówią o lepszym wykonaniu zadań przez ZTH. O tym, że mniejszym stanem załogi wykonuje się coraz więcej, a świadczące usługi są jakościowo lepsze.

Kłopotliwe dla działalności zakładu są sprawy związane m. in. z budową myjni, która ma być ukończona w br. Z uwagi właśnie na tę budowę wyłączone zostały na terenie zakładu dwie nitki torów. Część taboru zmuszona jest

niezwykle i nikt nie kwapi się z podjęciem ich przeglądu i ewentualnego remontu.

Stan zwrotnic na terenie Zajezdni określić można jako fatalny, co ujawniła zresztą ostatnia zima. Nie grzały niesprawnie grzałki. Oby nie przetrwały w tym stanie do kolejnej zimy.

Roczną działalność ZTH ocenić więc należy jako dobrą. Natomiast prowadzący naradę zastępca dyrektora Marian Dudek, wskazał na zwiększoną zachorowalność załogi, przede wszystkim motorniczych w stosunku do roku 1983 i radził dogłębne przeanalizowanie tej sprawy.

J. Piłszczek przedstawił szroki plan działalności mającej na celu zwerbowanie ludzi, którzy po ukończonym kursie, mogliby zasilić kadrę motorniczych. Podkreślał jak dużo zostało zrobione w ciągu ostatniego roku w zakładzie w kierunku poprawy każdego stanowiska pracy na zapleczu i spraw socjalnych załogi. Zastępca kierownika zakładu Józef Jonas, mówił o wzroście średniej płacy motorniczych z 18 400 zł do 26 tysięcy złotych, z tym, że średnia ta obliczana jest z godzinami nadliczbowymi. Równocześnie dodał, że gdyby motorniczowie nie podejmowali jazdy za wolne, to 25 proc. wagonów nie wyjeżdżałoby na linie.

Przed załogą ZTH kolejny rok pracy — jubileuszowy. Zakład bowiem w tym roku obchodzić będzie 20-lecie działalności usługowej na terenie swojej dzielnicy i miasta. (M.B.)

5 lat „u nas na Woli”

(CIĄG DALSZY ZE STR. 1)

go stojącego na Nowym Kleparzu i oczekującego na naprawę. Prócz mnie i Tadeusza Nęcka, rozpoczęli na Woli pracę w charakterze kierowców i do dzisiaj jeżdżą: Kazimierz Wierciak, Aleksander Jasnos, Mieczysław Saracyn, Tadeusz Oremus, Tadeusz Pasternak, Stanisław Garbień, Janusz Dzikowicz, Stanisław Turecki, Alfred Dyna, Wojciech Sosiński, Stanisław Wiśniewski, Władysław Oleś, Franciszek Wójcik, Ignacy Mirek, Ryszard Ignatowicz, Józef Kruk i Jerzy Skowroński. Pierwszymi naszymi dyspozytorami byli wówczas Władysław Holys i Waldemar Sroka. W niedługim czasie powiększył się stan taboru i otwarte zostały kolejne linie... „104”, „104 bis”, „173”. Nasza Zajezdnia była jednak nadal wielką „prowizorką”. Nie było tu jeszcze stacji paliw ani myjni. Paliwo jechaliśmy tankować po skończonej pracy na linię aż do ZAC a wozy myliśmy, gdzie się dało. Tylko obsługa warsztatowa była w tym czasie solidna i ekspresowa, mimo że Zajezdnia nie przygotowana była na berliety, a na jelicze. My też jeździliśmy z taką punktualnością, że można było według naszych wyjazdów na linie zegarki regulować. No i atmosfera wśród załogi była wyjątkowa, godna dzisiaj podkreślenia. Wszyscy się lubili, szanowali. Uciążliwymi byli, do dzisiaj zresztą przeprowadzający modernizację Zajezdni — budowlani, a kolejnych odbiorów Zakładu było już chyba ze dwadzieścia.

A CZAS PŁYNĄŁ...

W kwietniu 1980 roku powstała XV POP, której pierw-

szym sekretarzem został Marian Górecki i Koło ZSMP, na którego przewodniczącego wybrano Jana Szezurka. I wówczas to w czynie społecznym, wspólnymi siłami powstała na Woli dla kierowców i pracowników zaplecza — pierwszy bufet. Dotąd korzystano z bufetu budowniczych, którzy zresztą na to niechętnie patrzyli. Wkrótce tworzy się Związek Zawodowy, a jego pierwszym przewodniczącym wybrany zostaje kierowca Kazimierz Wierciak. Nadal powiększa się stan taboru, rośnie proporcjonalnie do niego załoga. Budowlani oddają kolejne obiekty Zajezdni — wreszcie administracyjny, a przy nim filię Przychodni Zakładowej Załoga się konsoliduje. Teraz mówi się... „U nas na Woli” co brzmi już jak w domu. I rzeczywiście Zakład na Woli mimo wielu mniejszych czy większych problemów zaczyna żyć własnym, jak każdy zresztą zakład, specyficznym dla swojego terenu życiem.

DZIEŃ DZISIEJSZY...

Na Woli mówią, że kolejny etap działalności Zakładu rozpoczął się od przyjęcia na stanowisko kierownika ZAW Antoniego Goca, to jest od listopada 1983 roku. Zastępcami jego są: ds. ruchu Tadeusz Waleczak, ds. zaplecza Tadeusz Dąbrowa i ds. technicznych Marek Adamski. Aktualnie na Woli pracują 1043 osoby. W tym 371 kierowców, 408 pracowników zaplecza, 92 uczniów ZSZ MPK i 75 pracowników umysłowych. Na stanie Zajezdni znajduje się 230 jednostek taboru, w tym 66 ikarusów przegubowych. Reszta to jeszcze berliety. Zajezdnia co-

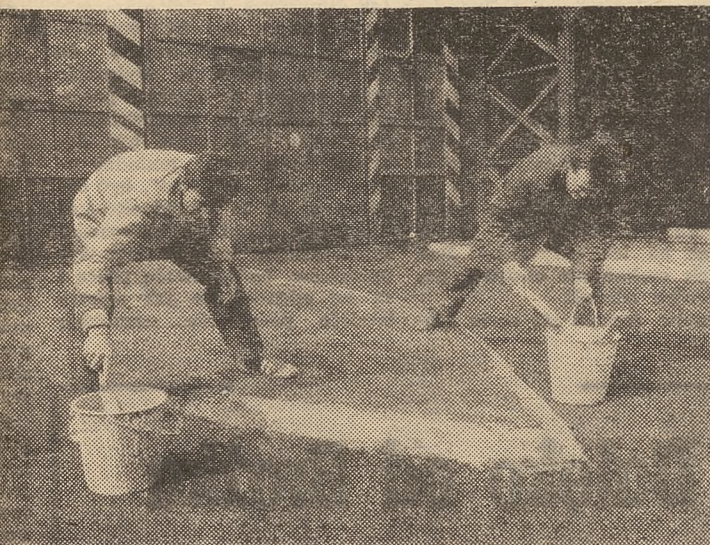
sluguje aktualnie 36 linii w mieście, na które dzień w dzień wyjeżdżają przeciętnie 162 wozy Rejonu komunikacyjnego to: Salwator, Borek Fałęcki, Łagiewniki, Most Grunwaldzki, Krowodrza, Azory, Widok, Cichy Kącik i przewoży pracowników. Na terenie Zakładu powstał Oddział Pracy Chronionej. A Goc, stawia na kolektywne działanie — na ludzi. A kolektyw na Woli to: XV POP, której sekretarzem jest Michał Małek, XV, najliczniejsze Koło ZSMP z przewodniczącym Andrzejem Mitką, Rada Pracownicza, w której działają Adam Bałucki i Adam Pękosz, ORZ, przewodniczącym Tadeuszem Zgłobickim i jego zastępcą Wojciechem Sosińskim. Załoga ZAW działa w różnych organizacjach i stowarzyszeniach jakie się tam znajdują, a mianowicie w Kołach PRON, TPPR, TTT, PCK, Klubie HDK i ZKS „Tramwaj”. Kilku pracowników znajduje się we władzach politycznych i społecznych przedsiębiorstwa: Tadeusz Dąbrowa jest przewodniczącym Komisji Kontroli Partyjnej przy KZ PZPR, Michał Małek członkiem Egzekutywy przy KZ PZPR, Władysław Bąk wiceprzewodniczącym ZZ ZSMP ds. młodzieży ZSZ, Andrzej Mitka znajduje się w prezydium ZZ ZSMP, a w plenum Andrzej Krasnoszczuk. Dwa razy do roku — w przeddzień 1 Maja i w ostatni dzień każdego roku, organizowane są w ZAW uroczyste spotkania całej załogi, na które zapraszane jest kierownictwo przedsiębiorstwa i władze Podgórz. Z inicjatywy XV Koła ZSMP, odbyła się 1 Młodzieżowa Narada Robocza. Do tradycji należą tu organizowane co pół roku uroczyste pożegnania pobożnych. Nie zapomina się o wdowach po zmarłych pracownikach. Pamięta też o sierotach z domu dziecka, którym prócz paczek ze słodyczkami załoga ufundowała dwie z pełnymi wkładami książeczki mieszkaniowe.

Tradycją w tej Zajezdni jest organizowanie czynów społecznych, które przynoszą wymierne efekty dla Zakładu i przedsiębiorstwa. Przypomnieć tu chociażby należy modernizację i przebudowę letniej kawiarni w ośrodku w Osieczkach, czy wiele innych zrealizowanych na terenie Zakładu. A praca w czynach społecznych wykonywana jest zawsze spontanicznie.

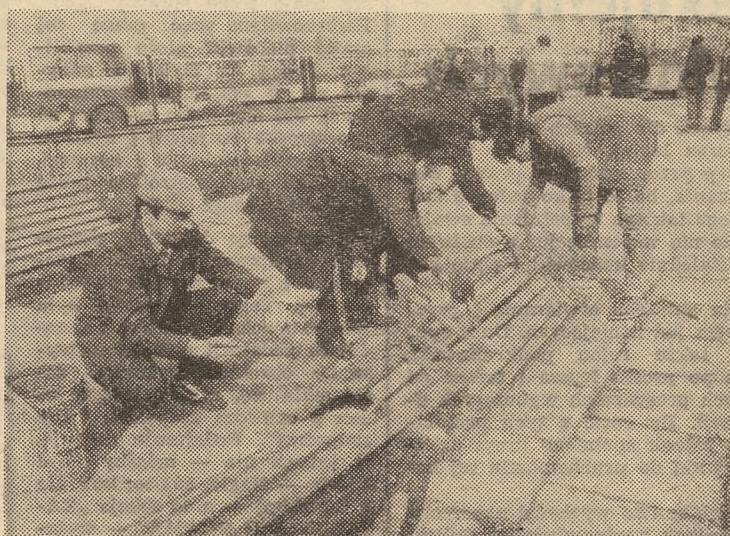
MARIA BUBACZEWSKA



W piątek i sobotę, tj. 22 i 23 marca załoga ZEA Wola Duchacka zorganizowała wiosenne porządki dla uczczenia 5-lecia swojego zakładu. W czynie wzięło udział 250 osób. Prace obejmowały m. in. generalne sprzątanie całego obiektu, malowanie ławek, pojemników na śmieci, krawężników sprzątanie kanałów na halach. Na zakończenie uczestnicy prac spotkali się w stołówce przy znakomitym bigosie.



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



MOTORNICZOWIE to grupa zawodowa, z którą zakłady eksploatacyjne tramwajowe, mają najwięcej problemów. Jednym z nich, można powiedzieć podstawowym, jest stosunkowo wysoka, wyższa niż w innych grupach zawodowych w przedsiębiorstwie, absencja chorobowa. Zdarza się, że młody człowiek, po ukończonym kursie kwalifikującym go do zawodu motorniczego, pojeździ miesiąc lub dwa, idzie do zakładowej przychodni i otrzymuje zwolnienie lekarskie. Czasem nawet lekarz kieruje go do innej pracy, zabraniając wykonywania co dopiero wyuczonego zawodu.

— Jak się to dzieje, że człowiek taki przeszedł przecież niedawno wszelkie wymagane do zezwolenia na prowadzenie pojazdu mechanicznego badania i już jest niezdolny do pracy? — z pytaniem tym zwracam się do kierownika Międzyzakładowej Przychodni przy MPK dr LIDII PILZAK.

