

Posiedzenie Rady Pracowniczej

Pozytywna ocena ubiegłorocznych wyników

TEMATEM ostatniego posiedzenia Rady Pracowniczej były m. in.: ocena działalności Przedsiębiorstwa i dyrektora MPK, propozycje zmian związanych z obsługą komunikacyjną terenów województwa krakowskiego poprzez utworzenie na bazie MPK Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego oraz sprawy finansowo-ekonomiczne.

Dobrze znają historię Polski

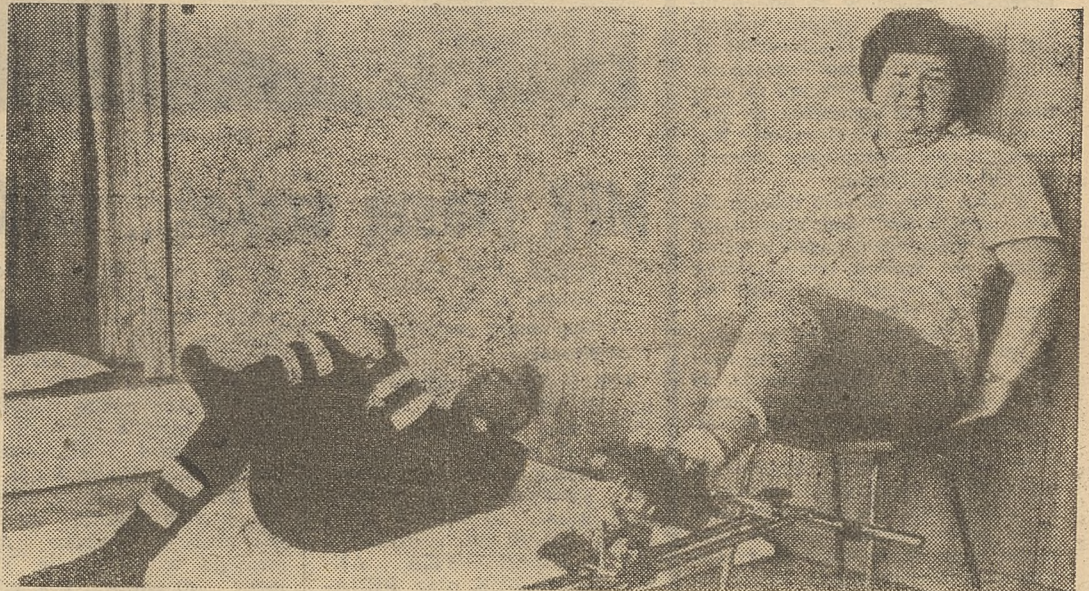
TEGOROCZNA, XIII edycja Olimpiady Wiedzy Społeczno-Politycznej ZSMP, rozgrywana jest pod hasłem „70 lat niepodległości Polski”. 5 lutego w Domu Kultury MPK przy ul. Bocheńskiej odbyły się eliminacje zakładowe, w których uczestniczyli zwycięzcy eliminacji podstawowych (w kołach ZSMP). Największą wiedzą z zakresu historii ostatecznego 70-lecia naszego kraju wykazali się: kol. Andrzej Chrobak (ZTS) — zwycięzca, kol. Izabella Maciąg (Osrodek Zdrowia) — II miejsce, kol. Marek Kordyl (ZAB) — III miejsce. Będą oni reprezentować nasze Przedsiębiorstwo w eliminacjach dzielnicowych XIII OWSP. Drużynowo wygrał ZTS przed dwiema drużynami ZAB.

Zwycięzcy otrzymali dyplomy oraz nagrody książkowe, które wręczyli wiceprzewodnicząca Zarządu Dzielnicowego ZSMP Kraków-Podgórze, Małgorzata Bakalarz i przew. Zarządu Zakładowego ZSMP w MPK Władysław Michalski, który przewodniczył jury.

Rok 1987 był bardzo trudnym rokiem w działalności Przedsiębiorstwa. Trudne warunki atmosferyczne i kwar-tału (duże opady śniegu i niskie temperatury) rzutowały na realizację ubiegłorocznych zadań ujętych w planach techniczno-ekonomicznych i programie ich wykonania. Stan zaplecza technicznego, układ sieci komunikacji tramwajowej, awarie autobusów, braki kadrowe wśród załogi Przedsiębiorstwa nie zawsze pozwalały na poprawę jakości świadczonych usług.

Mimo tych trudności, dzięki rzetelnej, ofiarnej pracy załogi i pomocy władz miasta większość z planowanych zadań zrealizowano zgodnie z przyjętymi założeniami — powiedział m. in. dyrektor Tadeusz Trzmiel. Na 23 liniach tramwajowych i 101 autobusowych przewożono dziennie 2 mln pasażerów, czyli w skali rocznej z usług MPK skorzystało około 740 mln pasażerów. Istotną sprawą jest ocena działalności Przedsiębiorstwa przez samych pasażerów, instytucje i organizacje społeczne oraz prasę, radio i telewizję. Wydaje się, że i te oceny unać należy za pozytywną chociaż martwić po-

(Dokończenie na str. 7)



Radni o swojej pracy

Dzięki tym spotkaniom mamy argumenty na sesjach

W OBECNEJ kadencji rad narodowych w ich pracach bierze udział czternastu pracowników MPK. Po raz pierwszy w historii nasze Przedsiębiorstwo jest tak licznie reprezentowane w ogniwach podstawowych i ponadpodstawowych organów władzy.

