

SYGNAL

MPK

DWUTYGODNIK

ZAŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 19 (286) Rok XI
15 listopada 1985 r. 5 zł

Zmieniliśmy ministerstwo

SRODKI masowego przekazu doniosły 11 listopada br. o zaakceptowaniu przez Sejmową Komisję Nadzwyczajną rządowego projektu zmian w strukturze naczelnych i centralnych organów administracji państwowej. Ze sprawozdań prasowych można się było dowiedzieć, iż likwidacji ulega także nasze ministerstwo.

W dniu ukazania się informacji rozmawiam z przewodniczącym Rady Pracowniczej **Zdzisławem Mazurem**. Oto pierwsze refleksje.

„Dziś trudno jeszcze powiedzieć cokolwiek pewnego, jest to jeszcze projekt zmian. Na pewno będzie można powiedzieć coś dopiero po zatwierdzeniu i ukazaniu się przepisów wykonawczych. Dziś można powiedzieć jedynie o zarysowujących się plusach i minusach tego przedsięwzięcia. Wydaje mi się, że nasze byłe ministerstwo miało trochę mniejszą pozycję w zestawieniu z takimi „mocarstwami” jak chociażby hutnictwo i przemysł maszynowy, górnictwo i energetyka. Komunikacja, ogólnie rzecz ujmując, jest dla nich ważnym partnerem do współpracy. Można się więc spodziewać, że poprawi się zaopatrzenie w części zamienne, bo będą na nie zamówienia rządowe. Chyba też wszyscy pracownicy resortu komunikacji mają zniżki na kolej i PKS, być może obejmie to także naszych pracowników, liczymy także na możliwość większej wymiany socjalnej na przykład z kolejarzami. Może dojdzie też nareszcie do współpracy

w obsłudze pasażerskiej w miastach właśnie przez PKP i PKS. Może też zmieni się relacja opłat za przejazdy, niewątpliwie zyskalibyśmy gdyby zechciano przynajmniej przybliżyć ceny za bilety.

Są jednak i obawy. W dotychczasowym układzie byliśmy chyba najsilniejsi. Komunikacja miejska miała silną pozycję. Teraz może się to zmienić, bo mimo że komunikacja miejska przemieszcza ponad 70 proc. wszystkich przewozów pasażerskich w ruchu krajowym, to pozycję trzeba będzie sobie wyrobić.

W porównaniu z PKP i PKS mamy znacznie nowszy i oczywiście nowocześniejszy tabor. Obawiam się więc, by te instytucje nie znalazły priorytetu. Szybko bowiem okazałoby się, że popadniemy w regres.

Niepokój budzi też porównanie płac naszych oraz kolejarzy i PKS-u. Nasze są wyższe, mimo iż ludzie uważają, iż ciągle zarabiają mało. Tu także, gdyby wzrost płac został zahamowany byłoby to tragedią. Oczywiście wszystko co powiedziałem to tylko domniemania, jeszcze niczym nie poparte. Być może, że gdy gazeta dotrze do Czytelników, będziemy wiedzieć już coś konkretnego. Mam nadzieję, że do tematu będziemy powracać w najbliższym okresie”.

Spisał: F. SERWIN



68. rocznica Wielkiego Października

Otwarcie klubu TPPR



Fot. ANDRZEJ PASLAWSKI

Z OKAZJI 68. rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, odbyła się 6 października br. akademia w świetlicy ZTP, w której nastąpiło uroczyste otwarcie Klubu TPPR. Przecięcia tradycyjnej wstęgi dokonała zastępca dyrektora ds. pracowniczych i równocześnie przewodnicząca Zakładowego Koła TPPR — **Stanisława Kostro**, a towarzyszyli jej dyrektor MPK — **Tadeusz Trzmiel** i I sekretarz KZ PZPR — **Ryszard Gurbiel**. Trzeba tu dodać, że remont świetlicy zatwierdzony został przez naczelnego dyrektora MPK **Tadeusza Trzmieła**, a wystrój i wyposażenie jej wykonane zostało pod kierunkiem zastępcy

(Dokończenie na str. 2)

Mamy kolejny parking. Tym razem, staraniem Wydziału Ogólnego, któremu chwała za to, ponad 30 samochodów pracowników i pacjentów naszej przychodni znajdzie właściwe miejsce do postoju. Skończą się tym samym parkowania na trawnikach, pod ogrodzeniami, w pobliżu torowisk. Nie robiono z tej okazji wielkiej fety, lecz dyrektor T. Trzmiel uznał, iż jest to początek wielkich porządków na terenie ZTP, a także ZSP. W imieniu przyszłych — a właściwie już obecnych użytkowników, dziękujemy.

Dyrektor T. Trzmiel, I sekretarz KZ PZPR R. Gurbiel i przewodniczący Rady Pracowniczej **Zdzisław Mazur** oficjalnie otworzyli nowy parking.

Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

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 — **MAŁGORZATA MUSIAŁ**, Wydział Taryfowo-Biletowy — **JANINA NIKIEL**, ZET Nowa Huta — **ZOFIA TRAFIAŁ**, ZET Podgórze — **STANISŁAW RUDKO**, ZNT — **JANINA ŚLIWA**, ZEA Czyżyny — **MARIA GRABKOWSKA**, 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 LEŚNIEWSKI**, Warsztaty Szkolne — **ANDRZEJ MIĘKINIA**, Dział Inwestycji, Zakład Budowlany — **ELŻBIETA KONCZEWSKA**, Wydział Gospodarki Odzież — **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

Powstała Spółdzielnia Mieszkaniowa „Tramwajarz”

8 LISTOPADA br., odbyło się zebranie założycielskie Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz”, która będzie miała charakter lokatorsko-własnościowy, a bloki realizowane zostaną systemem gospodarczym. Zebranie oceniono jako prawomocne — z 36 członków znajdujących się na liście, 34 wzięło w nim udział.

Uczestniczącą w zebraniu założycielskim radca prawny z Wojewódzkiego Związku Spółdzielni Mieszkaniowych — **mgr Irena Tarka** zreferowała statut powstającej w MPK Spółdzielni Mieszkaniowej. Między innymi podstawowe prawa i obowiązki członków. Wytlumaczyła zebrany cały szereg wątpliwości. Sześć osób wyjaśniła, jakie będą różnice w mieszkaniach lokatorskich i własnościowych. O-

strzegła, że liczyć się należy ze zwiększeniem kosztów budowy.

Wanda Matuszewska z Działu Inwestycji MPK przedstawiła m. in. lokalizację dwóch pierwszych bloków realizowanych przez Spółdzielnię — w rejonie ulic Nowosądeckiej i Łużyckiej, koszty ich budowy, w tym kredytu bankowego oraz wielkość mieszkań — 10 procent M-2, 10 procent M-5, 40 procent M-3 i 40

procent M-4. W sumie w obu blokach znajdzie mieszkanie 145 rodzin. Mówiąc o kredycie bankowym i kosztach, ostrzegła, że te ostatnie będą się z roku na rok zmieniać.

Zebrani przegłosowali uchwałę o przystąpieniu do Wojewódzkiej Związkowej Spółdzielni Mieszkaniowej w Krakowie, a w wyniku wyborów ukonstytuował się zarząd Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz”. Prezesem jej został przewodniczący założycielskiego zebrania **mgr Józef Grabacki**, wiceprezesem **Wojciech Górecki**, członkiem **Maria Pietrzyk**, przewodniczącym Rady Nadzorczej **mgr inż.**

(Dokończenie na str. 2)

◆ Zauważyliśmy, że ostatnio stosunkowo dość często psuje się w autobusach sygnalizacja „na żądanie”. Pasażer naciska guziczek i liczy na zatrzymanie się autobusu na najbliższym przystanku na żądanie, tymczasem... na tabliczce umieszczonej na przodzie wozu nie zapalają się literki i kierowca nie zatrzymując się jedzie dalej. Niektórzy z pasażerów proszą o zatrzymanie wozu, inni zwracając pod adresem MPK, jadą dalej niż mieli na to ochotę.

◆ Tramwaje i autobusy w dniu Święta Zmarłych były wyjątkowo zaśnieżone. Pasażerowie jadący na krakowskie cmentarze z wiązkami kwiatów i pękami jedliny, żasniali nimi siedzenia i podłogi.

◆ W godzinach komunikacyjnych szczytów do autobusu linii „139”, trudno jest wejść z przystanku przy ulicy Langiewicza. Stali pasażerowie tej linii wsiadają więc do autobusów linii „105” lub „129”, jadąc do przystanku przy Politechnice, tam wysiadają, przechodzą na drugą stronę, wsiadają do autobusów zmierzających do Nowego Kleparza, znów wysiadają i wreszcie „łapią” autobus linii „139”, do którego to na tym przystanku już można się łatwo dostać. Takie „wędrowki” staną się bardziej kłopotliwe w okresie zimy.

◆ WGO prosi pracowników ze wszystkich zakładów przedsiębiorstwa o jak najszybsze zgłaszanie się i pobieranie zimowych sortów. Ciepła bielizna, odzież i obuwie załatwiają magazyn, a kiedy zrobi się naprawdę zimno, wówczas po odbiór tych rzeczy tworzyć się będą kolejki.

◆ W handlu brakuje ręczników frotte, brakuje ich również w



Fot. ANDRZEJ PASŁAWSKI

Otwarcie Klubu TPPR

(Dokończenie ze str. 1)
dyrektora ds. pracowniczych Stanisława Kostro. Nowo otwarty klub TPPR działać będzie w gustownie, w najdrobniejszych szczegółach, urządzonej pomieszczeniu.

W nastrój rocznicowy wprowadzili zebranych zaproszeni na tę uroczystość artyści scen krakowskich, wykonując rosyjskie ballady i romanse oraz okolicznościowe recytacje. Prowadzenie uroczystości, nawiązując w krótkich słowach do historycznych przemian sprzed 68 lat, objęła sekretarz Zakładowego Koła TPPR — Grażyna Cholewa.

Akademia stała się okazją do wręczenia długoletnim, zasłużonym pracownikom MPK Medali 40-lecia Polski Ludowej. Działaczom TPPR którzy przed rokiem przyczynili się do reaktywowania, posiadającego długoletnią tradycję w naszym przedsiębiorstwie Zakładowego Koła TPPR wręczono: Złote Odznaki TPPR — Romanowi Marchewczykowi z ZNT, dru-

gą otrzymała przewodnicząca Zakładowego Koła TPPR — Stanisława Kostro w dniu 7 listopada na centralnej akademii z okazji 68. rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, jaka odbyła się w Krakowie. Za wyjątkowo duże zaangażowanie przy reaktywowaniu Koła TPPR w MPK, wręczone zostały również dyplomy Zarządu Głównego TPPR. Otrzymały je: Józef Doktor, Marek Hajewski, Stanisław Jaśkiewicz, Julian Mendel, Maria Pietrzyk i Jan Piotrowski. Sześciu działaczy Koła TPPR otrzymało również nagrody rzeczowe.

W uroczystej akademii z okazji 68. rocznicy Rewolucji Październikowej udział wzięli m. in.: sekretarz Zarządu Krakowskiego TPPR — Jerzy Lubas, kierownik Biura Zarządu Krakowskiego — Barbara Oleń, zastępca naczelnika dzielnicy Podgórze — Stanisław Haręziak oraz kolektyw administracyjny, społeczny i polityczny MPK. (M.B.)

KRONIKA ZSMP

PODZAS zebrania VI Koła ZSMP w ZEA Czyżyny dokonano 6 listopada wyboru nowego zarządu Koła. Przewodniczącym został Leszek Działowski, jego zastępcą Bogdan Wajda, skarbnikiem Andrzej Rządzik, członkami Zarządu: Jan Kukułowicz i Zbigniew Pyrek. W planach na najbliższy okres młodzieżowcy z ZAC mają m. in. udział w obchodach „Dni Honorowego Dawstwa Krwi”, ufundowanie książeczki mieszkaniowej dla jednego z podopiecznych Domu Dziecka, wspólna wycieczka z Kołem ZSMP z Jednostki Wojskowej. Nowemu Zarządowi życzymy konsekwencji w działaniu.

*

Także 6 listopada Prezydium ZZ ZSMP podsumowało udział MPK-owskiej organizacji młodzieżowej w kampanii wyborczej do Sejmu PRL. Prezydium zapoznało się z przygotowaniami do „Dni HDK” — ZSMP jak wiadomo patronuje ruchowi honorowego krwiodawstwa w MPK, przyjęło również program obchodów 10-lecia ZSMP.

*

Zapraszamy młodzież do udziału w zawodach strzeleckich o puchar przewodniczącego Zarządu Zakładowego ZSMP w MPK. Zawody odbędą się 16 grudnia br. — zbiórka uczestników o godz. 9.00 przy ul. Brożka. Zgłoszenia 5-osobowych drużyn (w tym 1 kobieta) przyjmują do dnia 13 listopada: przewodniczący Kół w zakładach oraz ZZ ZSMP — ul. Brożka 3, pok. 234, tel. wew. 12-27.

*

11 listopada wspólnym posiedzeniem Zarządów Koła PCK i Klubu HDK rozpoczną się obchody „Dni Honorowego Dawstwa Krwi” i 50-lecia Drużyny Sanitarno-Medycznej PCK w naszym przedsiębiorstwie. W ramach „Dni HDK” nastąpi nasilenie działań propagujących piękną ideę honorowego krwiodawstwa; 23 listopada odbędzie się w ZEA Wola Duchacka akcja krwiodawstwa. Również 23 listopada o godz. 16.00 przy ul. Brożka odbędzie się tradycyjne spotkanie krwiodawców z kierownictwem MPK. Zapraszamy wszystkich honorowych krwiodawców do udziału w „Dniach HDK” w naszym przedsiębiorstwie.

KOMUNIKAT

WYDZIAŁ Socjalno-Bytowy prosi komórki socjalne poszczególnych zakładów o wykonanie list dzieci pracowników, które są upoważnione do pobrania paczek mikołajowych.

Za upoważnione do otrzymywania paczek uważane są dzieci pracowników pobierających zasiłek rodzinny, urodzone w latach 1972—1984 r. Listy należy wykonać w trzech egzemplarzach, podpisane przez kierowników zakładów i składać w Wydziale Socjalno-Bytowym pok. nr 5 w terminie do dnia 30.11.85 r.

Wykonanie i wydawanie paczek przewiduje się w miesiącach styczeń — luty 1986 r.

Pion ekonomiczny pod lupą

SWEGO RODZAJU tradycją stało się już, że pod koniec roku kalendarzowego kierownictwo administracyjne i aktyw społeczno-polityczny dokonują oceny działalności poszczególnych pionów organizacyjnych przedsiębiorstwa. W tym roku na pierwszy ogień poszedł pion ekonomiczny (bez brania pod uwagę należących doń zakładów, gdyż te zostały w tym roku już ocenione w czasie wyjazdowych operatywek), a ocenie poddane zostały Dział Ekonomiczny, Dział Plac i Dział Elektronicznej Techniki Obliczeniowej.

