

SYGNAŁ

MPK

DWUTYGODNIK

ZAKŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 18 (285)

Rok XI

31 października 1985 r. 5 zł

Zapiski z uroczystości

W służbie społeczeństwa miasta



Fot. ANDRZEJ PASLAWSKI

UROCZYSTYM zwieńczeniem połączonych jubileuszy 20 lat nowohuckich tramwajarzy i 15 lat bieńczyckich autobusów — stała się akademii w auli Szkoły Muzycznej. Gośćmi akademii byli m. in. wiceprezydent m. Krakowa **Marian Kulig**, przedstawiciel KK PZPR **Włodzimierz Łakomski**, przedstawiciele władz Nowej Huty — **Edward Cisowski** i **Zdzisław Zaręba** oraz dyrektorzy zaprzyjaźnionych z MPK krakowskich przedsiębiorstw.

Historię, dzień dzisiejszy, kłopoty i sukcesy ZTH i ZAB przedstawili ich szefowie — **Julian Piłszczek** i **Stanisław Marczyk**. Dowodem uhonorowania pracy obydwu jubilatów, a także innych pracowników MPK było wręczenie najbardziej zasłużonym odznaczeń i odznak, 127 osób udekorowanych zostało przez wiceprezydenta **Kuliga** Medalem 40-lecia Polski Ludowej, a ponadto wręczono 5 odznak „Za zasługi dla m. Krakowa”, 8 odznak „Budowniczy Nowej Huty”, 7 — „Za zasługi dla ZSMP ziemi krakowskiej”, 5 — „Młodzież dla postępu”, 2 „Odznaki Honorowe SITK”, 19 — „Zasłużony Racionalizator” i 6 — „Racionalizator”.



Przemijanie...

Są takie dwa dni w roku — 1 i 2 listopada, podczas których myśli przywracają nam obrazy tych, którzy kiedyś byli z nami, a obecnie nie ma ich już wśród żyjących. Może byli nam bardzo bliscy... matka, ojciec, żona, brat, oddany przyjaciel, koleżanka z pracy, znajomi... Wiele chwil dobrych i złych z nimi spędziliśmy. Po jednym pozostały wspomnienia, po drugim niezagojona jeszcze w sercu rana, która być może nie zagoi się już nigdy.

W tych dniach odwiedzamy naszych bliskich zmarłych na cmentarzach. Kwiaty jesieni — piękne chryzantemy położone na mogiły i płomienie palących się zniczy świadczą o naszej pamięci. Nie wszystkie jednak mogiły pokryją się kwiatami, nie na wszystkich zapłoną światła zniczy. O niektórych nikt nie pomyśli, być może nie ma już „kto”? Prawo czasu, przemijania.

Palący się zniczy i wazon z kwiatami przed pamiątkową płytą pomordowanych w czasie okupacji pracowników MPK, która znajduje się na pierwszym piętrze biurowca przy ulicy Brożka, jest również formą pamięci dla tych, którzy kiedyś, jak my teraz, byli częścią zakłogi. Ale przed nimi byli również inni i również odchodzili... na zawsze i po nich także... Niektórych z nich jeszcze pamiętamy — tych, którzy o wielu sprawach w przedsiębiorstwie decydowali i tych, których zadaniem było tylko te decyzje wykonywać. I tak od wieków bywa, że gdy jedni pokryją się już patyną zapomnienia, o drugich pamięć pozostaje jeszcze świeża. A przemijanie trwa...

Obradowało Plenum KZ PZPR

Troska o wykonanie planu

PLENARNE posiedzenie Komitetu Zakładowego PZPR odbyło się 15 października. Jednym z głównych tematów była realizacja zadań planowych w trzech kwartałach 85'. Niestety, sytuacja optymizmem napawać nie może. Wprawdzie w szczytce rannym trakeja tramwajowa oddawała do ruchu o 0,9 wozu więcej niż zakładał plan, a autobusowa 2,1, ale już w szczytce popołudniowej o owe 0,9 wozu było mniej, a w autobusach jeszcze wprawdzie więcej, ale już tylko o 0,5. Powyżej wielkości planowanej o 135,3

tys. wykonano wozokilometry w trakeji tramwajowej. Właściwie na tym kończą się pozytywne w realizacji planu. Poniżej zakładanych wielkości znalazła się trakeja autobusowa o 16,2 tys. wozokilometrów, mimo że wszystkie zajezdnie, oprócz ZAW, wozokilometry przekroczyły, ale właśnie w ZAW niedobór wyniósł 178,8 tys.

Pogorszyła się znacznie jakość świadczonych usług, szczególnie jeśli chodzi o rytmiczność i regularność kursowania. W działalności podstawowej wprawdzie znów

wpływy były wyższe od założonych, ale tylko dzięki działalności taksówkowej, natomiast komunikacja masowa notuje prawie dwumilionowy niedobór. Tych zaległości chyba nie da się nadrobić. Dodatkowy niepokój musi też budzić duże saldo strat i zysków nadzwyczajnych. W tej sytuacji miast konsolidować wysiłki na rzecz wykonania planu, dziwi nieco stanowisko zakładów. Domagają się mianowicie zmniejszenia przyjętego na początku roku planu, przy

(Dokończenie na str. 2)

Goście z Bratysławy w MPK

W RAMACH krakowskich dni Bratysławy 25 października przebywali w naszym przedsiębiorstwie słowaccy goście: **ONDREJ DOBROTA** — I sekretarz Miejskiej Rady Narodowego Frontu Stołecznego m. Bratysławy, **LADISLAW ANTALIK** — przewodniczący tejże Rady i **BRYGID**



(Dokończenie na str. 4)

Uwaga czytelnicy czas na prenumeratę

PRZYPOMINAMY, że stały kontakt z gazetą można sobie zapewnić przede wszystkim poprzez prenumeratę. Cena jednego egzemplarza wynosić będzie 5 zł, zaś całorocznej prenumeraty jedynie 110 zł.

W luźnej sprzedaży będzie można nabyć pismo jak dotychczas w kiosku „Ruchu” przy ul. Brożka 3, kiosku w ZEA Wola Duchacka przy ul. Gwardii Ludowej a także u kolporterów, choć będzie to możliwość ograniczona, gdyż ze względów oszczędnościowych wysokość nakładu każdego numeru dostosowujemy do liczby prenumeratorów. Pozostaje więc tylko pospieszyć się z prenumeratą! Przypominamy nazwiska kolporterów w poszczególnych jednostkach: Pion Ruchu — **MALGORZATA MUSIAŁ** Wydział Taryfowo-Biletowy — **JANINA NIKIEL** ZET Nowa Huta — **ZOFIA TRAFIAŁ**, ZET Podgórze — **STANISŁAW RUDKO** ZNT — **JANINA SLIWA**, ZEA Czyżyny — **MARIA GRABOWSKA**, ZEA Bieńczyce — **HALINA GÓRECKA**, ZNA — **ZBIGNIEW KOTARBA**, ZEA Płaszów — **MIECZYSLAW PIĄTEK**, Zakład Sieci i Podstacji — **WANDA POLAK**, Zakład Torów — **BARBARA RACZEK**, Zakład Taksówek — **J. DOBRUCKA**, Ośrodek Szkolenia Zawodowego — **JAN LESNIEWSKI**, Warsztaty Szkolne — **ANDRZEJ MIĘKINIA**, Dział Inwentaryzacji, Zakład Budowlany — **ELŻBIETA KONCZEWSKA**, WYDZIAŁ GOSPODARKI ODLEŻA — **ELŻBIETA JARECKA**.

Listy tej prosimy nie traktować jako zamkniętej, w niektórych jednostkach organizacyjnych nadal brak kolporterów — oczekujemy więc dalszych zgłoszeń do podjęcia się trudu kolportowania gazety.

REDAKCJA

● Niedawno gościła u nas delegacja z Wrocławia. Gości interesował szczególnie nasz system placowy.

● Mamy bardzo dużo straconych wozokilometrów, niskie wpływy ze sprzedaży, tymczasem nie potrafimy wykorzystać tak prostych sytuacji jak chociażby ostatnie utrudnienia komunikacyjne do Bieżanowa. Przecież wiele można było zarobić tylko przy pełnej obsadzie linii pociągowej „C”, nie mówiąc już o wzmocnieniu linii. No cóż z naszej „operatywności” i ekonomicznego myślenia najbardziej cieszyli się takśkwarze.

● Nasz chór „Lutnia” 10 listopada bierze udział w konkursie organizowanym w Domu Kultury w Chrzanowie.

● 8 listopada Ognisko TKKF Śródmieście organizuje turniej siatkowy, w którym wezmą udział także nasi przedstawiciele.

● Szczególnie serdecznie chcielibyśmy zaprosić załogę na godzinę 17 do Domu Tramwajarza, 8 listopada br. Odbędzie się tam spotkanie z red. Czesławem Dylowiczem i panią Niną Styką. Tematem będzie oczywiście „Panorama racławicka”.

● 16 listopada rozegrany zostanie turniej tenisa stołowego o mistrzostwo MPK, w świetlicy przy ul. Brożka. Turniej organizowany jest z okazji 15-lecia ogniska TKKF — „Tramwajarz”.

● Trzecie piętro biurowca chronicznie cierpi od paru tygodni na brak wody. Powodem były dwie awarie sieci i prace prowadzone przez wodociągi miejskie. Niestety, mimo zlikwidowania awarii i zakończenia prac nie można zapewnić, że woda będzie „na stałe”. Duże uzbrojenie terenu, przy jednoczesnych silnych wstrząsach powodowanych szczególnie nasileniem jazdy tramwajowych prowadzi do wniosku, że niestety, awarie będą się zdarzały.



● ZTH obchodził parę dni temu jubileusz 20-lecia istnienia. Także między jubileusze można wpisać ciągłe kłopoty z ogrzewaniem na tym terenie. Właściwie idealnie nie było tam nigdy, a odkad zmieniono go z wodnego na parowe jest całkiem źle. Ostatnio jednak coś drgnęło. Ustalono przyczynę niedogrzanania, oczywiście w zimie podczas mrozów. Szkoda, że tyle lat problem był rozeznawany. No, ale jeżeli likwiduje się Głównego Energetyka, potem wprowadzie przywraca, lecz kierownik zmienia się na przestrzeni 6 lat pięć razy?

Zapewniono mnie, że do końca listopada „problemu” już nie będzie. Zobaczymy.

● Ciekawe, czy to pasażerowie wydrapali napisy w wagonie 339 na niebieskiej szybie obok motorniczego? Można tam przeczytać czym jest na przykład klub sportowy „Wisła”. Poczytać wprowadzić można, ale że estetycznie to nie wygląda to fakt. Pewnie ktoś będzie tłumaczył, że winni są pasażerowie w sytuacji, gdy wagon jeździ jako przyczepa, czy jednak nie ma sposobu by to zamałowac?

● Skarżą się ostatnio korzystający ze stołówki przy Brożka, że już od godziny 15 brakuje dań na abonamenty. Stojący w kolejce muszą wysłuchiwać komentarzy typu „dodał, że będą się jeszcze schodzić”. Często też stojący w kolejce widzą, jak dolewana jest woda do zupy. Podobno pół biedy, jeżeli zupa zostanie po tym „dodatku” doprawiona. Coś chyba szwankuje planowanie, bo skoro stołówka czynna do 15.30, a na pół godziny wcześniej brakuje obiadów na abonamenty?

● W świetlicy przy ul. Brożka odbyło się spotkanie z ludźmi zaangażowanymi społecznie podczas prac przy ostatnich wyborach do Sejmu. Zainteresowanym podziękowano za tę pracę i wręczono drobne nagrody.

(R. S.)



Z przedstawicielami młodzieży Krakowa spotkali się 11 października w naszym przedsiębiorstwie: sekretarz generalny Rady Krajowej PRON — JERZY JASKIERNIA, przewodniczący Zarządu Głównego ZSMP — JERZY SZMAJDIŃSKI, sekretarz KK PZPR — JOZEF GREGORCZYK, I sekretarz KD PZPR Podgórze — JAN KOZAK, zastępca kierownika Wydziału Polityczno-Wychowawczego — WŁODZIMIERZ CZEKAJ, przewodniczący ZK ZSMP — KRZYSZTOF MATZKA i wiceprezydent miasta Krakowa — MARIAN KULIG.

Poruszano problemy także nasze, MPK-owskie, ale ważne dla wszystkich mieszkańców miasta, a więc brak perspektywicznego rozwoju komunikacji w mieście. Był też poruszany problem naszych inwestycji. Te, które są realizowane aktywnie, będą oddane za lat kilkanaście, a już dziś ich użytkowanie poprawiłoby tylko nieznacznie komunikację w mieście.

Były poruszane także problemy interesujące szczególnie młodych, a więc budownictwo patronackie, problem edukacji i oświaty, podręczników. Krytykowana była na przykład częstotliwość zmian programów nauczania, gdy tymczasem podręczniki do szkół zawodowych spodziewane są po roku 1990.

Wiele nadziei młodzież zebrana na spotkaniu wiąże z nowo wybranym Sejmem, a w szczególności z młodymi posłami.

Fot. JACEK BEDNARCZYK

Troska o plan

(Dokończenie ze str. 1)
jednoczesnej bardzo silnej presji załóg na dość znaczne podwyżki plac. Niestety, nie ma tak by ktoś chciał nam płacić więcej pieniędzy przy jednoczesnym zmniejszeniu planu. Jeżeli faktycznie do takiej sytuacji by doszło, za każdy nie przejechany kilometr dotacje trzeba będzie oddać. Tutaj cudów nie będzie.

Sytuacja finansowa przedsiębiorstwa pogarsza się z miesiąca na miesiąc. Dają znać bowiem o sobie większe wypłaty wynagrodzeń na skutek wprowadzenia porozumienia placowego. Rosną także koszty materiałowe. Z problemem plac i wzrostu kosztów kierownictwo przedsiębiorstwa pozostawione jest samemu sobie i na ten temat mówił na Plenum dyrektor Tadeusz Trzmiel. A przecież pod porozumieniem podpisały się wszystkie organizacje przedsiębiorstwa i odwrót od porozumienia być nie może.