Czy fakt, iż aktualni radni zostali rekomendowani przez załogę — bądź co bądź druga co do liczebności w Krakowie — ułatwia im pracę? Różnie to bywa. Generalnie jednak zazdrościć nie ma czego. Nasi reprezentanci mają do spełnienia podwójne zadanie. Muszą realizować program, przyjęty w kampanii poprzedzającej wybory i jednocześnie nie zapominać o interesie Przedsiębiorstwa. Niestety nie ma tu zbieżności. Usługi komunikacyjne są na miarę możliwości, a nie potrzeb mieszkańców miasta. Wiele słusznych postulatów spełnionych więc być

nie może. To pierwsza i wcale niebagatelna uciążliwość pracy radnego. Najtrudniej mają radni stopnia podstawowego, bo też oni w bezpośrednich spotkaniach z wyborcami narażeni są na największą presję czy wręcz wymuszanie pewnych obietnic. Od ich mądrości zależy, czy potrafią przekonująco wytłumaczyć wyborcom całą złożoność sytuacji. Wiele decyzji dotyczących działalności MPK musi zapaść na sesjach rad. Tu także potrzebna jest duża znajomość Przedsiębiorstwa, wszystkich złożonych procesów jego działalności, by przekonać o słuszności takiego, a nie innego stanowiska.

Tradycja już stała się w MPK, iż każdego roku organizowane są spotkania dyrekcyj z grupą radnych. Ci ostatni w czasie tych spotkań dokładnie informowani są o aktualnej i perspektywicznej działalności w zakładzie.

OSRODEK rehabilitacyjny w Osieczanach reklamy nie potrzebuje. Pacjenci leczą tam układy kostno-stawowy, schorzenia nerwowe i neurologiczne. (Fotoreportaż na str. 5.)
Fot. ST. MAKAREWICZ

W LISTOPADZIE ubiegłego roku w naszej gazecie został ogłoszony konkurs dotyczący zakazu palenia tytoniu w tramwajach. Pytanie brzmiało: W którym roku i na czyj wniosek taki zakaz został wprowadzony?

Podajemy odpowiedź na to pytanie oraz listę nazwisk osób, które przysłały prawidłowe odpowiedzi.

Zakazuje się palenia tytoniu we wszystkich wozach tramwajowych, tak na pomo-stach, jak i wewnątrz tych wozów w Krakowie — tak

Rozwiązanie konkursu

„Kto pamięta?”

brzmiał tekst uchwały, jaką Miejska Rada Narodowa w Krakowie podjęła w roku 1950 na wniosek członka tejże Rady Czesława Dylowicza. (Protokół nr II z posiedzenia MRN w Krakowie w dniu 17 VII 1950 r.)

Prawidłowe odpowiedzi nadesłali: Marek Chimura, Józef Dańda, Józefa Masaczyńska, Owidiusz Mazurkiewicz, Bogusław Piwowarski, Eugenia Piotrowska, Jadwiga Pregler, Janina Skubieda.

Na autorów prawidłowych odpowiedzi czekają ciekawe pozycje książkowe. Do odebrania w naszej redakcji MPK, ul. Brożka 3, pokój 301.

Laureat „Wielkiej Gry”

MA 30 LAT, jest notorycznym kawalerem do wzięcia, niestety pali — ale chce przestać, w MPK pracuje 9 lat (ostatnio jako motorniczy), interesuje go historia, a szczególnie historia sztuki, zbiera książki, których nie ma gdzie pomieścić, telewizję ogląda sporadycznie.

Usłyszałem kiedyś jak spikerka telewizyjna zapowiadała termin kolejnych eliminacji do „Wielkiej Gry”. Temat był mi bardzo bliski — „Wszystko o Wawelu” — więc pomyślałem sobie dlaczego bym ja nie mógł spróbować? Eliminacje były już tuż tuż, bo za dwa dni, więc nie było czasu na przygotowywanie się. Załatwiłem dwa dni „wolnego”, spakowałem coś tam do teczek i rannym ekspresem pojechałem do Warszawy. Z „mojego” tematu zgłosiło się około 10 osób, w holi przy ul. Woronicza czekała na nas pani Ryster, która podała krótką informację o zasadach i regulaminie teleturnieju. Po kilku minu-

tach siedzieliśmy już w sali egzaminacyjnej i rozpoczęły się eliminacje.

Zasadą wszystkich telewizyjnych konkursów jest przeprowadzenie na samym wstę-

(Dokończenie na str. 6)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



ZBLIŻA się dzień 8 marca — ŚWIĘTO KOBIET. Z tej okazji wszystkim naszym Czytelniczkom, wszystkim Kobietom zatrudnionym w naszym Przedsiębiorstwie składamy serdeczne życzenia wszystkiego naj... naj... Natomiast Panom rodzimy by w tym dniu byli bardziej wyrozumiali...

TAK, jak w całym kraju trwa kampania sprawozdawcza w szeregach Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, również w naszym przedsiębiorstwie odbywały się zebrania sprawozdawcze we wszystkich 19 podstawowych organizacjach partyjnych, podsumowujących działalność w pierwszym roku kadencji.

8 lutego obradowała Komisja Rewizyjna ZZ ZSMP, która przygotowuje się do akcji kontrolnej kół w MPK w związku ze zbliżającą się w Związku kampanią sprawozdawczo-wyborczą.

9 lutego odbyło się posiedzenie Rady Pracowniczej, na którym dokonano oceny działalności przedsiębiorstwa w r. ub., omówiono kierunki działań przedsiębiorstwa w II etapie reformy gospodarczej i ustosunkowano się (negatywnie) do koncepcji zmiany naszego przedsiębiorstwa w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne obsługujące również tereny podmiejskie.

W tym samym dniu odbyło się też spotkanie podsumowujące pracę z rezerwową kadra kierowniczą w trakcji tramwajowej. Kończący szkolenia otrzymali odpowiednie zaświadczenia i premie. Ich następcy przed przystąpieniem do szkolenia będą musieli podpisać zobowiązanie, że nie odmówią przyjęcia proponowanych im później stanowisk kierowniczych.

10 lutego w ZAW obradowała wyjazdowa operatywna dyrekcja i kolektynu przedsiębiorstwa. Tym razem ocena zakładu wypadła pozytywnie, gdyż są symptomy, iż kierownictwo przezwyciężyło już sytuację krytyczną. Czy tę tendencję uda się utrzymać?