Okazuje się, że nawet tak nieliczny pion może mieć poważne problemy. Dział Ekonomiczny i Plac mają je najczęściej na polu współpracy z odpowiednimi komórkami w zakładach, gdzie niejednokrotnie trudno jest stworzyć dobre zespoły ekonomistów. Przyczyną takiego stanu rzeczy są najczęściej zbyt częste zmiany kadrowe, gdyż w niektórych zakładach (np. ZAW) wymiana zespołu następuje niemal co roku. Poza tym okazuje się, że Dział Ekonomiczny, do którego zadań należy opracowywanie planów i sprawozdań z działalności gospodarczej przedsiębiorstwa i zakładów jest w nie lada kłopot, gdy idzie o Zakład Budowlany. Nikt bowiem nie wie w oparciu o jakie wskaźniki konstruować plan dla tego zakładu i nie wiadomo w jaki sposób rozliczać go gdy prace są tak różnorodne i bardzo często realizowane poza planem, bo tego wymaga stan niektórych zakładów. Oczywiście najłatwiej byłoby stosować obmiary robót, ale to wymagałoby w Dziale Ekonomicznym fachowców raczej nietypowych.

Swoje kłopoty ma również i Dział ETO, gdyż posiadany sprzęt ulega nie tylko stopniowemu zużyciu, ale też w porównaniu z dynamicznie

rozwijającymi się obecnie technikami komputerowymi, staje się przestarzały. Tymczasem okazuje się, że by technika komputerowa znalazła w przedsiębiorstwie poparcie dla swego rozwoju, to powinien wśród kierownictwa przedsiębiorstwa znaleźć się ktoś, kto zna się na tym i jest do tego zapalony. Niestety w MPK zabrakło kogoś takiego i w tej chwili komputery wprowadza się w kilku różnych komórkach, ale brak jak na razie jakiegos perspektywicznego programu rozwoju technik komputerowych na przyszłość. Dlatego też wśród wniosków z tej narady znalazł się i taki, który mówi o konieczności jak najszybszego spotkania komórek zainteresowanych tymi sprawami z kierownictwem przedsiębiorstwa, by program taki opracować.

Inne wnioski, to konieczność zakończenia, ostatecznego, modyfikacji systemu plac i opracowania nowego przewodnika placowego dostosowanego do nowych zasad placowych, konieczność zdyscyplinowania pracy Działu Plac, szczególnie gdy idzie o terminowość realizacji zadań i współpracy Działu z Radą Pracowniczą i Związkiem Zawodowym.

W odniesieniu do Działu Ekonomicznego wnioski dotyczą konieczności stałego szkolenia komórek ekonomicznych i placowych w zakładach, szkolenia kadry kierowniczej w zakresie samodzielnego działania zakładów i obowiązujących w tej dziedzinie zasad oraz wprowadzenia w zakres działalności Działu analizy kosztów. Oba te działy mają natomiast zadanie czuwania nad polityką placową w przedsiębiorstwie. Ta bowiem dziedzina przy obecnych jej uwarunkowaniach (PFAZ) wpływa najwyraźniej na wynik działalności przedsiębiorstwa, o który nam wszystkim chodzi tzn. o zysk. (A.Z.)

Powstała Spółdzielnia Mieszkaniowa „Tramwajarz”

(Dokończenie ze str. 1)
Bogdan Poziółko, wiceprzewodniczącą Wanda Matuszewska, sekretarzem mgr Barbara Szwaia.

Nowo wybrany zarząd reprezentować będzie Spółdzielnia na zewnątrz, a pierwsze jego kroki skierowane zostaną — po skompletowaniu całej dokumentacji — do Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego w Warszawie. Po uzyskaniu tam opinii o celowości założenia Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz”, zarząd w imieniu Spółdzielni wystąpi z wnioskiem do Sądu Rejonowego w Krakowie o jej zarejestrowanie. Z chwilą wydania przez Sąd takiego postanowienia, Spółdzielnia Mieszkaniowa „Tramwajarz” nabydzie osobowość prawną.

W zebraniu założycielskim MPK-owskiej Spółdzielni Mieszkaniowej udział wzięli dyrektor naczelny MPK mgr inż. Tadeusz Trzmiel oraz kierownictwo społeczno-polityczne przedsiębiorstwa, zaś z Wojewódzkiej Związkowej Spółdzielni Mieszkaniowej w Krakowie: kierownik Zespołu ds. Programowania i Planowania Inwestycji mgr Jerzy Dutkiewicz i specjalista ds. samorządu mgr Jadwiga Malinowska.

*

„Powstanie Spółdzielni

MARIA BUBACZEWSKA

DLA MEKSYKU:

Rada Pracownicza naszego Przedsiębiorstwa zawiadamia, że przekazano ze składek pracowników MPK na rzecz ofiar trzęsienia ziemi w Meksyku — 193.556 zł. (S)



WGO, są natomiast zastępcze, z firmy polonijnej, których nikt nie chce pobierać. Jak nas poinformowano, w trakcie technologicznego opracowania jest specjalna tkanina, z której oczywiście po jej wejściu do produkcji, robione będą ręczniki robocze. Czy zdadzą egzamin? Zobaczmy.

◆ Stołówka w ZAW produkuje dziennie od 1200 do 1300 posiłków regeneracyjnych. Z trzech barów — „Hutnika”, „Przy Rondzie” i „Liliputa”, przedsiębiorstwo otrzymuje dziennie od 280 do 290 posiłków profilaktycznych. Między pierwszymi a drugimi różnica polega na tym, że regeneracyjne są odpłatne — po 20 złotych i wydawane są tylko w okresie od listopada do marca, profilaktyczne natomiast otrzymują niektóre tylko grupy pracowników (zatrudnieni przy pracy szkodliwej i ciężkiej), przysługują cały rok i są bezpłatne.

◆ Chwalą sobie motorniczowie i kierowcy, że bardzo dobrze rozwiązana jest w tym roku sprawa posiłków regeneracyjnych. Kto chce skorzystać z posiłku, to zgłasza zaraz po przystąpieniu do pracy na końcu komunikacyjnej i wpłaca odpłatność. Z kolei kierowcy oddziałów komunikacyjnych po zebraniu zamówień, nie później jednak niż do godziny 7.00, a na popołudniową zmianę do godziny 15.15, przekazują te zamówienia do Wydziału Socjalno-Bytowego.

◆ W ostatnich miesiącach, po wejściu w życie porozumienia placowego, Wydział Socjalno-Bytowy, przyjął do pracy około 30 bufetowych. Sytuacja więc w zakresie świadczonych przez bufety MPK usług, radykalnie się poprawiła. Z 19 czynnych na terenie przedsiębiorstwa bufetów, 6 pracuje w systemie czterozmianowym, cztery w systemie dwuzmianowym, reszta jednonożmianowym.

◆ Problemem jedynym, ale bardzo poważnym Wydziału Socjalno-Bytowego jest nieodpowiedni magazyn żywnościowy. Przede wszystkim brakuje rampy do wyładunku towarów. Rozładunek przeprowadzany jest z wysokości 1,5 metra, co przecież trudno nazwać wygodnym i bezpiecznym.

(M.B.)

PCK — humanizm idei i działań

W ZAKŁADACH pracy gospodarki komunalnej i przemysłu terenowego działają różne organizacje, które współpracują z radami związkowymi i korzystają często z ich pomocy. Wśród tych organizacji Koła Polskiego Czerwonego Krzyża spełniają doniosłą rolę. Pomagają, wychowują i uczą, dążąc przez humanitaryzm do pokoju. Wiele z nich może się poszczycić poważnymi osiągnięciami. Do takich należy Koło PCK przy krakowskim MPK.

25 marca 1945 z inicjatywy ob. ob. **Tadeusza Palecznego, Klemensa Kusia, Stanisława Kwiatka, Arnolda Bajorka, Stefana Grabowskiego, Adama Króla, Franciszka Segiet, Włodzimierza Pietruszki** (w późniejszych latach doszły dwie panie **Stanisława Budzoń i Joanna Kruk**) — powstało małe kółko, liczące wówczas kilkudziesięciu członków, z którego urosło do dziś duże Koło, obejmujące 1500 członków. Koło to było potem załącznikiem Zarządu Miejskiego PCK. W tym miejscu z przyjemnością należy nadmienić, że właśnie z Koła przy MPK powstał obecny Zarząd Miejski PCK w Krakowie.

Poza działalnością objętą regulaminem, Koło nasze podejmowało wiele ciekawych inicjatyw, w upowszechnianiu honorowego krwiodawstwa, zwłaszcza za pośrednictwem propagandy wizualnej — jak wystawy, gazetki ścienne, dekoracje wozu tramwajowego 4 razy w roku, który to wóz krążył przez cały tydzień po mieście itd. Członkowie Koła opiekowali się samotnymi, chorymi, oraz od czasu do czasu te samotne osoby były obdarowywane paczkami żywnościowymi. Zarząd Koła PCK przejawiał bardzo aktywną działalność społeczną. Mamy własną Drużynę Sanitarną i posterunki sanitarne i brałmyś udział w zwalczaniu wypadków na terenie zakładu.

Szczególną jest rola Koła PCK w takich przedsięwzięciach, jak krzewienie kultury sanitarnej, higienizacji środowiska i udziału w akcji „Porządek”. Doniosłym zadaniem PCK na terenie zakładu było przysposobienie sanitarne

oraz szkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej w nagłych wypadkach i zachorowaniach przy pracy. Z większych osiągnięć należy wymienić przeszkolenie około 600 pracowników w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Koło nasze werboowało nowych członków PCK i stale rosły szeregi tych członków.

W ciągu minionych lat organizowano i szkolono corocznie drużyny sanitarne, które w eliminacjach na różnych szczeblach zajmowały czołowe miejsca, przeprowadzając wiosenne akcje porządkowe i cały szereg konkursów czystości, organizowano „Tygodnie PCK”, „Dni Przeciwdrożdżycy”, walczone z chorobami zakaźnymi i alkoholizmem, urządzano dziesiątki odczytów i pogadanek, zredagowaliśmy też wiele gazetek ściennych, rozpowszechnialiśmy prasę czerwono-krzyżską, finansowaliśmy Międzynarodowe Dni Dziecka itd., itd. Nasza Drużyna Sanitarna zdobyła tytuł „Stalej gotowości”. Brała udział w każdej akcji powodziowej oraz innych akcjach losowych.

Na wszystkich oddziałach produkcyjnych umieściliśmy apteczki sanitarne, a osoby specjalnie przeszkolone pełniły i udzielały pierwszej pomocy sanitarnej przedlekarskiej poszkodowanym w różnych wypadkach. Działalność naszego Koła została wysoko oceniona przez prezesa Zarządu Głównego PCK w Warszawie, dra **Rutkiewicza**, który udekorował nasz sztandar „Złotą Odznaką Honorową PCK”. I stopnia za całokształt działalności na terenie miasta Krakowa.

Na specjalne wyróżnienie w historii Koła zasługuje akcja honorowego krwiodawstwa. Chlubne efekty krwiodawczej działalności zainicjowanej od roku 1962 mają swój początek w pracy członków Koła PCK na terenie MPK. Powstanie Klubu Honorowych Dawców Krwi poprzedziło oddanie krwi w roku 1962 — przez 12 członków naszego Koła PCK w Stacji Krwiodawstwa Akademii Medycznej. Przeniesiono ją na pomoc dla walczących Wietnamczyków. Kiedy nasza koleżanka była beznadziejnie chora i potrzebowała transfuzji krwi, wówczas

na apel Zarządu Koła PCK zgłosiło się 17 młodych członków ZMS i ofiarowało jej swą krew, oczywiście bezpłatnie. Te dwa wydarzenia przyczyniły się do spopularyzowania honorowego krwiodawstwa wśród członków ZMS i od tego czasu postanowiliśmy utworzyć „Klub Honorowych Dawców Krwi” wspólnie z organizacją ZMS. Dzisiaj Klub liczy 460 członków. Zorganizowaliśmy ten Klub, aby dalsza akcja honorowego krwiodawstwa była prowadzona planowo i konsekwentnie. Znajac ofiarności naszej młodzieży i jej patriotyczne zaangażowanie nie wątpiliśmy, że cel zostanie osiągnięty. Z uwagi na charakter zainteresowania młodzieży duże znaczenie miała forma upowszechniania idei honorowego krwiodawstwa — tu nie wystarczyły tylko słowa, choćby najpiękniejsze, młodzieży trzeba podawać konkretne przykłady z zakresu leczenia krwią, zapraszaliśmy więc lekarzy ze Stacji Krwiodawstwa i oni opowiadali nam o ciekawych przypadkach leczenia krwią oraz informowali, że oddanie przez człowieka młodego 200 ml krwi, dwa razy do roku nie jest żadnym uszczerbkiem dla dającego krew, a raczej pobudza szpik kostny do regeneracji utraconej ilości krwinek.

Krew pobierano w Stacji Krwiodawstwa Akademii Medycznej, z którą w roku 1970 Dyrekcja, ZMS i Koło PCK podpisały umowę, długo, systematycznie realizowaną. Na jej mocy w zamian za pobieraną krew co miesiąc przez 5 członków Klubu Akademia raz w roku przeprowadza badania okresowe wszystkich pracowników przedsiębiorstwa oraz badała grupy krwi kierowców i wpisywała do dowodów osobistych. Ponadto członkowie Klubu mogli korzystać z pomocy szpitalnej Akademii Medycznej.

Czasem spotyka się ludzi pytających, dlaczego nie prowadzi się w naszym kraju oddawania krwi tylko odpłatnie. Odpowiedź jest prosta. Krew jest produktem żywego człowieka, ważnym elementem jego organizmu. Oddawanie więc części swego ciała przez akt kupna-sprzedaży nie jest ani w pełni e-

tyczne, ani też normalne. Dla nas działaczy PCK i ZSMP i dla całego naszego społeczeństwa jest koniecznością pełne zrozumienie tych prawd, by nigdy człowiek nie umierał tylko dlatego, że drugi człowiek nie oddał mu trochę swej krwi.

Na specjalne podkreślenie zasługuje również akcja współpracy oraz wymiana doświadczeń, jaką prowadziliśmy przez bardzo długi czas z Kołem PCK przy Zakładach Przemysłu Bawełnianego „Poltex” im. Marchlewskiego w Łodzi, która to współpraca podnosiła działalność obu Kół. Bardzo miłym akcentem było darowanie przez nasze Koło wozu autobusowego na własność do użytku Koła PCK w Łodzi. Autobus, który został skasowany, poddano w naszych warsztatach kapitalnemu remontowi na naszą prośbę, a następnie oddano go do użytku w Łodzi. Odbiło się też uroczyste zebranie obu Kół połączone z ciekawą dyskusją weteranów ostatniej wojny i działaczy PCK-owskich.