— Przy przyjęciach kandydatów do prowadzenia pojazdów mechanicznych wykonywane są badania rutynowe diagnostyczne — między innymi OB, morfologia, rentgen i specjalistyczne u okulisty, laryngologa oraz badania psychotechniczne. Po przedłożeniu pozytywnych wyników ze wszystkich tych badań, kandydat zostaje uznany zdolnym do pracy.

Rozpoznanie wielu poważnych schorzeń, jest jednak niemożliwe nawet przy takich specjalistycznych badaniach, bez danych na ten temat od samego badanego. Dlatego też każdorazowo, badany przez nas kandydat, składa na swojej kartotece podpis, że nie cierpi na żadną ukrytą chorobę.

— A legitymacja ubezpieczeniowa, w niej przecież odnotowywane są wszelkie zwolnienia lekarskie i choroby.

Podstawą przyjęcia będzie legitymacja ubezpieczeniowa

— Bardzo często przychodzi do nas bez legitymacji ubezpieczeniowej, usprawiedliwiając się, że jej nie posiadają, bo na przykład zgubili. Przyjmowaliśmy więc dotąd bez legitymacji i zdarzało się, że zostawialiśmy świadomie wprowadzani w błąd. Na przykład motorniczy Tadeusz Wilkosz, przebywał dwa lata na rencie, a potem w grudniu ub. roku zgłosił się do naszej przychodni, przeszedł badania, podpisał na kartotece, że nie choruje i tym właśnie wprowadził nas w błąd. D-

becnie więc generalną zasadą przy przyjmowaniu na badania zatrudniających się w MPK, jest posiadanie przez każdego z kandydatów legitymacji ubezpieczeniowej. W przypadku, gdy jej nie ma, nie zostaje przez nas przyjęty i skierowany na badania.

— Jakich schorzeń można mimo przeprowadzonych badań nie wykryć?

— Choroby wrzodowej, psychicznej, padaczki, alkoholizmu...

w grupie motorniczych 421. W lutym br. nastąpił wyraźny spadek zachorowań. Na 100 zatrudnionych w przedsiębiorstwie w tym okresie, było 198 dni niezdolności do pracy, w grupie motorniczych — 327. Być może zadziałał tu system motywacyjny i przestało się opłacać chorować. W ostatnim czasie nastąpiło również zacieśnienie współpracy przychodni z kierownictwami zakładów eksploatacyjnych. Motorniczym, którzy dużo chorują i nie mają wskazań przejścia na rentę, proponuje się zmianę pracy — szczególnie ludziom młodym o krótkim stażu w zawodzie. Trzeba jeszcze dodać, że więcej chorują wykonujące ten zawód kobiety niż mężczyźni.

— Co pani doktor może powiedzieć o zdrowiu ludzi młodych, bo przecież oni to przynajmniej w grupie motorniczych, zawiązują absencję chorobową w przedsiębiorstwie.

— Młode pokolenie jest mniej odporne. Jest zagrożone chorobami cywilizacji, niekorzystnymi warunkami ekologicznymi, z drugiej strony, młodzi ludzie znacznie częściej usiłują korzystać ze zwolnień lekarskich, mają niechęć do pracy i szukają wybiegów, żeby do niej nie chodzić.

Rozmawiała:

MARIA BUBACZEWSKA

Wierzę w dobry przykład

HALA REMONTOWA ZNT. Warsztaty: ślusarski, mechaniczny, stolarski, elektryczny, a w głębi pomieszczenia spawalni. Brygadystą zatrudnionym w spawalni jest Adam Kołodziejczyk, sekretarz III POP. Funkcję tę sprawuje pierwszą kadencję, od 1983 r., ale poprzednio był drugim sekretarzem. Tow. Kołodziejczyk pracuje w MPK 15 lat, cały czas w tym samym Zakładzie. Od 10 lat jest członkiem PZPR.

„Teraz w Partii nastąpił okres stabilizacji, jest nam łatwiej pracować w naszej organizacji. Trudno porównać to, co jest teraz, z tym, co było kilka lat wstecz. Wówczas to wielu odeszło od nas, zrezygnowało. Poniekąd może i dobrze, że niektórzy odeszli. Zostali ci, na których Partia może liczyć. W naszej POP jest teraz 33 członków i 2 kandydatów. Obecnie przychodzi do nas przeważnie ludzie młodzi. Właśnie jedna z kandydatek rekomendowana jest przez Koło ZSMP. Cienimy sobie współpracę z młodzieżą. Szczególną uwagę zwracamy na rozwój naszych szeregow partyjnych, ale czasem w rozmowach z ludźmi brakuje nam argumentów. Wszyscy narzekają na podwyżki cen, denerwują się niezadowolonymi sprawami placowymi w przedsiębiorstwie, występują lat i gratyfikacją. Na zapleczu zarabia się przecież poniżej średniej w przedsiębiorstwie. Odcinają od nas fachowcy. W innych przedsiębiorstwach szukają dla siebie lepszych zarobków. Obawiamy się, że jeżeli ulegnie zmianie obliczenie występu lat i gratyfikacji, zaczął odchodzić nawet pracownicy z długoletnim stażem.

W Zakładzie jesteśmy częścią kolektywu. Wspólnie z kierownictwem i innymi organizacjami — ZSMP, ORZ, RP i PRON znajdujemy się w centrum wszystkich spraw Zakładu. To nieprawda, że ludzie źle pracują. U nas starają się pracować jak najlepiej, a my członkowie Partii robimy wszystko, aby być przykładem, wzorem dobrej pracy, żeby nam nie można było zarzucić. W ramach czynu 40-lecia PRL, który wykonywaliśmy na rzecz ośrodka w Osieczanach, pracowali od nas zarówno członkowie Partii jak i bezpartyjni. I tak jest u nas zawsze. Nie ma podziału na tych czy tamtych. Warto przyjść i zobaczyć, jak wygląda teraz po przeobrażeniu i remoncie nasza jadalnia. I w tym przypadku wszyscy pracowaliśmy — tak partyjni jak i bezpartyjni z jedną myślą, że robimy to dla siebie.

Problemem Zakładu jest olbrzymia ciasnota. Kiedyś planowano do naszych pomieszczeń dobudować coś w rodzaju przybudówki. Coraz mniej się jednak o tej sprawie mówi.

Najbardziej cieszy mnie zaufanie, jakie mają do nas również nie należący do Partii, a zwracający się w różnych sprawach. Raz jest to słuszną skargą na kogoś ze średniego dozoru, innym razem prośba o zmianę godzin rozpoczynania pracy z uwagi na trudny dojazd z domu do Zakładu. W każdym przypadku staramy się pomóc, zalecając pozytywnie takie ludzkie sprawy. A w ogóle to jestem optymistą i wierzę w dobry przykład, że może on ludzi do nas przyciągnąć i w to również, że wspólnie wiele można zrobić dla załogi i Zakładu”.

Działalność POP w ZNT, to jeden z odcinków pracy Partii, jej członków wykonujących nie tylko codzienne zadania przy warsztatach pracy, ale rozwiązujących problemy swojego Zakładu i bardzo często jeszcze jego załogi (M.B.)

Czego oczekujemy od władz dzielnicowych

PRZEDSIĘBIORSTWO nasze, stworzone dla potrzeb mieszkańców miasta, wykonuje swoje zadania coraz lepiej. Nie może jednak istnieć i funkcjonować dobrze tylko poprzez system poprawy wewnętrznej gospodarki i zarządzania, bo to tylko jeden z elementów dobrej komunikacji. Do jakiego takiego wypełniania swojej roli musi jeszcze mieć dobre drogi (że nie wspomnę już o drożym systemie komunikacyjnym) oraz odpowiednie końcówki i pętle komunikacyjne.

Kraków się rozrasta, istnieje ciągle potrzeba otwierania i przedłużania linii, zasilania nowym taborem już istniejących. Duże apetyty na komunikację MPK ma także rejon podkrakowski, z tej prostej przyczyny, że jest ona po prostu lepsza i tańsza od PKS. Ogromna część radnych w swych programach wyborczych umieściła właśnie poprawę komunikacji. By część z tych postulatów można było spełnić, muszą być jednak spełnione przez dzielnicę i gminy bodajże minimalne warunki do uruchomienia tej komunikacji.

Tymczasem różnie to bywa. Przedsiębiorstwo wychodzi naprzeciw tym postulatam, bez współdziałania jednak z odpowiednimi radami dzielnicowymi niewiele można zrobić. Najwięcej wniosków o uruchomienie nowych tras pochodzi z Podgórze. Jakby na ironię, mimo iż Zarząd przedsiębiorstwa ma swoją siedzibę właśnie w tej dzielnicy, ze współpracą jest bodajże najgorzej. Kontakt jest jednostronny i to odnoszący się raczej do świadczenia usług. W ramach czasu wolnego kierowcy ze „184” wykonują dodatkowe kursy i dowożą dzieci do szkoły mistrzostwa sportowego i do szkoły Biezanów Północny. Otwiera się nowe linie, jak chociażby „D” i 194. Tymczasem nie widać działań drugiej strony. Już parę ładnych lat trwa prowizorka dworca przy os. Wola Zachód. Dworzec przy pl. Getta jest już tak „dopchany”, że umieszczenie tam jednego choćby autobusu tworzy duże problemy, gdy tymczasem brak jednoznacznego działania i decyzji potrzebnych do wysiedlenia w inne miejsce Spółdzielni Ogrodniczo-Pszczelarskiej. Nie można się też doпросić realizacji pętli w Płaszowie w rejonie dworca PKP. W razie jakiegokolwiek awarii komunikacja odcięta jest do Biezanowa i Prokocimia, nie ma bowiem żadnej możliwości manewru. Zresztą do planu Rady Narodowej tej dzielnicy nie została wprowadzona żadna inwestycja. Nie ma też wspólnych narad przedstawicieli tej dzielnicy i MPK, nawet na posiedzenie, które odbywało się w naszej zakładowej świetlicy nie zostaliśmy zaproszeni.

Inaczej wygląda to w DRN Nowa Huta i Krowodrza. Tam odbywają się wspólne sesje, nasi przedstawiciele zapraszani są także na zebrania rad osiedli i rad mieszkańców. We wzajemnych kontaktach z urzędami bywa i tak, że samo MPK znając potrzeby, wychodzi im naprzeciw. Do pełnej realizacji potrzebna jest jednak opinia odpowiedniego urzędu, lecz doprosić się o nią bardzo trudno. Tak ma się rzecz z połączeniem „124” i „129” oraz niewielką korektą tej trasy do os. Dywizjonu 303. Stracaną szansą wydaje się też uruchomienie linii „198” z Mistrzejowic do Rynku Podgórskiego. Ani w jednym, ani w drugim przypadku nie ma gdzie zlokalizować końcówki. A przecież autobusy nie mogą czekać aż zapadną odpowiednie decyzje, trzeba więc tabor kierować na inne trasy. W takich przypadkach mieszkańcy nie otwartych linii tracą szansę na jej uruchomienie, bo tego taboru później już nie będzie. Nie wystarczy więc żądać. Trzeba też spełnić pewne warunki. (fis)

do takich działań, był nim argument lepszej niż w poprzednich latach komunikacji w Krakowie, oraz akceptację tego faktu i tych poczynań przez społeczeństwo miasta. W efekcie tych zabiegów uzyskaliśmy zmniejszenie podatku na PFAZ do 136 mln.

Po raz pierwszy mieliśmy znaczący udział w tworzeniu planu społeczno-gospodarczego województwa na lata 1986—90 w zakresie komunikacji i dróg. Drugi wariant tego planu stwarza perspektywę rozwoju Przedsiębiorstwa i komunikacji w Krakowie. Wersja komunikacyjna planu uzyskała pozytywną opinię KK PZPR i Rady Narodowej. Spodziewamy się też jego akceptacji przez społeczeństwo.

Miniony rok był okresem poszukiwań i modyfikacji systemu placowego tak, by preferował on powiązanie pracy z placą. Jako jedyni w kraju wśród przedsiębiorstw komunikacyjnych uzyskaliśmy możliwość wprowadzenia zespołów gospodarczych i korekty współczynnika na PFAZ z tytułu przyrostu plac związanym z regeneracją.

Wprowadziliśmy nowe zasady i podwyżki płacy w ZTO, lecz nie za noszenie kamizelki ochronnej, ale za metry wyremontowanych torów. W ZNA i w grupie motorniczych też nie placimy za zawód, ale za czas efektywnie przepracowany. Została doprowadzona do końca wersja porozumienia placowego i oczekujemy rozwiązań prawnych umożliwiających jego wprowadzenie. Średnia płaca w MPK wzrosła w minionym okresie o 24,1 proc.