Rozluźnia się dyscyplina pracownicza. Wśród motorniczych godziny nadliczbowe wykorzystane są w 100 proc. Jesteśmy jedynym przedsiębiorstwem z takim wskaźnikiem. (Zresztą zła dyscyplina jest nie tylko ta pracownicza. Nie grzeszą jej nadmiarem także wszyscy członkowie Plenum. Z powodu braku wymaganej większości nie odbyło się Plenum w poprzednim terminie). Ciągłe słyszy się narzekania na brak ludzi, gdy tymczasem nie wykorzystane są rezerwy proste. W ciężkiej sytuacji przedsiębiorstwa liczy się każda złotówka, tymczasem ludzie nie rozumieją, że te złotówki to także m. in. sprzedane przez nich bilety. Do tych problemów najwyższy już czas podejść ekonomicznie,

a nie emocjonalnie. Tymczasem my dyskutujemy.

Oby nie okazało się — gdy przyjdzie brać nagrodę z zysku, że jej nie ma z czego wypłacać, bo zysk nie wypłacany. Do kogo wtedy będzie trzeba mieć pretensje? Najprościej oczywiście do zarządczących.

Mimo wprowadzenia już dość dawno daleko idącej samodzielnosci w zakładach z wieloma decyzjami czeka się tam na innych, najlepiej oczywiście jeżeli te niepopularne podejmowałby dyrektor. Klasyycznym przykładem wyjścia z niemożności może być Zakład Torów. Po okresie bezsilności okazuje się, że w „Torach” nie ma już drastycznych braków w zatrudnieniu. Tam już nie przyjmuje się wszystkich, a więc ze skierowaniami także. Czas pracy w ZTO został wykorzystany na poziomie 82 proc. Jeszcze rok temu wydawało się to niemożliwe. Wiele jednak można.

W aktualnej sytuacji konieczna jest mobilizacja wszystkich organizacji — z kierownictwami zakładów — właśnie wokół wykonania zadań. Tymczasem nawet członkowie Plenum usiłowali sytuację w swoich zakładach usprawnić.

Plenum przyjęło sprawozdanie z działalności Egzekutywy KZ za 9 miesięcy i przyjęło plan na czwarty kwartał.

Na zakończenie przyjęto uchwałę, w której zobowiązano podstawowe organizacje partyjne do ścisłej współpracy z kierownictwami zakładów na rzecz wykonania planu. Zapelowano też do związków zawodowych i ZSMP o podjęcie działań mających na celu wykonanie zadań.

F. SERWIN

WNIOSKI Z PRZEDWYBORCZYCH SPOTKAŃ NIE PÓJDA DO SZUFLADY

Wychodząc naprzeciw potrzebom obywateli, w odpowiedzi na wnioski, zgłaszane podczas kampanii przedwyborczej, dyrektora Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie informuje, że postanowiono linie autobusowe: „119” i „201” pozostawić na wydłużonych trasach na stałe, to jest „119” do Borku Fałęckiego i „201” do Łagiewnik.

Wszystkie pozostałe wnioski są rozpatrywane a o podjętych decyzjach poinformujemy do końca br. Jednocześnie na apel NSZZ w MPK, w każdym dniu przedwyborczego tygodnia grupa motorniczych i kierowców podejmowała pracę w czynnie społecznym. Pieniądże uzyskane w ten sposób przekazane zostały na rzecz ofiar trzęsienia ziemi w Meksyku.

Rada Pracownicza

IV POSIEDZENIE Rady Pracowniczej MPK poświęcone było **problemom trakcji tramwajowej**. 24 października w świetlicy ZTP Rada Pracownicza spotkała się z Radami Pracowniczymi ZTP i ZTH oraz kierownictwami tych zakładów, by dowiedzieć się, jak rady pracownicze włączają się w realizację zadań. Po wysłuchaniu informacji o realizacji bieżących zadań, o trudnościach i kłopotach utrudniających ich realizację — odwieczny problem braku motorowych, braku miejsca do parkowania taboru — i postulatu, by zmniejszyć zadania planowe w roku przyszłym, bo jak będziemy wyglądać w oczach pasażerów, gdy okaże się, że pomimo wzrostu naszych zadań przewozowych nie będzie punktualności, pogorszy się częstotliwość i komfort jazdy? — bo i ten przejaw troski o pasażera wybrzmiewał w wypowiedziach kierownictwa i przedstawicieli zakładowych rad pracowniczych; Rada Pracownicza MPK wyraziła głębokie zaniepokojenie takim stanowiskiem i zobowiązała rady pracownicze i kierownictwa ZTP i ZTH do powtórnego przeanalizowania wszystkich uwarunkowań utrudniających realizację zadań i ustalenia planu na 1986 rok na poziomie nie niższym niż w roku bieżącym, a dyrektora resortowego do podjęcia odpowiednich rozwiązań techniczno-organizacyjnych zapewniających prawidłową realizację przyszłych zadań i zorganizowania w najbliższym terminie spotkania operacyjnego na ten temat.

Uczestnicy posiedzenia wysłuchali informacji głównego księgowego o zmianie w po-

dziale zysku za ubiegły rok w związku ze zmniejszeniem wysokości odpisu na PFAZ. O szczegółach tych zmian poinformujemy w najbliższym numerze gazety.

Rada Pracownicza rozpatrzyła też wnioski, a następnie przyznała odznaki Zasłużony Honorowy Pracownik MPK — 20 osobom. Zasłużony Pracownik MPK — wyróżniono nimi 40 osób. W trakcie przyznawania odznak okazało się, że z Zakładu Sieci i Podstacji w ogóle nie wpłynął żaden wniosek, nie wytypowano nikogo do tytułu Zasłużony Pracownik MPK w związku z czym uchwałą RP odznakę limitu ZSiP przyznano komu innemu, a prezydium RP postanowiło spotkać się z członkami rady pracowniczej i kierownictwa Sieci, by wyjaśnić parę innych spraw związanych z pracą Rady Pracowniczej Zakładu, którą przy okazji wyszły na jaw

W trakcie omawianego posiedzenia rozpatrywano również sprawy kadrowe. Rada Pracownicza MPK jednogłośnie zatwierdziła kandydaturę Krzysztofa Szopy na stanowisko kierownika Zakładu Taksówek. Pan K. Szopa jest z wykształcenia prawnikiem ma wieloletni staż i bogate doświadczenie w organizacji i kierowaniu transportem oraz ambicje, by nie tylko utrzymać rentowność Taksówek, lecz także wprowadzać nowe rozwiązania organizacyjno-techniczne wpływające na obniżenie kosztów.

Na zakończenie jeszcze jedna informacja o tym, że ogólne zebranie przedsiębiorstwa planowane jest wstępnie na styczeń przyszłego roku.

(S. G.)

Dla Meksyku:

◆ ZAB wystawiła — z okazji swego 15-lecia — znaczek pocztowy o nominalnej 10 zł. Uzyskany jego sprzedaży zysk — 1740 zł przekazano na pomoc ofiarom trzęsienia ziemi. ◆ 14 działkowców z POD „Tramwajarz” przekazało kwotę 2.800 zł.



Okrasą jubileusz ZTH i ZAB był występ naszej orkiestry dętej oraz kiermasz książki.

Fot. ANDRZEJ PASŁAWSKI



„Czy ma pan bilety do sprzedania?”

PROBLEM nie jest nowy. Od dawna walczeni o wszelkiego rodzaju naradach, operatywkach i stale powraca. Ostatnio poruszano go na plenarnym posiedzeniu KZ PZPR. Chodzi o sprzedawanie biletów przez motorniczek i kierowców w środkach miejskiej komunikacji.

Uważają za dodatkowe utrudnienie

Zainteresowanie sprzedażą biletów wśród motorniczek i kierowców jest prawie żadne. Mówią, że 5 procent prowizji jaką za tę dodatkową czynność w czasie jazdy na linii otrzymują, nie jest żadną rekompensatą za kłopoty jakie im to przysparza. Zauważmy, że motorniczki sprzedają w miesiącu biletów za sumę 4500 złotych, co wydaje się już wielką transakcją, to otrzymuje za to tylko 225 złotych. Wprawdzie sprzedaż biletów podczas pracy na linii jest jednym z warunków uzyskania nagrody specjalnej, ale mimo wszystko bronią się przed tym uważając za dodatkowe utrudnienie w czasie pracy. Bardzo często trudno odmówić im nawet racji, ponieważ mimo odpowiedniej treści wywieszek jakie znajdują się w wagonach i wozach, jak nie trudno zauważyć, wielu pasażerów podchodzi do prowadzącego pojazd nie w czasie postoju na przystanku, a podczas jazdy, co zupełnie rozprasza uwagę skoncentrowaną na ruchu ulicznym. Pasażerowie nie zawsze też dysponują odliczoną

gotówką na 10 sztuk biletów. Prowadzący pojazdy narzekają również na stratę cennego czasu jaki przeznaczać muszą na wydzieranie z blocka biletów. Żądają, by tak jak dawniej było otrzymywali klejone komplety biletów po 10 sztuk w każdym.

Mam... nie mam...

Czy rzeczywiście tak duży procent prowadzących MPK-owskie pojazdy nie wywiązuje się z obowiązku sprzedawania biletów podczas pracy na linii? Aby znaleźć na to pytanie odpowiedź zdecydowałam się na przeprowadzenie sondy. 23 października wybrałam pewne linie komunikacyjne w mieście i wchodząc do MPK-owskich tramwajów i autobusów starałam się u prowadzących pojazdy kupić bilety. Zadawałam przy tym tylko dwa pytania: „Czy ma pan bilety do sprzedania?”, a później przedstawiając się, prosiłam o numer służbowy prowadzącego pojazd. A oto plon mojej pracy:

Godzina 14.15, tramwaj linii 19-04, nr służbowy motorniczego 1695:

— Teraz godziny szczytu i kioski otwarte. Bilety będą miały po 20, kiedy kioski będą pozamykane. Jest nawet zarządzenie dyrektora naczelnego, że w godzinach komunikacyjnego szczytu biletów sprzedawać nie musimy.

Godzina 14.30, tramwaj linii 22-13, nr służbowy motorniczego 12:

— Mam bilety, proszę...

Godzina 14.35, tramwaj linii 11-04, nr służbowy motorniczego 1629:

— Mam bilety po dziesięć sztuk...

Godzina 14.45, autobus linii „119” nr boczny 34186, numer służbowy kierowcy — nie podała:

— Nie mam i niech pani mnie nie wkurza...

Godzina 15, autobus linii „164” nr boczny 24506, numer służbowy kierowcy 4303:

— Nie mam, po prostu nie miałem czasu wykupić...

Godzina 15.10, tramwaj 4-02, motorniczy nr służbowy 300:

— Nie mam...

Godzina 16.25, autobus linii „A” pośpieszny nr boczny 15006, nr służbowy kierowcy 8012:

— Nie mam, wszystkie już sprzedałem.

Godzina 16.50, autobus linii „C” pośpieszny, nr boczny 25010, nr służbowy kierowcy 4060:

— Mam bilety do sprzedania, proszę...

Jak się później dowiedziałam jest zarządzenie dyrektora MPK, które mówi, że prowadzący pojazdy nie są zobowiązani sprzedawać biletów w godzinach szczytu komunikacyjnego. Podobno kiedyś na ten temat były nawet w autobusach i tramwajach wywieszki. Pytanie co się z nimi stało. Kolejna sonda przeprowadzona wśród pasażerów — tylko moich znajomych, wykazała, że nikt nie wie na temat niesprzedawania biletów w godzinach szczytu komunikacyjnych. Dla kogo więc to zarządzenie? Tylko dla prowadzących pojazdy? W końcu trzeba się zdecydować i pasażerów odpowiednio poinformować.

Po kilku dniach, 24 października, w sobotę znów przepro-

wadziłam sondę, tym razem tylko w jednym autobusie i dwóch tramwajach. Oto kolejny plon mojej pracy:

Godzina 10.50, autobus linii „129” nr boczny 15056, nr służbowy kierowcy 2039:

— Bilety? Proszę...

Godzina 11, tramwaj linii 4-05 nr służbowy motorniczego 308:

— Mam... proszę...

Godzina 11.30, tramwaj linii 19-01:

— Nie mam, a numer służbowy to wie pani komu podaje... inspektorowi ruchu.

Po przeprowadzeniu „zwiażdów” doszłam do wniosku, że ci spośród prowadzących pojazdy, którzy posiadali bilety, to niezależnie od pory dnia i nasilenia ruchu, chętnie je sprzedawali. I tu przypominały mi się słowa kierownika ZAP, Bogdana Pozłótki...

„kierownicy z naszego zakładu sprzedają bilety cały czas, w godzinach szczytów komunikacyjnych również”. Doszłam więc do wniosku, że motorniczy, który mnie tak pouczał o zarządzeniu dyrektora i o

tym, że nie jest zobowiązany w godzinach szczytu sprzedawać biletów, najprawdopodobniej ich w ogóle nie posiadał. I jeszcze jedno spostrzeżenie. Dlaczego grzeszność wobec pasażerki usiłującej kupić bilety, przeważnie również uzależniona była od tego czy prowadzący pojazd posiadał je czy też nie posiadał.