Z ciekawych wydarzeń życia naszego Koła warto odnotować udział w Sejmiku 10 maja 1962, który był rokiem propagandy uprzejmości i życzliwości oraz wzmożonym wysiłkiem osób biorących udział w Sejmiku takich organizacji, jak: kolegium rektorów wyższych uczelni, PCK itp. W wyniku tej pracy podniosła się uprzejmość i życzliwość wszystkich ludzi pracy. W dniu tym, w którym miał być zainicjowany „Wiek Kultury i Życia”, wkroczyliśmy w nowy okres, w którym naczelną zasadą było wpajanie w młodzież szacunku dla innego człowieka oraz krzewienie wśród załóg fabrycznych zasad kultury współżycia, by ludzie mogli pracować w życzliwej atmosferze i zadowoleniu, a wówczas praca była bardziej wydajna i jak najbardziej pożyteczna dla naszego społeczeństwa i żeby jak najbardziej i najlepiej przyczynić się mogła do najważniejszej sprawy naszej epoki, jaką jest utrwalenie pokoju w świecie.

KLEMENS KUŚ

W MIEJSKIEJ Kolei Elektrycznej a obecnym MPK w Krakowie reaktywowała w 1950 r. swą działalność Drużyna Medyczno-Sanitarna otrzymując nr ewid. 1831, którą zorganizował mgr **Arnold Bajorek**. Drużyna ta wchodziła w skład służb medyczno-sanitarnych oddziałów i grup obrony cywilnej. Komendantką tej drużyny była **Elżbieta Kurkiewicz** (obecnie rencistka), z-cą komendantki **Stanisława Budzoń** (obecnie emerytka), łączniczką **Anieli Baczynska-Zbroja**, oraz 5 sekcji 6-osobowych i rezerwa. Sekcyjnymi były wówczas: **Aniela Gwiżdż-Kudlek, Maria Urbanska, Władysława Blińek-Zyła, Anna Semik-Szczuchura, Wanda Kofin, Elżbieta Kofin-Kalicka, Anna Zajac, Krystyna Baster-Ulińska**, a komendantkami w dalszej kolejności były: **Joanna Kruk, Maria Natkańska i Ewa Pawlak**.

Drużyna działała w oparciu o wybrane zagadnienia z Konwencji Genewskiej w aspekcie zadań humanitarnych Polskiego Czerwonego Krzyża, współdziałała z zakładową placówką służby zdrowia, wchodziła w skład oddziału samoobrony. Członkinie drużyny przechodziły szczegółowe przeszkolenie medyczne na kursach organizowanych przez PCK w ośrodkach szkoleniowych w Krynicy, Rabce, Koźlu, Starogardzie Szczecińskim. Rokrocznie na powyższe kursy kierowani byli coraz to nowi pracownicy naszego przedsiębiorstwa.

Drużyna brała udział w corocznych wiosennych eliminacjach, zarówno na szczeblu dzielnicowym, jak i na miejskim, przechodząc każdorazowo uprzednio okresowe przeszkolenie przygotowawcze do działania w akcjach ratowniczych. Odzwierciedleniem efektów kilkudniowych szkoleń członkiń Drużyny Medyczno-Sanitarnej były czołowe miejsca zajmowane przez nią w powyższych eliminacjach w związku z wykazywaniem najlepszych form i metod działania w akcjach ratowniczych w wypadkach losowych. Każdorazowo po zakończeniu akcji drużyna meldowała dyrektorowi naczelnemu zakładu wykonanie zadania, będąc przez niego nagradzana z funduszu „kamizelkowego” przy najbliższym otrzymywaniu wynagrodzenia (tj. 10 proc. poborów). Natomiast z Zakładowego Koła PCK były pokrywane koszty związane z napojami chłodzącymi, śniadaniem, tabliczką czekolady i zwrot kosztów za elegancką fryzurę na zawody.

Przedsiębiorstwo bardzo dbało o estetyczny wygląd swej drużyny. Jej pierwszym strojem były białe chałaty z opaskami na ręce i białe furażerki. Następnie uszyto na zamówienie granatowe stroje galowe (marynarka, spódniczka i granato-

wa furażerka). Gdy one uległy zniszczeniu, weszły w modę popielate ubrania robocze, gdyż ćwiczone już się do działań w rejonach porażenia, w maskach gazowych, dalej drużyna uzyskała szafirowe dresy, a ostatnio miała do dyspozycji granatowe ubrania robocze. Każde ubranie robocze było dopasowywane przez członkinię drużyny, dbano o dokładne odprasowanie, a opiekunowie drużyny nosili zawsze w pogotowiu tasemki, agrafki, żeby nie było żadnej nawałanki, a należeli do nich: **Stefan Grabowski** przezwany z sympatii i dużego zaangażowania „dr Lignina”, **Klemens Kuś, Adam Król, Jan Wierzbę, Stanisław Kwiatek, Franciszek Segiet, Władysław Trzeciak-Mikula, Franciszek Gas**.

W minionych latach do zadań drużyny należało prowadzenie szkolenia medyczno-sanitarnego dla pracowników. Sporządzany był harmonogram szkoleń i w przer-

Wspomnieniami przez 35 lat

Drużyna Medyczno-Sanitarna

wach śniadaniowych przeprowadzałyśmy tematyczne szkolenie w warsztatach na stanowiskach pracy. Wówczas nie było mowy o jadłalnicy czy kącikach spożywania posiłków. Szkolenie prowadzono wówczas także w hotelach pracowniczych, które znajdowały się w Nowej Hucie os. Na Skarpie, przy ul. Rzemieślniczej w „Foryszówce”, obecne pomieszczenia Zakładu Sieci Trakcyjnej oraz w hotelu urządzonym dla konduktorów przy pl. Serkowskiego 7 w „Domu Tramwajarzy”.

Pod egidą Polskiego Czerwonego Krzyża szkolono w szerokim zakresie ludność w umiejętnym udzielaniu pierwszej pomocy.

Zainteresowanie słuchaczy było wówczas duże, gdyż były to pierwsze powojenne wiadomości w okresie, kiedy brak było podręczników czy ulotek, plansz, afiszów, a szerzyły się wiele groźnych chorób wenerycznych, różnego rodzaju choroby skórne (swędy), świerzby, panowała wszawica itp. Dużo serca wkładano w szerzenie oświaty o higienie osobistej w zakładzie pracy, a szczególnie w hotelach robotniczych, także na wyjazdowych spotkaniach z ludnością wiejską w ramach wyjazdów z Komisją Łączności Miasta ze Wsią.

Do nowo powstających zakładów pracy napływała wówczas załoga ze wsi, co pociągało zagrożenie — nieświadomość a zawieranie nowych znajomości z nieznajomymi. Tu członkinie PCK i Drużyny Medyczno-Sanitarnej miały wiele do zrobie-

nia. Przygotowywano wspólnie z zakładowym lekarzem dr **Janem Chudziekim** pogadanki, które odczytywano na spotkaniach, wywieszano w gablotach i gazetkach PCK, a w późniejszym okresie wygłaszano je przez radiowęzły zakładowe. Realizowano wspólnie z Zarządzeniem Koła PCK opracowywanie gazetki ściennych, za pomocą których humorystycznie zwalczano brud i nieporządek. Tu warto wspomnieć, jaki był brak środków do utrzymania czystości. Dla uniknięcia unoszenia się kurzu większość parkietów i podłóg była zapuszczona oliwą.

PCK organizowało konkursy czystości biur, warsztatów, urządzeń sanitarnych i punktów kontroli ruchu. W skład komisji konkursowej wchodził lekarz, członkowie Koła PCK i członkinie drużyny sanitarnej. Wyróżnieni w konkursie otrzymywali dyplomy wyróżnienia za włożony wkład pracy w utrzymanie czystości i ładu na swych stanowiskach pracy oraz nagrody pieniężne fundowane przez Zakładowe Koło PCK.

Do zadań Drużyny Medyczno-Sanitarnej w latach 1950—65 należało przeprowadzanie kontroli sanitarnych w kuchni, w pokojach i pomieszczeniach sanitarnych w zakładowym przedszkolu znajdującym się na Krzemionkach oraz zgłaszanie potrzeb dla łożenia datków na bieżące potrzeby dla najbardziej potrzebujących dzieci naszych pracowników. Stałą kontrolą sanitarną objęte były nowo powstające bufety zakładowe.

Grupa członkiń Drużyny Medyczno-Sanitarnej nadzorowała na przemian otoczenie budynków mieszkalnych, podwórka przy ul. św. Wawrzyńca od nr 1 do 11 oraz budynki z numerami parzystymi przy ul. Bocheńskiej. Dopilnowywano, aby był ład i porządek, zakładano zieleńce, zachęcano do ukwiecania balkonów i skwerków, do urządzania placów zabaw dla dzieci.

Do 1979 członkinie Drużyny Medyczno-Sanitarnej MPK pełniły coroczne dyżury na posterunkach sanitarnych ustawionych w Dniu Święta Zmarłych przy cmentarzu Rakowickim i przy cmentarzu w Podgórzu. Także do zadań drużyny należało zabezpieczanie w leki uczestników pochodu 1-Majowego.

Drużyna obsługiwała apteczki pierwszej pomocy, które rozmieszczono były na poszczególnych stanowiskach pracy — tam

gdzie występowały duże zagrożenia urazowe np. w ruchu pod Gł. Pocztą, w punktach kontroli ruchu ul. Cekiery, Filharmonia, Salwator, Bronowice, Łagiewniki, Rondo itd. Następnie zakładano je w warsztatach. Cieszone się z założenia każdej apteczki. Prowadzona ewidencja wskazywała, wzrastającą liczbę do 47 apteczek. Leki zakupywane były i rozprowadzane z funduszy PCK.

W późniejszym okresie, w latach 1960 zaopatrywanie w leki apteczek i ich zakładanie na nowo powstałych stanowiskach przejął całkowicie służba bhp. Wówczas liczba apteczek wzrastała z roku na rok, był okres, że notowano 150 szt. oraz powstawały także punkty sanitarne w zakładach pracy, które obsługiwały już dyplomowane pielęgniarki. Radość i dobrobyt w zaopatrzeniu w leki trwał do 1980 r., a obecnie, jak wiadomo, zaopatrywaniem w leki zajmuje się Przyzakładowa Przychodnia Lekarska, a punkty sanitarne przestały istnieć z powodu oszczędności.

Zadaniem Drużyny Medyczno-Sanitarnej było także odwiedzanie chorych pracowników w domach, w szpitalach, roznoszenie skromne upominki z funduszy PCK, odwiedzanie biednych emerytów, wnioskowanie do Zarządu Koła PCK o przyznanie zapomóg. Opiekowano się domami starców, przydzielano datki dla najbardziej potrzebujących, załatwiano im drobne sprawunki.

W miarę jak powstawały nowe komórki w zakładzie pracy, przejmowały na siebie wiele czynności i tak: rozbudowała się Zakładowa Przychodnia Lekarska przy ul. Gazowej, zwiększyła się ilość personelu pielęgniarskiego, powstawały nowe gabinety lekarskie, dentystyczny, ginekologiczny, analityka, przybywało coraz więcej lekarzy, poprawiali się warunki zdrowotne. Pielęgniarki zajmowały się szkoleniem i kontrolą sanitarną stanowisk pracy.

Rozrastała się także służba bhp, która w całości przejęła na siebie szkolenia z zakresu niesienia pierwszej pomocy.

Członkinie Drużyny Medyczno-Sanitarnej czując potrzebę swojej działalności szczytyli się swymi funkcjami i pracą w organizacji PCK, która przynosiła im dużą satysfakcję i samozadowolenie. Można śmiało powiedzieć, że takie zainteresowanie, energię i tak duże zaangażowanie w działalność czerwono-krzyżską na najmniejszym odcinku pracy — rzadko teraz można spotkać. I dzięki tej działalności ranga PCK wzrosła do największej i najliczniej działającej organizacji społecznej w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Krakowie.

STANISŁAWA BUDZOŃ

DELEGACJA naszego przedsiębiorstwa w składzie: dyrektor MPK — T. Trzmiel, I sekretarz KZ PZPR — R. Gurbiel, przew. NSZZ Prac. MPK — J. Litwicki, przew. ZZ ZSMP — W. Michalski oraz tłumacz B. Suchard przebywała w NRD, w Lipsku i Dreźnie w dniach 23—30 października.

Wizyta w Dreźnie była realizacją kolejnego etapu współpracy z Miejskimi Zakładami Komunikacyjnymi tego miasta. Miała na celu ocenę współpracy w mijającym roku oraz zawarcie umowy szczegółowej na rok 1986.

Wizyta w Lipsku natomiast była wstępnym kontaktem z Verkehrskombinatem, wynikającym ze współpracy zaprzyjaźnionych miast „bliźniaczych” Lipska i Krakowa.

23 października po przybyciu do Lipska spotkaliśmy się z kierownictwem politycznym i administracyjnym Verkehrskombinatu. Kombinatu ten obsługuje komunikację samochodową cały okręg lipski. W skład Kombinatu wchodzi 9 zakładów zatrudniających 9500 pracowników. Blisko 2000 pracowników Kombinatu to członkowie SED, prawie taka sama liczba mło-

dem przez władze miasta i okręgu Lipska. Ma to miejsce w najwyższym budynku miasta — Uniwersytecie Karola Marksa, stamtąd też z 29 piętra mogliśmy obejrzeć panoramę Lipska. Wieczorem czekała nas bardzo miła niespodzianka, nasi gospodarze zaprosili nas do pięknej opery lipskiej na balet P. Czajkowskiego „Królewna Śnieżka”.

25 października zwiedziliśmy kopalnię odkrywkową węgla brunatnego. Warto podkreślić, że w okręgu lipskim wydobywa się prawie połowę tak cennego dla NRD surowca.

Zwiedziliśmy także zamek w pobliżu Altenburgu, słynący z tego, że znajduje się w nim jedno z sześciu w świecie muzeum kart do gry, a także organy, na których grywał Jan Sebastian Bach.

Po południu poznaliśmy kolejne zakłady Verkehrskombinatu: napraw autobusów oraz produkcji części z tworzyw sztucznych. W dniu tym trwały także oficjalne rozmowy nt. wstępnej umowy o współpracy Verkehrskombinatu Lipsk i MPK Kraków.

Wizyta u przyjaciół w Lipsku i Dreźnie

dzieży jest zrzeszona w FDJ, do związków zawodowych należy blisko 100 procent załogi. W dniu tym zwiedziliśmy ośrodek szkolenia kierowców Kombinatu, który organizuje kursy prawa jazdy dla całego Lipska i w którym mieliśmy okazję zetknąć się z ciekawymi metodami szkolenia.