STACJA PROSTOWNIKOWA Nowa Huta — oddalona od „Centrali”, zamknięta dla postronnych, co się tam przecież dzieje, tyle że ta „widoczna” część załogi MPK nie zawsze zdaje sobie sprawę „co”. Postanowiłem więc pracę tej małej placówki nieco przybliżyć. Praca na Podstacji odbywa się w systemie 3-zmianowym. Jej charakter wymaga od pracownika czujności i bystrości, odpowiedzialności i rozważań, zdolności samokontroli a także nie lada odwagi.

Przychodząc do pracy, dyżurna musi sprawdzić działanie zespołów i zasilaczy, ich obciążenie się. Tegoroczna zima była bardzo mroźna, a zatem i urządzenia podstacji pracują na wysokich obrotach. Dyżurna zastanawia się, czy wyłączyć jeden z czterech zespołów, aby „odpoczął”. Podejmuje decyzję, iż jednak nie — mógłby być krach. — Nagle, coś to, huk nie z tej ziemi — a to sekcja „ZAJEZDZIA II-BRAMA” — wyłączyła — pewnie z przeciążenia. Pierwsza próba załączenia — nie zalażył się samoczynnie — odczeka jeszcze parę sekund (znając ten wyłącznik) — pewnie zalaży przy drugiej próbie. I faktycznie, tak się stało. Chwila ciszy, trzeba zanotować zaistniały fakt w kronice. Mimo to należy poinformować o tym Dyspozycję Mocy Czyżyny. Ponieważ z radiotelefonu dochodzą cały czas głosy, korzysta z telefonu. I coś się okazuje — poinformowanie przez telefon jest niemożliwe. Musi znaleźć lukę w rozmowach i podać informację przez radiotelefon. Zainstalowany jest tam tylko „starożytny” telefon ruchowy, co dyżurne poczytują za wielką niedogodność i uciążliwość. A w dodatku — telefon nie jest bezpośredni.

Kierownictwo obiecało coś w tym względzie zrobić, ale kiedy to będzie? Jak to jest, zastanawiają się, są wszak podstacje bezobsługowe a posiadają telefony z centrali miejskiej, a niektóre również i ruchowe — może by tak zamienić? (Mamy przecież w przedsiębiorstwie grupę osób zajmujących się wyłącznie telekomunikacją) i podstacja zmieniałaby niezbyt ładne

Tadeusz Trzmiel

W zakresie rozwoju technicznego mamy już takie sztan-dardowe pozycje jak chociażby tramwaj tyrystorowy, odcinek toru węgierskiego, autobus na gaz. Świadczy to z jednej strony o powiązaniu nauki z praktyką i z drugiej o wysokim poziomie kadry inżynierskiej zajmującej się tymi zagadnieniami.

Miniony rok to także dalsza poprawa warunków pracy i socjalno-bytowych załogi, dbałość o jej stan zdrowotny. I znów jako jedyni wśród przedsiębiorstw komunikacyjnych mamy Oddział Pracy Chronionej z 50 stanowiskami pracy. W październiku utworzono ośrodek rehabilitacyjny w Osieczanach. Wprawdzie nie jest on jeszcze w pełni wykorzystany, ale są prowadzone działania, które powinny doprowadzić do zysku z tego tytułu. Uzyskaliśmy też kolejne działki, modernizowaliśmy kolejne bufety, niezależnie od temperatury wydawane były do 31 marca bezpłatne posiłki profilaktyczne i regeneracyjne, wprowadziliśmy drugie odpłatne, ale najniższą z możliwych stawką — 20 zł. Poraz pierwszy też od czterech lat pozyskaliśmy dla załogi 9 nowych mieszkań, z czego 6 jest już zasiedlonych. Wykupiliśmy także ze spółdzielni 15 dalszych mieszkań. Rozpoczęto pierwsze prace przy MPK-

owskim bloku przy ul. Łużyckiej.

Osiągnięcia roku minionego możliwe były przy aktywnej współpracy kierownictwa Przedsiębiorstwa z organizacjami: PZPR, Związków Zawodowych i wspólnej dbałości o dobro Przedsiębiorstwa i jego rozwoju z Radą Pracowniczą.

Istotnym elementem pracy kierownictwa Przedsiębiorstwa jest stały kontakt z załogą, zarówno poprzez całodobowe dyżury dyrekcji połączonych z obecnością w zakładach, jak też poprzez operatywny wyjazdowy. Jest to istotny element w integracji i współdziałaniu gospodarczym, prowadzącym do osiągnięcia określonych celów. Takie działania doprowadziły między innymi do rozpoczęcia budowy naszych baz przy ul. Łokietka.

W dalszym ciągu w dobrym tempie wyposażany był ZTO, modernizacja ZTH i ZAP. Zaawansowanie tych prac daje wymierne efekty. Osiągnięciami roku minionego jest także dobry postęp prac przy budynkach Zakładów Transportu i Sieci, oraz hali magazynowej przy ul. Rzemieślniczej.

Prowadzona była współpraca z braćmi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi Drezna i Wielkiego Tyrnowa

miano „podstacji gdzie diabeł mówi dobranoc” na „podstację klasy europejskiej”.

Marzenia o „normalnym” telefonie przerywa pukanie do drzwi. To kontrola strażnika Straży Przemysłowej. Jednak wpuścić go na podstację nie wolno, zgodnie z poleceniem kierownika — bowiem jest to obiekt ciągłego ruchu elektrycznego. Nalega i dąsa się na... dyżurną (!), która z całym spokojem odpowiada, iż nie jest to jej wymysł, poinformuje odpowiednie władze, a pan musi czekać na ich przyjazd. Pan jednak czekać nie chciał i pomrukując odszedł.

I znów zaczęła się seria gło-

Kartka w kronice służbowej zapełnia się notatkami z dyżuru — służby, gdyż tak nazywają swoją pracę. Nieodparcie nasuwa się myśl: Kobieta i praca tak szczególna — pod napięciem elektrycznym. Jednak i one mogą zajmować stanowiska do niedawna obsadzone wyłącznie przez mężczyzn. Muszą posiadać odpowiednie predyspozycje psychiczne i fizyczne, być dobrymi fachowcami, posiadać uprawnienia SEP-„E-bo”, być odpornymi na te niejednokrotnie straszliwe huki towarzyszące samoczynnym wyłączeniom wyłączników. Lubią swoją pracę i są jej oddane, ale jak zawsze istnieje pewne ale... narzekają

Daleko od Brożka czyli uroki pracy na podstacji

śnych huków — to „serce za-jezdni” przypomina o swym istnieniu. Trzeba działać, teraz nie idzie tak łatwo. Wyłącznik poprzez UPL nie zalaży. Prze-lączanie na rezerwę nie skutkuje. Dyżurna informuje DM Czyżyny, która współpracując z dyspozytorem zajezdni, doprowadziła do tego, że w „burokach” na drugiej wiązce wyłączono parę przetwornic i grzałek. Umożliwiło to dyżurnej załączenie zasilacza.

Dyżurna obowiązuje zasadą trzech S, tj. Szybko, Sprawnie, Spokojnie. Gdy przeprowadzi operację zgodnie z tą zasadą, wszystko odbędzie się prawidłowo. To spowoduje, iż na jej zmianie nie będzie długich przerw w ruchu, za co być może otrzyma pochwałę od kierownictwa?

na zbyt niskie uposażenia, żyją jednak nadzieją, iż kiedyś kierownictwo przypomni sobie o nich, a wtedy złożą hołd pracodawcom za umożliwienie bytowania w — jak większość twierdzi — trudnych warunkach. Stale powtarzają sobie słowa J. Kochanowskiego „... Nie porzucaj nadzieje, jakkolwiek się dzieje...”.

Kontrola jeszcze jedna, tym razem specjalisty ds. BHP — sprawdza czy pokrywa się z prawdą zgłoszenie, że jest aż tak zimno na podstacji, jak zgłoszono. Ale, ale... ten specjalista tak się wyspecjalizował, że aż chyba zapomniiał czego się uczył. Powiada — „Możecie się przecież panie dogrzewać maszynką elektryczną”. No tak, tylko, że te panie są elektrykami w to nie uwierzyły. A

z doświadczeń współpracowników, którzy w tym celu przyjeżdżali do Wrocławia z Nową Huta. W tym celu przyjeżdżali do Wrocławia z Nową Huta. W tym celu przyjeżdżali do Wrocławia z Nową Huta.

W wypowiedzi... Krowodaw... przedstawili... i cen... oczek... przeję... patrny fi... nso, komu... Plan spo... wersji... mada wy... tkoję komu... racji, a wra... cnych jest... 5 mo nie stać... a rozwiąza... pego nie... zwiem tego... gą donikad... ajaniu ukła... m prze m... kończenia... uprzyżywa... ammy odp... ednie prze... tają środki... a we nakła... niadanych... ektosie stan... miayma, b... e, mogli... ojrąć. Osiąg... ciaku, oraz... gle, loga pod... jest dru... m w mie... e, steśmy li... ajm w Kra... wickraju.

isa SERWIN

że le mrozy... alato? Dobrze... nankcjonują... wia. (Nb. na... zę zaopie... wają i ma... tu pragnione... epełdować, iż... u mają w... otm niepośled... e psprzanie... ektu, my...

Min. czas coś... sć, zapakuje... adnie „wybi... Wanapka wy... da” na pod... zę, zasami nie... ucieka do... rdze nie przy... gu „stracho...”.
Przyjechać na... dyczeniu o... ymy wyłączenia... nem wyłą... nienie sieci... uszenia przez... ygastała pole... ie sekcji.

Prze... pomy... ta, że wody... mę pod... ew, a o do... sbać, mu... ją nie przepa... da wnet... zysa licznik... Th tylko nie... ejszytowej... kossamowita... ść gospodarskie... sie włączenie... syterw dzwo... znow ja... ay tak za... astego dźwię... wodzie (ma... nie już nie... ty na mocniej... że i pañu... agnetyczne... mawów. A... stoicki spo... nowe dzia... ieracje łą... nio długo i... yscają już... w... bly dyżuru, ektyczne bez... ian... am czyteln... W. NAP.



Przemawia dyrektor Manfred Ritschel

Fot. Stanisław MAKAREWICZ

Owocna wizyta przyjaciół z Drezna

W DNIACH od 18 do 21 marca mieliśmy zaszczyt gościć oficjalną delegację z przyjaciół z Drezna, w skład której wchodził: dyr. nacz. dr hab. Manfred Ritschel, I sekretarz KZ NSPJ Heinz Ziesche oraz przew. zw. zaw. Karl Gabel. Głównym celem wizyty było podpisanie kolejnej umowy o współpracy na rok 1985 i przygotowanie zasad na lata następne oraz zapoznanie się z warunkami pracy i wypoczynku naszej załogi. Goście, oprócz krótkiego pobytu w Zakopanem, odwiedzili m. in. szkołę podstawową w Piekelniku, w której przebywać będą na kolonii dzieci z Drezna oraz Ośrodek Rehabilitacyjno-Wypoczynkowy MPK w Osieczanach (tu będą odpoczywali na czasach nasi koledzy).

19 marca odbyło się spotkanie delegacji drezdeńskiej z kierownictwem i kolektywem MPK. Po powitaniu i złożeniu kwiatów pod tablicą pamiątkową I zastępcą dyrektora MPK Marian Dudek przedstawił historię, dorobek, strukturę organizacyjną, podstawowe dane i problemy eksploatacyjne oraz sprawy socjalno-bytowe naszego przedsiębiorstwa.

Dyr. Ritschel w swym wystąpieniu akcentował wieloletnie więzi łączące oba przedsiębiorstwa, widoczny postęp w przewyżczeniu przez MPK trudności gospodarczych oraz w osiąganiu zwartości ideowo-politycznej załogi. Mówiąc o swoim przedsiębiorstwie dyr. Ritschel wskazał na dużą wartość prac społecznych wykonanych z okazji 35-lecia NRD, rozwój linii tramwajowych i wprowadzenie nowego

typu pociągu, jak też na problem nr 1 — walkę o obniżkę kosztów i oszczędność paliwa (przeszli na własne, bardziej ekonomiczne).

I sekretarz Ziesche, oprócz serdecznych pozdrowień od 800 komunistów z MZK Drezno, uwytklenia wagi wzajemnych kontaktów dla rozwoju przyjaźni między miastami i załogami — przedstawił aktualne zadania organizacji partyjnych w NRD (w Dreźnie np. partia mobilizuje przedsiębiorstwa do zlikwidowania problemu mieszkaniowego do r. 1990), oraz przebieg kampanii sprawozdawczo-wyborczej.