15 DNI W MPK

11 lutego ZZ ZSMP podsumował współzawodnictwo kół zakładowych za II półrocze ub. r. Tym razem puchar przechodni przewodniczącego zarządu wrócił znów do ZAW. Na drugim miejscu uplasowało się niedawno reaktywowane VI Koło z ZAC.

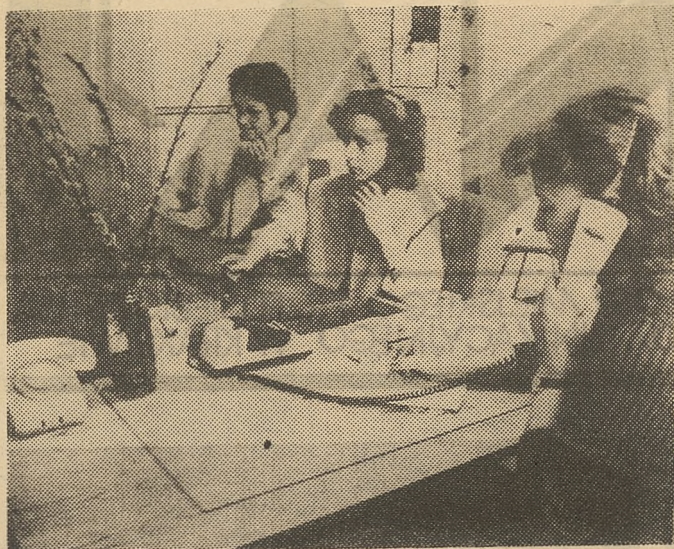
12 lutego odbyło się spotkanie szefa Serwisu Ikarusa w Polsce Laslo Rakasa z kierownikami ZAC Józefem Wojtalem i Ryszardem Wójcikiem, którzy na swych autobusach przejechali ponad 500 tys. km bez remontu kapitalnego silnika (norma węgierska - 250 - 300 tys. km). Wyróżniający się kierowcy otrzymali od węgierskiej firmy specjalne medale pamiątkowe i nagrody rzeczowe.

W tym samym dniu odbyła się też narada kierowników zakładów, na której omówiono m.in. stan zdrowia załogi i stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Okazuje się, że szczególnie ta druga sprawa budzi wiele niepokojów w przedsiębiorstwie, gdyż coraz częstsze wypadki w ruchu przynoszą coraz większą ilość poszkodowanych spośród naszych pasażerów.

Też w piątek odbyło się zebranie pracujących w naszym przedsiębiorstwie, na którym, w obecności sekretarza Krakowskiego Oddziału Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego reaktywowano Koło PTE w MPK. Na czele nowego koła stoi zastępca dyrektora ds. ekonomicznych Zbigniew Dymek.

16 lutego obradował Zarząd Związku Zawodowego. Omówiono propozycje podziału funduszu socjalnego i mieszkaniowego, działania podejmowane na szczeblu federacji w sprawie regulacji plac w komunikacji miejskiej (wystąpienie w tej sprawie do premiera Z. Mesznera) i działania w tej samej sprawie Zarządu Związku (wystąpienie do prezydenta m. Krakowa).

13 lutego odbyło się spotkanie dyrekcji z pracownikami MPK będącymi radnymi w radach narodowych różnych szczebli. Główne tematy to realizacja wniosków z kampanii wyborczej dotyczących komunikacji i działalności radnych na terenie przedsiębiorstwa. (A. Z.)



Fot. Stanisław Makarewicz

MPK proszę czekać... MPK proszę czekać...

- Proszę 14-16...
- Numer zajęty...
- Czy mogę poczekać?
- Proszę...

Czekam jedną minutę, drugą, trzecią i słyszę sygnał... Połączenia nie będzie. Jeżeli czeka się ponad trzy minuty, to automat rozmowę „wyrzuci”. Ponownie więc wykręcam numer 66-20-22 i znów słyszę: „MPK proszę czekać”. ANNA URANTÓWKA i ANNA FLORCZYK oraz RENATA WALAS obsługują centralę telefoniczną w biurcu MPK przy ulicy Brożka. Centrala SALME-500 bardziej nadawałaby się do muzeum techniki, niż do łączenia rozmów w tak dużym przedsiębiorstwie jak nasze. Jest to podobno jedyny „egzemplarz” w naszym mieście, a być mo-

że i w kraju. Ostatnią atestację przechodziła w latach trzydziestych naszego stulecia. Podobno starą centralę zastąpi nowa dopiero w 1990 roku. Do tego czasu trzeba się będzie jeszcze trochę pomęczyć. Jak na razie o kondycję staruszki dbają telefonierzy. Konserwują i naprawiają, często dorabiając części, których nie sposób przecież kupić. I tak pracuje jeszcze mimo swojego wieku nieźle, skoro łączy dziennie tak wielką ilość rozmów, a ma 500 numerów wewnętrznych i 20 połączeń z miastem.

Brygadziстка pani Anna Urantówka zapytana o przeciętną ilość rozmów w ciągu dnia odpowiada... są ich całe setki. Może nieco mniej w czasie wakacji, ale w innych miesiącach roku trudno nazwać telefonistkom na brak pracy. Najwięcej ich jednak bywa przed świętami i po świętach. Przed świętami ludzie umawiają się na zakupy, zapraszają się do domów... Po świętach znów opowiadają sobie wrażenia — jak to u nich było, kto im złożył wizytę itp. Wzrasta też ilość rozmów w piątki przed wolnymi sobotami i w poniedziałki. Czy dużo jest rozmów prywatnych? Bardzo dużo. W tym przypadku można tylko apelować do uczciwości abonentów. Jeżeli chodzi o rozmowy służbowe, to przoduje Dział Zaopatrzenia Materiałowego. Oni też zamawiają najwięcej rozmów międzymiastowych, mimo że mają również aparat telefoniczny z wyjściem na miasto.