Po południu zwiedziliśmy istniejący ponad 450 lat browar w Krostitz oraz znajdującą się w pobliżu spółdzielnię rybacko-rolniczą. Na terenie spółdzielni znajduje się małe muzeum regionalne. Drugi dzień pobytu w Lipsku — 24 października był chyba najpracowniej dla naszej delegacji. Rozpoczęliśmy go wizytą w MKZ Lipsk od zwiedzania zajezdni tramwajowej w Paunsdorf, gdzie nasze szczególne zainteresowanie wzbudziło stanowisko diagnostyczne do sprawdzania obwodów elektrycznych wagonów „Tatra”. Stamtąd wozem tramwajowym nauki jazdy (też bardzo ciekawym) przejeżdżamy zajezdni autobusową, gdzie oglądamy eksploatowane już autobusy „Ikarus” zasilane gazem. W czasie tej tramwajowej przejażdżki niektórzy członkowie naszej delegacji mogą nawet poprowadzić tramwaj ulicami Lipska!

Po pracowitym przedpołudniu jesteśmy podejmowani uroczystym obia-

26 października po obejrzeniu nowego osiedla Grünau pożegnaliśmy gościnnie Lipsk udając się do Dreznia.

Niedziela — 27 października upłynęła nam na poznawaniu miasta i jego zabytków. Zwiedziliśmy między innymi piękną Galerię Drezdeńską, gdzie można było podziwiać malarstwo takich mistrzów, jak Rafael, Rubens, Rembrandt.

28 października jesteśmy gośćmi w zakładach naprawczych taboru tramwajowego MKZ Drezno a następnie prowadzimy rozmowy oficjalne z kierownictwem MKZ na temat szczegółowej umowy o współpracy na rok 1986.

29 października jest ostatnim dniem pobytu naszej delegacji w NRD. Do południa oglądamy jedną z zajezdni tramwajowych oraz linię tramwajową do nowego osiedla. Linię ciekawą, z tego powodu, że nie jest ona zakończona tradycyjną pętlą, a mimo to zwracają nam zestaw trzech wagonów (oczywiście specjalnie do tego przystosowanych)!

Dzień ten kończymy podpisaniem umowy o współpracy między MKZ Drezno a MPK Kraków na 1986 rok.

WŁADYSŁAW MICHAŁSKI

Z perspektywy POP

Problemy duże i małe

I SEKRETARZ POP w ZTH JÓZEF HODUREK jest odważny w swoich wystąpieniach, a często zabiera głos w sprawach nabrzmiałych. Przypominam sobie, z jaką pasją mówił o dwudziestu sklepach, jakie naliczył na terenie Podgórza, w których kupić można alkohol, a tylko dwie księgarnie, w których właściwie trudno dostać dobrą lekturę. Wszystkie negatywne strony naszego codziennego życia, takie na przykład, jak doskonale prosperujące na terenie miasta meliny, ceny umowne czy ceny w sklepach ajencyjnych, są poddawane przez niego surowej krytyce.

J. Hodurek działalność polityczną rozpoczął brzo wcześniej — w wieku 14 lat w ZMW, a do PZPR wstąpił mając prawie 18 lat. Pierwszym sekretarzem jest w ZTH po raz pierwszy, ale w latach 1976 do 1979 pełnił w Zakładach funkcję II sekretarza. O swojej pracy partyjnej mówi:

— Mam niewiele, bo tylko 41 członków i 2 kandydatów. Kiedyś nasza POP liczyła więcej członków, ale jedni odeszli, drugich skreślono. Zostali ludzie wierni naszej partii. Za mojej kadencji nikogo nie skreśliłem, przyjąłem natomiast 4 członków. Chciałbym widzieć w naszej zakładowej organizacji samych wartościowych ludzi, a wśród nich dużo młodych. W mojej POP mam ludzi, na których zawsze mogę liczyć. Są to między innymi II sekretarz JÓZEF SZUMIAK i skarbnik STANISŁAW STACHAK. Bardzo dobrze układa nam się współpraca z kierownictwem Zakładu, z organizacją związkową, której przewodniczącym jest ZENON SZOPA, gorzej natomiast z radą pracowniczą. I Koło ZSMP nie ma u nas szczególna do przewodniczących. Stale się zmieniają.

U nas w Zakładzie jest zaufanie do partii. Ludzie zwracają się do mnie z różnymi sprawami. Zastanawiam się nieraz, dlaczego na nasze zebrania robocze nie przychodzi do nas nikt spoza przedsiębiorstwa. Myślę o władzach miasta. Mamy przecież swoje problemy — duże i małe. Jedne na pewno są do załatwienia, na przykład niektóre narzędzia, które są do kupienia prawie we wszystkich sklepach, a których u nas brakuje. Z kategorii większych to są mieszkania. Za mało mamy w Zakładzie motorniczych. Powinno być 319, a jest 231 statych i 77 zasilających. Na zapleczu brakuje znowu elektromechaników. Pogarsza się stan taboru. Nie mamy grzałek do u-

zupełniania w wagonach przed nadchodzącą zimą. Tragiczny jest stan bramy wjazdowej do hali napraw — stara, zardzewiała, grozi w każdej chwili urwaniem. Kto nam odpowie, co będzie z ogrzewaniem hali w zimie?

Przez niekończące się prace przy budowie myjni, na kolejną już zimą pozostajemy z wyłączonej dwoma torami postojowymi na terenie Zajezdni. Ośiem podwójnych składów wagonów znowu parkować będzie przez całą zimę w Bieńczykach. Stos pantografów i 60 silników do regeneracji, wbrew przepisom bhp, nie jest zmagazynowanych, ponieważ do magazynu ich nie chcą przyjąć. Nie ma też chętnych do podjęcia się flizowania naszych kanałów naprawczych. Dobrze natomiast jest rozwiązana obecnie sprawa posiłków regeneracyjnych dla motorniczych. Rano się zgłasza i płaci, a w godzinach późniejszych posiłek się otrzymuje. Gorzej rozwiązana jest sprawa posiłków dla pracowników zaplecza, którzy zobowiązani są do zapłacenia za nie za cały miesiąc z góry. Nie każdy się na to decyduje. Czterozmianowy system pracy naszych bufetowych daje nam to, że o każdej porze dnia i nocy którzyś z bufetów jest czynni, a dzięki inwencji niektórych bufetowych, można zjeść podgrzaną kaszanke czy jajecznice. Chcielibyśmy, by przynajmniej od czasu do czasu były w naszych bufetach konserwy rybne i by zaopatrzyć je w większą ilość herbatników i paluszków.

Najbliższe nasze plany, to przygotowanie się do wykonania rocznych zadań. Obawiamy się chorób. Przy tak szczupłej załodze epidemia grupy może stać się dla Zakładu katastrofą. Są u nas w Zakładzie motornicowie, którzy przepracowali już, jeżdżąc za wolne, cały 1985 rok. Są to między innymi: LESZEK SMIGLA, ADAM ROGALA, JERZY HALSKI, KRZYSZTOF IDZI i KRZYSZTOF WOJCIK. Wymienionych motorniczych warto byłoby dodatkowo jeszcze wynagrodzić. Praca za wolne to między innymi również efekt naszych rozmów z załogą, których celem jest zainteresowanie trudną sytuacją w zakresie zatrudnienia motorniczych i koniecznością wykonania planu.

Jest to kolejny przykład działania partii w Zakładzie. Codziennej troski o wykonanie zadań, o warunki pracy ludzi. (M.B.)

W JEDNYM z poprzednich numerów informowałam czytelników o pobycie w naszym Przedsiębiorstwie delegacji z Zakładów Komunikacyjnych miasta Drezna.

W dniach 26—30 października w Dreźnie przebywali nasi przedstawiciele, na zasadach zawartych w umowie na rok 1985. Przedmiotem wspólnej narady była ocena realizacji umowy z roku 1985 i dyskusja na temat przedłożonego jej projektu na rok 1986, podpisanie nastąpiło 29 X br.

Obie strony stwierdziły, że współpraca w roku 85 przyczyniła się do pogłębienia więzi przyjaźni między Drezno i Krakowem a w konsekwencji przyjaźni między dwoma narodami. Szczególnie wysoko została oceniona praca społeczno-polityczna. Ma ona niekwestionowane znaczenie. Obie strony zadowolone też były z wymiany kolonijnej i wczasowej. Dotychczasowe doświadczenia stwarzają perspektywy dalszej współpracy. Przewidziane w umowie wizyty grup roboczych w celu wymiany doświadczeń w pracy społeczno-politycznej oraz doświadczeń w zakresie rozwiązywania problemów technicznych, zostaną zrealizowane w listopadzie i grudniu br. Umowa na rok 1986 będzie rozszerzona o wymianę doświadczeń w zakresie kierowania procesami polityczno-społecznymi.

Długoletnia współpraca między zakładami z Dreznia i MPK Kraków jest wysoko o-

ceniana przez władze zarówno Krakowa jak i Dreznia i znajduje ich pełne poparcie. Poniżej drukujemy tekst umowy na przyszły rok, zawartej między VEB — Miejskimi Zakładami Komunikacyjnymi Dreznia i Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie.

1. WPROWADZENIE.

Umowa na rok 1986 ma na celu kontynuowanie przyjaźni kontaktów między VEB i MPK. Obie strony zgodnie wyrażają chęć zacieśniania braterskiej współpracy, co

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

3.3. Wymiana doświadczeń delegacji robotniczych w dziedzinie pracy partyjnej, wspól-

3.5. Wymiana kolonijna. W obiektach kolonijnych obu przedsiębiorstw będzie przebywało po 23 dzieci w wieku od 13 do 15 lat ze strony MPK Kraków natomiast ze strony MKZ Drezno w wieku od 10 do 15 lat. Kolonie będą prowadzone jak w roku 1985. Uzgadnia się, że czas trwania kolonii obejmie około 20 dni. Szczegółowe uzgodnienia pomiędzy obydwojema zakładami, dotyczące terminu jak również niezbędnych przygotowań i zabezpieczenia przeprowadzenia wymiany kolonijnej na-

zostaną uzgodnione drogą teleksową oraz po przyjeździe delegacji MKZ Drezno do Krakowa w maju 1986 roku. W tym celu MKZ Drezno wydeleguje do Krakowa 2 towarzyszy.

3.8. Obrady kierownictwa obu przedsiębiorstw w zakresie współpracy w 1987 roku ustala się na miesiąc październik, listopad 1986 roku. Delegacja MKZ Drezno składać się będzie z pięciu towarzyszy.

4. ORGANIZACJA.

Wszystkie przygotowania merytoryczne i organizacyjne do zamierzonych przedsięwzięć wynikających z umowy będą podejmowane: — ze strony MPK Kraków przez pełnomocnika ds. współpracy z zagranicą, ze strony MKZ Drezno przez biuro dyrektora naczelnego i zostaną ustalone teleksowo na 4—6 tygodni przed ich realizacją.

Niniejsza umowa zostaje sporządzona w czterech jednobrzmiących egzemplarzach, 2 w języku niemieckim i 2 w języku polskim. Podpisali ze strony MPK Kraków, dyrektor — T. Trzmiel, I sekretarz partii — R. Gurbiel, przewodniczący związków zawodowych — J. Litwicki i przewodniczący ZSMP — W. Michalski. Ze strony MKZ Drezno: dyrektor M. Ritschel, I sekretarz partii — Zeche i przewodniczący związków zawodowych — Gabel.

(oprac. F. Serwin)

DREZNO — KRAKÓW

wniesie wkład w pogłębienie przyjaźni między naszymi narodami — NRD i Polski.

2. ZASADY.

Ustala się następujące tematy do dalszej współpracy które corocznie będą konkretyzowane i podpisywane: — wymiana grup robotniczych — wymiana doświadczeń grup pracowniczych, — wymiana doświadczeń z zakresu organizacji ruchu i postępu techniczno-ekonomicznego, — wymiana kolonijna i wczasowa.

3. ŚRODKI.

3.1. Wspólna narada kierownictwa obu Zakładów oraz podpisanie umowy na 1986 odbędzie się w Dreźnie w dniach 27. X. 85. (Już się odbyła — dop. aut.). Udział biorą (brali) 4 towarzysze i tłumacz.

czesnych zagadnień społeczno-politycznych, jak również technicznych problemów zaplecza taboru. Uczestnicy jak wyżej. Okres pobytu: 1 tydzień w MKZ Drezno.

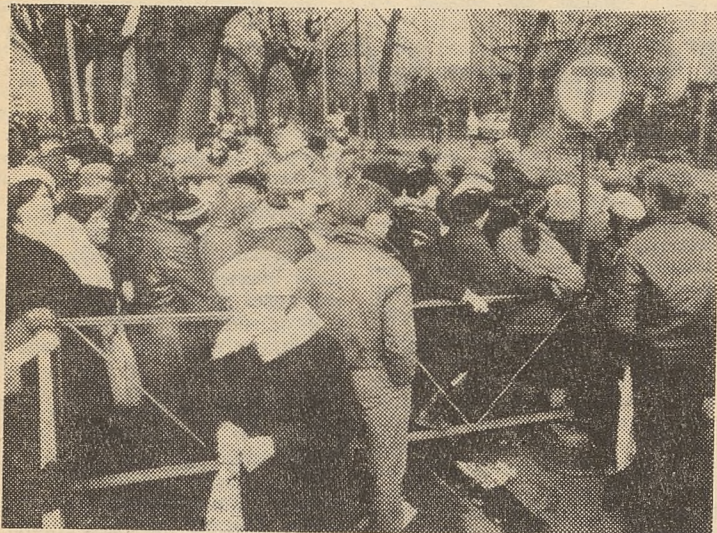
3.4. Zostanie przeprowadzona wymiana doświadczeń z zakresu pracy organizacji partyjnych, związków zawodowych i organizacji młodzieżowych wymiennie corocznie. Delegacja będzie się składała: z dwóch sekretarzy organizacji partii, dwóch kolegów ze związków zawodowych, dwóch przedstawicieli młodzieży. Czas trwania delegacji każdorazowo 4 dni. Wymiana delegacji MPK Kraków w Dreźnie oraz VEB MKZ Drezno w Krakowie nastąpi w II/III kwartale 86 r.

stąpi do dnia 10. III. 86 w formie załącznika do niniejszej umowy (jako nierozdzielna całość z umową). W roku 1986 transport dzieci zarówno z MPK Kraków jak i z MKZ Drezno będzie zabezpieczony przez MPK Kraków.

3.6. Wymiana urlopowa zostanie zorganizowana jak w roku 1985. MPK Kraków będzie gościło urlopowiczów w swoim ośrodku w Osieczanach, natomiast MKZ Drezno w Saupsdorf. Szczegóły dotyczące ilości urlopowiczów (terminu), rozdziału pokoi, transportu oraz inne zostaną uzgodnione do dnia 10. 03. 86 i przyjęte w formie załącznika do niniejszej umowy.