W interesie przedsiębiorstwa

Kierowcy i motorniczowie mówią... „nam się sprzedaż biletów nie opłaca”, mają na uwadze tylko tę 5-procentową prowizję. Do sprawy nie podchodzi z punktu widzenia ekonomicznego — zysku dla przedsiębiorstwa, uzyskiwania przez nie efektów ekonomicznych. Nie wszyscy zdają sobie sprawę z konieczności zarabiania na jego rzecz. Zapominają o tym, że zysk wypracowany dla przedsiębiorstwa, służy w efekcie jego załodze. Uświadomienie sobie tego, powinno zmienić stosunek do całej tej sprawy.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. ST. MAKAREWICZ

PODOBNO pracownikowi MPK nie wypada kłaść swego gniazda (czytaj: miejsca pracy) i nie powinien krytykować pracy swojej firmy i swoich kolegów tramwajarzy. Może to i prawda, ale powiedz drogi Czytelniku takiemu pracownikowi, co też on ma robić, gdy ci właśnie jego koleś po prostu go lekceważy? Szczególnie wtedy, gdy występuje on jako zwykły pasażer! Wprawdzie pamięta o zawodowej solidarności, wprawdzie słyszał o dbaniu o dobre imię swego przedsiębiorstwa, ale krew go zalewa, gdy stoi już dłuższy czas na przystanku, i wreszcie pojawia się tramwaj... Nie, nie ten oczekiwany, ale taki, który wyjechał właśnie z zajezdni i jedzie w tym samym kierunku. Nareszcie — wyrwa mu się z piersi i kieruje swe kroki do drzwi wagonu, lecz co to? Drzwi wagonu nadal pozostają zamknięte? Jedno spojrzenie i wszystko staje się zrozumiałe — wagony są całkowicie puste! Ten wyjeżdżający na trasę tramwaj nie zabiera w ogóle pasażerów, choć powinien, choć zobowiązują go do tego odpowiednie przepisy... Zdenerwowany idzie w kierunku motorniczego, gdzie biegną i inni ludzie z przystanku pokazując na niego motorniczemu, by otworzył. Niestety Pan Motorniczy (w tym wypadku należy pisać z dużych liter, bo on przecież posiada władzę nad pasażerami i od niego tylko zależy czy ich zabierze czy też nie) milczy wyniośle i nie reaguje ani słowem, ani gestem na wykrzykujący tłum — on jest ponad tym. Nasz bohater traci cierpliwość i na trzymanej w ręku gazecie notuje numer pociągu, miejsce i czas zdarzenia — to miało być jeszcze nie w celu opisania w gazecie, ale przekazania informacji na ten temat kierownictwu zajezdni, w dobrze rozumianym zresztą interesie przedsiębiorstwa i w obronie o jego dobre imię. Pan Motorniczy i tym razem udowadnia, że jest ponad to, krzyczy więc przez szybę „A pisz se, pisz” i rusza dalej, pozostawiając pasażerów na przystanku.

Przeciętny pracownik MPK wie, że kolegom trafiają się dni lepsze i gorsze, że przecież to różnie bywa w życiu, a on w końcu i tak doczekał się na swój tramwaj. A pisać o tym do gazety? — Nie przystoi — wszak to jego przedsiębiorstwo. Cóż jednak zrobić, gdy to jego przedsiębiorstwo

nie ma w mieście konkurencji (gdzieś w świecie podobno tak bywa, że w jednym mieście funkcjonują dwa lub trzy takie przedsiębiorstwa, ale co my będziemy się oglądać na inne światy?) i w kilka dni później znów zdarza się mu sterczeć na przystanku, choć tym razem autobusowym. Było mu przyjemniej, to właśnie dziecko usnęło mu na rękach i ciężar ten słodki i miły... ale zawsze waży te kilkanaście kilogramów. Wprawdzie na przystanku ani wiaty, ani ławki, ale zawsze o słupek można się oprzeć, a na słupku rozkład jazdy... Patrzy więc na te tabliczki i robi mu się lżej — linia 113 co 9 minut średnio kursuje — pisze to wyraźnie, więc tyle wytrzyma. Przez tego dzieciaka nawet nie ma jak spojrzeć na zegarek, ale on przecież słowo pisanemu wierzy, czyta więc dalej: linia 128 co

Choć pracownikowi MPK nie wypada

5 min, ma częstotliwość! Rachunek więc prosty: przyjadą dwa przeguby ze 128 i już będzie mój autobus. Ten optymizm zachwiany został już przy czwartym autobusie 128, przy szóstym jakaś ławka wydawała mu się naprawdę niezbędna, bo uparty dzieciak ani myślał budzić się. Nasz pechowiec jest świadomym pracownikiem swego przedsiębiorstwa i rozumie, MPK nie od tego jest, by ławki produkować i zadaszenia stawiać, ale taka argumentacja — myśli — wygląda tak jakby ktoś udowadniał, że restauracja lub kawiarnia nie powinna dbać o krzesła dla swych klientów, bo ona ma za zadanie żywić. Po ósmym autobusie linii 128 (osiem razy pięć to jest czterdzieści minut oczekiwania — w przybliżeniu oczywiście) postanawia ruszyć z dzieckiem na rękę na piechotę. Dwa przystanki to przecież nie tak daleko. Gdyby nie był taki uparty i nie stał na przystanku pewnie już dawno by tam dotarł. Gdy dochodzi do celu swej podróży autobus 113 minął go właśnie. A więc i na tym, że te trochę drogi sobie przeszedł wcale nie stracił — są z autobusem prawie równocześnie.

Czyżbyśmy gorzej w MPK pracowali? — zastanawia się autor — chyba to niemożliwe. Niestety, idzie na naradę w przedsiębiorstwie i co słyszy? Oto dyrektor Dudek podaje tylko suche liczby: w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego nastąpił wzrost straconych wozokilometrów o 39 proc. w trakcji tramwajowej i aż o 55 proc. w trakcji autobusowej. W ciągu tylko jednego miesiąca sierpnia tramwajarze stracili 6401 kursów a autobusiarze 16 078, a jedni i drudzy głównie z przyczyn technicznych — a więc winę ponoszą nie tylko motorowi i kierowcy, do których przeciętny pasażer ma najczęściej pretensje, ale także pracownicy zaplecza, którzy potrafią wypuścić na trasy i takie wozy, które w ciągu miesiąca zjeżdżają na awarię 33 (!) razy (wóz 21034). A przecież za-

że tak! Rzeczywiście, praca nasza pogorszyła się! Można tu zawsze znajdować cały szereg przyczyn obiektywnych i trudności nie do przeskożenia, jak braki w zaopatrzeniu, braki kadrowe itd. Można, ale po co? Jako człowiek, który miał niewątpliwą okazję (choć wątpliwą przyjemność) wczuć się w rolę przeciętnego pasażera, ręczę, że to wcale nie będzie go obchodziło, gdy będzie długo i na niewyposażonym przystanku wyczekiwał na tramwaj czy autobus. On będzie przede wszystkim chciał pojechać. I naszym obowiązkiem jest sprawienie, by jak najkrócej czekał i jak najszybciej jechał.

Gdybyś teraz napisał tak po prostu: Weźmy się w MPK do roboty, wyglądało by to może dla niektórych i śmiesznie, ale ręczę Wam, nie ma w tym nic śmiesznego ani z punktu widzenia pasażera, ani z naszego punktu widzenia. Tak, z naszego też nie, bo okazuje się, że obecnie zagrożoną mamy realizację planu. A co to znaczy? Tylko to, że wówczas nasz organ założycielski zapyta o pieniądze przeznaczone i dane nam na realizację planu, a że każdy z nas znaczną część w sumie wzięł sobie do kieszeni, to przypominać nie musimy. Zwrot niezastąpionej części dotacji, to brak pieniędzy na fundusz socjalny i mieszkaniowy, na dalszy rozwój przedsiębiorstwa i na nagrody z zysku dla pracowników, a później... A później porównywać się będziemy do innych przedsiębiorstw, do ich plac i nagród, do ich korzyści socjalnych. Chciałbym jednak byśmy pamiętali wtedy, że to my sami do tego doprowadziliśmy.

Powie ktoś — „Dobrze takiemu mówić, gdy siedzi w redakcji i nic go nie obchodzi, a teraz odezwał się, bo źle mu się jeździło”. Może i jest w tym trochę racji, ale wychodząc z zasady „niech każdy pracuje jak najlepiej na swoim stanowisku pracy”, postanawiam dać przykład lepszej roboty i pisać o tych, którzy pracują źle (od chwalenia są specjaliści lepsi ode mnie), i podać tych, których wyżej jakoś skrywałem, kierując się dziwnym poczuciem solidarności w nie najlepszym wydaniu. A więc motorniczym, któremu tak się spieszyło przy wyjeździe na trasę, że nie zabierał pasażerów był pan z tramwaju 1 (06) nr boczny wagonu 776, a zdarzenie miało miejsce 1 października około godz. 11.15. Natomiast kilku 113 zabrakło na trasie w dniu 4 października między godziną 14-15, a więc w samym szczyt. I tak postaram się robić do końca tego roku! Kto za mną? (A.Z.)

PO ZAKOŃCZONYCH przeglądach w ramach II jesienno-ego etapu konkursu „BHP-85” w którym brały udział przedsiębiorstwa miejskiej komunikacji z regionu Polski południowo-wschodniej, a więc Krakowa, Tarnowa, Rzeszowa, Przemyśla, Oświęcimia

I miejsce ZAW, II miejsce ZAB

Regionalny konkurs „BHP-85”



Puchar za zwycięstwo w konkursie bhp w MPK.

i Nowego Sącza. 25 października przyszła kolej na ostatnie zakłady uczestniczące w tym konkursie — na ZAB i ZAW z naszego przedsiębiorstwa. Warto na wstępie przypomnieć, że inicjatorem konkursu było właśnie nasze przedsiębiorstwo, w którym od kilkunastu już lat odbywają się takie dwuetapowe konkursy BHP.

Z okazji więc mających się odbyć przeglądy w ZAB i ZAW oraz finału konkursu, w przedsiębiorstwie oprócz przedstawicieli dyrekcji, SIP i Działów BHP wymienionych przedsiębiorstw uczestniczących w konkursie, gościli między innymi: dyrektor Departamentu Społeczno-Zawodowego Ministerstwa Administracji i Gospodarki Przemysłowej, p. dr Bogdan Mirus, dyrektor Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej w Polsce Włodzisław Kolyga, przedstawicielka Departamentu Transportu Miejskiego i Usług Komunalnych Ministerstwa Administracji i Gospodarki Przemysłowej Janina Kubieniec. Główny Inspektor BHP Ministerstwa Administracji i Gospodarki Przemysłowej Janusz Dolindowski, przedsta-

wiciel OPZZ Jerzy Wojudzi, wiceprzewodniczący Federacji NSZZ Pracowników Miejskiej Komunikacji Stefan Waloszek, wiceprezydent m. Krakowa Marian Kulig, naczelnik Urzędu Dzielnicy w Podgórzu Adam Kellermann, przedstawicielka Ośrodka Badań i Kontroli Środowiska przy Urzędzie m. Krakowa Maria Pilech, z-ca okręgowego inspektora pracy Tadeusz Gęga, kierownik Działu Higieny Pracy Wojewódzkiej Stacji Epidemiologicznej w Krakowie Danuta Jedrychowska, kierownik Sekcji Transportu Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej Celina Ożóg.

Ostatnie konkursowe przeglądy...

ZAB i ZAW w MPK były ostatnimi zakładami z przedsiębiorstw miejskiej komunikacji, uczestniczącymi w konkursie, w których przeprowadzone zostały przeglądy. Członkowie konkursowej komisji, najpierw skierowali się do ZAB. Zapoznani przez kierownika zakładu, Leszka Rumiana z wielkością i zakresem działalności Zajezdni, udali się do poszczególnych hal, warsztatów i zaplecza socjal-

nego zalogi. Interesowali się wieloma sprawami. Zadawali pytania na temat wskaźnika wykorzystania taboru, stałych obsad autobusów, stanu taboru, pracy w godzinach nadliczbowych, systemu pracy na zapleczu, nagrodami za dobrą pracę na liniach. Wynosząc doskonałe wrażenie z zakładu w Bieńczykach, udali się na Wolę, gdzie w nowoczesnej jadalni przy stołowie spotkali się z kierownictwem tego z kolei zakładu. Kierownik ZAW, Antoni Goc przedstawił komisji Zajezdni. Mówił o jej wielkości, która jest powodem wielu problemów związanych z kierowaniem sprawami ruchowymi. Mówił też o wniosku jaki postawił, aby w ramach jednego zakładu na Woli utworzyć dwie zajezdnie. I znów, jak w ZAB komisja przystąpiła do przeglądu zakładu. Oce-ny poszczególnych hal, lakierni, warsztatów, bufetów, jadalni, kabin z natryskami, szatni, umywalni.

Zakład nowy, a że jest zadany i wyjątkowo czysty, zrobił na wszystkich doskonałe wrażenie. Po zwiedzeniu oddziału pracy chronionej, w którym aktualnie zatrudnionych jest 35 osób, zdobywających na dwóch kursach w ramach przekwalifikowania — umiejętności w zawodach ślusarza i ślusarza maszynowego, wszyscy udali się do świetlicy zakładu, w której po żywej dyskusji podliczone zostały punkty jakie członkowie komisji przyznali ostatnim biorącym udział w konkursie zakładom.

Ogłoszenie wyników...

Podsumowanie i ogłoszenie wyników konkursu „BHP-85” nastąpiło dopiero w świetlicy biurowca MPK.

W końcowej dyskusji szeroko podkreślano to wszystko, co konkurs dał zalogom i przedsiębiorstw biorącym w nim udział, a więc przede wszystkim zaangażowanie i duży wkład pracy w podniesienie stanu BHP. Każdy z dyskutantów podkreślał, że był to konkurs zalogów i to jest właśnie to najważniejsze osiągnięcie. Efektem konkursu było

wprowadzenie do zakładów pracy: czystości, estetyki, kultury. Czy zostanie kontynuowany w latach następnych? Na pewno. Może z pewnymi tylko zmianami, o których już teraz mówiono w dyskusji, a mianowicie organizowany będzie osobno w przedsiębiorstwach dużych, średnich i małych.

Uroczysty finał konkursu stał się okazją do wręczenia długoletnim zasłużonym pracownikom naszego przedsiębiorstwa Medalu 40-lecia Polski Ludowej oraz odznaczeń: Zasłużonego dla Administracji i Gospodarki Przestrzennej, dla Federacji i Związków Zawodowych Pracowników Miejskiej Komunikacji.