Zawodowe problemy pań z centrali... Nie jest ich znów tak dużo. Czasem zdarza się niecierpliwy abonent, który chce czekać, a jak go automat

Brawa dla Koła ZSMP w ZAW

ZARZĄD Zakładowy ZSMP w MPK Kraków podsumował 11 lutego współzawodnictwo kół ZSMP w MPK za II półrocze 1987 r. Po blisko 2-letniej przerwie tytuł najlepszego koła i puchar przechodni przewodniczącego ZZ ZSMP zdobyło XV Koło w ZAW (przewodniczący Andrzej Mitka), które mogło zaimponować zarówno ilością form działalności, jak i osiągnięciem stanu ponad 100 członków. Niewiele mniej ustąpiło zwycięzcom VI Koło z ZAC (przewodniczący Adam Bujak). Koło to reaktywowane na początku ubiegłego roku zanotowało największy postęp, tworząc zgrany kolektyw.

Trzecie miejsce zajęły ex aequo dwa koła: IV z ZSP (przewodnicząca Małgorzata Kawalec) i VII z ZAB (przewodniczący Jerzy Krauss).

Oznaką „Za zasługi dla ZSMP ziemi krakowskiej” został wyróżniony zastępca dyrektora ds. ekonomicznych Zbigniew Dymek, a tytułem „Honorowego członka ZSMP” Bogusław Pozlutko — kierownik ZAW.

W uroczystym podsumowaniu współzawodnictwa kół uczestniczyli m. in. przewodniczący ZK ZSMP Jerzy Adamik, przew. ZD ZSMP Kraków-Podgórze Jan Olszewski, kierownictwo administracyjne i polityczne MPK Kraków.

Powoli dobiega końca 4-letnia kadencja władz ZSMP. W roku 1988 naszą zakładową organizację czeka kampania sprawozdawczo-wyborcza. Właśnie tej problematyce poświęcone było pierwsze w tym roku posiedzenie Komisji Rewizyjnej ZSMP w MPK Kraków, w dniu 8.02. Komisja przyjęła plan kontroli Zarządu Zakładowego i Kół ZSMP oraz dokonała zmian w swoim składzie. Oto aktualny skład komisji przewodniczący Ryszard Łęcki (ZAP), Józef Pierchala (ZAW), Cezary Sasnal (ZTS), Janusz Treła (EP), Andrzej Kucharczyk (ZTP), Andrzej Mioduszewski (ZTS), Andrzej Moskal (ZAB), Ryszard Pacek (DO) i Zbigniew Szczepaniak (ZTH). (W. H.)

Ulgi dla dzieci

i młodzieży niepełnosprawnej

W CELU polepszenia sytuacji bytowej rodzin dzieci i młodzieży (w wieku do 18 lat), które wskutek choroby lub niepełnosprawności nie są objęte obowiązkiem szkolnym oraz umożliwienia im korzystania ze środków masowej komunikacji, uchwałą Rady Ministrów z 30 marca 1987 r. (Monitor Polski, nr 9 z dnia 31 marca 1987 r.) przyznano ulgi w wysokości 50 proc. opłat za przejazdy koleją i transportem samochodowym publicznym (w komunikacji regularnej, objętej rozkładem jazdy). Zniżki przysługują również za przejazdy środkami masowej komunikacji na terenie Krakowa, Łodzi i Warszawy.

Do korzystania z ulg uprawniają zaświadczenia wydane przez terenowe organy administracji państwowej stopnia podstawowego, zajmujące się sprawami oświaty i wychowania.

J. PIOTROWSKA-STRIGL

Śladem naszych publikacji

■ Telefonu jak nie było tak go nie ma... ■ O zorganizowaniu punktu aptecznego też nikt nie myśli

W JEDNYM z naszych ubiegłorocznych numerów „Sygnałów — MPK”, pisaliśmy o konieczności zainstalowania na parterze naszej Zakładowej Przychodni przy ulicy Brożka automatu telefonicznego, z którego mogliby korzystać pacjenci — pracownicy zakładów MPK.

Nie przyznajemy się do autorstwa pomysłu o zainstalowanie telefonu. Przekazaliśmy tylko słuszny postulat załogi jednego z zakładów MPK. Niestety telefonu, z którego mogliby korzystać pacjenci przychodni, jak nie było tak go nadal nie ma. Dlaczego? Trudno nam odpowiedzieć na to pytanie pracownikom Zakładu Taksówek, w którym to na jednym ze spotkań słuszny ten nasz postulat wysunięto, skoro jak dotąd żadna z kompetentnych osób jeszcze nie zdażyła nam odpowiedzieć.

Drugim, wysuniętym również przez załogę ZTX — na tym samym zresztą spotkaniu — był postulat o aptekę dla pracowników MPK. Własne punkty apteczne mają już inne duże zakłady pracy, na przykład PKP Huta im. Lenina. Dlaczego więc — biorąc pod uwagę olbrzymie trudności w zaopatrywaniu się w podstawowe nawet leki — punktu aptecznego nie miałyby mieć również załoga MPK? Niestety i na ten temat nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi. Liczymy, że tym razem odezwą się kompetentne osoby, od których zależy podjęcie decyzji istotnych dla załogi. (M. B.)

wyłączy, to ma pretensje, że to my zrobiliśmy. Bywają kłopoty z dziećmi, których rodzice oddają słuchawki telefonu i proszą żeby mówili. Zdarza się i to dość często, że dziecko nie umie wypowiedzieć numeru i jak go łączyć i z kim... Większych skarg na nas nie ma. Staramy się być dla wszystkich abonentów miłe. Wiemy, że nikt dzisiaj nie ma czasu, że ludzie są podenerwowani kolejkami, podwyżkami cen. Niestety, to wszystko bardzo się odbija na kontaktach międzyludzkich i po co je bardziej jeszcze zdrażniać?

— A jaka jest wasza praca?

— Monotonna, męcząca. Po 8 godzinach mówienia do abonentów, wychodzimy do domu zachrypnięci...

(M. B.)