3.7. Szczegóły dotyczące wymiany kolonijnej i wczasowej

I listopada — kolejny zdany egzamin



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

31 PAŹDZIERNIKA w godzinach popołudniowych, ulicą Kościuszki od pętli na Salwatorze do mostu Dębnickiego, jechało się tramwajem 45 minut. Powód? Olbrzymi ruch samochodowy, związany z wyjazdami z miasta na trzy wolne dni: 1, 2 i 3 listopada.

Jak działała komunikacja w naszym mieście w ostatnim dniu października i pierwszych dniach listopada? — z tym pytaniem oraz innymi związanymi z pracą służb ruchu w naszym mieście w okresie Święta Zmarłych, zwracam się do kierownika Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu Włodzimierza Nazimka.

— 31 października br. już w godzinach popołudniowych sparaliżowana została komunikacja w Krakowie. Generalną przyczyną tej sytuacji, jaka się wytworzyła na drogach miasta, było zamknięcie Alei Trzech Wieszczów (z uwagi na remont) i skierowanie ruchu tranzytowego, zarówno lokalnego jak i zamiejscowego, innymi ulicami. Do tej sytuacji, jaka się wytworzyła, przyczyniły się również związane ze Świętem Zmarłych masowe wyjazdy mieszkańców Krakowa z miasta prywatnymi samochodami. W takim żółtym tempie jak ulicą Kościuszki jeździło się również innymi ciągami komunikacyjnymi — ulicami wylotowymi w kierunku Kielc, Warszawy czy Katowic, a więc Wielicką, Kamieńską, Powstańców Warszawy, Zakopiańską czy 29 Listopada.

— Jadąc tramwajem linii „21”, zauważyłam, że prawie żaden z kierowców prywatnych samochodów nie przestrzegał prawa pierwszeństwa dla pojazdów szynowych na torowisku, stąd żółwie tempo poruszania się tramwajów.

— Niestety, ten chaos w ruchu, trudny wcześniej do przewidzenia, a później do opanowania, dotknął również autobusów linii pospiesznych, które jako jedyne pojazdy kołowe, mogą poruszać się po torowiskach wydzielonych. I one to niestety miały bardzo poważne opóźnienia.

— Jak duże odchylenia czasowe od rozkładów jazdy miały w kursowaniu tramwaje i autobusy?

— Bardzo duże... od 45 do 60 minut. Aby ich jeszcze bardziej nie pogłębiać, motorniczowie i kierowcy jeździli nie korzystając nawet z przerw posiłkowych.

— A ich zachowanie w tak trudnych warunkach pracy było nienaganne, co mogłam zauważyć jako pasażerka nie tylko wymienionej linii „21”.

— Trzeba podkreślić jeszcze i to, że ze wszystkich zajezdni wyjechało na linie więcej niż zaplanowano taboru tak tramwajowego jak również autobusowego, a prowadzący go motorniczowie i kierowcy rozumiejąc dobrze swoje zadanie robili wszystko, aby w miarę możliwości zapewnić społeczeństwu sprawną komunikację. Nie obeszło się w tym ostatnim, feralnym dla komunikacji dniu października, bez straty wozokilometrów jak również paliwa i energii elektrycznej, na co bezpośredni wpływ miało wydłużone oczekiwanie na skrzyżowaniach czy podjazdach do przystanków i żółwie tempo jazdy. Nasi pracownicy tracili również zdrowie pracując w dużym napięciu nerwów.

— Cały czas mówiliśmy właściwie o komunikacji w dniu ostatniego października, a jakie problemy były w dniach 1 i 2 listopada?

— Skończyły się wyjazdy mieszkańców Krakowa, a tym samym problemy z funkcjonowaniem miejskiej komunikacji. Wszystkie linie działały sprawnie i bez zakłóceń.

5 listopada, na spotkaniu kolektywu kierowniczego i społeczno-politycznego przedsiębiorstwa podkreślone zostało duże zaangażowanie pracowników MPK w utrzymaniu odpowiedniej komunikacji w okresie tegorocznego Święta Zmarłych. Dyrektor przedsiębiorstwa Tadeusz Trzmiel w serdecznych słowach podziękował służbom ruchu: kierowcom i motorniczom jak również służbom nadzoru i utrzymania ruchu, biletowym, socjalno-bytowym, pogotowiom technicznym w szczególności obsadzie pogotowia dźwiękowego i lotnego za dużą operatywność w likwidowaniu zakłóceń na liniach w mieście, równocześnie życzył wszystkim, aby tak dobrze jak w tych dniach pracowali w każdy inny dzień w roku.

Rozmawiała:
MARIA BUBACZEWSKA

Powinni decydować, ale również pomagać

PRACA kierowników dworców, dyspozytorów i regulatorów nie należy do łatwych. Często stają przed koniecznością wydawania decyzji, mających wpływ na działalność komunikacji w rejonie, za który są odpowiedzialni. Nie jest to więc spokojna, siedząca praca w ciepłej „budce” jak się to czasem wydaje z zewnątrz byle czym zdenerwowanym pasażerem. Do nich należy w ramach posiadanych środków, a więc wysłanych z zajezdni autobusów i tramwajów sprawna obsługa wszystkich linii. Późne wyjazdy z zajezdni niezgodne z planem, czy awarie, rzutują na ich pracę. Wymagają podejmowania szybkich, ale równocześnie przemyślanych decyzji.

6 listopada, uczestniczyliśmy w je-

dnym zebrań jakie prowadzone są systematycznie w poszczególnych dworcach i PKR-ach rozmieszczonych w różnych punktach miasta. Tematem tego jakie odbyło się w pomieszczeniu dworca autobusowego przy Nowym Kleparzu, było podpisywanie kart drogowych.

Kierownik Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu, Włodzimierz Nazimek, mówił o karcie drogowej, która ma rangę dokumentu. Nie wszyscy kierowcy i motorniczowie są obowiązkowi, nie wszyscy też zgłaszają się u dyspozytora przed pierwszym kursem na linii, którego zadaniem jest dokładne sprawdzenie karty drogowej i ustalenie czasu pracy prowadzącego pojazd. Na karcie drogowej powinny być odno-

owane przez dyspozytora wszystkie straty kursów jak również rozpoczęcie i zakończenie pracy. Zgłaszający się do pracy kierowca czy motornicz, winien być przed wyjazdem na linię bacznie spojrzeniem pracownika dworca czy PKR-u sprawdzony... czy jego ubranie w sensie czystości i estetycznego wyglądu pozwala mu na prowadzenie MPK-owskiego pojazdu i reprezentowanie przedsiębiorstwa i czy stan jego zdrowia — nie jest pod wpływem alkoholu — do tego go kwalifikuje. A kontroli takich, jak uczy doświadczenie, nigdy nie jest za dużo. Wreszcie winien być zapytany czy posiada kredyt biletowy. Kierownik W. Nazimek poruszył również sprawę stosowania wobec kierow-

ców i motorniczów kar i nagradzania ich za dobrą pracę. Mówił także, że prowadzący pojazdy powinni u dyspozytorów znajdować zaufanie i pomoc.

Miłym akcentem zebrania było wręczenie dziewięciu osobom — pracownikom dworców i PKR-ów z Oddziału Komunikacyjnego Krowodrza nagród pieniężnych za zdobycie II miejsca w konkursie „BHP-85”. O wynikach konkursu w tej kategorii zakładów, pisaliśmy już w poprzednim numerze „Sygnałów MPK”. Wręczając nagrody kierownik W. Nazimek powiedział, że są one przyznane wykazującym się największą troską o czystość, porządek i ład w miejscu swojej pracy.

(M. B.)

Parkinson w MPK, czyli o pożytkach z biurokracji

BEZURLOPOWY listopad jest miesiącem, w którym tradycyjnie nadrabiamy pewne zaległości, czyli równamy krok. Mam nadzieję, że będzie to już ostatni taki wyrównawczy miesiąc. Ktoś mi zarzuci idealizm — jak to, a trudności kadrowe, zaopatrzeniowe, a inne? Odpowiadam — za wiedzą o trudnościach musi iść odpowiednie planowanie, tylko nie takie, jak obecnie, — gdy prawie wszyscy naciskają na obniżkę zadań. Motywacje są sążniste, lecz trzeba je od razu przeciąć pytaniem: a co z placami? Chcemy, aby były one wyższe i to za zmniejszoną pracę? Takiego Eldorado nigdzie nie było, nie ma i nie będzie. A więc — kłania się nisko realizm.

Bardzo denerwują mnie obecne powątpiewania, czy my aby w tej naszej propagandzie nie przesadzamy z ponurą wizją, jaka czeka przedsiębiorstwo, jeżeli nie osiągniemy na koniec roku 750 mln zł zysku. Jest to dla przeciętnego zjadacza empekowskiego chlebusia pewna abstrakcja. No to przełożmy ją na konkrety: blokada plac, wyraźne zmniejszenie strumienia pieniążków dla załogi, bo kto powiedział, że musi być 60 mln zł na nagrodę z zysku, czy sporo forsy na

mieszkania, skoro ich „po prostu” nie wypracujemy? I wtedy co „wywieźć kogoś na taczkach”? Ale kogo, skoro tak się wszyscy „staramy”? Lepiej znów zagrajmy larum, zmobilizujmy się, dajmy odpór. Po co jednak te zbędne zrywy?

Nie opanujemy fluktuacji kadr, jeżeli pracownikom nowo wstępującym nie będziemy w stanie przedstawić wizji przedsiębiorstwa rozwojowego, prężnego, które nie jest „dobrym wujkiem”, a jest dobrym gospodarzem, który nie musi się martwić, czy mu starczy do pierwszego. Potem dopiero idą pytania „za ile” i o warunki socjalno-bytowe.

Wziąłem ostatnio do ręki ciekawie opracowaną przez Adama Zyzmana książeczkę „Historia komunikacji miejskiej w Krakowie 1976—1985” i zadumałem się nad przemijaniem czasu. To uzupełnienie monografii na 100-lecie firmy uczę nas pokory — nie dostrzegamy historii w dniu dzisiejszym, postępujemy często na zasadzie „po nas tylko potop”.

Są jednak zjawiska, które mają charakter ponadczasowy. Do takich należy, niestety, prawo Parkinsona, mówiące o nadbudowywaniu się struktur biurokratycznych, które zaczynają się później same mnożyć.

Diabeł mnie podkusił i zacząłem porównywać, na podstawie najnowszych informacji oraz tabel z omawianego wydawnictwa, pewne dane odnośnie zatrudnienia (wyłączyłem uczniów i średnich plac. Okazuje się, że występuje stopniowy wzrost plac na korzyść pracownika fizycznego. Biorąc za 100 sumę średnich plac fizycznych i umysłowych, w latach 75—79 pracownik fizyczny brał z niej 51,9, w latach 80—84 już 52,1, a obecnie jeszcze więcej.

Pracownicy umysłowi jakoś nie przejmują się, że odstają w placach i stale ich przybywa. W latach 75—79 stanowili tylko 13,4 proc. załogi, w latach 80—84 15,9 proc. (w tym w '84 — 16,6 proc.), a w końcu października '85 już 17,6 proc.

Jedyna pociecha, że część osób jeździ w nów na linii, podpie-rając nie najlepszą realizację zadań eksploatacyjnych.

Biję się w piersi i mówię: zbłądziłem, gdy po przejściu przedsiębiorstwa na globalne naliczanie odpisu na PFAZ grzmiałem, że teraz skończy się zaniżanie pracowników umysłowych średniej płacy, że zacznie się racjonalizacja ich zatrudnienia. Tak być powinno, ale nie doceniłem siły prawa Parkinsona. Pokazał on swe różki najlepiej w czasie akcji zaszeregowania po przejściu na własne porozumienie placowe. Tak obstawiono już wewnętrzne regulaminami i innymi papierami pracę, że nie sposób było udowodnić komuś, że nie jest specjalistą, tylko referentem. Zarzucano dyrektora stosom takich uzasadnień, dopiero później proszono o podwyżkę.

Parkinson skutecznie wykoślawia teraz słuszną zasadę, by w przypadku nieobsadzenia etatu dzielić zakres no i pie-

niadze brakującego pracownika na tych, którzy ten zakres przejmują. Etat likwiduje się z pompą, wszyscy są zadowoleni, a najbardziej Parkinson, który już wymyśla, jak tu rozszerzyć czy skomplikować zakres czynności danej komórki, by nowy etat wydebić. Koło się zamyka, wirówka non-sensu kreśli się dalej.

Proponuję tę wirówkę zatrzymać eksperymentalnie do końca roku. A jak już w przyszłości wszystko będzie hulać, to zawnioskuję o dodatkowy etat dla osoby w stylu Parkinsona, by wymyślała na bieżąco sposoby, jak rozgryźć biurokrację wyższych stopni, o które się firma potyka. Zaręczam — ten etat zwróci się nam stokrotnie...

ADAM LACH

PS. Stanowczo jestem przeciwny ewentualnemu powołaniu komórki, która zajęłaby się racjonowaniem zatrudnienia pracowników umysłowych, gdyż wiadomo, czy po pewnym czasie nie udowodniałaby czegoś przeciwnego, a ponadto trzeba byłoby utworzyć następną komórkę, która pilnowałaby, czy ta pierwsza idzie we właściwym kierunku. I to by było na tyle.



Autor projektu, brygadzysta Stanisław Kukula pokazuje nowo zbudowane zbiorniki.
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Oszczędności wody i złotych

ZESPOŁY gospodarcze stworzono w zakładach naszego przedsiębiorstwa w celu podejmowania dodatkowej pracy dla wykonania niezbędnych zadań nie objętych planem. Powstawanie ich podyktowane jest potrzebą chwili. W ZNT na przykład zajmują się usuwaniem powypadkowych uszkodzeń tramwajów, wykonywaniem nieplanowanych wcześniej części do taboru, których nigdzie nie można nabyć i realizacją określonych tematów technicznej organizacji pracy, dających efekty w skali przedsiębiorstwa. Wszystkie prace w ramach zakładowych zespołów gospodarczych, prowadzone są po godzinach pracy podstawowej. W okresie trzech ostatnich kwartałów, zespoły gospodarcze w ZNT, wykonały pracę za około 10 mln złotych.

Przedstawiamy jeden z obecnie działających zespołów gospodarczych w ZNT, realizujący projekt racjonalizatorski brygadzysty Stanisława Kukuli.