Ogłoszone zostały również wyniki konkursu BHP-85 jaki odbył się w naszym przedsiębiorstwie w zakładach eksploatacyjnych i zaplecza, które już zamieściliśmy w ostatnim numerze „Sygnałów-MPK” oraz w Pionie Ruchu, w którym to I miejsce zajął: Wydział Taryfowo-Biletowy, II — Wydział Łączności, III — Oddział Komunikacji Krowodrza. Biorący udział zarówno w jednym jak i drugim kon-

kursie otrzymali: dyplomy, puchary, kryształ, szkło artystyczne i nagrody pieniężne.

Wreszcie ogłoszone zostały wyniki konkursu BHP-85. Wśród przedsiębiorstw komunikacji miejskiej regionu Polski południowo-wschodniej. Po podsumowaniu obu etapów — wiosennego i rozgrywanego obecnie, jesienno-ego. I miejsce zdobyte 331 punktami i nagroda autobus turystyczny przypadły ZAW, II — 318 punktami i nagroda pieniężna w wysokości 180 tysięcy — ZAB. Na trzecim miejscu uplasował się WPKM w Przemyślu, na kolejnych przedsiębiorstwa komunikacyjne w Oświęcimiu, Rzeszowie, Tarnowie i Nowym Sączu.

Zajęcie dwóch pierwszych miejsc przez nasze Zakłady eksploatacyjne na Woli i w Bieńczykach uważać należy za duży sukces zalogów naszych zakładów oraz kierownika Działu BHP, Augustyna Dobrowolskiego, zakładowego SIP Aleksandra Kowalczyka jak również oddziałowych SIP i inspektorów BHP, którzy tak dużą wagę przywiązują do bezpiecznej pracy w warunkach ładnej i porządku na każdym stanowisku pracy. Trudno też nie podkreślić wyjątkowo dobrego klimatu jaki stwarza kolektyw kierowniczy przedsiębiorstwa dla tej trudnej i niezwykle ważnej równocześnie działalności jaką jest bezpieczeństwo i higiena pracy.

MARIA BUBACZEWSKA



Zdobywcy pierwszego miejsca w konkursie bhp Polski południowej.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Pierwsze w przedsiębiorstwie komunikacyjnym

Laboratorium

W ZAW otwarte zostało 25 października pierwsze w przedsiębiorstwie komunikacyjnym w skali całego naszego kraju **Laboratorium Ochrony Środowiska i Środowiska Pracy**. Moment otwarcia Laboratorium zaszczytliwi swoją obecnością przedstawiciele: Ministerstwa Administracji i Gospodarki Przestrzennej, Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej w Polsce oraz władz wojewódzkich, miejskich i dzielnicowych.

Zakres działalności Laboratorium to badania szkodliwych substancji na stanowiskach pracy. Poza tym: wody, ścieków przemysłowych i w najbliższym czasie węgla jaki dostarczany jest do zakładowych kotłowni — jego wartości opałowej, a więc kaloryczności, wilgotności i popiołu. Wyniki tego ostatniego badania będą podstawą do ewentualnego występowania z reklamacją na złą jakość dostarczanego przedsiębiorstwu węgla.

Nowa placówka składa się z kilku pomieszczeń: głównego laboratorium, w którym przeprowadzane będą badania, pokoiów: eterowego do pracy z substancjami łatwo-

palnymi i trującymi, do badań kaloryczności węgla oraz piecowego i suszarek, w którym doprowadzać się będzie substancje płynne i lotne do stałej masy, magazynu z odczynnikami chemicznymi i truciznami i wreszcie pokoju socjalnego, w którym obliczane będą wyniki badań. W najbliższym czasie, prócz przeprowadzania badań na stanowiskach pracy — zanieczyszczenia powietrza substancjami szkodliwymi, planuje się jeszcze badania natężenia hałasu i oświetlenia.

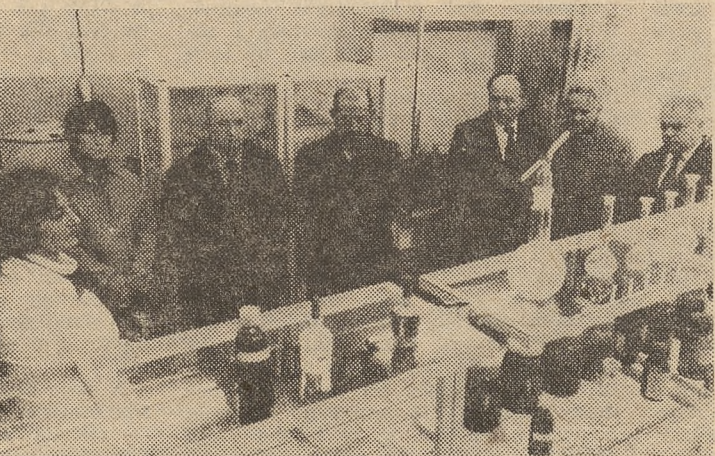
Aktualnie w Laboratorium pracują trzy panie laborantki: Jolanta Mrugańska, Teresa Sala i Danuta Tomasik, ale w najbliższym czasie stan kadry tej placówki powiększyć się ma o kilka jeszcze osób.

Nowo otwarte Laboratorium w ZAW znajduje się obok Oddziału Pracy Chronionej, a podlega Działowi Głównego Energetyka.

Troska o zdrowie i samopoczucie zalogi nabrała nowego wymiaru.

(M. B.)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Fot. ST. MAKAREWICZ

Goście z Bratysławy

(Dokończenie ze str. 1)

DA OBŁOZINSKA — sekretarz Rady Obwodowej.

Spotkanie, którego organizatorem była ZR PRON w MPK stało się okazją do zapoznania zagranicznych gości z ruchem PRON jego celami i działalnością zwłaszcza w zakładach pracy.

Strona polska mogła się dowiedzieć o systemie partyjnym Czechosłowacji, o roli Narodowego Frontu. Spotkaniu towarzyszyła atmosfera wzajemnej sympatii i zrozumienia.

Nawet bariery językowe przestały istnieć i na ogół obywało się bez pomocy tłumacza — w końcu nasze słownictwo brzmi podobnie.

Efektom tej wizyty jest perspektywa nawiązania współpracy pomiędzy naszym przedsiębiorstwem i przedsiębiorstwem miejskiej komunikacji w Bratysławie.

Goście sami wystąpili z taką inicjatywą i zobowiązali się pośredniczyć w nawiązaniu kontaktów. Prosimy również o pozdrowienie uczestników ruchu PRON i całej zalogi MPK i przekazanie jej życzeń wielu sukcesów w niniejszym czynimy. (S.G.)

DOWCIPÓW i kawałów na temat negatywnego doboru kadry kierowniczej w naszym kraju krąży już sporo, a samo życie z roku na rok przynosi coraz to nowe przykłady awansowania ludzi w oparciu o co najmniej dziwne kryteria oceny. Sam byłem kiedyś zresztą uczestnikiem podobnego zdarzenia i sam byłbym niemalże takim kierownikiem mianowanym tylko dlatego, że z jednej strony należało mnie przyjąć do pracy, a z drugiej trzeba było zabezpieczyć się przed wykonywaniem przeze mnie jakiegokolwiek pracy, o której jak na razie nie miałem zielonego pojęcia. Gdy usłyszałem: „No, to trzeba będzie pana zrobić kierownikiem by niczego pan nie robił i niczego nie spie...”, uniosłem się ambicją (byłem wszak jeszcze wtedy „młodszym gniewnym”) i przyjąłem pierwszą pracę, gdzie mogłem pracować zgodnie ze swoim wykształceniem. Przypadek sprawił, że było to właśnie MPK. Czy dziś po latach, gdy gniewność i ambicja odpłynęły z wiekiem, postąpiłbym podobnie? Trudno powiedzieć. Wszak ambicja też zmienia

o których pracując w jednym zakładzie nie zawsze się wie. Zresztą ta moja opinia zgodna jest też z celami szkolenia, jakie stawiają przed sobą prowadzący te zajęcia pracownicy naukowcy z Akademii Ekonomicznej.

Oto dr Jan Targalski tak precyzuje te zadania: „W trakcie zajęć z Państwem pragniemy kształcić i doskonalić pewne umiejętności uczestników kursu, które w zakresie kierowania zespołami ludzkimi już posiadają, a wreszcie poprzez gry kierownicze i ćwiczenia aktywne staramy się wyrobić pewne postawy np. orientację na ludzi, czy u innych orientację na zadania. Staramy się dyskutować, która z tych orientacji w danej sytuacji powinna dominować”.

Prowadzący na ostatnich zajęciach przeprowadzili też swoisty test sprawdzający predyspozycje szkolonych zarówno do kierowania w ogóle, ale również ich tendencje do przyjmowania określonego stylu tego kierowania i kładzenia nacisku na konkretne wartości, których w życiu zakładu pracy jest kilka — od zadań produkcyjnych po warunki pracy, atmosferę

Z perspektywy POP

Pamiętać o zimie

OBOWIĄZKI sekretarza w ZTP, pełni z przerwami — od 1972 roku motorniczy Jan Piotrowski. Podczas pierwszej przerwy w sekretarzowaniu pełnił funkcję II sekretarza KZ PZPR w MPK ds. organizacyjnych. Podczas kolejnej, ukończył technikum dla prowadzących robotników, w którym to powierzono mu funkcję II sekretarza szkolnej organizacji partyjnej. Wybrany został również przez członków MPK-owskiej organizacji partyjnej delegatem na VII Zjazd Partii. Aktualnie jest znów od 1980 roku I sekretarzem POP w swoim macierzystym Zakładzie — ZTP. II sekretarzem tej organizacji jest dyspozytorka Janina Korez. Organizacja partyjna w ZTP liczy 71 członków i 6 kandydatów. Większość to ludzie młodzi. Wielu z nich rekomendowanych zostało z II Koła ZSMP, którego przewodniczącym jest Andrzej Kucharzyk.

Jan Piotrowski mówi: „Okolo 70 procent członków naszej organizacji partyjnej to ludzie młodzi, a większość to motorniczowie, ale jest u nas również 14 emerytów i rencistów. Związani z Zakładem i naszą organizacją partyjną, nie chcieli przejść do XVI POP emerytów i rencistów. Z naszą organizacją młodzieżową często prowadzimy wspólne zebrania, jako że tematów, które nas wspólnie interesują nie brakuje. Przede wszystkim są to wspólne prowadzone szkolenia, rozmowy na temat dyscypliny pracy czy wykonania przez Zakład zadań — przygotowanie techniczne taboru, oddawanie zwiększonej ilości wozów do ruchu, czy analiza wypadków. Od stycznia br., kiedy to nastąpiła pewna zmiana w komórkach ruchowej Zakładu, bardzo dobrze układa nam się współpraca z całym kierownictwem. Przeprowadzamy rozmowy indywidualne z członkami naszej organizacji partyjnej. Aby ratować sytuację na liniach, trudną z uwagi na brak motorniczych przede wszystkim członkowie nasi podejmują pracę w wolnym czasie. Jeżeli chodzi o sprawy wyjazdów na linie, to na bieżąco informowani jesteśmy przez dyspozytorów o stanie ilościowym motorniczych i taboru. W tym zakresie mamy zawsze pełną mobilizację. Uczestniczymy również w omawianiu każdego wypadku przy pracy. Czujemy nad przestrzeganiem ustawy przeciwalkoholowej. Stworzyliśmy zespoły ds.: propagandy wizualnej i słownej, rozmów nie tylko partyjnych, rencistów i emerytów, młodzieży, wniosków i uchwał, ekonomicznych, interwencji i organizacji społecznych. W naszym Zakładzie mamy najliczniejsze w przedsiębiorstwie, bo liczące 140 członków Koło PRON, którego przewodniczącą jest Krzysztofa Piękoś, i równie liczne — okolo 50 członków — Koło TPPR,

którego przewodniczącym jest zastępca kierownika ds. ruchu Julian Mendel. Trudno nie pochwalić się, że z naszego Zakładu wywodzi się dwóch radnych: radnym MRN jest motorniczy Ryszard Salawa, a natomiast jest radnym DRN Podgórze, Równocześnie Ryszard Salawa jest jednym z wiceprzewodniczących ZZ NSZZ Pracowników MPK, drugi z nich Stefan Nieć również wywodzi się z naszego Zakładu, tak samo zresztą jak i sekretarz Jan Maciuszek, a motorniczy Stanisław Majka jest w Radzie Pracowniczej przedsiębiorstwa. Przewodniczącą Zakładowej Rady PRON Bogdan Kowalczyk, to również nasz były pracownik. Członkiem naszej organizacji jest naczelnny dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel, który też kiedyś rozpoczynał pracę w naszym Zakładzie.

Z młodzieżą z II Koła ZSMP i kierownictwem Zakładu zorganizowaliśmy z okazji 40-lecia naszego ojczyzny jakie obchodziliśmy w tym roku spotkanie pokoleń — pracowników Zakładu. Wspólne zebranie z załoga ZAW pozwoliło na wymianę doświadczeń zawodowych, partyjnych i organizacyjnych. Organizujemy też wycieczki do innych krakowskich zakładów pracy — Zakładów Mięsnych, Huty im. Lenina, co pozwala nam na zapoznanie się z innym niż nasz charakterem pracy i pokonywania zawodowych trudności. Członkowie naszej organizacji młodzieżowej wiele czasu i pracy poświęcają dzieciom. Trudno tu nie przypomnieć, że współuczestniczyli w zorganizowaniu — inicjatorem był Zarząd TPPR w MPK — „wesłego tramwaju” jeżdżącego ulicami Krakowa w Dzień Dziecka, czy wagonu przekazanego do zabawy dzieciom z Państwowego Domu Dziecka w Podgórzu. Najbliższe plany naszej organizacji partyjnej, to przede wszystkim pełna mobilizacja do wykonania zadań rocznych Zakładu, maksymalne przygotowanie go do pracy w trudnym dla miejskiej komunikacji okresie jesienno-zimowym, w tym przygotowanie techniczne taboru, ogrzewanie wagonów. W najbliższych planach naszej organizacji mieści się również zorganizowanie z okazji 68. rocznicy Rewolucji Październikowej kolejnej już wycieczki do Muzeum Lenina w Ponorinie, oraz otwarcie w listopadzie br. w naszej świetlicy Klubu TPPR”.