Zadość tradycji

JAK CO ROKU panie Halina i Dorota z bufetu nr 7 w biurcu MPK pomyślały o tłustym czwartku i zamówiły na ten dzień paczki dla pracowników. Dostarczone do bufetu ciastka były świeżutkie i pachnące. Niestety, nie wszyscy mogli się w nie zaopatrzyć chociaż, jak powiedziała pani Halina, było ich ponad tysiąc. W przyszłym roku trzeba więc będzie zamówić przynajmniej o pięćset sztuk więcej, wiele osób kupowało dla całej rodziny, aby po wyjściu z pracy nie stać w bardzo długich kolejkach przed krakowskimi cukierniami. Ciekawe, czy inne bufetowe w MPK pomyślały również o tradycji tłustego czwartku? (M. B.)

Polityka w kraju i na świecie

■ Kongres Stanów Zjednoczonych odrzucił wniosek Ronalda Reagana o przyznanie nikaraguańskim „contras” dodatkowej pomocy finansowej w wysokości 36,2 mln dolarów.

■ Międzynarodowa Agencja Energii Atomowej, Światowa Organizacja Meteorologiczna, ministerstwa energetyki i spraw zagranicznych oraz przedstawiciele instancji oficjalnych w Waszyngtonie, Londynie i Oslo zdementowały szwedzka „kaczkę dziennikarską” o rzekomym wypadku jądrowym w ZSRR.

■ Na zaproszenie I sekretarza KC PZPR Wojciecha Jarużelskiego przebywał w Polsce sekretarz generalny KC Komunistycznej Partii Czechosłowacji Milosz Jakesz.

■ W Moskwie opublikowano oświadczenie Michaila Gorbaczowa, w którym zapowiedział znów wycofanie od 15 maja wojsk radzieckich z Afganistanu. Zakończenie operacji przewidziano po 10 miesiącach. Je-

śli podpisanie porozumień w tej sprawie nastąpi przed 15 marca odpowiednio wcześniej rozpocznie się także wycofywanie wojsk.

■ Biuro Polityczne KC PZPR omówiło i zaakceptowało przedsięwzięcia dotyczące reform gospodarki i państwa. Prowadzą one do rozszerzenia ludowladztwa, rozwoju samorządności, umacniania państwa, konsekwentnego i zdecydowanego wdrażania reformy gospodarczej.

■ Przebywający w Moskwie minister spraw zagranicznych PRL Marian Orzechowski został przyjęty przez sekretarza generalnego KC KPZR M. Gorbaczowa oraz spotkał się z przewodniczącym Rady Najwyższej ZSRR A. Gromyką, a także przeprowadził rozmowy z ministrem spraw zagranicznych ZSRR Eduardem Szevardnadze. Wynikiem tych rozmów było podpisanie porozumienia w sprawie utworzenia Ośrodka Informacji i Kultury Polskiej w ZSRR.

■ Sejm PRL na swym ostatnim posiedzeniu podjął m. in. uchwałę w sprawie programu realizacyjnego II etapu reformy gospodarczej i samorządu załóg przedsiębiorstw państwowych. Powołał także nowego ministra pracy i polityki społecznej, którym został Ireneusz Sekuła — dotychczasowy szef Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

■ W Stanach Zjednoczonych przebywał minister współpracy gospodarczej z zagranicą PRL Władysław Gwiazda. Przewodniczył on polskiej delegacji na sesję polsko-amerykańskiej komisji międzynarodowej. Podczas rozmów omawiano dziedziny i formy współpracy jakie mogą wynikać z dodatkowych przedsięwzięć handlowych i kooperacyjnych. Minister Gwiazda spotkał się również w Chicago z przedstawicielami sfer przemysłowo-handlowych i finansowych środkowego zachodu, w tym również z grupą biznesmenów polskiego pochodzenia. (De)



TAK wyglądają nowe tablice informacyjne na przystankach, niestety, na razie tylko na niektórych.

Fot. Stanisław Makarewicz

PERSPEKTYWA znalezienia dobrej pracy przez ludzi, którzy znaleźli się na wolności po odbyciu kary więzienia za popełnione przestępstwo nie jest łatwa. Zakłady pracy nie przyjmują ich z otwartymi rękami, wychodząc z założenia, że nie tylko miejsca w przedsiębiorstwie nie zagrażają, ale nim odejdą narobić mogą sporo kłopotu. Być może na taką opinię zasłużyli sobie sami ci którzy jakoś w społeczeństwie nie mogą znaleźć dla siebie miejsca. Zdarza się jednak i tak, że opinia kiedyś skazanego wlecze się za człowiekiem jak cień, doprowadzając go nie tylko do odejścia z dotychczasowej pracy, ale do powtórnego wejścia w kolizję z prawem.

Nie wszyscy uprzedzają się do ludzi, którzy za popełnioną kiedyś winę zostali skazani, odbyli wyznaczoną karę i powrócili do społeczeństwa. Do takich właśnie należy kierownik Zakładu Autobusowego w Płaszowie Marian Lesiak. Tak przynajmniej o nim mówią, że przy przyjęciu do pracy, widząc w dokumentach człowieka, że odbył karę więzienia... po prostu przyjmuje go, jak każdego innego bez żadnych zastrzeżeń.

Czym się kieruje? Czy wiera w człowieka, że nie wróci do poprzedniego, nagannego sposobu życia? I jakie ma w tym zakresie doświadczenia?

Nie mam uprzedzeń do ludzi...

Odpowiedź moja będzie krótka... — mówi kierownik Marian Lesiak — nie mam uprzedzeń do ludzi. Jeżeli ktoś ma mi odwagę powiedzieć, że siedział za kradzież... to ja już wiem, że kradzież to on już u mnie nie będzie. Poza tym ludzie odsiadują kary więzienia za różne inne jeszcze przestępstwa, nie tylko za kradzież. A moje doświadczenia jeżeli chodzi o zatrudnianie ludzi po odbytej karze? Może odpowiem na to pytanie przykładami. Przyjeśliśmy do Zakładu kierowcę. Był karany. Teraz pracuje u nas i ma jak najlepszą opinię. Jest nie tylko dobrym pracownikiem, ale również porządnym człowiekiem. Drugiego, też po odbytej karze więzienia, przyjeśliśmy do pracy na zaplecze. Był bardzo przystojnym, inteligentnym młodym człowiekiem i do tego jeszcze bardzo pracowitym. Popracował tylko jeden rok. Zgubił go „ciągoty” do alkoholu. Musiał więc odejść. Trzecim, który do nas trafił po odsiedzeniu kary więzienia za niezapłacenie alimentów był 35-latek. Ten niezwykle zdolny i muzycznie utalentowany człowiek był równocześnie wyjątkowo lekkomyślny. Nie zagrażał więc i on u nas długo miejsca. Ostatni właśnie z takich, którzy do nas trafili, był również bardzo zdolnym mechanikiem. Ten również popracował rok i zwolnił się. Nie wiem co z nimi wszystkimi się dzieje. Być może pracują gdzie indziej.