Wiadomo jest wszystkim, że w ZNT pracę wykonuje się przy pomocy narzędzi pneumatycznych, a do nich konieczne są sprężarki, aby zaś one mogły pracować, muszą być chłodzone. Dotąd woda pitna, pobierana z miejskiej sieci, po przejściu przez układ chłodzenia sprężarek, po nagraniu się, odprowadzana była do kanalizacji. Obecnie zbudowany został na podstawie projektu racjonalizatorskiego obieg zamknięty, który pozwalać będzie na wielokrotne użycie tej samej wody do chłodzenia sprężarek. Woda ogrzana po ich chłodzeniu, przechodzić będzie rurami do nowo zbudowanych i połączonych ze sobą zbiorników, w których kolejno podlegać będzie ochładzaniu, po czym znów już jako zimna rozpocznie proces chłodzenia od początku.

Wymiernymi efektami ekonomicznymi z realizacji projektu racjonalizatorskiego brygadzysty Stanisława Kukuli są: olbrzymia oszczędność deficytowej w naszym mieście wody pitnej — 86 m³ na 16 godzin (praca na dwie zmiany), obniżenie za nią odpłatności — przedsiębiorstwo w skali roku płacić będzie niższe rachunki mniej więcej o 260 tysięcy 561 złotych oraz wyeliminowanie przeszkód w pracy Zakładu w przypadku braku dopływu wody z miejskiej sieci, co ostatnio nie zdarza się znów rzadko.

W skład zespołu gospodarczego realizującego wymieniony projekt weszli: jego autor brygadzysta ślusarz Stanisław Kukula (na zdjęciu), hydraulik Jan Kurek, ślusarz Jan Wójcik i murarz Edward Kopiejka. Za projekt autor otrzymał 60 tysięcy złotych, za wykonawstwo przypadnie do podziału między członków zespołu 130 tysięcy złotych.

O kolejnych zakładowych zespołach gospodarczych w następnych numerach gazety. (M.B.)

Zakładowe zespoły gospodarcze — co robią?

OD UKAZANIA się Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie zespołów gospodarczych upłynęło równo dwa lata. Zostało wydane nowe rozporządzenie i tamto już przestało obowiązywać. Zarządzenie z 1983 roku mówiło o możliwości tworzenia zakładowych zespołów gospodarczych w przedsiębiorstwach produkujących na rynek. Pomyślano więc i u nas o możliwości tworzenia takich zespołów. Podstawowym kryterium pozwalającym powstawać zespołom, była produkcja na rynek, w ramach posiadanych przez zakłady środków i wykonywane miały być przez pracowników poza normalnym czasem pracy, a więc w wolne soboty, niedziele i święta, oraz w czasie gdy pracownicy są już po normalnych godzinach pracy, a więc gdy pracowali na pierwszej zmianie a pracę w zespole podejmują na drugiej lub trzeciej. Praca zespołów mogła i może być wykonywana na urządzeniach i maszynach przedsiębiorstwa w sytuacji, gdy są akurat nie wykorzystywane.

Na pierwszy rzut oka wydawać by się mogło, iż praca MPK to przecież nie produkcja rynkowa, bo w sklepie tego nie kupi, a jednak. Byliśmy pierwszym przedsiębiorstwem komunikacyjnym miejskim, które „porwało się” na zespoły. Nie było więc wzorów, trzeba było do wszystkiego dochodzić samemu. Czy nam się to udało? Dziś można powiedzieć, że tak. Ścisła rejestracja zespołów od kwietnia br. przez Dział Ekonomiczny wykazuje, że powstało ich w tym czasie 361. Najwięcej, bo 176 do 10 listopada powstało zespołów w trakcji autobusowej, 119 zanotowane w tramwajowej i 67 w innych pionach.

W ramach zespołów robione są naprawy powypadkowe, kasacje wagonów i autobusów, rozbudunek nowego taboru, malowanie siatek i koszenie trawy na międzytorzu, odnawianie przystanków, remonty PKR-ów, produkcja i regeneracja na zewnątrz oraz na na-

sze potrzeby, ale eliminująca jednocześnie zakup nowych zespołów i elementów. Oczywiście zespoły mogą powstawać tam, gdzie plan jest wykonany przynajmniej na poziomie założenia. Nie mogą natomiast być robione te prace, które były planowane. Zespół gospodarczy jest dobrowolnym związkiem osób i mogą wchodzić w jego skład pracownicy i członkowie ich rodzin, emeryci i renciści, osoby przebywające na urloпах wychowawczych. Członkowie zespołu wybierają na czas wykonywanej pracy spośród siebie kierownika, który jest ich rzecznikiem i pełnomocnikiem. Ustala się w porozumieniu z kierownikiem zakładu rodzaj i zakres prac oraz wartość przedsięwzięcia. Dział Ekonomiczny stwierdza czy dana praca kwalifikuje się dla zespołu. Musi być bowiem potwierdzenie, że zakład posiada środki na zespół, a proponowana praca jest zgodna z założeniami i wytycznymi rozporządzenia ogólnego. Członkowie zespołów są ubezpieczeni na zasadach pracowniczych i zakład pracy, dla którego zespół pracuje, odpowiada za ich bezpieczeństwo. W razie wypadku przy pracy wszystkie czynności i świadczenia są takie same jak w wypadku normalnego etatowego zatrudnienia. Czemu Przedsiębiorstwo tak bardzo zależy na powstawaniu zespołów? Teoretycznie nie powinno być aż tak bardzo zainteresowane, bo są to przecież dodatkowe koszty na działalność pozaplanową, na którą dotacji nie ma. Są tu moim zdaniem bardzo ważne aspekty, z jednej strony zmuszają powstające zespoły do oszczędności, by mieć na nie środki, zapewniają tym, którzy chcą pracować dodatkowe zarobki i w końcu kwoty wydatkowane na zwiększone z tego tytułu płace nie są wliczane w system opodatkowania PFAZ-owskiego. Gdyby te dodatkowe prace niezbędne do funkcjonowania przynajmniej na tym samym poziomie komunikacji (np. naprawy powypadkowe) chciano wykony-

wać w ramach godzin nadliczbowych, suma odpisów byłaby ogromna.

Ponadto wzrastają usługi świadczone przez nasze Przedsiębiorstwo i w większym stopniu pozwalają wykorzystywać zdolności produkcyjne maszyn i urządzeń, bo przecież nie pracujące maszyny to stracone pieniądze. Niebagatelną też sprawą jest zmniejszanie w ten sposób deficytu zatrudnienia w Przedsiębiorstwie. Największe jednak korzyści odnoszą sami członkowie zespołów. Po pierwsze jest to wcale niemały zastrzyk finansowy, ponadto kwoty wypłacane w zespole nie wchodzi do wyliczeń średnich płac, nie są więc uwzględniane przy wszelkiego rodzaju opłatach uzależnionych od zarobków. Nie są opodatkowane tak, jak ma to miejsce w wypadku „drugiej” pracy. Nie powodują też w wypadku emerytów i rencistów wstrzymania rent i emerytur. Sumy uzyskane za pracę w zespołach wliczone są z odpisów podatku wyrównawczego. Są natomiast liczone do średniej zarobków w przypadku przejść na rentę i emeryturę.

Wśród wpływających do rejestracji wniosków o zespołach są niestety i takie, które trzeba odrzucać, bo albo nie jest to ten rodzaj prac, które dopuszcza do wykonania Rozporządzenie, bądź są to wnioski na prace wcześniej ujęte w planie. Wydawać by się mogło, że wystarczy inaczej nazwać pracę, by zespół mógł powstać. Nie jest to takie proste, bo w razie ujawnienia machinacji przy zatwierdzaniu bilansu przedsiębiorstwa musiałoby płać od tego rodzaju zarobków — co połączone z płacami w ogóle w Przedsiębiorstwie — wielokrotnie większy PFAZ. Mimo jednak takich niebezpieczeństw zespoły gospodarcze w naszym przedsiębiorstwie powinny powstawać z korzyścią dla pracujących w nich jak i komunikacji w mieście.

FILOMENA SERWIN

160 złotych za godzinę pracy

Ze Szczecina do MPK Kraków

PISALIŚMY na temat szerokiej akcji werbunkowej do pracy w MPK w Krakowie. Trzeba przyznać, że ogłoszenia o wolnych miejscach pracy i warunkach pracy zamieszczone zarówno w prasie lokalnej, jak i centralnej oraz radiu i telewizji, spowodowały napływ chętnych do zatrudnienia się w naszym przedsiębiorstwie.

MPK w Krakowie jest jedynym przedsiębiorstwem komunikacyjnym w Polsce, w którym od sierpnia br. obowiązuje porozumienie płacowe, a fakt ten stał się powodem zainteresowania w nim pracą nawet wykwalifikowanych i ze stażem zawodowym pracowników innego przedsiębiorstwa komunikacyjnego.

Właśnie w ostatnich dniach do Działu Kadr wpłynął list od dwóch motorniczych z WPKM w Szczecinie. Młodzi (najprawdopodobniej) ludzie, piszą w swoim liście, że chcieliby przenieść się do MPK w Krakowie i podjąć w nim pracę. Oto fragmenty ich listu... „Korzystając z Waszej oferty w Kurierze Polskim,

pragniemy podjąć u Was pracę na nowych, korzystnych warunkach płacowych, obowiązujących od sierpnia br. Chcemy nadmienić, że jeden z nas pracuje 2 lata, a drugi 7 lat i ma najwyższą stawkę płacową, tj. 40 złotych na godzinę plus nagrodę motywacyjną, dodatki zmianowe, dodatek eksploatacyjny za prowadzenie przegubowo-przyczepy, premię, wystugę lat i rekompensatę. Chcielibyśmy przenieść się do Waszego przedsiębiorstwa za porozumieniem stron. Mamy sentyment do Waszego pięknego Krakowa jako ośrodka kulturalnego, naukowego i zabytkowego”. W swoim liście pytają o możliwość zakwaterowania w hotelu robotniczym.

Czy motorniczywie ze Szczecina powiększą stan załogi MPK w Krakowie? Zależy to będzie oczywiście od uzyskania przez nich porozumienia obu przedsiębiorstw komunikacyjnych — naszego i w Szczecinie.

Jeżeli chodzi o pracowników w tej grupie zawodowej, to na podstawie otrzymanych z

Działu Kadr informacji, sądzić należy, że sytuacja naszych zakładów eksploatacyjnych tramwajowych będzie ulegać systematycznej poprawie. Obecnie zgłoszonych jest 80 kandydatów na kurs dla motorniczych. Kandydaci rekrutują się ze studentów krakowskich wyższych uczelni oraz pracowników innych przedsiębiorstw z terenu naszego miasta, chcących po uzyskaniu kwalifikacji do prowadzenia tramwajów, podjąć pracę jako zasilający, oczywiście w godzinach wolnych od swojej podstawowej pracy.

Przy okazji przypominamy o aneksie do stawki zaszerzowania dla pracowników MPK, zatrudnionych w charakterze motorniczych zasilających. Odtąd za każdą dodatkową, efektywnie przepracowaną na linii godzinę, zasilający motorniczy otrzymuje 160 złotych. Czy trzeba jeszcze dodawać, że wynagrodzenie to preferuje naszych pracowników i że jest wyjątkowo korzystne? Warto nad tą sprawą się zastanowić.

(M.B.)

Bliskie Spotkania III Stopnia (2)

FINLANDIA

ZDARZENIE miało miejsce w czerwcu 1979 roku w północnej części małego miasteczka Rauma, które jest usytuowane na brzegu Guffa w Bothnii, Finlandia, ok. 259 km od Helsinek. Świadcami zdarzenia byli Allen (58 lat inwalida — amputowana noga) i jego żona Majla (39 lat).

19 czerwca 1979 r. był gorącym, dusznym dniem. O 12.30 Allen i jego żona Majla siedzieli w swoim gościnnym pokoju i okno od strony południowej było otwarte. Nagle Majla spostrzegła coś nad urwiskiem (w odległości 60 m) i pokazała to Allenowi. Był to obiekt, którego górna część była okrągła, srebrzysto-szarego koloru, dolna część płaska, niebiesko-czarna. Niebiesko-czarne „promieniowanie” emanowało ze środkowej części obiektu. Potem ono zniknęło. Wtedy Allen poprosił Majlę, żeby ona poszła i dowiedziała się co się stało na urwisku. (On nie mógł iść ze względu na swoje inwalidztwo). Majla poszła i zatrzymała się tuż obok podobnego do kopuły obiektu szerokości 1 m, który spoczywał na małych nogach. Górna część obiektu była przezroczysta i Majla zauważyła dwie małe kreatury

siedzące na dwóch miniaturowych krzesłach. Ich skóra była pokryta zielono-brązowymi kropkami. Oczy były duże i wypukłe, usta wielkie, podobnie długie. Uszy mieli spiczaste, przypominające liście. Na głowach szare błyszczące hełmy z antenami, na środku hełmu żółtawy pasek. Górna część ubrania, tak samo jak i długie rękawiczki była czarna. Kiedy Majla chciała dotknąć obiektu palcem wskazującym, kreatura, która znajdowała się bliżej odwróciła głowę i zrobiła kilka ruchów lewą ręką. W tym momencie Majla odczuła „elektryczność w oczach”. Chwilowo straciła wzrok i poszła chwiejnym krokiem dookoła urwiska, obiekt zaś odleciał z gwizdem.

Cały incydent trwał ok. 10 minut. Radio było włączone, zakłóceń w odbiorze nie było. Allen nie widział kreatur. Gdy Majla wróciła, była wg Allena „w stanie lekkiego szoku”. Majla nie mogła wytłumaczyć bardziej szczegółowo swoich wrażeń, gdy „oni mnie naelektryzowali”. To co spowodowało wrażenie zawrotu głowy i chwilową ślepotę z podrażnieniem w oczach jest dobrze znanym „efektem po”. (GER)

Tramwajarska kapela z Norymbergi

O WIZYCIE w naszym przedsi-
orstwie Strassenbahn-Ka-
pelle der VAG aus Nürnberg
informowaliśmy już krótko na
naszych łamach. Orkiestra ta
dała popisowy koncert w pod-
ziemiach Kopalni Soli w Wie-
liczce prezentując się nie tyl-
ko w repertuarze typowym dla
orkiestr dętych, ale grając rów-
nież utwory muzyki klasycznej.
Jak już wspominaliśmy, szcze-
gólnie podobał się wszystkim
marsz z opery „Aida” G.
Verdiego, w którym norym-
berski zespół grający pod dy-
rekcją Hansa Beliana napra-
wdę zabłysnął. Dziś chcieliby-
śmy naszym Czytelników zapo-
znać z krótkim rysunkiem histo-
rycznym tej orkiestry, która
liczy już sobie 60 lat.