Przewodniczący Gabel, którego wystąpienie przetykane było wątkami bardzo osobistymi, gdyż od 30 lat działa na rzecz współpracy między naszymi przedsiębiorstwami, mówił o stałym rozwoju wymiany kolonijno-wczasowej, o sytuacji w niemieckim ruchu związkowym po wyborach, o działalności związkowych komisji rozjemczych. Goście interesowali się funkcjonowaniem naszego samorządu pracowniczego, przygotowywanym porozumieniem placowym, szczegółami systemu ekonomicznego reformy gospodarczej.

20 marca goście zwiedzali ZTH i w bezpośrednich, szczerych rozmowach z pracownikami mieli okazję skonfrontować swą wiedzę o naszych problemach z praktyką. Konfrontacja wypadła pomyślnie — na spotkaniu delegacji z kolektywem ZTH dyr. Ritschel stwierdził m. in., iż są pod silnym wrażeniem naszego optymizmu i postawy politycznej pozwalającej przewyższać wszelkie trudności ekonomiczne i eksploatacyjne.

Godz. 11.30 w sali konferencyjnej na Brożka rozpoczęła się uroczyste podpisanie porozumienia na r. 1985. Dyr. T. Trzmiel mówił o wymiernych efektach prowadzonej współpracy, o tym, iż choć odbywa się ona poza oficjalnymi kontaktami Krakowa (nasze miasto utrzymuje je z Lipskiem), to jednak dobrze służy przyjaźni między obu państwami i miastami, dostarcza mocnych argumentów politycznych i gospodarczych sprzyjających pokojowi.

W podobny sposób wypowiada się dyr. Ritschel, dziękując za wspaniały pobyt, za serce. Sekretarz Ziesche przekazuje opinię KW NSPJ, iż stosunki pomiędzy naszymi przedsiębiorstwami uważa się za wzorcowe, choć Drezno prowadzi na szczeblu miejskim współpracę z Wrocławiem i Jelenią Górą. Przewodniczący Gabel podkreśla, jak dużą rolę spełnia bezpośrednia wymiana czasowo-kolonijna w lepszym poznaniu się społeczności obu przedsiębiorstw.

Następuje podniosły moment podpisania umowy, a potem przekazania oficjalnych upominków. Indywidualne gratulacje zbiera dyr. Ritschel za pomyślne zakończenie przewodu habilitacyjnego.

Po obiedzie w naszej stółce punkt, który trudno było przed rokiem przewidywać — złożenie kwiatów na grobie animatora i wieloletniego realizatora zbliżenia pomiędzy naszymi przedsiębiorstwami — Tadeusza Pilarzkiego.

Gdy następnego dnia rano następuje serdeczne pożegnanie delegacji na Dworcu Głównym najczęściej padają słowa „do zobaczenia”. (A.L.)

UMOWA

zawarta pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie i Uspołecznionym Przedsiębiorstwem Zakłady Komunikacyjne miasta Drezna na rok 1985

1. WPROWADZENIE

Umowa ma na celu dalsze zacieśnienie przyjacielskich więzi i współpracy między obu przedsiębiorstwami, bazując na podstawie oficjalnej wizyty delegacji partyjno-państwowej PRL i NRD z 1982 r. W pełnej zgodności poglądów, na bazie marksizmu i leninizmu w obu przedsiębiorstwach, wyraża się chęć dalszej ścisłej współpracy.

2. ZASADY

Ustala się następujące tematy do dalszej współpracy, które należy corocznie szczegółowo precyzować:

- wymiana doświadczeń w konsultacji w zakresie pracy polityczno-ideologicznej
- wymiana doświadczeń z zakresu organizacji ruchu i postępu techniczno-ekonomicznego
- wymiana dzieci na koloniach letnich, oraz wymiana wczasowiczów.

3. ŚRODKI

3.1. Obrady kierownictw obu przedsiębiorstw dotyczące dalszej współpracy i podpisanie umowy na rok 1985 odbyły się w Krakowie w dniach od 18. 03. 1985 — 21. 03. 1985.

3.2. Wymiana doświadczeń delegacji robotniczych w dziedzinie pracy partyjnej, współczesnych zagadnień społeczno-politycznych, jak również technicznych problemów zaplecza taboru. Uczestnicy: sekretarz KZ Partii, członek kierownictwa przedsiębiorstwa, robotnicy wykwalifikowani. Razem 8 towarzyszy. Kierownik delegacji — sekretarz KZ Partii. Okres: pobytu maj — czerwiec 1985 r. 1 tydzień w MPK Kraków.

3.3. Wymiana doświadczeń pracowniczych z dziedziny pracy społeczno-politycznej, jak również z dziedziny problemów technicznych (zaplecze — ruch). Uczestnicy: 8 towarzyszy z MPK. Kierownik delegacji — sekretarz KZ Partii. Okres: październik — listopad 1985 r. 1 tydzień w MPK Drezno.

3.4. Kolonie letnie dla dzieci. W obiektach kolonijnych obu przedsiębiorstw będzie przebywało po 28 dzieci w wieku od 13 — 15 lat (MPK), 10 — 15 lat (MZK).

● MPK Kraków oddaje do dyspozycji w swoim obiekcie kolonijnym w Piekelniku 28 miejsc dla dzieci na 16 dni tj. od 26. 07. 85 — 10. 08. 85 (14 dziewcząt i 14 chłopców);

● MZK Drezno oddaje do dyspozycji w swoim ośrodku pionierskim w Soupsdorf 2 domki campingowe po 14 łóżek (14 dziewcząt i 14 chłopców) na 16 dni tj. od 26. 07. 85 r. — 10. 08. 85) łącznie z zakwaterowaniem dla personelu opiekuńczego.

Obu grupom dzieci zakłady dają do opieki 2 wychowawców + 1 kierownik. Pożądane jest, aby przynajmniej jedna osoba z opiekunów znała język kraju goszczącego.

3.5. Wymiana wczasowiczów.

● MPK Kraków oddaje do dyspozycji w swoim Ośrodku Rehabilitacyjno-Wypoczynkowym w Osieczanach 20 miejsc w okresie od 17. 09. 85 — 30. 09. 85.

● MZK Drezno oddaje do dyspozycji w swoim Ośrodku Saupsdorf 20 miejsc w okresie od 17. 09. 85 — 30. 09. 85 r.

Obie umawiające się strony zapewniają w swoich ośrodkach jednego tłumacza dla wczasowiczów. Uszczególnienie nin. umowy, w zakresie: struktury pokoi, transportu wczasowiczów i dzieci, zakupu biletów powrotnych, organizacji wyjazdów itp., zostanie omówione po przyjeździe delegacji z MPK Kraków w maju '85 do Drezna. W tym celu MPK wydeleguje do MZK Drezno 2 towarzyszy.

3.6. Obrady kierownictw obu przedsiębiorstw w zakresie współpracy w 1986 r. ustala się na m-c październik '85 w Dreźnie. Delegacja MPK Kraków będzie składać się z 4 towarzyszy.

4. ORGANIZACJA

Wszystkie merytoryczne przygotowania i organizacyjne do zamierzonych przedsięwzięć wynikających z umowy będą podejmowane — ze strony MPK Kraków przez pełnomocnika ds. współpracy z zagranicą — ze strony MZK Drezno przez Biuro Dyrektora Naczelnego i zostaną ustalone telexowo na 4 — 6 tygodni przed ich realizacją. Niniejsza umowa zostaje sporządzona w 4 jednobrzmiących egzemplarzach, 2 w języku niemieckim, 2 w języku polskim.

Kraków 1985-03-20

U.P. Zakłady Komunikacyjne Miasta Drezno

Dyrektor naczelny — dr hab. RITSCHEL MANFRED, I sekretarz KZ Partii — ZIESCHE HEINZ, przew. Zw. Zawodowych — KARL GABEL

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Kraków

Dyrektor naczelny mgr inż. TADEUSZ TRZMIEL, I sekretarz KZ PZPR — RYSZARD GURBIEL, przew. NSZZ Pracowników MPK — JANUSZ LITWICKI

Miasto naszych przyjaciół

KRAKÓW nie nawiązał dotąd stosunków na szczeblu miejskim z Dreznem ze względu na partnerskie zobowiązania wobec innego miasta — Lipska. Ale Drezno jest bardzo do Krakowa podobne: położone na skrzyżowaniu głównych szlaków komunikacyjnych, chlubi się również swoją historią (było wszak saską stolicą), tradycją muzyczną (znakomity Kreuzerchor, wspinała Państwowa Orkiestra Drezdeńska, Filharmonia, renomowany międzynarodowy Drezdeński Festiwal Muzyczny) i zbiorami muzealnymi (w Zwingerze mieści się Galeria Obrazów z „Madonną Sykstyńską” Rafaela, dziełami Giorgiona, Rembrandta, Rubensa, Tycjana, Vermeera, Botticellego, Camaletta, Veronesa, Tintoretta, van Dycka, Cranacha, Holbeina, El Greco oraz jeden z największych skarbów Europy „Grünes Gewölbe” — Zielone Sklepienie). Drezno jest również, tak jak

Kraków silnym ośrodkiem naukowym. Największy jest Uniwersytet Techniczny (ponad 13 tys. studentów), a ponadto znajduje się tu 9 innych wyższych uczelni (w tym muzyczna i plastyczna), 25 półwyższych szkół zawodowych, wiodący w NRD Ośrodek Badań Jądrowych w niedalekim Rosendorf oraz Muzeum Higieny. Ta ostatnia placówka podniesiona została przez Światową Organizację Zdrowia do rangi Europejskiego Centrum do Spraw Wychowania Zdrowotnego. Muzeum zasłynęło swymi materiałami poglądowymi, anatomiczno-biologicznymi środkami dydaktycznymi typu „szklanych ludzi”. „Szklaną kobietę” wystawiono np. w gmachu SOZ w Genewie.

Oba miasta dużą wagę przypisują sprawie właściwego zachowania wspaniałych zabytków przeszłości. W Dreźnie było to szczególnie trudne zadanie, gdyż ta królewska

perła baroku europejskiego legła w gruzach w nocy z 13 na 14 lutego 1945 r. po nalocie alianckich bombowców. Dziś już tylko pomnik „Tru- emmerfrau” (kobiet odgruzowujących miasto), ruiny dawnego zamku królewskiego (będzie odbudowany) i zwaliska Frauenkirche przypominają o tamtych dniach.

Drezno wraz z okregiem (trzecim co do wielkości w kraju) jest również ważnym ośrodkiem, rolniczym i rekreacyjnym. Zlokalizowano tu przemysł budowy maszyn i pojazdów, elektrotechniczny i elektroniczny, przemysł lekki i spożywczy. Najbardziej znana jest słynna porcelana i ceramika przemysłowa w Miśni, aparatura rentgenowska, sprzęt optyczny, kamery i lekarstwa z Drezna oraz meble z Hellerau.

Kontakty Polaków z Dreznem są przebogate, ale o nich już następnym razem. (am)



Wizyta w przyszłej wózkowni ZET Nowa Huta.

NARESZCIE chyba mamy wiosnę i to nie tylko tę kalendarzową. Wydawałoby się, że w takim przedsiębiorstwie, jak nasze można odczekać z ulgą, bo to i paliwo zamarażać nie będzie, sól przestanie żreć ogumienie i podwozia, przestaną być kłopoty z zamrażającymi drzwiami i ogrzewaniem.

Nic z tego. Okazuje się, nie po raz pierwszy zresztą, że istnieją cztery zupełnie obiektywne i absolutnie od nikogo niezależne trudności. Cztery pory roku.