Nie mieć uprzedzeń do ludzi, wierzyć w to, że się mogą zmienić i starać się im pomóc w powrocie do normalnego życia w społeczeństwie, to na pewno jest bardzo dużo dla tych, którzy do niego powracają, nieraz po wielu latach, które spędzili w odosobnieniu.

(M. B.)

POCZESNE miejsce w statystyce wypadków tramwajowych zajmują wykołowania na zwrótnicach. Przyczyną może być nadmierna prędkość w czasie przejeżdżania przez iglicę, ciążo obce na szynie, niesprawność układu elektrycznego i układu mechanicznego, awaria tramwaju i... zła technika przejazdu przez zwrótnicę motorniczego prowadzącego wykołowany skład oraz błąd motorniczego prowadzącego następny w kolejności tramwaj.

Wykołowania na zwrótnicach są szczególnie niebezpieczne, gdyż często kończą się rozerwaniem składu, ścięciem słupów i siatek międzytorowych a także zerwaniem sieci. Motorniczy nie jest w stanie na oko ocenić, czy zwrótnica jest sprawna mechanicznie i elektrycznie, z wyjątkiem oczywiście przypadków, gdy iglica „nie dobiega”. Jeśli nastąpiło wykołowanie na zwrótnicy ustala się jego przyczynę. Przyjeżdża brzygada z Sieci i brzygada z Torów, po czym brzygadzisci ustalają, czy układy mechaniczne i elektryczne są sprawne. Wynik podają do wiadomości i zaprotokolowania wypadkowcom.

Na pierwszy rzut oka wydawać się może, że wszystko jest w porządku. Ale tylko wydaje się.

Zwrótnice winny być na bieżąco konserwowane i przynajmniej raz, że czasami nawet się to robi. Niedawno podziwialiśmy energiczną akcję kontroli i konserwacji wszystkich zwrótnic w mieście po tragicznym wypadku w Warszawie. Za bieżącą konserwację odpowiedzialni są Sieć i Tory, każdy

zakład w zakresie swego działania. Motorowi nie orientują się, czy jakaś zewnętrzna w stosunku do tych zakładów jednostka czy osoba kontroluje ich pracę. Przypuszczają, że czynności naprawczych dokonuje się wyłącznie po telefonicznym zgłoszeniu przez motorniczego awarii na Główną Dyspozytornię. Czasem widzą konserwatorów z Torów, których od lat znają i pozdrawiają. Sens mojego wywodu na temat sprowadza się do stwierdzenia, że sprawność zwrótnicy stwierdzają pracownicy zakładów, które są odpowiedzialne

za ich prawidłowe działanie. Krótko mówiąc wymaga się od nich kapowania na samych siebie lub na swoich. Dla uzupełnienia obrazu dodam, że jeśli przyczyną wykołowania była awaria układu elektrycznego, koszty wykołowania wchodziły w straty Sieci, jeśli zaś niesprawność układu mechanicznego, to w straty Torów. Obydwa zakłady nie wyróżniają się wysokimi placami i stratą premii jest dla tej grupy pracowników szczególnie dotkliwa.

Nasuwa się więc pytanie, czy cały tryb ustalania przyczyny wykołowania na zwrótnicy nie odbywa się przypad-

kiem w myśl porzekadła „świadczył się Cygan swoimi dziećmi”.

Bezinteresownym świadkiem tej wątpliwej procedury jest zawsze wypadkowiec, motorowi chcieliby jednak, by nie tylko był bezstronny ale i odpowiedzialny wyszkolony, by absolutnie nigdy nie dał sobie nikomu i niczym zamącić oczu. Dawniej w DDW pracował inspektor, który brał sobie za punkt honoru zapoznanie się z tajemnicami zwrótnicy, ale już tam nie pracuje. Ponieważ schematów elektrycznych zwrótnicy szukał m. in. za moim po-

średnictwem, sądzić mogę, że nie znalazł ich w swoim miejscu pracy. Nawiasem mówiąc w Sieci bardzo chętnie go ze wszystkim zapoznano, wystarczyło tylko chcieć! Tory z pewnością byłyby również życzliwe.

Motorniczy, nawet jeśli zna wszystkie tajemnice układów zwrótnicy, niewiele z tego ma korzyści. Natychmiast po ustawieniu składu na tory odsyła się go z miejsca wypadku albo na linię albo do zajezdni w zależności od okoliczności. Nie ma żadnej możliwości dopilnowania swoich interesów. Niektóre zwrótnice mają własne legendy. Należą do nich: zjazdowa z Ron-

Przed jubileuszem podgórskiej Zajezdni Tramwajowej

Wspomnienia sprzed lat

W TYM roku mija 50 lat od wybudowania w Podgórzu IV Zajezdni Tramwajowej, zwanej też w pierwszych latach Remizą na Bonarce. Wśród starszych wiekiem członków załogi przedsiębiorstwa — emerytów, znajdują się pierwsi pracownicy tej zajezdni. Jednym z nich jest były długoletni zakładowy społeczny inspektor pracy **MARIAN DŁUGOSZ**. Poniżej przedstawiamy czytelnikom fragmenty jego wspomnień dotyczące podgórskiej Zajezdni Tramwajowej.