II POP w ZTP jest częścią składową kolektywu Zakładu, który pamiętać musi o sprawnym funkcjonowaniu każdej najmniejszej nawet komórki, co szczególnie ważne jest przed trudnym okresem jesienno-zimowym, a że jest to Zakład eksploatacyjny tym większą odpowiedzialność za sprawność świadczonych na rzecz miasta usług,

(M.B.)

Ławka „rezerwisty”:

Czy brak kierowników?

swoje kryteria, a potrzeby też się zwiększyły. Wróćmy jednak do naszego tematu.

Nie dziwnego, że po takiej lekcji w przeszłości uważnie patrzyłem na politykę kadrową w swym nowym przedsiębiorstwie, a gdy powołano do życia tzw. rezerwową kadrę kierowniczą, trochę z przekory, trochę z dziennikarskiej ciekawości starałem się do niej dostać. Starania z reguły swój skutek przynoszą, a ja po roku szkolenia chciałem się podzielić kilkoma refleksjami. Uczestnicząc w kolejnych wykładach mogłem dowiedzieć się o metodach doskonalenia organizacji, modelowaniu sztuk organizacyjnych, systemie ekonomiczno-financego przedsiębiorstwa, zarządzaniu przez decyzje i sztuce kierowania ludźmi. Jednocześnie każdy z „rezerwistów” miał obowiązek uczestniczenia w kwartalnych naradach kadry kierowniczej i szkoleniach politycznych. Jak oceniam ten zakres szkolenia?

Muszę przyznać, że dla przeciętnego uczestnika jest programem dającym sporo wiedzy o sposobach i metodach zarządzania w gospodarce, a udział w naradach kadry kierowniczej pozwala szkolonym poznać problemy przedsiębiorstwa w skali globalnej oraz problemy innych zakładów,

w zespole itp. Oceniając przetestowany zespół ludzi dr Józef Machaczka twierdzi, że wśród kursantów są jeszcze i tacy, którzy w zasadzie nie prezentują żadnego konkretnego stylu kierowania i opinia ta dotyczy przede wszystkim ludzi młodych. U pozostałych przeważa równowagę preferencji zadań produkcyjnych jak i nastawienie na załogę, jej warunki pracy i warunki społeczne, co jak twierdzi mój rozmówca jest wynikiem polityki przyjętej przez obecne kierownictwo przedsiębiorstwa.

A więc okazuje się, że nie zawsze poszukiwania kierowników polegają na selekcji negatywnej, jak to głosi wieść gminna, że w naszym przedsiębiorstwie spróbowano stworzyć coś w rodzaju „zapasu ludzi”, którzy stale szkoleni w trudnej sztuce kierowania, są swoistym zapleczem przy podejmowaniu decyzji personalnych. Chwała za to pomysłodawcom i realizatorom tego przedsięwzięcia, problem pozostaje teraz tylko na ile będzie można korzystać z tego zespołu ludzi, bo sądząc z kłopotów z obsadzeniem w ostatnim okresie stanowisk kierowników niektórych zakładów, to albo w naszym „banku” zabrakło odpowiednich ludzi (na kogo więc w takim razie są oni szkoleni?), albo zapomniano o ich istnieniu. (A. Z.)

ZAWÓD kierowcy i motorniczego oprócz ciągle istniejącego niebezpieczeństwa w wypadkach drogowych posiada jeszcze jedno dodatkowe niebezpieczeństwo — kontakt z pasażerami. To stwierdzenie wcale tym razem nie jest złośliwe, niestety to fakt, że częstokroć ludzie są niebezpieczniejsi niż zwierzęta. Statystyki pobicia naszych pracowników odnotowują od czasu do czasu. Były też przypadki pogryzien, niestety przez ludzi. W ubiegłym miesiącu motorniczy nr sl. 355 został zraniony w tramwaju przez pasażera nożem. W tym dniu motorniczy miał wyjątkowego pecha. Okolo godz. 20.15 zmuszony był zatrzymać tramwaj i interweniować, gdyż dwóch pijanych pasażerów „kończyło” zapłatę knajpianego porachunku między sobą przy pomocy pięści. Na szczęście krewcy „pasażerowie” swoje urazy wyrażali już tylko w słowach i ten nie bardzo wesół tramwaj dojechał do Wzgórza Krzesławickich. Okazało się, że owej feralnej trzynastki jeszcze nie koniec i podczas ostatniego kursu z Łagiewnik do Nowej Huty omal nie doszło do tragedii. Nie pierwsza już scysja w tym dniu

między pasażerami zaczęła się, gdy pijany mężczyzna kończył libację w tramwaju, popijając wino i „zagryzając” papierosem. Pierwsza zareagowała matka z dzieckiem, znów interweniował motorniczy. Awantura jako tako zażegnał, ale dostało się i jemu od pozostałych pasażerów. Były uwagi w stylu —

po co w ogóle zabiera pijanych, skoro widzi w lusterku jak wsiadają.

Pijany mężczyzna uznał jednak, że jeszcze nie czas na zakończenie libacji i kompana usiłował znaleźć w motorniczym. Na szczęście wysiadł na jednym z następnych przystanków.

13 września okazał się jednak dniem szczególnym okazji. Prawdopodobnie w większości przedsiębiorstw planowano pensję, znów więc na przystanku przy al. Pokoju i Centralnej stała kobieta z dzieckiem a na ulicy znajdowało się dwóch nietrzeźwych mężczyzn, którzy nawzajem się podtrzymując

dochodzili do przystanku. Tym razem motorniczy postanowił skorzystać z przepisów i pijaków nie zabrać. W momencie, gdy wsiadła kobieta, motorniczy zamknął wszystkie drzwi, ale jak się okazało, także pod wpływem alkoholu pasażerka pierwsze drzwi trzymała rękami namawiając obu mężczyzn do

wsiadania. Skład pociągów nie mógł ruszyć i mężczyźni wczolgali się do wozu. Jeden z nich nie był już w stanie zrobić kroku dalej i postanowił odpocząć, kładąc się na pomoście. Na motorniczego posypały się wyzwiska, do akcji wkroczyła pięć piękna. Kobieta podeszła do motorniczego, zabrała mu kartę drogową i rozkład jazdy i usiłowała dowiedzieć się jakiejś tam ważnej funkcji machając legitymacją. Przy próbie spisania nazwiska do szamoczących się podszedł jeden z mężczyzn i przykładając motorniczemu noż do gardła, dosadnie wyraził, co robi za chwilę. Motorniczy bronił się rękami,

wtedy napastnik szarpnął noż kałęcząc rękę motorniczego. Tramwaj ruszył wreszcie z przystanku. Prowadzący pojazd zdecydował się dowieźć to towarzystwo do DUSW Kraków-Sródmieście. Na rondzie Mogiłskim obok tramwaju znalazło się Pogotowie Ratunkowe. Trzeba było przełożyć zwrotnicę. U-

trochę delikatnie mówiąc, dziwnej procedurze. Nie podano naszym wypadkomcom danych personalnych sprawców zajścia, bo... nie mają do tego uprawnień. Trochę to wszystko dziwne. Zle się zaczynać działa, jeżeli uprawnienia większe niż poszkodowani zaczynają mieć sprawy. Dziwne to tym bardziej, że jak dotychczas nasi pracownicy nie mogli się skarżyć na brak pomocy ze strony funkcjonariuszy w takich przypadkach. I jeszcze jedno, często w środkach masowego przekazu, mówi się o niewłaściwym, bywa i chamskim zachowaniu naszych pracowników. Moim zdaniem słusznie tępi się takie postawy, tylko czy niezbyt rzadko pisze się i mówi o tej drugiej stronie — chamskim, czy jak w tym przypadku, bandytyzmie części pasażerów? O takich „trzy-nastych” dniach miesiąca mogłoby wiele powiedzieć ci, którzy z pasażerami się stykają. Te kontakty bywają czasem groźniejsze niż kontakty ze zwierzętami. Ostatecznie pies nawet jak ugryzie, to najczęściej bywa szczepiony, niestety agresywni pasażerowie nie muszą się legitymować takimi świadectwami.

FILOMENA SERWIN

A naszych nadal biją...

KĄŻDEGO roku akcentujemy w okolicach Święta Zmarłych watek wzmoczonej pracy załogi, dla której sprawne przewiezienie krakowian w rejon ementarzy jest zawsze najtrudniejszym egzaminem. Zawsze też ten egzamin zdajemy na piątkę w myśl zasady, że potrafimy się mobilizować w momentach trudnych. A że zapamiętanie nie zawsze wystarczy na co dzień, to już inna sprawa.

Pracuję w naszej firmie wprawdzie niespełna pięć lat, ale niepokoi mnie, że bardzo szybko zapominamy o tych, którzy odeszli od nas na zawsze. Niepokoi mnie też to, że plan nie pamięci rości się również na tych, którzy utracili swe siły, zdrowie i żyją jeszcze nie wśród nas, ale obok. Przypomnijmy sobie wzory innych państw. Churchill zmarł jako skłócony ze wszystkimi polityk opozycyjny, ale chowano go z honorami jako byłego premiera, uczestnika koalicji antyhitlerowskiej w obecności kilkunastu głów państw.

Weźmy przykłady ze Wschodu — formy pożegnań polityków, powracania do ich dorobku.

U nas kultura pożegnań albo w ogóle nie istnieje, albo dopiero raczkuje. Możemy sobie apelować o kwiaty dla osób kończących pracę, czy zaświecenie lampki na opuszczonej grobie, ale to tylko słowa...

O kulturę pożegnań

Praktyka lubi chodzić odmiennymi drogami. Nie mam ambicji kaznodziejskich lecz chciałbym zwrócić uwagę, tak na chłodno, na kilka rzeczy. Jeżeli lekceważymy ostatni dzień pracy naszego kolegi czy koleżanki to istnieje realne niebezpieczeństwo, że nasz młodszy kolega postąpi kiedyś tak samo z nami, no bo skąd ma się nauczyć, iż można

inaczej. Druga sprawa — robienie pompy, gdy odchodzi ktoś z wysokiego stołka na jeszcze wyższy, a zupełnie pomijanie odejść zwykłych zjadaczy chleba. Proszę nie myśleć, że chodzi tu o zdawkowy mechanizm karierowicza i rozumowania „podliżę się, to mi się przyda”, czy o potrzebę potwierdzenia czyjegoś fak-

tycznego wkładu pracy, bo to są sprawy naturalne. Zwracam tylko skromnie uwagę, iż ten zwykły „zjadacz” jest też człowiekiem, a swą nieefektywną pracą często więcej zrobił niż niejedną krzykacz. Poza tym, warto pamiętać, że w dzisiejszych czasach wiruje tak duża karuzela/stanowisk, a pełnienie obowiązków funkcyjnych jest tak mało

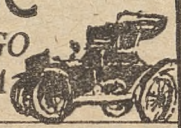
satisfakcjonujące, iż to nie żaden wyróżnik. Tylko niech nie będzie tak jak z jednym z byłych filarów przedsiębiorstwa, któremu teraz szuka się, dlaczego nie podbił karty w styczniu — bo to już naprawdę przesada.

Teraz o wypominkach ostatecznych. Opowiadano mi kiedyś, że delegacja zagraniczna chciała złożyć wiązanek kwiatów na grobie nieodżałowanej pamięci komandora TADEUSZA PILARSKIEGO. Niestety, nikt z naszych nie potrafił wskazać grobu. A niby to wszyscy pamiętają wspaniały empekowsko-wodniacki pogrzeb.

Tak — smutne, ale prawdziwe. Nie mamy kultury pożegnań. Wydaje nam się, że nie jest nam potrzebna. Później jednak chcielibyśmy doczekać zwykłego, ludzkiego odruchu przy pożegnaniu. Wyciągnięta ręka zbyt długo zawisa w powietrzu.

A. LACH

z ULIC
NASZEGO
MIASTA



Conocne spotkania z pijakiem

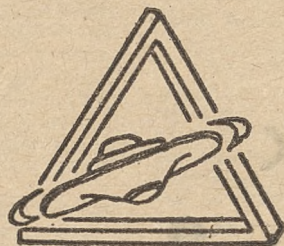
ODKĄD przeniesiono z centrum miasta, z ulicy Łobzowskiej, na Czerwony Prądnik przy ulicy Rozrywka, krakowską izbę wytrzeźwień, kierowcom z ZAB obsługującym linię nocną „624”, przybyło kłopotów.

8 października, a właściwie to już 9 października, ponieważ dochodziła godzina 24.00 byliśmy pierwszymi pasażerami tej nocnej linii. Autobus stał jeszcze na końcówce przy ulicy Strzelców, a kierowca zwierzał nam się z kłopotów jakie prawie w każdą noc ma z byłymi pacjentami izby wytrzeźwień: „Przychodzą do wozu pojedynczo, czasem w dwóch, trzech, a ponieważ daleko im jeszcze do wytrzeźwień, to zachowują się bardzo różnie. Jedni są spokojni, drudzy rozrabiają, ale bywają też agresywni i z tymi strach jeździć. W każdą noc gdzieś od godziny 0.30 wypuszczają ich, niezupełnie jeszcze trzeźwych. Widocznie izba wytrzeźwień nie narzeka na frekwencję i żeby mieć miejsce na przyjęcie kolejnych pacjentów trzeba wcześniej przygotować wypisać i zwolnić do domu, a że od ulicy Rozrywka do końcówki nocne-

go autobusu niedaleko, więc wkrótce stają się bardzo kłopotliwymi pasażerami”.