Wraz z pierwszymi ociepleniami i znikaniem śniegu pojawiały się dziury po tak zwanych wiosennych przełamach. W chwili oddawania tekstu do druku istnieje w mieście konieczność załatwienia 1 000 dziur w 250 ulicach miasta i rejonów podmiejskich, gdzie dociera nasza komunikacja. Już dziś szereg ulic, czy ich odcinków nie nadaje się do jakiegokolwiek komunikacji, nie mówiąc o autobusach, a najgorsze może jeszcze ponoć być, bo ziemia nie całkiem odmarzła i przełomy na dobre mogą się dopiero zacząć. Wprawdzie przedstawiciele dzielnicowych zarządów dróg i zieleni (z wyjątkiem Krowodrzy, gdzie nie zastałam nikogo, kto bodaj telefonicznie mógłby mi odpowiedzieć na pytania) pesymistami nie byli. Stan nawierzchni nie przeraża ich, twierdząc, że to normalne, nie jest gorzej niż w innych latach, dziury latają i będzie lepiej z dnia na dzień. Nie uważają też, że obraz naszych ulic to wieloletnie zaniedbania i brak systematycznych remontów kapitałowych. Zresztą DZDZ mają się zajmować utrzymaniem i przejeżdżnością tras, remontami zajmuje się natomiast Krakowski Zarząd Dróg. Nie bardzo wprawdzie wyobrażam sobie utrzymanie i przejeżdżność właśnie bez systematycznych remontów i najlepiej świadczą o tym nawierzchnie ulic.

W samym tylko ZAW na 128 złamanych resorów, aż około 50 proc. przypada na

złamania na jednej tylko ulicy Malborskiej.

Trzeba mieć pełne uznanie dla kierowców, wykonujących prawdziwe slalomy, by wyminać bodaj te największe i najgłębsze dziury. Wcale niewiele lepsza jest też ulica dojazdowa do tego zakładu, odcinek Gwardii Ludowej od Kamińskiego do zajezdni, a przecież tylko tamtejsi mogą dojechać autobusy do bazy i to także autobusy najcięższe, przegubowe.

Ciekawa, chociaż wcale niewesoła sytuacja panuje na trasie dojazdowej do ZAP. Większość odcinków dróg w rejonie baz przemysłowych Płaszowa jest własnością zlokalizowanych tam zakładów. Ich stan jest także fatalny. Te drogi nie były dobre w całości nawet wtedy, gdy nie by-

zwanym miękkim podłożu, te bowiem najbardziej są podatne na przełomy.

Krakowskie drogi w większości przypadków nie są przygotowane na takie nasilenie ruchu, szybko się więc wybijają. Nie może to jednak być wytłumaczeniem, a wręcz przeciwnie tym bardziej trzeba o nie dbać.

Na niektórych liniach kierowcy buntują się, nie bardzo chcą na nie wyjeżdżać. Parę linii jest ograniczonych. Jedne ograniczenia trwają kilka godzin, gdy dziury bodaj zasypuje się doraźnie tłucznem, inne nawet parę dni. Są rejon, gdzie komunikacji miejskiej zamknąć nie można, bo jest to jedyny środek, jakim można się dostać do pracy. I tu niestety względy spo-

problemów także z Nową Hutą. Najbardziej oporna jest Krowodrza.

Trzeba przyznać, iż rozmawiając z kierownikami DZDZ odniosłam wrażenie, iż dobrze znają swój „dziurawy” teren. Informowali mnie, gdzie właśnie przed godziną coś tam załatwiono. Niestety, na dzień dzisiejszy są to tylko łatania. Jeszcze bowiem teren jest nie rozmrożony i większych prac wykonywać nie można.

Kontakt oddelegowanego pracownika, na szczęście to nie jedyne działania, by sytuacja na drogach poprawiała się. 11 marca br. do Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta wysłano pismo z dokładnie wyszczególnionymi numerami linii i ulicami, gdzie naprawy są konieczne, gdyż w przeciwnym wypadku będzie konieczność ograniczenia komunikacji. Dotyczy to między innymi: Kruszwickiej, Makuszyńskiego, Wawelskiej, Lubockiej, trasa 128, Fika, Pleszowska, Wyki, Murawska, Bieżanowska, Tyniecka, Powstańców Wielkopolskich i wiele, wiele innych. Łącznie uwagi dotyczą 51 linii. W dniach 26-29 03 zorganizowane były przejazdy wszystkich tras w poszczególnych dzielnicach z udziałem wszystkich DZDZ, KZD, kierowców z wszystkich zajezdni i przedstawicieli z Nadzoru Ruchu.

Niestety, mimo iż w DZDZ zapewniano mnie, że sytuacja będzie się z dnia na dzień poprawiać, zbyt optymistycznym „ziać” nie można. Póki co DZDZ asfalt kupują w KPRI i BUDOSTAL-5. Tam też lokują swoje zamówienia na naprawę jezdni. Może i niezbyt dobrze dla środowiska, gdy zbyt dużo wytwórni asfaltu, ale i szewc bez butów to też nie najlepsze rozwiązanie.

A tak już na zakończenie. Przejazdy przez torowiska na skrzyżowaniach to już nasza dzialka i „własność” a te są raczej w opłakanym stanie. Na przejeździe do ZAC także łamie się delfiny. Może by tak od siebie wreszcie zacząć?

FILOMENA SERWIN

Chwałą naszych

Dostaliśmy kolejne listy pełne uznania dla postawy naszych kierowców. Tym razem wdzięczność pasażerów dotyczyła **Kazimierza Zatorskiego** (nr st. 8148) z linii „143” i **Mariana Kuciela** (nr st. 8192) z ZEA Płaszów. Obaj panowie swoją postawą naprawdę zasługują na wyróżnienie. Dziękujemy.

Kronika wypadków - luty

● Kierowca **Czesław Dyna** z ZAC, doznał 1 lutego br., podczas wysiadania z autobusu, skręcenia stawu skokowego lewej nogi. Do wypadku doszło z winy poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Pracownik młodociany, do przyuczenia w zawodzie ślusarza — **Robert Stefański** z ZTH, 5 lutego br., w przerwie podczas spożywania śniadania, uderzając prawą ręką w szklankę z herbatą, skaleczył zewnętrzną część dłoni w okolicy kciuka. Do wypadku doszło z winy poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 11 dni.

● Lakiernik **Wiesław Nowak** z ZNT, 25 lutego br., wpadł do kanału przeglądowego doznając ogólnych potłuczeń lewej części ciała — głowy, tułowia i nogi. Również i ten wypadek zaistniał z winy poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● W lutym według informacji jakie otrzymaliśmy z Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 203 wypadkach i kolizjach drogowych, w tym 54 zawinionych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

● W ZTH zanotowano w tym czasie na ogólną liczbę 29 wypadków i kolizji — 3 zawinione, w ZTP — 61, 2 zawinione, w ZAB — 21, 10 zawinionych, w ZAC — 17, 7 zawinionych, w ZAW — 27, 3 zawinionych, w ZAP — 25, 15 zawinionych, w ZTX — 19, 6 zawinionych, w ZTS — 3, 2 zawinione, wozy pogotowia — 1 zawiniony (M.B.)

Zanim utknijemy w dziurach

lo „przełomów”. Przyznam, iż mnie osobiście trochę śmieszne pojęcie drogi lokalnej, czy wewnątrzzakładowej, w sytuacji, gdy dociera tam komunikacja zbiorowa. Taka sytuacja panuje nie tylko bowiem na trasach dojazdów do baz. Ewentualnym dla mnie jest posiadanie drogi lokalnej przez... Akademię Medyczną. Do akademików AM docierają nasze autobusy, drogę remontować i utrzymywać w przejeżdżności ma właściwość akademików. No cóż, AM remont drogi już podobno zleciła i z tym problemem sobie być może poradzi. Mam nadzieję jednak, że nikomu nie przyjdzie odwrotny i szatański pomysł, by leczyć nas z KZD, czy też DZDZ.

Na dobrą sprawę Aleje Trzech Wieszczów powinny być dla ruchu zamknięte. Przy takim natężeniu ruchu tam nie ma żadnej możliwości ich wymijania. Najgorzej podobno „mają się” drogi o tak

liczne klóć się ze zdrowym rozsądkiem, bo jazda po złych drogach to świadomość, że będzie więcej awarii, a więc mniej autobusów do ruchu, a to są już straty społeczne. O wzroście kosztów przewozów w przedsiębiorstwie już nie wspomnę, chociaż wcale to nie jest bagatelką, bo większe koszty to mniej do podziału na inwestycje i rozwój także, i to też są straty społeczne.

To, że my drogę nie remontujemy „jeszcze” nie oznacza wcale, iż nie się nie robi, że czekamy, aż robić będą (tak jak powinny) powołane do tego instytucje. W Nadzorze Ruchu jest delegowany pracownik, którego zadaniem jest przekazywanie na bieżąco KZDZ najpilniejszych dziur do „załatwienia”. Jakby na ironię w dzielnicy, w której złych dróg jest chyba najwięcej, bo w Podgórzu, jest największe zrozumienie i najszybciej w tamtejszym DZDZ idzie się dogadać. Nie ma

SPORT SPORT

NIEWIELE jest form czynnego wypoczynku, które pod względem swych walorów mogą się równać z turystyką kajakową. Bezpośredni kontakt z wodą, świeżym powietrzem, słońcem daje znakomity relaks, regenerację sił fizycznych i psychicznych. Nic zatem dziwnego, że sekcje pozwalające uprawiać sporty wodne są bardzo popularne i należy tylko żałować, że jest ich niewiele w stosunku do potrzeb i nie wszyscy pragną bliskiego kontaktu z wodą mogą znaleźć w nich miejsce.

Dlatego niezwykle cenną inicjatywą grupy kilkunastu pracowników MPK, a zarazem miłośników sportów wodnych, było założenie w 1982 r. Tramwajowego Klubu Wodnego przy LOK. Jednym z głównych inicjatorów przedsięwzięcia, a zarazem motorem prac organizacyjnych był kierowca ZAP, były kajakarz KKW-29, obecnie zaś prezes sekcji kajakowej TKW — **Tadeusz Kawaler**, który swym zapalem potrafił zarazem wielu kolegów. Na zebranie organizacyjne przyszło w grudniu 1982 r. kilkadziesiąt osób.

Powołany wówczas zarząd sekcji kajakowej, w skład którego oprócz T. Kawalera weszli jako jego zastępcy **Andrzej Lorenc** i **Stanisław Nosal** oraz **Adam Cybult** (jako skarbnik, zaczynając działalność niemal od zera, dysponując jednym wymagającym remontu drewnianym kajakiem, подарowanym klubowi przez e-

merytowanego pracownika MPK, pana **Szegę**. Ale wkrótce, dzięki różnorodnym staraniom członków sekcji, osobistym przyjaźniom i znajomościom, udało się bez żadnych inwestycji finansowych pozyskać trochę wysłużonego sprzętu z innych klubów i na tej bazie, po żmudnych remontach przeprowadzanych społecznymi siłami, udało się wodniakom z TKW rozpocząć działalność.

PIERWSZA poważna impreza, w jakiej wzięła udział skromna jeszcze, 6-osobowa ekipa TKW, był XLIII Międzynarodowy Spływ Kajakowy na Dunajcu w czerwcu 1983 r. Zajęcie 15 miejsca drużynowo na 88 uczestniczących w Spływie klubów, oraz 31. miejsce w kategorii dwójek turystycznych (K-2) osady **Stanisław Nosal** — **Ryszard Sarga**, 41. m osady **Andrzej Lorenc** — **Józef Patrylak** i 42. m **Adama Cybulta** z **Tadeuszem Kawalerem** wśród blisko 1500 uczestników, trzeba uznać za debiut udany, tym bardziej, że sprzęt, jakim dysponowali bardzo daleki był od doskonałości.

W następnym roku na starcie tej największej i najbardziej znanej wodniackiej imprezie świata stanęło już 18 reprezentantów naszego tramwajowego klubu, którzy płynęli nie tylko w kategorii turystycznych dwójek (8 osad), ale także wystawiono jedną kanadyjkę (C-1) oraz jedną jedynekę (K-1). Największy sukces odniósł w C-1 **Krzysztof**

Gawel, zajmując w tej kategorii 4. miejsce. W K-1 **Stanisław Nosal** był 63, zaś w K-2 najlepsze lokaty spośród naszych załóg zajęli: 35. — **Ryszard Kubiakowski** i **Kazimierz Wierciak**, a 37. — **Jerzy Blaszyński** i **Krzysztof Gradoński**. Drużynowo TKW był 8. na 93 kluby i 1500 uczestników.

Natomiast we wrześniu ub. roku 15 zawodniczek i zawodników TKW wzięło udział w jubileuszowym XV Międzynarodowym Spływie Kajakowym „Złote Liście — Kaszuby '84” na Raduni. W regatach łodzi wyczynowych na dystansie 16 km osada **Krzysztof Gawel** i **Wojciech Wiśniewski** zajęła II miejsce i jako jedyna z Polski potrafiła rozdzielić dominujące w tym spływie osady z NRD. W regatach łodzi turystycznych na 12 km **Wojciech Wiśniewski** wywalczył 5 miejsce, zaś drużynowo Tramwajowy Klub Wodny sklasyfikowany został na 8 pozycji wśród 350 uczestników z Polski, NRD, Berlina Zachodniego, RFN i Czechosłowacji.