„Pracę rozpocząłem w MKE w 1939 roku w II Zajezdni Tramwajowej przy ul. Wawrzyńca, która też nazywała się montownia, i w której to przeprowadzało się remonty kapitalne wagonów. Przydzielono mnie do nocnej zmiany. Kiedy wybudowana została do stanu surowego IV Zajezdnia zwana Remizą na Bonarce, pracowników II Zajezdni zatrudnionych przy remontach wagonów podzieleno na dwie 35-osobowe grupy. W jednym miesiącu jedna grupa pracowała na noc w IV Zajezdni, a druga na zmianie dziennej w III Zajezdni. W drugim miesiącu grupy się zmieniły i ta która pracowała na noc przechodziła do pracy na zmianę dzienną, ta znowu która pracowała na zmianie dziennej przechodziła do IV Zajezdni na zmianę nocną. Nowo wybudowaną Zajezdnię na Bonarce otaczały pola, a tam gdzie dzisiaj stoi budynek Spółdzielni Dąbrowskiego, znajdowały się moczary. W tym czasie mówiło się, że cały ten teren od ul. Brożka do ul. Skrzyneckiego i dzisiejszej ul. Wadowickiej przeznaczony jest pod rozbudowę MKE. Później, nie wiem dlaczego, na terenie tym stały również biurowce innych zakładów pracy. Warunki pracy w IV Zajezdni mieliśmy bardzo trudne. Za szatnię służyła nam zbity z desek szopa. Wykonując zawód elektryka zatrudniony byłem przy przeglądach wracających z linii wagonów. Po jakimś czasie, po wybudowaniu przylegającej do IV Zajezdni przybudówki, w której usytuowane zostały warsztaty, poprawiły nam się nieco warunki pracy. Jeden bliźniak IV Zajezdni mieścił tylko 40 wagonów tramwajowych. Mistrzem, któremu wówczas podlegałem był Antoni Trzmiel.

Powołanie jakie otrzymałem w sierpniu 1939 roku do wojska — do VIII Pułku Ułanów — przerwało moją pracę zawodową w MKE. Dopiero po kampanii wrześniowej, która

przebiegła w plutonie łączności, powróciłem do rodzinnego Krakowa. Kiedy zobaczyłem na ulicach niebieskie tramwaje byłem nie mniej wzruszony, jak w momencie przekraczania progu rodzinnego domu. Nie mogłem więc podjąć innej decyzji jak tylko tę, że wracam z powrotem do pracy w MKE.

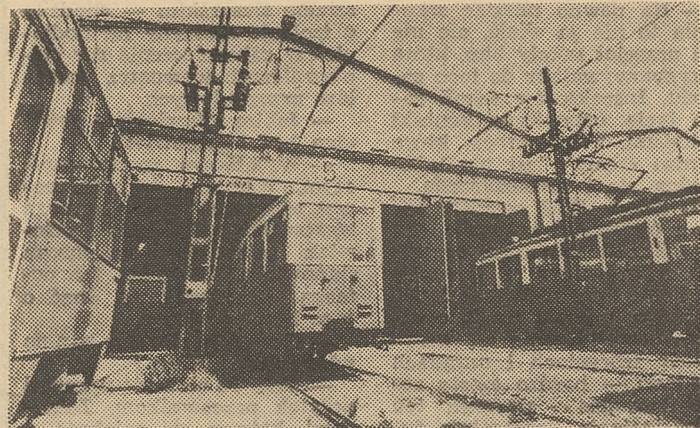
Wróciłem do III Zajezdni przy ul. Wawrzyńca ponieważ tam jak się dowiedziałem zaczęto najpierw organizować pracę. I znowu zatrudniony zostałem przy przeglądach wagonów — jeden miesiąc na zmianie dziennej w III Zajezdni, drugi na zmianie nocnej w IV Zajezdni. Mistrzem grupy pracowników, do której należałem był Wolski. Pracowałem wraz z drugim elektrykiem Sroka przy konserwacji i naprawie nastawników. Pewnego dnia do jednego z norymberskich wagonów nasyłał ktoś piasku na komutator wirnika. Mistrz Wolski zgłosił o tym fakcie współpracującemu z Niemcami Bukłatowi — przed wojną był on dyrygentem orkiestry detek MKE — ten z kolei dyrektorowi Kłouzałowi, który sprawę przekazał gestapo. Wagon ów przewieziony został do III Zajezdni. Po paru dniach zatrzymano nas po pracy na nocnej zmianie i zrobiono przesłuchanie.

Gestapo chciało dowiedzieć się kto brał udział w tym, jak określono sabotaż. Ponieważ winowajcy nie znaleziono, w niedługim czasie przesłuchanie wznowiono. Przed IV Zajezdnią kazano nam się ustawić czwórkami i oświadczyć, że jak się winny nie znajdzie, to zabiorą nas na dalsze przesłuchania do więzienia przy ul. Montelupich. Na czele naszej grupy postawiono kierownika IV Zajezdni inż. Arcinowskiego, któremu polecono prowadzić nas w kierunku dzisiejszej ul. Wadowickiej. Później kazano nam wracać z powrotem. Przed portiernią wśród gestapowców stali dyrektor Kłouzał, kierownik zajezdni i warsztatów Władysław Czarnik i mistrz Antoni Trzmiel. Jeden z gestapowców zwracając się do nas powiedział: „macie dobrego dyrektora, proszę abyście mogli wrócić do pracy” — po chwili dodał: „a my zamiast walczyć na ruskim froncie, mamy tu z wami kłopoty”.

W czasie okupacji mieliśmy w IV Zajezdni dwa czynne aparaty radiowe. Jeden z nich ukryty był w kominie, a drugi w dziurze pod przybudówką. Słuchając przez nie wiadomości z zagranicznych stacji, wiedzieliśmy wszystko najpierw o niemieckich sukcesach, a później klęskach.