Swoją działalność tramwa-
jarską kapela w Norymberdze
rozpoczęła w maju 1923 r., kie-
dy grupa czterech tramwaja-
rzy rozpoczęła występy jako

kwartet towarzyszący chóro-
wi. Zespół ten jednak nie
mógł pochwalić się zbyt wy-
sokim poziomem artystycznym,
gdyż ze względu na to, że mu-
zycy pracowali na różne zmia-
ny, nie mogli zbyt często ćwi-
czyć razem. W roku 1925 ka-
pela rozrosła się do 10-12 lu-
dzi, co z jednej strony wzma-
niało zespół, ale z drugiej po-
tęgowało kłopoty gdy trzeba
było przed publicznymi wystę-
pami zamieniać swoje służby.
W następnym roku kierownict-
wo orkiestry objął dyrygent
Reger, który wyjątkowo tro-
szczył się o podnoszenie umie-
jętności muzykujących. On też
doprowadził do tego, że muzy-
cy na próby zwalniani byli ze
służby.

Spowodowało to szybszy na-

plyw pracowników komunika-
cji miejskiej do orkiestry, któ-
ra swój skład zwiększyła do
20 osób. W latach 1934-1940
orkiestra, która liczyła już 40
osób, pozostawała pod kiero-
wnictwem dyrygenta Bruknera
i mogła poszczycić się swoim
repertuarem, w którym oprócz
muzyki ludowej znalazły się
też utwory muzyki klasycznej.
W czasie wojny orkiestra zmu-
szona była zawiesić swoją
działalność i wznowiła ją do-
piero w lecie 1945 r. gdy ro-
botnicy VAG rozpoczęli odbu-
dowę orkiestry. Działalnością
tą kierował wówczas Welss. W
wyniku odpowiedniego nastawie-
nia członków orkiestry bar-
dzo szybko mogła ona się po-
szyczyć wyjątkowo uroz-
maconym repertuarem i ze-

spół zaczął brać udział w im-
prezach kulturalnych odbywa-
jących się w Norymberdze.

W latach 50-tych nastąpił
masowy odpływ członków or-
kiestry z przedsiębiorstwa ko-
munikacyjnego do innych firm,
co spowodowało swego rodza-
ju wyobcowanie orkiestry i jej
kryzys. Trudności te zostały
pokonane, gdy kierownictwo
orkiestry przejął Pschibler, a
orkiestra dość szybko odzyska-
ła swoją pozycję w środo-
wisku muzycznym i w mieście.
Po roku 1966 kierownictwo ze-
społu przejął Nuechterlein. Pod
jego kierunkiem orkiestra ob-
chodziła w maju 1975 r. swój
jubileusz 50-lecia — było to
dla członków kapeli wielkie
święto.

Od połowy 1981 roku dyry-

gentem tramwajarskiej orkie-
stry został Hans Belian, pod
którego kierownictwem zajęła
ona wysokie miejsce na kulta-
ralnej mapie Norymbergi, bior-
ąc udział w organizowanych
przez miasto imprezach. O-
czywiście nie można pominąć
też roli orkiestry w krzewie-
niu kultury muzycznej wśród
załogi VAG. W chwili obecnej
w orkiestrze gra 35 muzyków,
z czego 11 pochodzi spoza
przedsiębiorstwa.

Co warto pamiętać, to to, że
nasza orkiestra dęta wybiera
się w najbliższym czasie z re-
wizytą do Norymbergi, gdzie
weźmie udział w kolejnym
jubileuszu niemieckich kole-
gów i uczestniczyć będzie w
otwarcu nowego odcinka kole-
i podziemnej. Oczywiście
wydarzenia tego nie pominie-
my na naszych łamach.

(A. Z.)

DECYZJA Wydziału Ochrony Za-
bytków Urzędu m. Krakowa, wspisa-
ne zostały do rejestru zabytków jako
dobra kultury obiekty znajdujące się
przy ulicy Wawrzyńca 12 i 13 do 17,
pozostające w użytkowaniu MPK.
Kompleks budynków dawnej zajezdni
tramwajowej stanowi unikatowy re-
likt w skali krajowej.

Zespół obiektów wpisany do Reje-
stru Zabytków nr A-680 składa się z:

1. Budynku dawnej stajni tramwa-

z sześciotorowej hali i budynku zaple-
cza — zbudowanych w 1913 roku.

8. Dawnych garaży — budynków
wniesionych w 1928 roku.

Budynki dawnej zajezdni tramwa-
jowej powstawały od lat osiemdzie-
siatych XIX wieku do roku 1929, przy
udziale znanych architektów: Karola
Knausa, Zygmunta Hendla i Tadeu-
sza Stryńskiego. Jest to jeden z
nielicznych, zachowanych obiektów
architektury przemysłowej. Pomimo

Sekcja Historyczna MPK informuje:

Obiekty MPK zabytkami Krakowa

ju konnego, zbudowanej około 1892
roku; przebudowanej w 1900 roku.

2. Dawnej stajni tramwaju konnego,
zbudowanej około 1892 roku, przebu-
dowanej w roku 1900.

3. Zajezdni tramwaju wąskotorowe-
go, zbudowanej w roku 1900, przebu-
dowanej w 1913 roku.

4. Kamienicy zbudowanej w roku
1890.

5. Remizy tramwaju konnego z 1882
roku, przebudowanej w 1900 roku.

6. Zajezdni tramwaju normalnotoro-
wego z 1913 roku.

7. Dwóch budynków dyspozytorni,

lokalizacji na terenie dawnego mia-
sta Kazimierza, swoją skalą i gabary-
tem nie konkuruje z otoczeniem za-
bytkowym, stanowi natomiast uzupeł-
nienie historycznych kierunków i ten-
dencji zabudowy przemysłowej jako
jeden z elementów historycznego roz-
woju tej okolicy. Budynki zachowane
są w bardzo dobrym stanie technicz-
nym.

Wydział Ochrony Zabytków Urzędu
Miasta Krakowa zwrócił się do Za-
rządu Muzeów i Ochrony Zabytków
Ministerstwa Kultury i Sztuki, o ak-
ceptację i poparcie powstania w za-
bytkowych obiektach MPK — Muze-
um Komunikacji Miejskiej. (M.B.)

Komputer prawdę ci powie

GDY RANO przypali się mleko,
dziecko w ostatniej chwili pędzi do
szkoły, a nam, gdy akurat dobiegamy,
ucieknie jak na złość właśnie dziś
punktualny co do minuty autobus,
a ten następny, na który czekamy, jest
albo spóźniony, albo wcale nie je-
dzie, zwykliśmy mówić o pechu. Je-
żeli jest to jeszcze poniedziałek i wraz
z naszym przyjściem szef, którego
zazwyczaj gdy potrzebny nie można
„złapać” właśnie wtedy jest i wy-
mownie patrzy na zegarek, to już cał-
kowita klapa.

Czy pecha mają także rzeczy mar-
two? Wiadome jest, że są złośliwe,
ale także, jeżeli przyjrzymy się a-
wariom naszego taboru, o wielu po-
jazdach, można mówić, iż mają pe-
cha.

W październiku w zajezdni Bieńczy-
ce najwięcej autobusów miało po cze-
tery awarie. Było ich 26. Rekordzistą
awaryjności był natomiast autobus
11630 i był „feralny” aż 21 razy. W
Czyżynach najwięcej, bo 23 autobusy
miało po jednej awarii. „Pechowcem”
był natomiast autobus 34164. Ten za-
notował ich aż 22. Co ciekawe, prze-
dostatni autobus z największą ilością
defektów zanotował ich „tylko” 13.

Absolutny rekord pod względem a-
waryjności bije autobus z Zajezdni
Wola Duchacka, bo 21130 miał ich 26,
a 20 autobusów miało po 6 awarii.

Najlepiej oczywiście w tej autobuso-
wej „rodzinie” wypadła Zajezdnia w
Płaszowie. Chyba nie można bowiem
podejrzewać komputera o kumoterstwo.
W ZAP najwięcej — 9 awarii miały
dwa autobusy: 45062 i 45120.

Niestety, komputer nie wykazał, czy
aby te autobusy nie miały pecha do
nie najlepszej obsługi i to zarówno
w zajezdniach jak i na trasach.

Oczywiście w październiku psuły się
nie tylko autobusy. W Zajezdni w
Podgórzu prym wiodły wagony z jed-
ną awarią i było ich... 50. Najwięcej
awarii miał natomiast wagon 740 i by-
ło ich czternaście.

W Nowej Hucie 35 wagonów miało
po cztery awarie i także czternaście
miał wagon 14.

Dział Teleinformatyki do kompute-
ra wprowadza także inne programy.
Komputer wyrzuca także, które zes-
poły i w jakich pojazdach psują się
najczęściej. Oczywiście zespół pracują-
cych tam ludzi nie robi tego dla za-
bawy ani pomnażania statystyk. Jest
to doskonały materiał do analiz, a w
konsekwencji do takich zmian w tech-
nologii pracy, by tych awarii było
jak najmniej.

Czy tak jest, na ile i czy w pełni
wykorzystywane są dane komputerowe,
postaram się Czytelników poinformo-
wać.

(fis.)

LISTY OPINIE POLEMIKI

SZANOWNY PANIE DYREKTORZE!

DOSTAJE Pan zapewne wiele listów, w których zawarte są
słowa krytyki, pochwał, narzekania i podziękowań. Pozwoli Pan,
że do tych ostatnich i ja się dołączę.

Otóż, dnia 16 X 85 r. w godzinach przedpołudniowych wyszedł
z domu cierpiący na zanik pamięci 83-letni Józef Jabłoński, za-
mieszkały samotnie w Nowej Hucie na os. Dywizjonu 303.
Wsiadł do autobusu nr 139 i tym autobusem zajeżdżał w okolice
hotelu Holiday. Wysiadając przewrócił się, nie mógł wstać o
własnych siłach, nie wiedział, jak się nazywa, gdzie się znajduje,
gdzie mieszka.

Kierowca autobusu — pan Jan ALETAŃSKI zainteresował się
starym człowiekiem, udzielił mu pomocy, opiekował się nim
przez kilka godzin, a po zakończeniu pracy odprowadził go do
domu, zawiadamiając równocześnie o tym przypadku dyżurne-
go redaktora P.R., który opowiedział o nim w audycji „Co nie-
sie dzień”.

Ponieważ Józef Jabłoński jest moim krewnym, uważam za
swoją obowiązkową zwrócić uwagę Pana Dyrektora na fakt, że po-
między pracownikami MPK są ludzie (oby ich było jak najwię-
cej), którzy swoją ludzką, życzliwą postawą zaprzeczają ogólne-
mu przekonaniu, że wszyscy są ogarnięci znieczulicą, myślą tyl-
ko o sobie i o tym „ile i za ile”. Przykładem ludzkiej życzliwo-
ści jest pan Jan Aletański, któremu tą drogą i na Pana Dyrek-
tora ręce składam najserdeczniejsze podziękowania i najlepsze
życzenia.

Z poważaniem
KRYSTYNA SZCZERBIŃSKA

Kurs nauki pływania

TRAMWAJOWY Klub Wodny wspólnie z Działem Kultury,
Sportu i Turystyki organizuje kurs nauki pływania dla pracow-
ników MPK i ich rodzin (dzieci w wieku powyżej 5 lat). Zają-
cia rozpoczynają się 30 listopada 85 r. o godz. 14.30 na basenie
KS „Korona”. Liczba miejsc jest ograniczona.

Zgłoszenia przyjmuje kol. Wiesław PANICZ, ul. Brożka 3,
pok. 109, tel. wew. 13-25 do dnia 28 listopada.

Nieumiejętność pływania jest smutną przyczyną wzrastającej
liczby wypadków nad wodą. Nie czekajcie na powiększenie sta-
tystyki utonięć!

TRADYCJA stało się orga-
nizowanie ostatniej w sezonie
letnim wycieczki turystyki
kwalifikowanej dla członków
Koła PTTK przy MPK, pod
koniec października każdego
roku. I jak od wielu lat już
w dniu tym, pomimo nieko-
rzystnych przewidywań mete-
orologicznych, pogoda urzeka
nas swoją łaskawością, jak
gdybyśmy słusznie na nią
przez cały rok zapracowali,
zachęcając do kontynuowania
wędrowek po górach również
w przyszłym sezonie. Jakże

jesieni i niezapomnianym jej
urokom, nucili sobie pod wa-
sem: „jak szybko mijają chwi-
le...” I tak wszyscy razem
spacerowym krokiem, urzecz-
ni pięknem natury dotarliśmy
do schroniska na Leskow-
cu, celu naszej wycieczki.
Krótka przerwa na wypicie
cieplej herbatki oraz ostatnie
rozkosze leniuchowania w cie-
płych promieniach słonecznych
a potem w dół żółtym szla-
kiem do Targoszowa, gdzie
czekały na wszystkich dalsze
atrakcje związane z tradycją

na konkurencję kulinarną —
czyli usmażeniem naleśników
w plenerze jak najszybciej i
najsmaczniej. Według oceny
zespołu sędziowskiego, składa-
jącego się z naszych przeuro-
czych seniork i seniorów —
najsmaczniejsze naleśniki były
dziełem pary Ela — Zbyszek.
Pozostałe naleśniki chyba rów-
nież musiały smakować, sko-
ro błyskawicznie zniknęły ze
stołu jurorów.

Jeszcze pozostało oficjalne
zakończenie imprezy z „gad-
ką” naszego prezesa Zbyszka

Zakończenie sezonu turystycznego zakładowego Koła PTTK

piękne krajobrazy spotyka się
w naszych górach w scenerii
„złotej polskiej jesieni”. Wszys-
tko jest takie urokliwe, nieo-
codzienne, pełne fantazyjnych
kolorów. Aż rwą się na usta
słowa znanej piosenki „Jak
dobrze nam zdobywać góry...”,
prężnymi krokami deptać chmu-
ry...”. Zachwyceni byli wszy-
scy, od 3-latków począwszy,
którzy zbierali opadające, mie-
niące się wszystkimi barwami
tęczy liście drzew, poprzez na-
stolatki mające tyle uciechy
z szeleszczących swawolnie
pod stopami i kuszących
wspaniałym kobiercem kolo-
rowych liści, jak i ci dojrzali
— seniorzy, którzy z leką w
oku przyglądając się pięknej

kończenia sezonu. Mianowi-
cie: — wspaniałe ognisko, od
którego rozchodził się zapach
palonego jałowca i skwierczą-
cych igieł świerków, piekących
się w popiele ziemniaków i o-
piekających się na różnie sza-
szłyków z prawdziwej barani-
ny, przygotowanych przez
nasze pracownice koleżanki, —
wielobój rekreacyjny organi-
zowany przez kolegów z Ogn-
iska TKKF „Tramwajarz” z
następującymi konkursami: po-
lowaniem z dzidą na dzika,
strzelaniem z pistoletu do „pe-
dzącego niedźwiedzia lub wil-
ka”, obgryzaniem jabłka wi-
szącego na sznurku, szuka-
niem klamerek wpiętych w u-
branie partnera, oraz koron-

i uroczystym wręczeniem u-
pominków zwycięzcom kon-
kursów, jak również (co było
dla nas niespodzianką) uhono-
rowaniem zasłużonych działac-
zy Koła PTTK przez dyrektora
przedsiębiorstwa. Oczywiście
było również tradycyjne
„smarowanie węglem drzew-
nym”, zainicjowane zresztą
przez najstarszego uczestnika
wycieczki oraz ostatni punkt
programu czyli śpiewanie pio-
senek turystycznych już przy
blasku księżyca aż do samego
Krakowa.