TYM SPOSOBEM nasi wodniacy wypłynęli już zupełnie dostojnie na szersokie wody, uwierzyli, że mogą walczyć ze znacznie teoretycznie silniejszymi, zaś odniesione sukcesy zauważone zostały również w dyrekcji MPK. Podczas miłego spotkania dyrektor naczelny wręczył najlepszym zawodnikom nagrody pieniężne za godne reprezentowanie naszego przed-

siębiorstwa w poważnej, międzynarodowej imprezie, które solidarnie przeznaczono w całości na zakup sprzętu dla wciąż niezasobnej sekcji, dysponującej nadal niemal wyłącznie starymi, łatanymi kajakami podarowanymi przez Kolejowy Klub Wodny 29 i Nodwiślan.

Tę bezinteresowną pomoc innych warto zauważyć i podkreślić, gdyż w MPK inicjatywa powołania wodniackiego klubu nie wszędzie spotkała się ze zrozumieniem. Pod adresem członków TKW wysuwano np. zarzuty, iż stworzyli jeszcze jedną elitarną grupę, która chce korzystać z pieniędzy wypracowanych przez całą załogę, co najzupełniej mija się z faktami.

Tramwajowy Klub Wodny jest organizacją sportowo-turystyczną otwartą dla wszystkich zainteresowanych pracowników i ich rodzin bez względu na wiek i wodniackie kwalifikacje. Ci, którzy nie umieją pływać i nigdy w kajaku nie siedzieli, również spotykają się w TKW z serdecznym przyjęciem. Pod okiem wysoko kwalifikowanych instruktorów będą mogli zdobyć zarówno karty pływackie, jak też inne niezbędne umiejętności pozwalające im bezpiecznie korzystać z relaksu na wodzie. Dla kierowców, motorniczek i urzędników, wykonujących swą pracę w pozycji siedzącej przez wiele godzin dziennie, kajak może być wspaniałym sposobem regeneracji psychofizycznej, jakiego

nie zastąpi żadna inna forma relaksu.

DZIALACZE TKW nie są dają od dyrekcji żadnych nadzwyczajnych preferencji ani dotacji, ale mają prawo oczekiwać podobnego traktowania, jak inne stowarzyszenia działające w MPK (narciarze, turyści, wędkarze, grzybiarze itp.), którym nikt nie zarzuca elitarności. Dotychczas utrzymywali się ze składek członkowskich (400 zł rocznie od osoby dorosłej i 200 zł od młodzieży szkolnej, co dla nikogo nie jest chyba kwotą wygórowaną), a przede wszystkim z własnej społecznej pracy. Sprzęt kajakowy, zdobyty za darmo i wyremontowany własnymi rękami członków sekcji, wchodzi obecnie w skład majątku naszego przedsiębiorstwa. Może z niego korzystać każdy pracownik MPK, nawet nie będąc członkiem sekcji, w ramach organizowanych imprez rekreacyjnych w Kryspinowie, o których za chwilę. Ale tym, którzy chcieliby przeżyć prawdziwą, długo pamiętaną wodniacką przygodę, radzimy wstąpić do klubu. Można to zrobić bez zbędnych formalności u pani **Marii Kudłacz** w Zakładzie Eksploatacji Autobusów w Płaszowie przy ul. **pl.ka Dąbka** (tel. 55-19-32 i 55-08-85) oraz u **Andrzeja Lorenc** w Wydziale Taryfowo-Biletowym przy ul. **Bohaterów Stalingradu 1** (tel. 22-79-27, ruchowy 189).

Tę wielką przygodę można będzie przeżyć zarówno na

W Tramwajowym

PO PRZECZYTANIU wspomnianego w tytule artykułu nasuwają się uwagi i spostrzeżenia, które chcielibyśmy podać w kwestii i kontekście „bardzo zmartwionego użytkownika”, z troską o swój przyszły obiekt, tj. „Zaplecze Zakładu Sieci” przy ul. Rzemieślniczej. O zorganizowaniu spotkania na budowie przedmiotowego obiektu użytkownik nie był łaskaw powiadomić nikogo, tzn. Działu Inwestycyjnego nadzorującego bezpośredni postęp pracy na budowie, inwestora prowadzącego — Dyrekcję Rozbudowy Miasta Krakowa II oraz kierownictwo budowy „Energoprzem”.

Pragniemy wyjaśnić, że projekt ZTE na wspomniany obiekt był bardzo szczegółowo konsultowany na etapie przedprojektowym oraz w czasie opracowania przez projektantów i technologów Biura Projektu „Biprorud” w Częstochowie. Spowodowane to było specyfiką obiektu nie mającego odbicia w żadnym z projektowanych w kraju. Jest on pierwszy w tej branży w PRL. Dlatego też wielokrotnie projektanci przebywali w ZSP celem dogrania wszystkich szczegółów rozwiązań dla uzyskania jak najlepszych warunków przyszłej eksploatacji. Wnikali również bardzo głęboko w specyfikę pracy poszczególnych stanowisk, stąd ich kilkudniowe pobyty w Krakowie nawet na różnych zmianach (nocnych). Równocześnie istniały dosyć częste wyjazdy nas z użytkownikiem do Częstochowy celem dopracowania szczegółów. Należy zaznaczyć, że MPK zleciło opracowanie projektu tego Zakładu po uzyskaniu zgody użytkownika zastosowania typowego projektu produkcyjnego z katalogu z adaptacją dla specyfiki potrzeb dla ZSP. Dlatego też po przygotowaniu projektu ZTE został zatwierdzony przez Radę Techniczną P-stwa w dn. 6.05.1982 r. bez uwag użytkownika oraz w obecności przedstawicieli ZSP. W dn. 19.05.1982 r. pismem ZSP/394/82 potwierdził Zakład Sieci i Podstacji, że nie ma uwag do przedstawionego projektu.

Mimo tych stwierdzeń ZSP już w dn. 25.05.1982 r. podczas uzgadniania przygotowywanego projektu technicznego obiektu dokonał zmian układu pomieszczeń (w stosunku do wcześniej uzgodnionego układu), co spowodowało przeprojektowanie obiektu we wszystkich branżach. Przyjęliśmy to jako „zło konieczne”, ale zdaniem użytkownika było ono lepsze od poprzedniego.

Tutaj należy nadmienić, że Dział Inwestycji z uwagi na kilkuletnie trudności zaplecze ZSP prowadził opracowanie tej dokumentacji w wyjątkowo szybkim tempie (przy zachowaniu wszelkich warunków technicznych), bo całość za-

mknęła się w granicach wraz z uzgodnieniami i zatwierdzeniem do 9 miesięcy (przy normalnym postępowaniu ca 3 lata).

Po tych zmianach i opracowaniu PT w dn. 6.04.1983 r. odbyła się Rada Techniczna MPK, na której projekt został przyjęty bez zastrzeżeń. Zakład Sieci już po zatwierdzeniu projektów w trakcie realizacji wprowadzał zmiany, które zostały uwzględnione w trakcie realizacji. Ostatnim pismem z dn. 30.11.1984 r. zwrócił się o doprojektowanie dodatkowo do pomieszczeń warsztatu elektrycznego. W piśmie tym zwrócono również uwagę na złe zaprojektowaną konstrukcję (nieestetycznie wyglądające stężenia w pomieszczeniach biurowych) budynku w części socjalnej. Gwoli wyjaśnienia podajemy, że dokumentacja typowa z katalogu tak właśnie przewidywała rozwiązanie z uwagi na względy konstrukcyjne obiektów. Rozwiązania te są stosowane w PRL przez Biuro Projektów „Biprorud” dla obiektów przemysłowych i zapleczych np. w przemyśle węglowym.

LISTY OPINIE POLEMIKI



Równocześnie Biuro Projektów dokonując kolejnych zmian na życzenie Użytkownika, w szczególności w układzie pomieszczeń oraz dodatkowych dokonywanych podziałów, sygnalizowało drobne perturbacje, które mogą wystąpić na etapie eksploatacji obiektu przy ich wprowadzeniu. Użytkownik jednakże podtrzymywał zawsze swoje stanowisko twierdząc, że z jego punktu widzenia (znającego lepiej specyfikę pracy) jest to właściwe. Ponadto, że późniejsze zmiany były spowodowane „drobnymi” przypominieniami sobie niektórych pomijanych stanowisk na Zakładzie celem ich rozszerzenia z uwagi na nowe koncepcje pracy Zakładu.

Wnioskowane zmiany w zakresie konstrukcji obiektu celem spełnienia życzeń użytkownika dla pomieszczeń biurowych mogą spowodować przesunięcie oddania o 1 rok, gdyż praktycznie wymagają nowego przeprojektowania, a następnie przez wykonawcę rozbiórki części budynku celem dokonania zmian przy uwzględnieniu załatwienia pozytywnego po drodze spraw materiałowych. O kosztach tych zmian nie wspominam, gdyż byłby wysoki, zamykający się kwotą kilkudziesięciu milionów złotych. Uważamy, że

przedmiotowe kolejne zmiany w ogóle mogły nie istnieć, gdyby był dokładnie sprecyzowany program potrzeb Zakładu na etapie wytycznych do Biura Projektów oraz już opracowanego ZTE. Zmora ogólna MPK jest, że zgłaszane są hasła, a w rzeczywistości technologicznie nie umie ich użytkownik umiejscowić oraz sprecyzować i projektuje się drogą kolejnych przybliżeń do tematu.

Ponadto wielokrotnie sygnalizujemy jako Dział Inwestycji sytuacje, które mogą w przyszłości podczas eksploatacji być utrudnieniem, ale w pierwszym etapie zawsze bywa, że użytkownik wybiera zasadę posiadania (w szczególności w trudnych sytuacjach), a później jakoś to będzie. Z drugiej strony występuje presja jak najszybszego wykonania — tak jak to miało miejsce na tym obiekcie, gdzie praktycznie założono wyjątkowo krótki czas znów z uwagi na potrzeby Zakładu. Odnosnie natomiast dokumentacji, to pragniemy wyjaśnić, że zawsze użytkownikowi była ona udostępniana czy to w TI, czy w DRMK-II, czy też w Wykonawcy, tj. „Energoprzem”. Przekazanie

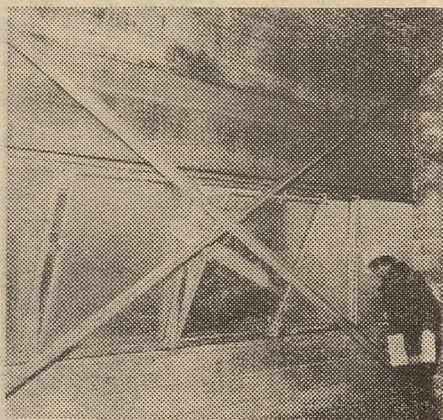
Okiem przyszłego użytkownika

ZSP kompletu na tym etapie jest niemożliwe, gdyż jest ona wykonana w 5 egz., z czego 3 egz. są przekazywane Wykonawcom, a 2 egz. są u inwestora prowadzącego dla załatwienia dostaw i prowadzenia — nadzorowania robót. Sprawy te regulują odnośne przepisy MBIPMB, i zgodnie z nimi od 1983 r. nawet ograniczono niektóre dokumentacje i branże do mniejszej ilości egzemplarzy z uwagi na deficyt papieru, o czym ZSP jest dość dobrze poinformowane, gdyż prowadzi również roboty zleczone. Z powyższego artykułu wynika, że użytkownik nie wcześniej nie wiedział o obiekcie, jego zagospodarowaniu i jest bardzo zmartwiony, że Dział Inwestycji, Biuro Projektów, DRMK-II oraz Wykonawcy chcą mu sprzedać — wcisnąć na siłę — zły obiekt, a on nie może nie zrobić. Co byłoby jakby Dział Inwestycji był szybszy od użytkownika i poprosił Redakcję „Sygnałów” na ten obiekt, odwracając zagadnienie? Co też Zakład na tym etapie wymyśla?

JAN TABOŁA

OD AUTORKI:

Kto czytał artykuł pt. „Okiem przyszłego użytkownika”, zamieszczony w „Sygnałach MPK” nr 22 z grudnia ub. r.,



przypomni sobie, że przede wszystkim chodziło w nim o wyjątkowo szpecące, krzyżujące się stężenia, w kilku pomieszczeniach budowanego dla Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych zaplecza: świetlicy, szatniach, pokojach mistrzów i tych przeznaczonych na biura. Jak nas poinformował kierownik ZSP inż. Jan Sokolowski, wymienione stężenia zostały już usunięte, a stało się to, jak powiedział, niewielkim nakładem pracy i kosztów.