Niedługo przyszło nam czekać na potwierdzenie słów kierowcy. Kiedy autobus miał już ruszać, na swój pierwszy tej nocy kurs, zauważyliśmy podbiegającego w kierunku przystanku człowieka. Kierowca poczekał, aż wejdzie do wozu i dopiero wówczas ruszył. Po wejściu nowego pasażera, który chwiejnym krokiem udał się do przodu wozu i zajął siedzące miejsce, obrzydliwy odór alkoholu wypełnił wnętrze autobusu. Trudno było mieć wątpliwości, co do tego, że nowy pasażer, to niedawny pacjent izby wytrzeźwień. Inna rzecz, że charakter tej instytucji i nazwa ulicy, to humorystyczny żart okoliczności. Być może, że pacjenci jej dostarczają rozrywkę swoim zachowaniem, ale na pewno nie kierowcom MPK, którzy obsługując nocną linię wykonywać muszą swoją niełatwą pracę, narażeni dodatkowo na humory pijaków.

Na nasze i kierowcy szczęście, ten były pacjent izby wytrzeźwień okazał się człowiekiem spokojnym.



Bliskie spotkania III stopnia (1)

Argentina

21 października 1963 r. o godz. 19.00 na farmie rodziny Moreno (Santa Teresa Ranch, 2 mile od Francaes w prowincji Tucuman, Argentyna) zepsuł się generator prądu. Ponieważ nie było światła, cała rodzina poszła wcześniej spać (ok. godz. 20.00) oprócz 21-letniej Yolie de Valle Moreno, która musiała nakarmić dziecko. Nagle do drzwi pokoju zapukała służąca Dora Martina Guzman, lat 15 krzyżąc, że się boi. Yolie nie zwróciła na to uwagi, lecz w chwilę później Dora wróciła twierdząc, że koło domu są dziwne światła niewiadomego pochodzenia.

Yolie i jej siostra Yolanda wyszły z domu, aby je zobaczyć. Początkowo nie zauważyły nic szczególnego, lecz gdy odeszły trochę od domu ujrzały znajdujące się na torach dwa jasne obiekty w kształcie dysku, połączone świecącym tunelem. Wewnątrz tunelu poruszały się jakieś istoty — siostry określiły ich liczbę na ok. 40. Sylwetki były niewątpliwie humanoidalne i kobiety sądziły, że nastąpiła jakaś katastrofa. Postanowiły podejść bliżej, wróciły się do domu po ciepłą odzież.

Ich siostra Argentina dowiedziawszy się, że dzieje się coś niezwykłego wyszła z domu, lecz po chwili zaczęła krzyżać, że koło domu są „dziwne maszyny”. Yolie, Yolanda i Dora Martina wyszły na zewnątrz, i ta ostatnia podeszła do bramy. Ujrzały wówczas dysk z kopułą, który wydawał ciche brzęczenie, a do świadków dotarł zapach siarki. Nagle z obiektu wyrzucił promień, który rzucił służącą i obydwie siostry na ziemię. W tym samym czasie nad torami pojawiły się

jeszcze trzy obiekty. Zjawisko obserwowali również w tym czasie z okna jednego z pokoi obudzeni rodzice. Zauważyli oni, że z obiektu została wysłana „mura” świetlna, która badała dom. W domu było jasno jak w dzień. Światło silnie oddziaływało na zwierzęta domowe, ilekroć padało na psy, natychmiast stawały się one spokojne i apatyczne. Powietrze było przesycone zapachem siarki, wszyscy odczuwali pieczenie skóry. Obiekty odleciały na na małej wysokości w kierunku wschodnim w stronę gór Sierra de Medina. Od początku zajścia upłynęło 40-45 minut. Jeszcze w pół godziny po odlocie spokojnie na horyzoncie była pomarańczowa luna. Dziennikarz, który odwiedził farmę następnego dnia stwierdził, że upał i zapach siarki można było jeszcze wyraźnie odczuć.

W miejscu, nad którym unosił się pojazd znajdujący się najbliżej domu, państwo Moreno znaleźli stożek o wysokości 1 cm. Następnego dnia znaleziono podobne kulki na torach. Rozpadały się one przy dotknięciu. Zostały one zbadane w laboratoriach jednego z uniwersytetów i okazało się, że zawierają 96,48 proc. węglanu wapnia i 3,51 proc. węglanu potasu.

Lokalna policja szybko podjęła badania przebiegu zdarzeń. Pan Jose Acosta i cała rodzina Huanca widzieli dziwną iluminację na nasypie kolejowym, a Francisco Tropiano zauważył ok. godz. 22.15 sześć lecących dysków — w tym właśnie czasie dobiegł końca „spektakl” na farmie Moreno.

„GER”

Trzeci Ogólnopolski Zjazd Ufologiczny

PO DŁUŻSZEJ przerwie wracam znów do cyklu ufologicznego prezentowanego na łamach „Sygnałów MPK”. W poprzedniej, „wprowadzającej” serii przedstawiłem podstawowe sprawy, o których powinni wiedzieć wszyscy interesujący się ufologią. Obecnie rozpoczynam drugą część cyklu, przedstawiającą wybrane obserwacje i spotkania z UFO.

20-22 września w Lublinie odbył się III Ogólnopolski Zjazd Ufologiczny. Podobnie jak na zjeździe szczecińskim, obrady zjazdowe składały się jak gdyby z dwóch części: na pierwszą z nich złożyły się referaty, drugą natomiast stanowili zamknięte spotkania przedstawicieli towarzystw i klubów ufologicznych z Polski.

Analizując część pierwszą trzeba generalnie stwierdzić, że poziom wygłaszanych referatów był o wiele niższy od wygłaszanych w ubiegłym roku w Szczecinie. Nie przekazano w nich żadnych istotnych rzeczy wskazujących na rozwój ufologii w naszym kraju, jak również nie zawierały one żadnych interesujących, nieznanych danych na temat NOL. Wyjątkiem mogłoby być jedynie zaprezentowanie na-

grania magnetofonowego z badania przeprowadzonego we Wrocławiu, dotyczącego Bliskiego Spotkania III Stopnia z bieżącego roku. Zebrani mogli się częściowo zapoznać ze sposobem zadawania pytań świadkowi zdarzenia, którym był kilkunastoletni chłopiec, sposobem prowadzenia badań, jak również z materiałem wizualnym przedstawionym na przeźroczach.

Z innych referatów wartych odnotowania należy wymienić referat p. Zdzisława Budzyńskiego z Wrocławia na temat „proroctwa Ezechiela” i hipotezy o istnieniu w naszym Układzie Słonecznym dziesiątej planety. Choć obojczywa te tematy są już dość znane, zostały one jednak przedstawione dość interesująco i zilustrowane slajdami.

Krakowskie Towarzystwo Badań NOL wystąpiło z referatem „UFO w Finlandii”. Byłby on również ciekawy, gdyby został zilustrowany przeźroczkami (czego KTBNOL nie zdołało wykonać ze względów technicznych i organizacyjnych). Tego jednak nie było, dlatego też referat ten wypadł dość „sucho”, chociaż obfitował w wiele danych. Wygłosił go Jerzy M. Bożyk.



20 września br., kierowca z ZTS Zbigniew Racut, przekraczając dopuszczalną szybkość (10 km) na drodze wewnątrzzakładowej, na terenie MPK przy ulicy Brozka, usiłował jechać pod prąd na drodze jednokierunkowej, co doprowadziło do zderzenia żuka z belką suwnicową stojącą po lewej stronie drogi. Na szczęście, zarówno kierowca jak i pasażer żuka, z wypadku wyszli bez kontuzji. Wgniecioną kabinę żuka nadaje się do wymiany. (M.B.) Fot. STANISŁAW TYRAN

Kronika wypadków — wrzesień

● Elektromechanik Witold Guzik z ZAB, 8 września, podczas przeskakowania przez kanał przegładowy, wpadł do niego i doznał rany ciętej głowy. Przyczyną wypadku była lekkomyślność pookodowanego, który na zwolnieniu lekarskim pozostał przez 21 dni.

● Kierowca Mieczysław Weiss z ZAB, 29 września podczas sięgania po ścierkę w kabinie kierowcy, w celu wytarcia kurzu, doznał rany ciętej lewej dłoni. Przeciął ją znajdującą się na półce rozbitą butelką. Winę za wypadek ponosi sam pookodowany. Zwolnienie lekarskie — 12 dni.

We wrześniu według informacji jaką otrzymaliśmy z Działu Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 55 wypadkach i kolizjach drogowych na terenie miasta, w tym 4 zwinionych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

W ZTH zanotowano w tym czasie na ogólną liczbę 10 wypadków i kolizji — 1 zwiniony, w ZTP — 11, w ZAB — 18, 1 zwiniony, w ZAC — 6, w ZAW — 5, 1 zwiniony, w ZAP — 4 w ZTX — 1 zwiniony, w grupie innych pojazdów — 1, 1 zwiniony.

(M.B.)

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



W związku z uwagami Stefana Gielżckiego zamieszczonymi w „Sygnałach MPK” nr 16 z dnia 30.09.1985 r. w rubryce „Listy, polemiki, opinie” wyjaśniamy:

Staż pracy nie jest kryterium gwarantującym pracownikom przeszerzeganie. Trudno zgodzić się z opinią St. Gielżckiego, że kierowca młody jest złym, a ten który podjął pracę w MPK z prawem jazdy B, C, D, E jest dobrym pracownikiem. Mamy dużo przykładów, że tak nie jest. Są kierowcy wykazujący duże zaangażowanie i zdyscyplinowanie, dbający o autobusy, dobrzy fachowcy, zarówno wśród młodych, jak i starszych wiekiem i stażem pracy, nie tylko w MPK, mają problemy z dyscypliną pracy, prawidłową eksploatacją pojazdów, dbaniem o powierzony autobus.

Zatem przed przeszerzeganie analizujemy indywidualnie każdego pracownika uwzględniając całokształt jego pracy. Na pewno opinie nasze nie zawsze będą zgodne z opinią bezpośrednio zainteresowanego oraz z opiniami współpracowników. Prowadzenie kursów kat. DM jest działaniem niezbędnym dla zapewnienia potrzeb przedsiębiorstwa w zakresie uzupełnienia braku kadr w grupie prowadzących pojazdy. Mimo iż ta forma naboru budzi wiele wątpliwości wśród pracowników, pozwoliła ona wyszkolić wielu kierowców, którzy po okresie adaptacyjnym bardzo często nie ustępują kierowcom z najwyższą kategorią prawa jazdy.

Od 1981 r. do ZAC przyjmuje się wyłącznie kierowców posiadających prawo jazdy kat. D, E.

Najniższa stawka osobistego zaszerzegania od 1.08.1985 wynosi 70 zł/godz. i taką stawkę otrzymał kierowca nr s. 3175, który został przyjęty na czas ściśle określony tj. do 31.12.1985 r. W okresie tym ww. kierowca zostanie do kładnie sprawdzony pod

względem przydatności do wykonywanego zawodu oraz zdyscyplinowania i w zależności od wyników zostanie zatrudniony na czas nieokreślony lub zwolniony z pracy.

Z wieloletniego naszego doświadczenia wynika, że nie można na podstawie opinii i przebiegu pracy w poprzednim miejscu zatrudnienia, jednoznacznie określić czy przyjmowany kierowca będzie na stanowisku kierowcy komunikacji miejskiej solidny czy nie. Praca każdego kierowcy polega m. in. na podejmowaniu ryzyka (oczywiście w rozsądnych granicach), które łatwo jest skrytykować jednym zdaniem takim jak: „chyba nie trzeba tu komentować, wystarczy zdrowo pomyśleć”, tym bardziej, że stwierdzenie takie nie pociąga za sobą żadnego ryzyka konsekwencji.

Odnosnie wynagrodzenia „starych” kierowców przypominamy, że otrzymują oni dodatki za wszystkie lata, które przepracowali, również w innych przedsiębiorstwach, pod warunkiem, że z poprzedniego zakładu pracy nie zostali zwolnieni dyscyplinarnie lub nie porzucili pracy.

Wracając do pierwszej części listu uważamy, jak również większą część załogi, że podział demokratyczny i sprawiedliwy wcale nie musi i nie może oznaczać, że równy dla każdego. Należy również wspomnieć, że decyzje uważane za sprawiedliwe przez część załogi pracującej bez zastrzeżeń, wydają się krzywdzące dla pracowników mających problemy z rzetelnym wywiązywaniem się z obowiązków służbowych.

Według danych za 9 miesięcy br. największa zachorowalność (46 dni na 1 kierowcę) występuje wśród kierowców między piątym a dziesiątym rokiem zatrudnienia, natomiast wśród zatrudnionych do pięciu lat wynosi 29 dni na kierowcę, a powyżej 10 lat 22 dni na 1 kierowcę.

Kierownik ZAC
JAN CHLEBDA

Podziękowanie

BIURO Rozwoju Krakowa pragnie wyrazić swe podziękowanie za duży wkład pracy wniesiony przez Waszych pracowników w prowadzeniu ankiety pomiarów ruchu w dniu 25 września br.

Punktualność i niezawodność jako cechowała Waszych pracowników zasługują na szczególne uznanie i wyróżnienie.

Dzięki bezinteresownemu zaangażowaniu Waszych kontrolerów mogliśmy prowadzić ankietowanie kierowców mimo nieudolności innych instytucji biorących udział we współpracy.

Dyrektor
RYSZARD KINDA

„Piosenka”

W POPODNE niedziele 15 września br. ok. godz. 10.45 pełniąc obowiązki rezerwy czynnej na Kleparzu — przebywałem na placu manewrowym. Nagle ciszę, jaka o tej porze tu w dzień świąteczny panuje, przerwał wydobywający się z wnętrza budynku służby kontroli ruchu śpiew kierowcy nr s. 127.

Z ciekawości wbiegłem do biura. Stwierdziłem, że kierowcy uczyli się jakiejś nowej piosenki, zaczynającej się od słów: „Raduj się serce, raduj się dusza, gdy Piątek z Podhala, do Krakowa rusza...”. Ma się rozumieć, że słowa, muzyka i aranżacja utworu — ww. przełożonego. Poprosiłem więc dyrygenta (w dubeltowym tego słowa znaczeniu) o udostępnienie mi tekstu piosenki, znajdującego się w podręcznym notatniku czynności służbowych kierowcy. Niestety, byłem niemile zdumiony, albowiem kierowca nr s. 127 pomimo mojej obietnicy korzyści materialnych (choćby w postaci góralskiego „oscypka”) tekstu mi nie udostępnił.