Do zobaczenia na szlakach
turystycznych w przyszłym
sezonie!

ZYGFRED FENRYCH

„CZAS”, Kraków — 7 I 1901

KRONIKA POŻARNA

Powstał dziś pożar w budynkach tramwajowych na Kazimierzu o godzinie 8.00 rano. Zawiadomiono straż telefonem z browaru pana Götza przy ulicy Krupniczej, że pali się w zabudowaniach pana Mussila dyrektora Zakładu Tramwajowego. Straż sądząc, że pali się realność pana Mussila przy ulicy Karmelickiej tam wyruszyła.

Zawiadomiona o pomyłce, czem prędzej najbliższymi ulicami podażyła straż na Kazimierz. Jednocześnie jednak wzywano pomocy straży automatem pożarnym z ulicy Krakowskiej oraz telefonem z Zakładu Tallarda przy ulicy Dajwór.

Natychmiast też wyruszyły jeszcze dwa plutony, mianowicie I, IV, wraz z naczelnikiem panem Eminowiczem. Wszystkie trzy plutony zajeżdżając na miejsce z szybkością opanowały palący się budynek, który zagrażał przytykającemu kompleksowi szop oraz budującym się domom.

Zniszczeniu uległy niektóre maszyny i narzędzia służące do tramwaju elektrycznego. Przyczyna pożaru na razie nie skonstatowana, przypuszczalna jest wszelakie nieostrożność.

„DIABEL” — 1 IX 1900

DROBNE WIADOMOŚCI

Na konkursie radykalnego oszczędzania Krakowa otrzymało pierwszą nagrodę Towarzystwo Tramwajowe za umieszczenie na ulicach chydnych olbrzymich rur czerwonych dla przewodów elektrycznych.

Podobno na każdej rurze ma się znajdować portret w płaskorzeźbie jednego z ojców miasta z napisem: „Spojrzyj przechodniu ku górze oto masz rurę na rurze”.

PORÓWNANIE

Rozwożyły ongi fury
Po Krakowie czarne rury,
Dziś znów w którą spojrzysz stronę,
Zobaczysz rury czerwone.

Co się w tym Krakowie dzieje,
Chyba on cały zrzuca?
Wówczas burmistrz będzie Rurski
A podburmistrz pewnie Dziurski.

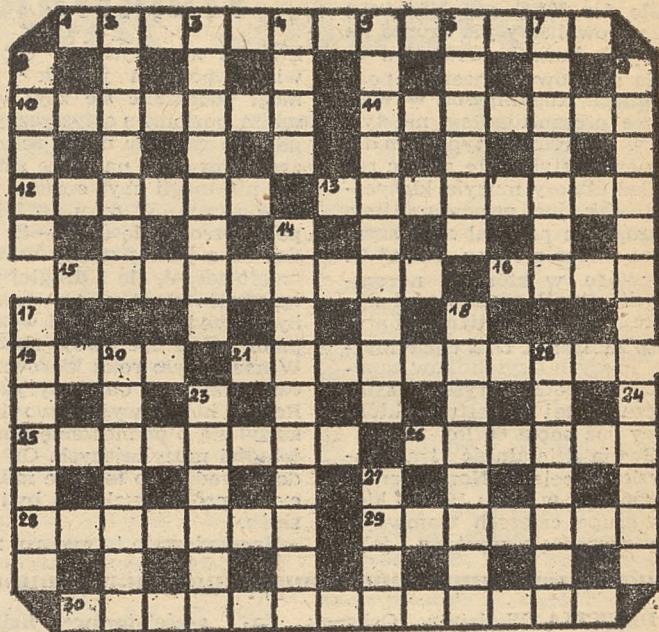
(bez podpisu)
Wybrała: M.B.

Nasze nonsensy!

JEDNI podziwiają ładnie zaopodabarowane tereny przed naszym budynkiem administracyjnym, przy ul. Brożka, inni mówią, że to przesada, że kto to widział, by ciągle coś siać i sadzić. Okazuje się, że są jeszcze trzeci, których myślenie nie jest chyba mocną stroną. Nie tak dawno pisałam o niszczeniu zieleni i drzewek, bo ktoś się obudził, że trzeba kable właśnie kłaść. Wprawdzie po zakończeniu prac teren uporządkowano ale... Obecnie znów jesteśmy świadkami następnych wykopków. Wprawdzie już niedługo będziemy się cieszyć zielenią, bo idzie zima ale czy nie można było tych prac zrobić przed ostatecznym porządkowaniem terenu? Ile razy jeszcze będziemy świadkami takich „nagłych” przebudzeń i marnotrawienia wysiłków innych?

PARĘ lat temu z entuzjazmem przystąpiono do „otablicowywania” pokoiów w budynku przy Brożka. Było to bodajże zadanie premiowe jednego z działów. Pomysł sam z siebie dobry, natomiast realizacja fatalna. Tablice były umieszczane na stałe, to jeden błąd, drugi — że także na stałe umieszczano na nich nazwiska i stanowiska osób tam pracujących. Nim zakończono tablicowanie, informacje były już nieaktualne. Zmieniały pokoje i pietra działy i wydziały, zmieniali biurka i stanowiska ludzi. Pomyślane jako informacja tablice stały się dezinformacją. Jedni pozdejmowali nieaktualne tablice, inni uzupełniali je bądź zaklejały nieaktualności kartkami papieru, jeszcze inni pozostawili przestrzałne informacje samym sobie. Jest więc niechlujnie i nieaktualnie, a miało być estetycznie i jednokowo. (fis.)

KRZYŻÓWKA NR 17



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

PIONOWO: 2. krajina wiecznej szczęśliwości, 3. techniczny plan realizacji filmu, 4. występuje w ropie naftowej, 5. przedstawicielka żeńskiego basketu, 6. turkot, terkot, 7. drobny chruszcz 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 podziałka na suwaku, 23. tworzywo sztuczne, otrzymywane z kauczuku, 24. usterka, wada, 27. polski kolarz — zawodowiec.

Serdecznie przepraszamy Czytelników za omyłkowe wydrukowanie w poprzednim numerze „Sygnałów” niewłaściwego diagramu do krzyżówki. Dziś powtarzamy tę krzyżówkę w poprawnej formie.

LÓDZKIE BADANIA NA LINII „29”

W Łodzi przechodzi próby pierwszy tramwaj z silnikiem elektrycznym. Najczęściej wozi pasażerów na linii „29”. Silnik powstał w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym tamtejszego MPK. Tzw. rozrusznik bębnowy zastąpiono w tym silniku układem elektrycznym na mikroprocesorach, dzięki czemu pasażerowie nie odczuwają szarpań przy ruszaniu i zatrzymywaniu wozu. Wprowadzono także m. in. system zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania i w rezultacie ślizgania się po szynach. Dotychczasowa eksploatacja nowego silnika wykazała, że oszczędza on ok. 5 proc. energii elektrycznej w porównaniu z silnikiem tradycyjnym.

EKSPLOZJA W MIEJSKIM AUTOBUSIE W ATENACH

28 pasażerów odniosło rany w rezultacie wybuchu bomby domowej produkcji w autobusie komunikacji miejskiej w Atenach. Do dokonania zamachu przynależała się znana przedtem organizacja o nazwie „Wojująca Lewica Rewolucyjna”. Jak wynika z ułotek podrzutych dziennikom ateńskim, organizacja ta występuje zarówno przeciwko rządzącym w Grecji socjalistom, jak też pozostającym w opozycji konserwatom, zarzucając obu siłom politycznym pogłębianie się trudności gospodarczych kraju.

BILETY, MONETY, ŻETONY LUB PODATEK

Jak będzie się płacić za przejazd pierwszym polskim metrem? Czy zastosuje się zapory zatrzymujące gapowiczów, czy też będzie obowiązywać kasowanie biletów w wagonach? A może automaty wrzutowe na monety bądź żetony? Choć uruchomienie pierwszego odcinka warszaw-

skiego metra nastąpi dopiero w 1990 r. już teraz trzeba ten problem rozstrzygnąć, od tego bowiem zależy wyposażenie stacji i wagonów w odpowiednie urządzenia. Z jakich więc wzorów korzystać, moskiewskich, paryskich, a może praskich? Są przecież także np. bilety z żyłką metalową, które po wsunięciu do automatu otwierają barierki. Społeczny Komitet Budowy Metra rozważa wszelkie propozycje. Jest wśród nich także pomysł, aby zamiast opłat wprowadzić stałe opodatkowanie zakładów

buchł między dwiema stacjami, spowodował panikę wśród pasażerów. Wypadek nastąpił w okolicach najbardziej zniszczonych przez wrześniowe trzęsienie ziemi, nie wyjaśniono jednak ewentualnych związków między obu katastrofami. Metro meksykańskie, zbudowane wg projektu francuskiego, ucierpiało stosunkowo niewiele 19 i 20 września, kiedy to rozegrała się tragedia. Stanowi ono podstawowy środek transportu 18-milionowej metropolii, przewożąc codziennie 4,5 miliona pasażerów.

podzespółów i urządzeń dla potrzeb taboru miejskiego. Na apel odpowiedziało wiele zakładów, m. in. Fabryka Transformatorów i Aparatury Elektrycznej „Elta” wyremontowała już 200 rozruszników tramwajowych, wyprodukowała i zamontowała wiele podzespółów, przekładników i innych elementów trakcyjnych.

OBWODNICA ROZŁADUJE KORKI W BUDAPESZCIE

W lipcu przyszłego roku rozpocznie się budowa obwodowej trasy drogowej wokół Budapesztu. Dzięki tej inwestycji znacznie poprawią się warunki ruchu ulicznego w stolicy Węgier, zmniejszy się zanieczyszczenie atmosfery spalinami i poziom hałasu. Na realizację tego przedsięwzięcia WRL otrzyma z Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju kredyt w wysokości 30 mln dolarów, przy czym środki te pokryją trzecią część kosztów. Łączna długość obwodnicy wyniesie 90 km. Planuje się zbudowanie 5 mostów, w tym 2 na Dunaju, 23 dwupojazdowych węzłów komunikacyjnych i tunelu długości 1200 metrów. Przewiduje się, że inwestycja zostanie przekazana do użytku po roku 2000.

TUNEL ZBUDUJE SPÓŁKA FRANCUSKA

Władze Hongkongu zwróciły się do znanych przedsiębiorstw budujących metro z największą tego typu ofertą w Azji. Chodzi o Wywiercenie tunelu, który będzie przebiegał pod portem. Za to władze Hongkongu zamierzają zapłacić 485 milionów dolarów. Kontrakt otrzymała spółka francuska.

LEPIEJ I SA, SOLIDNIEJSZE?

Tylko kobiety zatrudnia właściciel przedsiębiorstwa taksówkowego w Sztokholmie, Carl Otto Orre. Jest on zdania, że kobiety jeżdżą lepiej, ostrożniej, są solidniejsze od mężczyzn i bardziej uprzejme dla pasażerów.

(Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



pracy lub mieszkańców stolicy. Najprawdopodobniej jednak skończy się na biletach miesięcznych i kasowanych wewnątrz wagonów.

ROBI SIĘ, CO MOŻNA ALE NIE WSZYSTKO MOŻNA

Tegoroczne dostawy 2415 autobusów, 220 tramwajów i 40 trolejbusów pozwolą na zwiększenie potencjału przewozowego przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w okresie zimy o 8 proc. wg PAP w całym kraju. Zakończono już przedzimowe przeglądy techniczne pojazdów, wymianę ołejów w autobusach, uszczelnienie drzwi i okien, skrzyń z silnikami i aparaturą pod podłogami tramwajów. Dokucza jednak brak wystarczających ilości lakierów elektroizolacyjnych, zabezpieczających tramwajowe silniki przed zawilgoceniem.

NAJPIERW TRZESZENIE PÓŹNIEJ POŻAR

Setki rannych, zaczadzonych i poparzonych — to rezultat katastrofy w metrze, do której doszło w centrum stolicy Meksyku. Pożar, który wy-

STRAJK BRYTYJSKICH KIEROWCÓW

Prawie połowa spośród 70 tysięcy kierowców i konduktorów brytyjskich autobusów wzięła udział w jednodniowym strajku, wyrażając obawę, iż planowana przez rząd reparywacja państwowego towarzystwa autobusowego spowoduje obniżenie przysługujących im świadczeń emerytalnych. Strajk został ogłoszony przez Transport and General Workers Union, największy spośród brytyjskich związków zawodowych, po tym jak konserwatywny rząd pani Thatcher odmówił wniesienia poprawek do projektowanej ustawy, zmieniającej strukturę sieci autobusowej w Anglii.

LÓDZKIE ZAKŁADY POMAGAJĄ MPK

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi uruchomiło własny zakład regenerujący opony autobusowe. Zabiegowi bieżnikowania poddano już 2 tys. opon. Łódzkie MPK zwróciło się z apelem do specjalistycznych przedsiębiorstw województwa o pomoc i podjęcie produkcji różnych

— Wiesz — zwierza się pan Janek panu Staszewskiemu — dziś na naradzie w dyrekcji ośmieliłem się wreszcie nazwać rzeczy po imieniu...

— I co na to dyrektor?!

— Miał do mnie pretensje, że wyrażam się wulgarnie...

Kierownik przyjmując nowego pracownika:

— I niech pan pamięta, że w naszym zakładzie nie może się pojawić na stole ani jedna kropka wódki!

— Ależ, panie kierowniku, ja zawsze bardzo uważam przy nalewaniu.

Rozmawiają dwaj motorniczy, którym znudziło się wczesne wstawanie:



— Zazdroszczę ludziom bogatym. Jakże to musi być wspaniałe uczucie leżeć rano wygodnie w łóżku i dzwonić po pokojówkę, żeby podała śniadanie...

— To ty masz pokojówkę?

— Nie, ale mam dzwonek...

Pan Kazio miał wypadek. Wpadł pod autobus. Zona pana Kasia pochyla się nad nim i krzyczy:

— No tak, cały ty! Nawet jak autobus cię przejeździe, to ty i tak się nie ruszysz!

— Dlaczego pan, panie kierowniku, mówi ciągle sam do siebie — pyta sekretarka.

— Bo najchętniej rozmawiam z inteligentnym człowiekiem. I takiego chętnie słucham...

Co pani mąż robi w pracy?

— Od dziesięciu lat to samo.

— Mianowicie?

— Czeka na awans!