Z pytaniami na temat zakresu wykonanych prac przy usuwaniu stężeń, czasu w jakim zostały przeprowadzone i ewentualnym wpływie na terminowe oddanie obiektu do eksploatacji oraz związanych z tym dodatkowych kosztów, zwróciłem się do nadzorującej z ramienia Działu Inwestycji MPK, tę budowę inż. Bronisławy Racoń. A oto odpowiedzi na moje pytania: „Po przeprojektowaniu obliczeniowym i rysunkowym, przystąpiono do wycięcia w czterech pomieszczeniach stężeń i częściowej rozbiórki obudowy słupów ścianką z cegły. Wymienione prace wykonano w ciągu kilku dni, co nie może mieć żadnego wpływu na ewentualne nie wywiązanie się wykonawcy z planowanego terminu oddania obiektu do eksploatacji. Koszt dodatkowych prac projektowych związanych z usunięciem stężeń wyniósł 27 tysięcy zł. Jeżeli chodzi o prace budowlane, to kosztów ich w tej chwili wykonawca nie jest jeszcze w stanie określić”.

Sprawa niepotrzebnych (skoro zostały usunięte) stężeń, została więc zakończona pomyślnie dzięki zrozumieniu słusznych pretensji użytkownika. Aby uniknąć w przyszłości podobnych historii, należałoby jeszcze bardziej szczegółowo i z rozpracowaniem na poszczególne elementy, uzgadniać każdy projekt z przyszłym użytkownikiem — jeszcze przed rozpoczęciem budowy. (M.B.)

Klubie Wodnym

Dunajcu, jak i na innych polskich rzekach. Ale to już dla bardziej zaawansowanych, którzy odpowiednio przygotowują się do takich startów. Natomiast dla początkujących działacze sekcji organizują kilkakrotnie w roku tzw. „Dni otwarte” w Kryspinowie, których celem jest zachęcenie i umożliwienie jak największej liczbie pracowników oraz ich rodzinom skorzystanie z rekreacji nad wodą. W ub. roku imprezy te cieszyły się dużym powodzeniem a przy okazji kilka osób zdobyło karty pływackie. „Dni” w Kryspinowie odbywały się bez jakiegokolwiek pomocy finansowej ze strony MPK. Społecznie obsługiwali je członkowie TKW: Krzysztof Gawel, Andrzej Lorenc, Maria Kudłacz i Stanisław Nosal.

ZGODNIE z postulatami dotychczasowych uczestników „Dni” podobne akcje będą organizowane także w tym roku, zaś niezależnie od takich zorganizowanych imprez dla większej liczby osób, działacze sekcji pragną stworzyć możliwość korzystania z kajaków w Kryspinowie w każdym, dowolnie wybranym przez zainteresowanego dniu, co jednak uzależnione jest od stworzenia nad akwenem najbardziej podstawowego zaplecza. Chodzi przede wszystkim o postawienie wiaty w celu zabezpieczenia łodzi i sprzętu, który znajduje się na podwórku u mieszkającego w pobliżu pracownika Zakładu Torów — Stanisława Mrocza.

Jednak do realizacji tego zamierzenia potrzebna byłaby niewielka pomoc ze strony MPK.

Sprzętu przybywa i trzeba go starannie przechowywać w odpowiednich warunkach. Na koniec 1984 roku TKW posiadał m. in. zakupioną z członkowskich składek żaglówkę „Mewa”, 11 kajaków turystycznych i 16 wyczynowych, 20 sztuk wiosel, w tym 10 zakupionych przez MPK, i 14 sztuk wiosel wyczynowych, 19 kamizelek ratunkowych, 6 fartuchów kajakowych i 3 ożaglowania. To już całkiem spory majątek, na który można oprzeć dalszy rozwój sekcji, ale który trzeba też odpowiednio przechowywać i konserwować. Dzięki pomocy kierownictwa ZAP w Płaszowie z kierownikiem Zakładu, inż. Bogusławem Polzłotko i jego zastępcami Marianem Lesiakiem i Andrzejem Stoklosą na czele, tam właśnie udało się stworzyć bazę dla działalności sekcji kajakowej, tam przechowuje się sprzęt i stamtąd wywodzi się trzon osobowy sekcji. Bardzo zaangażowało się też w działalność sekcji kajakowej TKW kierownictwo Wydziału Taryfowo-Biletowego, zaś dzięki przychylności dyrektora naczelnego uzyskano możliwość korzystania z różnych materiałów, bez których prowadzone społecznymi siłami remonty sprzętu byłyby niemożliwe. W tym miejscu wypada w imieniu wodniaków wyrazić podziękowanie ZNT, który to Zakład świadczy se-

kcji kajakarzy usługi stolarskie i materiałowe. Członkowie klubu wdzięczni są również kierownictwu MPK za udostępnienie bezpłatnego transportu na spływy, bez czego działalność sekcji byłaby bardzo utrudniona.

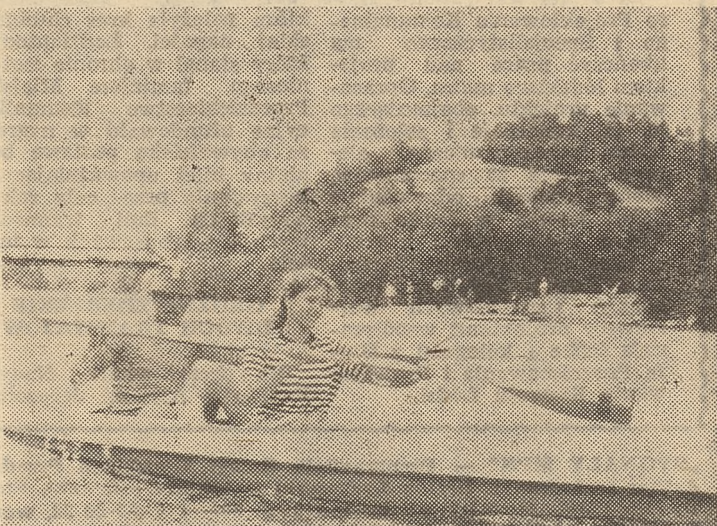
CZŁONKOWIE TKW licząc, iż dyrekcja naszego przedsiębiorstwa pomoże w zorganizowaniu wodniackiej bazy przy ośrodku wypoczynkowym w Osieczanach. Jak wiadomo, już niedługo powstanie w pobliżu dużego zalewu, stanowiącego idealne miejsce do uprawiania sportów wodnych. Trzeba tę szansę wykorzystać w interesie nie tylko członków Klubu Wodnego ale także wszystkich pracowników MPK wypoczywających w tym ośrodku. Można by tam przechowywać część sprzętu kajakarskiego, który już dzisiaj stanowi majątek wartości ok. miliona złotych i nie wolno tego dorobku wodniaków zmarnować.

W planach na bieżący rok wodniacy z MPK zaplanowali m. in. budowę wiaty w Kryspinowie, dalsze pozyskiwanie i remonty sprzętu, częstsze organizowanie w Kryspinowie imprez rekreacyjnych, udział w czterech dużych spływach kajakowych, organizowanie wczasów kajakowych i oczywiście przyjmowanie nowych członków. Zachęcając do wstąpienia do TKW wszystkich zainteresowanych turystyką i sportami wodnymi pracowników nasze-

go przedsiębiorstwa, nie bez powodu wyliczyłem większość dotychczasowych spływów, w których uczestniczyli członkowie TKW, gdyż są to imprezy cykliczne, odbywające się każdego roku, a więc każdy, kto zdecyduje się rozpocząć swą przygodę na wodzie, już w tym roku będzie mógł wziąć udział w niektórych z nich, a w przyszłości we wszystkich. Oprócz wielkich imprez w rodzaju MSKnd organizowanych jest w naszym kraju wiele mniejszych imprez wodniackich, które znacznie zwiększają możliwość popływania także przez mniej zaawansowanych.

ZAS TYM, którzy mimo wszelkich argumentów nie mogą się pozbyć wątpliwości co do celowości prowadzenia tego rodzaju działalności na terenie naszego przedsiębiorstwa, warto przypomnieć, że każdy rodzaj

sportu wpływa korzystnie na wyniki pracy, sprzyja wzajemnemu poznawaniu się i integracji pracowników z różnych jednostek organizacyjnych, co bardzo pomaga potem w kontaktach służbowych. Dla przyjaciół chętnie robi się więcej niż wynika to z obowiązków służbowych i ta rola wodniackiej sekcji jest bardzo ważnym aspektem uprawiania sportu, nie zawsze docenianym przez zwierzchników służbowych. A szkoda. Dzięki możliwości sportowego wyżycia się członkowie tego rodzaju sekcji pracują lepiej, wydajniej, są bardziej zdyscyplinowani, zrelaksowani i żyją ze sobą. Jednym słowem, tworzą bardziej zgrany i rozumiejący się kolektyw, na który można liczyć w każdej, najtrudniejszej sytuacji. Chcielibyśmy, aby cała nasza załoga tworzyła taki właśnie kolektyw. (I-k)





Fot. STANISŁAW TYRAN

XI SPARTAKIADA ZIMOWA MPK

10 marca w Bukowinie Tatrzańskiej odbyła się XI Spartakiada Zimowa MPK. Oto wyniki:

SLALOM GIGANT: dziewczęta: I Joanna Trzmiel (Zarząd), II Anna Pietruszka (ZAW), III Monika Trzmiel (Zarząd); Kobiety do 25 lat: I Anna Kowalczyk (Zarząd), II Dorota Włosińska (Zarząd), III Monika Maik (Zarząd); Kobiety powyżej 25 lat: I Maria Salaja (Zarząd), II Marta Klys (ZNA), III Jolanta Wiechnik (ZNT); Chłopcy: I Grzegorz Irzyk (ZAC), II Robert Rzepecki, III Witold Kaszkin (ZSZ); Mężczyźni do lat 35: I Paweł Rożek (ZAC), II Mirosław Kądziołka (Zarząd), III Janusz Gajewski (ZSZ); Mężczyźni powyżej 35 lat: I Zdzisław Krajewski (ZSZ), II Jerzy Król (ZSZ), III Henryk Stygar (ZSZ).

BIEG ZJAZDOWY: dziewczęta: I Iwona Wiśniewska (Zarząd), II Anna Pietruszka (ZAW), III Anna Kaszkin (ZSZ); Kobiety do 25 lat: I Lidia Chalupczak (ZSZ), II Monika Maik (Zarząd), III Anna Kowalczyk (Zarząd); Kobiety powyżej 25 lat: I Marta Sliwa (ZTX), II Maria Salaja (Zarząd), III Maria Malina (Zarząd); Chłopcy: I Grzegorz Irzyk (ZAC), II Sławek Toroński (ZSZ), III Witold Kaszkin (ZSZ); Mężczyźni do 35 lat: I Paweł Rożek (ZAC), II Mirosław Kądziołka (Zarząd), III Janusz Gajewski (ZSZ); Mężczyźni powyżej 35 lat: I Henryk Stygar (ZSZ), II Stanisław Mikulski (ZTP), III Jerzy Król (ZSZ).

BIATHLON: dziewczęta: I Joanna Trzmiel (Zarząd), II Monika Trzmiel (Zarząd), III Iwona Wiśniewska (Zarząd); Kobiety do lat 25: I Anna Kowalczyk (Zarząd), II Monika Karmańska (Zarząd), III Monika Maik (Zarząd); Kobiety powyżej 25 lat: I Maria Salaja (Zarząd), II Barbara Szwaia (Zarząd), III Maria Malina (Zarząd); Chłopcy: I Grzegorz Irzyk (ZAC), II Grzegorz Dziewoński (ZAW), III Witold Kaszkin (ZSZ); Mężczyźni do 35 lat: I Stanisław Kielbasa (ZSZ), II Mirosław Mikulski (ZTP), III Paweł Rożek (ZAC); Mężczyźni powyżej 35 lat: I Tadeusz Godula (ZAC), II Henryk Stygar (ZSZ), III Stanisław Mikulski (ZTP).