Może Szanowna Redakcja mi wyjaśni, o co tu bardziej chodzi:

a) czy to grubo przesadzona ostrożność kierowcy przed konkurencyjnym podpatrywaniem

b) czy też o tzw. wszelkie prawa zastrzeżone
MIECISŁAW ADAM PIĄTEK

Kącik działkowicza

Warzywa dyniowate

MELON. Jest rośliną klimatu ciepłego, słonecznego. W naszych warunkach środowiska uprawa tej rośliny ma charakter amatorski i nie mamy jak dotychczas wartościowych odmian.

Wartość odżywcza melona jest dużo wyższa niż ogórka, przede wszystkim dzięki znacznej zawartości cukrów. Melon zawiera pewne ilości soli mineralnych (wapń, fosfor, żelazo) i witamin (A, B, C). Wymagania klimatyczne melona są wysokie. Nasiona kiełkują dopiero w temp. 12–15 st. C. W czasie wzrostu i kwitnienia optymalna temp. 28 st. C. Temperatura za wysoka — przekraczająca 35 st. C jest niekorzystna. Melony są bardzo wrażliwe na duże wahania temperatury, które powodują zrzucanie kwiatów, także nierzadko ma porażenie przez różne choroby grzybowe. Dlatego w naszych warunkach klimatycznych melony nie mogą znajdować się w przestrzeni nieosłoniętej wcześniej niż w pierwszej dekadzie czerwca, jeżeli lato jest chłodne i deszczowe uprawa gruntowa nawet tak późno sadzonych melonów — zawodzi. Pod uprawę melonów należy także wybierać teren dobrze nasłoneczniony, o wystawie południowej. Wymagania wodne są szczególnie wysokie w okresie wzrostu i wyrastania owoców. Przy produkcji rozsady należy je podlewać wodą o temp. 30 st. C. Jednakże roślina ta nie znosi gleb nadmiernie podmokłych. Jeżeli w czasie dojrzewania owoców pogoda jest pochmurna i dżdżysta, owoce dojrzewają powoli i tracą ogromnie na wartościach smakowych.

Melon wrażliwy jest także na wiatry, dlatego musi mieć stanowiska zaciszne, lub stosować osłony np. z wysokich roślin. Melony mogą być uprawiane na glebach różnego typu pod warunkiem, że będą one przewiewne, łatwo nagrzewające się i żyzne. Odczyn gleby powinien być zbliżony do obojętnego — pH 6,0–7,2. Melonów nie należy uprawiać po sobie, jak również po żadnych innych warzywach z rodziny dyniowatych (ogórek, dynia, kawon, melon). Melon wybitnie reaguje na zawartość obornika w glebie, dlatego uprawia się go w pierwszym roku po oborniku. Przy uprawie tej rośliny niezależnie od nawożenia organicznego stosuje się nawożenie mineralne i to tym wyższe im niższa była dawka obornika. Ogólnie przyjmuje się, że stosunek NPK = 3:6:4 dla melona jest odpowiedni. Ogólna ilość tych składników powinna wynosić 3–4 kg/1 ar.

Wyprodukowanie odpowiedniej do sadzenia na miejsce stałe rozsady melonów wymaga 35–50 dni. Nasionka można siać do skrzynek, misek, umieszczając je na głębokości 2 cm. Ze względu na dużą wrażliwość melonów na przesadzanie wskazany jest siew — pojedynczo do doniczek. Przy siewie do np. misek należy je przepikować natychmiast po rozwinięciu się liści.

Na miejsce stałe należy sadzić tylko rozsady silną — która zdążyła już wytworzyć 4–5 liści. Roszadę sadzoną do gruntu należy przedtem zahartować, zwiększając stopniowo wietrzenie i wtedy, gdy gleba dobrze się już ogrzała.

Zbiór owoców melona jest stopniowy. Zdejmuje się je dopiero wtedy, gdy zmieniły zabarwienie skórki oraz wtedy, gdy owoc łatwo oddzieli się od szypułki. Chociaż owoce zebrane wcześniej a przechowywane dojrzewają, tracą jednak wtedy na jakości, a równo pod względem smaku jak i aromatu.

Ogrodnik

ZGADUJ-ZGADULA

W DOMU Tramwajarzy odbyła się ostatnia turystyczna Zgaduj — Zgadula pt. „CZY ZNASZ POLSKĘ” z przezroczami CZESŁAWA DYŁOWICZA, zorganizowana przez Dział Kultury, Sportu i Turystyki i Koło PTTK w MPK. Nagrody w niej zdobyli: MARIA DOBOSZ (ZTiS), JOLANTA WIECHNIK (ZNT) i JAN JEDYNIAK (emeryt).

Czy opłaca się oszczędność paliwa...

...KIEROWCOM w zajęciach autobusowych? Czy taki system płacowy (indywidualny) wyrabia uczciwe stosunki wśród kierowców i kierownic? Bo chcąc realizować hasła demokratyczne trzeba się kierować uczciwością i w pracy i w postępowaniu. Ja uważam, że najbardziej słuszny i uczciwy system płacowy za paliwo jest grupowy (zbiorowy). Zaraz to uzasadnię, chociaż będę miał wielu przeciwników, ale prawda krytyki się nie boi, więc się tym kieruję. Jedni kierowcy za oszczędność paliwa biorą 5, 6, 7, 8 i 9 tysięcy a drudzy mniej lub dopłacają. Rozważmy czy to jest słuszne i prawidłowe. Są kierowcy szczególnie eksploatujący zawsze nowe autobusy, wyeksploatowane zdają, biorą za przebiegi pracy silnika, no i za oszczędność paliwa co miesiąc. Drudzy tymi wyeksploatowanymi pojazdami jeżdżą. Wiadomo, że wyeksploatowane samochody zużywają więcej paliwa, częściej się psuje i ma przerwy w pracy na trasie za co ma inaczej płacone za godzinę postoju. Są takie co i przepalają. Weźmy przykład: kto będzie bardziej zadowolony z samochodu, ten kto kupi na giełdzie samochód nowy czy ten który kupi wyeksploatowany. Tak samo porównajmy tych którzy zawsze jeżdżą nowymi autobusami. Jeden ma oszczędność dużą ponad przewidzianą normę — tak że zostawia na pompie nadwyżkę, a drugi się martwi czy mu samochód oszczędzi, bo też mu są miłe pieniądze za oszczędność paliwa. Przydziały autobusów

są różne. Nie wiem, jakie są na to kryteria, a może trzeba mieć dobre znajomości? Nie dotyczy to tylko tej zajezdni, w której pracuję, a dotyczy wszystkich naszych zajezdni. Również nie piszę tego złości, wie, ale błędy zdarzają się w każdym systemie rządzenia. Druga ważna sprawa pod względem oszczędności. Chodzi mi o to, by podkreślić nieuczciwość kierowców, którzy przed czasem uciekają z pętli w godzinach szczytowych, po to, by mieć mniejsze obciążenie pasażerami. Drugi za nim co chce uczciwie pracować i na czas odejść z pętli bierze cały ciężar pasażerów na siebie, ma autobus przeładowany, nie dość, że się męczy to z oszczędnością wychodzi minimalnie lub na minus. Dlatego są te różnice w oszczędnościach. Następną sprawą w godzinach szczytowych to brak przed autobusem jednego lub dwóch planowych autobusów na linii. Kierowca np. nr 139/5 nie ma przed sobą autobusu, ma obciążony autobus — znów większe zużycie paliwa. Tęgo się nie bierze pod uwagę. Regulator nie wyjdzie z punktu i nie powiadomi kierowcy, że przed nim brak autobusu, bo mu się nie chce. Są tacy kierowcy, którzy przyspieszają na trasie po to, by trzymać się poprzednika, licząc na to że oszczędzą paliwo.

Uważam, że aby uniknąć tych nieporozumień, najuczciwiej byłoby za oszczędność płacić zbiorowo to jest forma najbardziej demokratyczna. Nie ma lepszych, nie ma cwaniaków i ważnych, że ma plecy

w rządzie. Taka forma płac była stosowana w WPK Gdańsk, kiedy ja tam pracowałem. Nie będzie tego, że nadwyżki będą zostawiane na pompie — chyba się też na tym znamy i o tym wiemy, tylko głośno nie mówimy. Nie bójmy się tego, że na „ikarusach” zmaleje oszczędność w tym systemie płacowym za paliwo, a będzie bardziej demokratycznie, zmaleją ucieczki, paliwa ze zbiornika nikt do kieszeni nie będzie brał ani na trasie sprzedawał.

Chcę nadmienić, że każdy kierowca autobusu MPK wykonuje czynności przy silniku tj. sprawdza olej, smary a w razie braku uzupełnia go. Ponadto uzupełnia płyn chłodzący silnika, jeżeli go brakuje do granicy szczytu w układzie chłodzenia. Taką czynność wykonują wszyscy kierowcy z tytułu swojego obowiązku. Naprawy bieżące przy silniku wykonuje warsztat. Podobnie regulacja dawki pompy wtryskowej jest robiona przez specjalistę. Chyba się z tym każdy zgodzi. Nie pomoże lekka mgła — jak to mówią kierowcy, jak silnik ma tendencję do zużycia większej dawki paliwa, to zużyć ją musi.

Są linie bardziej obciążone przez pasażerów i mniej. Bardziej obciążone tzw. linie ciężkie. Ale są i tacy kierowcy, którzy jeżdżą stale na liniach lżejszych, a drudzy na liniach b. przeciążonych. Myślę, że na przydział tych linii lżejszych nie wpływa jakakolwiek przynależność — a może i te motywy są. Aby zapobiec celowym ucieczkom (wcześniej-

szym odjazdom z pętli autobusowej) i przyspieszaniom, należy zmienić oszczędność paliwa z indywidualnej na zbiorową. Będzie to bardziej demokratycznie, uczciwie i nie będzie różnych nieprawidłowości ze strony kierowców, a linie lekkie winno się przydzielać starszym kierowcom. W ten sposób spełni się dwa cele: nie rób drugiemu co tobie niemiłe, i chęć zysku i drugiego krzywdzić nie opłaca się.

STEFAN GIELŻECKI

NIE WYDAJE mi się, by właściwym sposobem likwidacji nieuczciwości niektórych kierowców wobec swoich kolegów było zbiorowe płacenie za oszczędność paliwa. Wiadomo jest z doświadczenia, że oszczędności wtedy byłyby znacznie mniejsze, bo „po co niby mam się wysilać i lepiej pracować jeżeli korzystać będą wszyscy jednakowo”? I druga sprawa, czy także przepały wszyscy chcieliby płacić porównanie? Argument może być prosty: jak demokracja to demokracja. Zresztą demokracja nie polega przecież na całkowitej równości płacy dla wszystkich. Zresztą takie rozwiązanie byłoby chyba jednym z najgorszych, bo nie mobilizowałoby do robienia oszczędności. Zgadzałem się natomiast, że nie wszyscy są uczciwi, a problem leży chyba w tym, że jak sam autor listu pisze „o tym wiemy, tylko głośno nie mówimy”. Dlaczego? Czyżby bano się kombinatorów i obiboków. Nieuczciwych spośród siebie najskuteczniej mogą wyeliminować sami kierowcy, tylko

muszą tego chcieć. Jeżeli będą czekać, aż zrobi to za nich administracja czy dyrekcja przedsiębiorstwa to efektów nie będzie. A swoją drogą, ostatnio trochę za często słyszymy o pewnych niedopatrznościach służb ruchu. Nawet biorąc poprawkę, że prawda leży pośrodku, nie może być tak, by regulatora pytała kierowców ile jest wozów na trasie, lub czy jeździ dany autobus. Dane możemy udostępnić zainteresowanym.

Problematyczny jest też wniosek, by linie tak zwane lekkie przydzielać tylko kierowcom starszym. Zgoda, że oni są już wypracowani, ale skoro lekarz dopuszcza ich do pracy, a starsi kierowcy mają przecież z reguły i stawki płacowe większe, nie mogą więc na liniach „gorszych” pracować tylko młodzi.

Patrząc z pozycji pasażera wolę obojętnie, by linie, którymi jeżdżą najczęściej obsługiwali stali kierowcy. Wiem bowiem, że wtedy prawie na pewno autobus będzie i to punktualnie. Jest to też z korzyścią dla przedsiębiorstwa, bo kierowcy na „swoich” wozach bardziej o nie dbają. Dowiedzione jest także, że kierowca na swoim wozie będzie miał oszczędności jeżdżąc zupełnie uczciwie, natomiast „skoczek” na tym samym autobusie i tej samej linii ma przepały.

Jak więc widać sprawa wcale taką prostą nie jest. Zainteresowanych zapraszamy do dyskusji. Chociaż czy znajdzie się rozwiązanie sytuację — wszystkie oszczędności (fis.)

Ze starej krakowskiej prasy — 3

„Sprawy miejskie” — tramwaj elektryczny

„UZAS” Nr 158 — Kraków, czwartek 15 VII 1897

Sprawa ta była tematem poufnych narad Rady Miejskiej między gminą a Towarzystwem — dnia 14 lipca 1897 r.

Towarzystwo po dłuższej dyskusji zgadza się przedstawić Radzie Miejskiej projekt kontraktu, mocą którego Rada pod specjalnymi wytycznymi warunkami zgadza się na przemianę Towarzystwa Akcyjnego „Tramwaje austriackie Krakowa i przedłużenie” (Tramways Austriens, Cracovie et extensions societé anonyme) na Towarzystwo austriackie pod nazwą „Krakowska Spółka Tramwajowa” — a także na przekazanie przez dotychczasowe Towarzystwo — wszystkich praw i obowiązków, wynikających z zawartego z gminą Krakowa kontraktu notarialnego z dnia 25.XI.1881, cesji z dnia 13.III.1883 i ośnośnej uchwały Rady Miasta z dnia 8.I.1881, wreszcie z kontraktu notarialnego z dnia 9.X.1896, pod warunkiem, że statut Towarzystwa ułożony będzie w porozumieniu z gminą.

Punkt 3 kontraktu, Gmina Miasta zezwala, a mająca się utworzyć „Krakowska Spółka Tramwajowa” zobowiązuje się własnym kosztem przekształcić obecnie istniejący w Krakowie linie kolei konnej „Most Podgórski — Dworzec Kolejowy” dla ruchu za pomocą elektryczności — tudzież wybudować dla ruchu za pomocą elektryczności w Krakowie koleje na następujących liniach: z Rynku Głównego, liniami A-B, Szewska i Karmelicka do Parku Krakowskiego, od Stradomia — Diebla — Starowiślna — Sienna do Rynku, z Rynku wzdłuż A-B, B-C, Wiślną, Zwierzyniecką, z Rynku Sławkowską i Długą do Rogatki, z Rynku, A-B, B-C, Wiślną, Wolską do parku Jordana, z tym że do kosztów wzmocnienia mostu na Rudawie przyczyni się gmina — do połowy rozbudować linie według planu podanego — czas trwania koncesji, to okres 45 lat od daty wystawienia. Po upływie 45 lat gmina wchodzi bezpłatnie i wolna od wszelkich ciężarów w posiadanie na własność i użytkowanie kolei, wraz z całym urządzeniem, tak ruchomym jak i nieruchomym przynależności z parkiem wozowym, stacją elektryczną — magazynami, remizami, budynkami technicznymi, administracyjnymi, łącznie z całym urządzeniem. Gmina więc staje się właścicielem tych urządzeń. Towarzystwo zaś zobowiązuje się przekazać cały majątek w stanie dobrym prawidłowego użytku zdawnym.

Towarzystwo winno przekazać całe urządzenie ze wszystkim co do utrzymania i ruchu przedsiębiorstwa tramwajowego jest potrzebne — w stanie zdawnym do prawidłowego użycia wraz z funduszem ruchu i funduszem rezerwowym o ile te fundusze powstały z kapitału zakładowego.

Wybrała:
M.B.

— Jak myślisz — pyta jeden początkujący kierowca drugiego — czy to prawda, że czarny kot przynosi nieszczęście?

— To zależy, czy się jest kierowcą czy myśzą...

Na ulicy stoi tłum gapiów.

Podchodzi jeszcze jedna kobieta i pyta:

— Czy w tym wypadku ktoś zginął?

— Nie wiem. Ostatni, który widział, co się stało, odszedł 15 minut temu...

Mąż wraca do domu z czerwonym śladem na czole.

— Szminka!? — woła żona.

— Ależ nie kochanie, to krew.

Potrącił mnie autobus.

— No, masz szczęście!



Przed komisją egzaminacyjną stoi kandydat ubiegający się o prawo jazdy. Egzaminator pokazuje mu znak zakazu używania sygnałów dźwiękowych:

— Co oznacza ten znak?

— Droga dla orkiestry!

Przechodzień, który wpadł pod autobus, kilka dni leżał w szpitalu bez przytomności. Wreszcie przyszedł do siebie i wyszeptał:

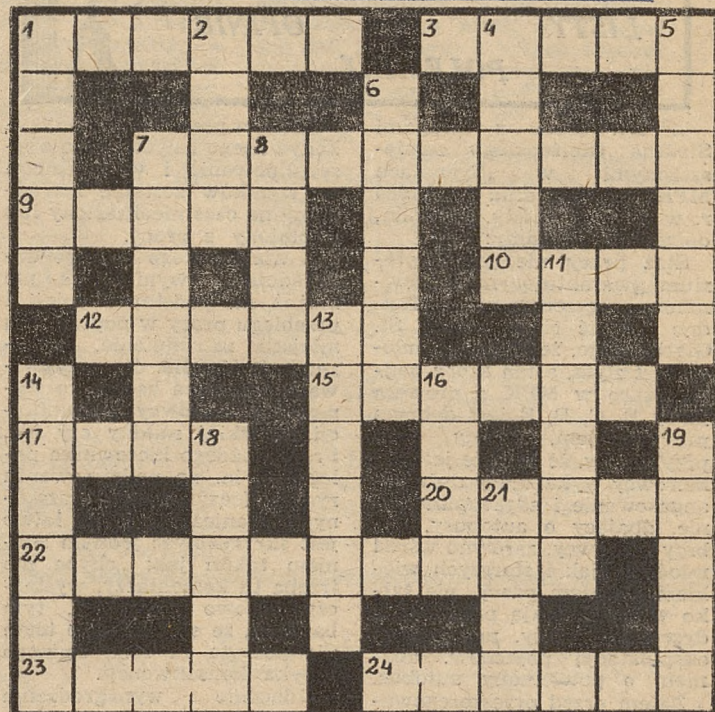
— Jestem w rajzie?

— Nie najdroższy, patrz, siedzę przy tobie — zawołała żona.

Zastępca emeryt przychodzi do notariusza:

— Panie rejencie, chciałbym uzupełnić testament. Marzę, aby na moim pogrzebie zagrała nasza orkiestra zakładowa.

— Ależ przy pana zasługach to się da załatwić. Proszę tylko wyrazić życzenie, czego by pan najchętniej posłuchał...



POZIOMO: 1. domowy rzemieślnik, 10. smaczna ryba, 11. mięsak, 12. nazwa popularnego proszku do prania, 13. rozbieżność, rozdźwięk, 15. kierownictwo portu, 16. miejsce zsyłania, 19. wróżba, przepowiednia, 21. pełnomocnik przedsiębiorstwa, 25. wyrób wędliniarski, 26. odtwórca filmowego „Faraona”, 28. mały instrument muzyczny, 29. werwa, zapal, odwaga, 30. dzieło wrodzono.

PIONOWO: 2. krajina wiecznej szczęśliwości, 3. techniczny plan realizacji filmu, 4. występuje w ropie naftowej, 5. przedstawicielka żeńskiego basketu, 6. turkot, terkot, 7. drobny chrząszcz z rodziny ryjkowców, jego larwy są szkodnikami rzepaku, 8. iracki port nad Tygrysem, 9. grupa społeczna, 14. kościelna, 17. postawa gimnastyczna, 18. talk lub azbest, 20. siła, moc, 22. dodatkowa podziabka na suwaku, 23. tworzywo sztuczne otrzymywane z kauczuku, 24. usterka, wada, 27. polski kolarz — zawodowiec.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 15

Poziomo: interpretator, powłoka, szeleści, rechot, meldunek, militaria, skat, alga, krynolina, duszność, piękno, walonek, spinacz, akompaniament.

Pionowo: Nowicki, ekonomia, plan, ekspedient, agenda, osetnik, sport, ataksja, kapryśnica, Gandawa, alpinizm, Gustlik, nokdaun, anonim, wodze, Asti.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 15 nagrodę wylosowała Małgorzata Węgiel.

SANOCKIE PROTOTYPY NA ULICACH STOLICY

Na ulicach Warszawy pojawiły się w październiku dwa nowe autobusy MZK produkcji Sanockiej Fabryki Autobusów. Są to prototypowe egzemplarze nowej rodziny średniej pojemności autobusu, której podstawowa wersja przeznaczona jest na dłuższe trasy dla PKS, ale istnieje również wariant zaprojektowany dla komunikacji miejskiej o 90 miejscach, w tym 22 siedzące. Ten typ pojazdu przeznaczony jest w zasadzie dla miast o nieco mniejszym niż stolica natężeniu ruchu, ale nie zaszkodzi mu też próba w trudnych warunkach warszawskiej komunikacji. Nowy „autosan” wyposażony jest w wysokopiętny silnik z Andrychowa. Trzydrzwiowy wóz ma ładną, nowoczesną sylwetkę odpowiadającą obowiązującym normom dla tego typu pojazdów. Jest szybki i zwrotny, ma dobrą wentylację, a kabina kierowcy zapewnia dobrą widoczność. Po przeprowadzeniu prób autobus wejdzie do seryjnej produkcji.

SZYBKI TRAMWAJ DLA LUBLINA I TARNOWA

W warszawskim „Metroprojekcie” opracowana została koncepcja szybkiego tramwaju dla Lublina, którą po wnikliwej ocenie ekspertów mają zatwierdzić do realizacji władze miasta. Trwają tam także prace studialne i koncepcyjne nad pierwszą linią metra w Łodzi oraz założeniami techniczno-ekonomicznymi szybkiego tramwaju dla Tarnowa, który przed wojną posiadał

ten rodzaj transportu miejskiego, ale został zlikwidowany w czasie okupacji.

SZTANDAR PRACY DLA WARSZAWSKICH MZK

Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie — jedno z najstarszych przedsiębiorstw w stolicy — odznaczone zostały Orderem Sztandaru Pracy II klasy. Uroczystość odbyła się w liczącej 60 lat zajezdni tramwajowej „Praga” przy ul. Kawczyńskiej gdzie przy okazji pokazany został model wozu tramwajowego z nowym, oszczędniejszym syste-

stopniu zależeć będzie nakreślenie tempa realizacji tej olbrzymiej inwestycji komunikacji miejskiej — drugiego po stolicy metra w Polsce.

TARNÓW OTRZYMA WYMARZONĄ OBWODNICĘ

Zebrania przedwyborcze w Tarnowie były okazją do dyskusji m. in. nad usprawnieniem miejskiej komunikacji. Jest to bowiem najpoważniejszy obok budownictwa mieszkaniowego problem tego miasta mającego archaiczny układ komunikacyjny. Wszystkie pojazdy muszą przejeżdżać przez jego zabytkowe centrum. Powoduje to tłok, przeciążenie ulic, hałas i zanieczyszczenie atmosfery spalinami. W dyskusji zgłoszono postulaty o przyspieszenie budowy obwodnicy, która przełamywałaby uciążliwy ruch tranzytowy i zmniejszyła obciążenie śródmiejskiego układu komunikacyjnego. Wszystko wskazuje na to, że jej budowa wejdzie do planu przyszłej 5-letki.

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

mem zasilania, prototyp nowoczesniejszej wiaty dla pasażerów oraz nowy typ autobusu miejskiego z Sanoka, o którym poniżej.

NA POCZĄTEK 15 DZIUR W ZIEMI

Wywierceniem 15 dziur w ziemi rozpoczęto w Łodzi przygotowania do budowy metra. Trzydziestometrowej głębokości otwory pozwolą dokładnie zbadać warunki geologiczne, a następnie opracować technologie wykonywania korytarzy, którymi pobiegnie trasa podziemnej kolei. Prace, zlecone Przedsiębiorstwu — Robót Wiertniczych w Łodzi, mają trwać kilka miesięcy. Prowadzone są w kilku punktach miasta. I choć do rozpoczęcia prawdziwej budowy łódzkiego metra jeszcze daleko, od wyników wierceń w znacznym

W STOLICY LEPIEJ ALE NIE ZA BARDZO

Warszawa ma otrzymać w br. 220 nowych autobusów i 70 tramwajów. Ponieważ pewną liczbę zużytych „berlietów” trzeba wycofać z ruchu stan posiadania MZK zwiększy się tylko o 58 pojazdów i będzie liczył 2170 autobusów. Jednak z powodu braku kierowców nie wszystkie autobusy mogą

wyjeżdżać na trasy. Bywa, że stoi ich ok. setki.

„IKARUS-284” DLA 185 PASAŻERÓW

Węgierskie zakłady podjęły produkcję nowego modelu autobusu miejskiego „Ikarus-284”. Zasadnicza różnica między tym modelem, który jest na tasmach produkcyjnych już od kilku miesięcy, a poprzednimi typami tych wozów polega na umieszczeniu silnika z tyłu. Pozwoliło to konstruktorom obniżyć podłogę i zmniejszyć liczbę stopni. W ten sposób skraca się czas wsiadania i wysiadania na przystankach. Zmiany konstrukcyjne, m. in. wydłużenie pojazdu przegubowego o 1,5 m zwiększyły pojemność nowego modelu do 185 pasażerów.

DRAŻA TUNELE I USZCZELNIAJA

Metro, największa obecnie warszawska inwestycja, realizowane jest na kilku placach budów. Najmniej widocznym odcinkiem robót dla postronnych obserwatorów jest plac na Polu Mokotowskim, bowiem niemal wszystko dzieje się tutaj pod ziemią. Na głębokości 13 metrów pod powierzchnią gruntu górnicy z Myslowic drażą za pomocą dwu radzieckich tarcz dwie „nitki” tunelu. W ślad za tarczami posuwają się prace przy uszczelnianiu obudowy tuneli według technologii opracowa-

nej przez fachowców z „Metroprojektu”. Odbywa się to powoli, bo w tych pracach nie można sobie pozwolić na żadną niedokładność. Do końca br. górnicy wykonają odcinek obu tuneli o łącznej długości ok. 500 metrów.

SZCZECINIANIE LUBIĄ JEZDZIĆ NA GAPE

Mimo wysokich kar pieniężnych liczba pasażerów gapowiczów w szczecińskich autobusach zwiększa się systematycznie z roku na rok. W okresie 9 miesięcy br. kontrolerzy WPK ukarali przeszło 21 tys. pasażerów jadących bez ważnego biletu.

WIEJSKIE METRO KOŁO INSBROUCKA

Podziemna komunikacja jest obecnie elementem wielkomiejskości. Ale w niedalekiej przyszłości metro ma trafić również „pod strzechy”. Stanie się to w malej, austriackiej wiosce Serfaus, niedaleko Innsbrucka, która liczy zaledwie 900 mieszkańców. Jest to jednak bardzo popularna miejscowość turystyczna, ośrodek sportów zimowych, do którego przyjeżdżają tysiące osób. W obawie, aby moda na Serfaus nie przeminęła z powodu ogromnego hałasu i spalin z samochodów przybywających dla samochodów, a parking poza miejscowością połączyć z wioską i obiektami sportów zimowych koleją podziemną, której łączna będzie 1,3 km długości. Metro budowane będzie systemem odkrywkowym.

(Oprac. I-k)