I miejsce w punktacji zespołowej zajął Zarząd Przedsiębiorstwa — 379 pkt., w nagrodę otrzymał puchar przechodni, II miejsce zajęła ZSZ 463 pkt., a III ZAC — 201 pkt. Organizatorami Spartakiady byli: Dział Kultury, Sportu i Turystyki oraz Ognisko TKKF „Tramwajarz”.

JANUSZ PIOTROWSKI

Kącik działkowicza

(CIĄG DALSZY ZE STR. 2)

nie jest szkodliwe, gdyż może spowodować zasolenie środowiska. Ogółem można stosować najwyżej 4 kg NPK (1 ar. Fosfor 0,7 kg, potas 1,2 kg/1 ar. Do uprawy gruntowej zaleca się odmiany masłowe, wczesne: Rakowiecka, As 44, późne: Nochowska, Banceńska. Salatę można uprawiać z rozsady i z siewu.

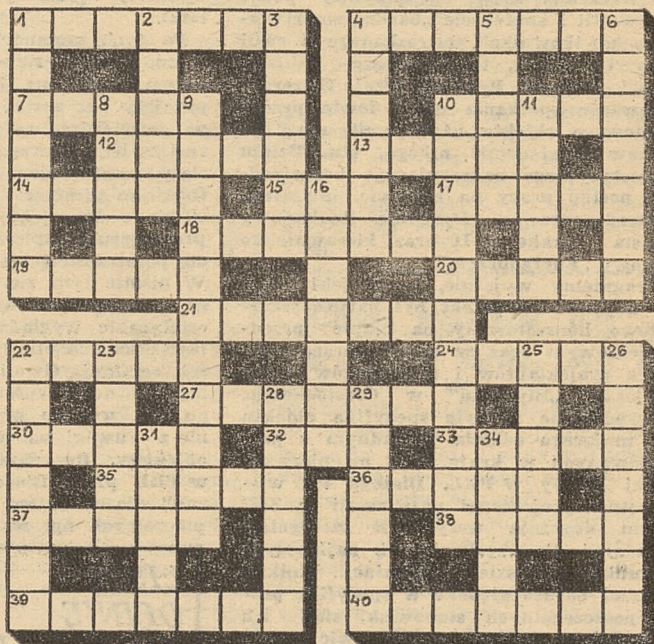
Uprawa z rozsady: Na 6–8 tygodni przed posadzeniem do gruntu należy wysiać nasiona do skrzynek (przechowywać w ciepłym miejscu), po wejściu przepikować do doniczek ziemnych. Aby obsiać 1 ar należy wysiać 4 g nasion odmiany masłowej. Uzyskujemy wówczas 1000 sztuk. Nasiona przykrywamy 0,5-centymetrową warstwą ziemi, a skrzynki po wysiewie szkłem lub folią dla zabezpieczenia przed wysychaniem. Po wysiewie należy utrzymać temperaturę 15–20 st. C. Po wejściu max 15 st. C w dzień, 12–13 st. C w nocy. Rozstawa roślin przy sadzeniu salaty masłowej powinna wynosić 30–X20 cm, 30X25 cm.

Uprawa z siewu: Uprawa salaty z siewu do gruntu na stałe miejsce może być bardzo kłopotliwa, ponieważ w razie suchości wschody bywają słabe, opóźnia się wzrost roślin, wiązanie główek, pogarsza jakość. Konieczna jest przerwyka, którą przeprowadza się, gdy roślinki obrodziły 3,4 listki. Nasiona wysiewa się wiosną, gdy tylko warunki klimatyczne na to pozwolą w ilości 30 g na 1 ar salaty masłowej, a odległość pomiędzy rzędami powinna wynosić 20–30 cm. Odległość roślin w rzędzie po przerwyce 20–25 cm. Rośliny uzyskane z przerwyki można zasadzić w innym miejscu. Nie należy opóźniać przerwyki, gdyż to osłabia roślinki. Pielęgnowanie salaty ogranicza się do spulchnienia gleby w międzyrzędach, a tym samym odchwaszczania. W późniejszym okresie chwasty należy usuwać ręcznie.

Salaty nie należy wycinać zaraz po deszczu. W czasie zbioru nie należy dopuścić do nadmiernego zwiędnięcia, gdyż traci ona walory smakowe i odżywcze.

OGRODNIK

KRZYŻÓWKA NR 3



POZIOMO: 1. z tkaniny frotte, 2. nasycony lub nienasycony, 7. drogowe, 10. pniak z korzeniami po ścięciu drzewa, 12. miasto w Puerto Rico, 13. lewy dopływ Górnej Odry, 14. duży gołąb wyteplony w XVII w., 15. oprawca, 17. imię znanej gimnastyczki rumuńskiej, 18. stan zachwyty uniesienia, 19. Ludwik Solski, 20. kreska, 21. włoski rzeźbiarz (1500–71), twórca Perseusza z głową meduzy, 22. stworzył alfabet telegraficzny, 24. woda mineralna z Krynicy, 27. pluskiewka, 30. widz na stadionie, 32. papuga, 33. ustrój w dawnej Rosji, 35. mała zagroda dla zwierząt domowych, 36. wybierała się za morze, 37. papieskie nakrycie głowy, 38. lasso do chwytania koni, 39. rośnie przy brzegach wód stojących, 40. powieść Zofii Nałkowskiej.

PIONOWO: 1. schorzenie płuc, 2. np. Krzyżacy, 3. światłoczuła puszka do obróbki błon i filmów, 4. pozbawiony wartości utwor literacki, 5. rośnie na łące, 6. młode rośliny wyhodowane w inspektach, przeznaczone dla działkowiczów, 8. termin treserski, 9. w hydrologii; chwilowe zatrzymanie wody opadowej na powierzchni liści, 10. zespół urządzeń sanitarnych, 11. promieniotwórczy pierwiastek chemiczny, 16. pracownia artysty plastyka, 22. miasto w woj. kaliskim, 23. nowosądeckie uzdrowisko dla dzieci, 25. ewidencja lub pastewny, 26. okrągła budowla, 28. stalaktyt, 29. największa odległość na jaką dociera coś, 31. rumuński polityk (1871–1940), premier, zamordowany przez członków Żelaznej Szekli, 34. miasto w USA w stanie Ohio.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 4

POZIOMO: różnica, cheddar, przebiśnieg, elew, naja, Linde, koncha, listwa, emeryt, podkop, Moczar, Wszola, Zorro, kwik, Aida, kompetencja, graniak, okaryna.

PIONOWO: roletka, nerw, cieśla, handel, dren, romadon, pilnik, pełnomocnik, gastrologia, harfa, indus, smok, koryto, kanasta, rzepka, wodnik, Korn, ajer.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 4 wylosował EDWARD PŁAZIŃSKI z ZTX.

TAKSÓWKI NA GAZ

Na ulicach radzieckich miast porusza się coraz więcej samochodów napędzanych gazem. Są to przede wszystkim samochody dostawcze oraz taksówki. Pierwsze tego typu taksówki pojawiły się w stolicy Łotewskiej SRR — Rydze. Do nowego paliwa przystosowano silnik „Wolgi”. Zbiornik gazu znajduje się w bagażniku. Dotychczasowa eksploatacja tych pojazdów potwierdza, iż paliwo gazowe jest bardziej racjonalne w zużyciu i znacznie mniej zanieczyszcza powietrze. W świetle wyników radzieckich doświadczeń nasze eksperymenty z autobusami na gaz wydają się jak najbardziej celowe.

ZA 3 LATA PROJEKT ŁÓDZKIEGO METRA

Za 3 lata warszawskie Biuro Projektowania Komunalnego i Specjalistycznego ma ukończyć prace nad projektem łódzkiego metra. Opracowanie projektu, obejmującego m. in. koncepcje i założenia techniczno-ekonomiczne, zlecono grupie 20 specjalistów, którzy zdobyli odpowiednie doświadczenie w czasie prac nad przygotowaniem koncepcji budowy metra w Warszawie. Przy opracowaniu rozwiązań szczegółowych warszawscy projektanci współpracują ściśle z kolegami z Biura Programowania i Projektowania Rozwoju Łodzi.

BRONIŁ MOTORNICZEGO POJEZDZI ZA DARMO

W Łodzi, do ruszającego z końcowego przystanku tramwaju linii 1, już po sygnale dźwiękowym i zamknięciu drzwi, podbiegło trzech mężczyzn, którzy siłą zdołali otworzyć drzwi i rzucili się ze złością na motorniczego, którego zaczęli bić. Spośród licznego grona czekających na przystanku w obronie napa-

skimi w Warszawie wydarzył się 25 bm. poważny wypadek tramwajowy. Na stojącej tramwaju linii 8 najeżdżał na przystanku wóz linii 25. W wyniku kolizji wagony tramwajowe zostały uszkodzone, a 5 osób odniosło obrażenia. 2 z nich, po otrzymaniu doraźnej pomocy lekarskiej wrócili do domu, 3 pozostałe z lekimi obrażeniami musiały pozostać w szpitalu. Ruch tramwajowy przerwany został na

GROŻNE ZDERZENIE DWOCH TRAMWAJÓW

Na skrzyżowaniu Nowego Świata z Alejami Jerozolim-

skimi w Warszawie wydarzył się 25 bm. poważny wypadek tramwajowy. Na stojącej tramwaju linii 8 najeżdżał na przystanku wóz linii 25. W wyniku kolizji wagony tramwajowe zostały uszkodzone, a 5 osób odniosło obrażenia. 2 z nich, po otrzymaniu doraźnej pomocy lekarskiej wrócili do domu, 3 pozostałe z lekimi obrażeniami musiały pozostać w szpitalu. Ruch tramwajowy przerwany został na

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

STO OSÓB DZIENNIE BEZ BILETÓW

Mimo obowiązywania wysokiej kary za przejazd bez ważnego biletu w wysokości 600 złotych, systematycznie wzrasta liczba gapowiczów w szczecińskiej komunikacji miejskiej. W 1983 roku ujawniono ok. 20 tysięcy jadących „na gapę”, a w ubiegłym roku było takich pasażerów już 31 300. Każdego dnia tamtejsi kontrolerzy ujawniają przeciętnie sto osób bez biletu, a co najdziwniejsze, gapowiczami najczęściej są dorośli mieszkańcy Szczecina. Oczywiście pasażerów jeżdżących bez biletu jest znacznie więcej, ale nie sposób wylapać większej ich liczby, gdyż tamtejsze WPKM posiada zaledwie 95

kontrolerów, w tym tylko 30 na pełnych etatach.

TROLEJBUS W PUŁAPCE

Zima wszędzie dała się we znaki. W Warszawie jej pozostałości w postaci zapadnięcia się jezdni u zbiegu ulic Puławskiej i Wilanowskiej odczuł dotkliwie jeden z wozów trolejbusowych, który wpadł nagle w powstałą pod jego kołem dziurę i oparł się o jej

MIEJSKIE AUTOBUSY W STOLICY BEZ BISÓW

MZK w Warszawie opracowały nowy system oznakowania linii komunikacyjnych. Było to konieczne, gdyż dotychczasowy system powstał w latach 50. i przewidziane wówczas numery, zwłaszcza dla autobusów, zaczęły się wyczerpywać. Proponuje się zatem: numery od 0–39 dla tramwajów normalnych, 40–

49 dla linii szczytowych; trolejbusy zachowują numerację 50–59. Linie autobusowe normalne otrzymają numerację od 100 do 299, linie szczytowe od 300–399, linie szczytowe przyspieszone od 400–499 (numery czerwone, a przyspieszone całodienne od 500–599 (też czerwone), a przyspieszone całonocne numerację od 600 do 699, podmiejskie całodienne otrzymują numery od 700–799, a podmiejskie szczytowe od 800–899. Linie pospieszne całodienne mają litery od A do Y, a pospieszne szczytowe: S, P i T. Autobusowe linie zastępcze oznaczone są literą Z. Przy tym systemie znika całkowicie linie „BIS”, na ogół bardzo nie lubiane przez pasażerów.

METRO WYPIERA AUTOBUSY

Stolica NRD ma prawie tyle samo mieszkańców, co Warszawa, a mimo to do pełnej obsługi komunikacyjnej wystarcza tam tylko ok. 180 autobusów miejskich, tymczasem w naszej stolicy trzeba ich prawie 2 tys. Rzecz w tym, że większość berlińczyków podróżuje po mieście metrem i szybką kolejką miejską zwaną S-bahnem. Wypada mieć nadzieję, że po zakończeniu budowy pierwszej linii warszawskiego metra również nasza stolica potrzebować będzie znacznie mniej autobusów, a nowe dostawy zasila prowincję.

(Oprac. l-k)