Już po wojnie wybrany zostałem zakładowym społecznym inspektorem pracy, którą to społeczną funkcję sprawowałem w przedsiębiorstwie przez wiele lat, równocześnie wykonując swój zawód elektryka.

spisał:
M. BUBACZEWSKA
Fot. Stanisław Makarewicz



OKIEM MOTORNICZEGO

Pułapki na motorniczych

działne za ich prawidłowe działanie. Krótko mówiąc wymaga się od nich kapowania na samych siebie lub na swoich. Dla uzupełnienia obrazu dodam, że jeśli przyczyną wykołowania była awaria układu elektrycznego, koszty wykołowania wchodziły w straty Sieci, jeśli zaś niesprawność układu mechanicznego, to w straty Torów. Obydwa zakłady nie wyróżniają się wysokimi placami i stratą premii jest dla tej grupy pracowników szczególnie dotkliwa.

Nasuwa się więc pytanie, czy cały tryb ustalania przyczyny wykołowania na zwrótnicy nie odbywa się przypad-

da Mogińskiego w ul. Lubicz, „pod piekarni”, na rogu ul. Długiej, a ostatnio do tego niechlubnego grona „doszłusowała” rozjazdowa na Rondzie Czyżyńskim w al. Planu 6-letniego w kierunku Huty. Na każdej z nich w jakimś okresie masowo wykołowały się tramwaje. Najbardziej malowniczo wyglądało to na rogu Długiej, gdzie w ciągu bodaj tygodnia wyleciało na zwrótnicy dziewięć „3”. Otóż jako ciekawostkę podaję, że nie wykołowały się kolejne pociągi, tylko co któryś tam.

Motorniczych nigdy nie zapoznano ze szczegółową statystyką wykołowań na zwrótnicach, tj. z podaniem zwrótnicy, ilości, przyczyn i daty wykołowań. Postąpiono bardzo mądrze. Gdyby to uczyniono, ten i ów studiując taką statystykę dowiedziałby się, że na tej a tej zwrótnicy wyleciał jako szósty z kolei z tej samej przyczyny w ciągu jednego miesiąca. Zaczęłyby się zastanawiać, czy aby słusznie obciążono go kosztami i ukarano wszystkimi możliwymi naraz karami.

Nie da się ukryć, że niektóre zwrótnice są wyjątkowo awaryjne, gdyż motorowi rozmawiają między sobą i opowiadają sobie szczegółowe historie wypadków. Uzyskane tą drogą informacje są zawsze jednak niepełne i nie podpisane przez kompetentną osobę. Płotek nie da się wykorzystać jako argumentu w odwołaniu. Wystarczają jedynie do tworzenia legendy.

MARTA MICHAŁOWSKA



Nasze rozmowy

To co robię, sprawia mi przyjemność

DZIAŁ BHP powiększył się etatowo o jeszcze jednego pracownika. Od 3 miesięcy pracuje w nim w charakterze inspektora **MAREK KWIATKOWSKI**. Pan Marek ma prawie 26 lat i poza sobą dwie prace. W pierwszej pracował na stanowisku produkcyjnym, w drugiej urzędniczym.

— Panie Marku skąd wzięła się u pana decyzja pracy właśnie w Dziale BHP. Czy to świadomy wybór czy też przypadek?

— Szukałem czegoś nowego co by mnie naprawdę zajęło...
— Czy praca w Dziale BHP to właśnie to „coś”?

— Myślę, że tak. Po miesiącu szkolenia otrzymałem pod opiekę Zakład Tramwajowy w Podgórzu. Tak się złożyło, że nie mieli tam stałego opiekuna z ramienia Działu BHP.

— Czy po tym krótkim jednomiesięcznym szkoleniu uważa się pan już za behapowca i może mieć w opiece tak duży i trudny Zakład?

— Na pewno miesiąc szkolenia to nie za wiele, ale nie ma przecież szkoły bhp, która przygotowywałaby do tego zawodu. Inspektorów szkoli samo życie, ustawiczny kontakt z ludźmi, z ich pracą, która bardzo często jest nie tylko trudna ale i niebezpieczna.

— Czy w ZTP przyjęto pana z otwartymi rękami?

— Gdzież tam... na początku odczuwałem w stosunku do siebie dużą nieufność ludzi. W miarę upływu czasu, czynnego uczestniczenia we wszystkich zebraniach i naradach Zakładu — bardzo często zabierałem głos — stosunek ten uległ zmianie. Szczególnie dużo dały mi comiesięczne odprawy mistrzów i brygadystów. Na szczególne podkreślenie zasługuje współpraca z zastępcą kierownika Zakładu

ds. technicznych **Tadeuszem Stawarzem**, który na początku też raczej podchodził do mnie nieufnie.

— Czy dużo widzi pan dla siebie pracy w Zakładzie, który ze strony bhp nie miał stałego opiekuna?

— Pewne mankamenty na terenie Zakładu są do usunięcia na bieżąco. W przypadku innych, poważniejszych, ustaliliśmy wspólnie z kierownictwem terminy realizacji. Lista poleceń wynosi ponad 50 zadań do wykonania.

— A czy, jak pan mówi, „na bieżąco” udało się już zrealizować jakieś zalecenia?

— Oczywiście. Na przykład podest pod frezarkę w warsztacie ślusarskim — chodziło o izolację maszyny od podłogi, czy zabezpieczenie rur ciepłowniczych wewnątrz kanałów przeglądowych.

— Jakim człowiekiem powinien być behapowiec?

— Wyjątkowo spostrzegawczym. Wszystko widzieć, nawet to, czego nie dostrzega kierownictwo Zakładu i człowiek zatrudniony na danym stanowisku. Powinien też pomagać pracownikowi, dbać o jego bezpieczeństwo.

— Czy widzi się więc pan na właściwym miejscu?

— Tak. To co robię przynosi pożytek pracownikom. Zakładowi, którym się opiekuję, a mnie sprawia satysfakcję.

Rozmawiała:

MARIA BUBACZEWSKA

Fot. Stanisław Makarewicz

Rekordowy wynik kierowców z Czyżyn

116 kilometrów można przejechać „ikarusiem” bez remontu silnika? Węgierski rekordzista „zaliczył” ponad milion kilometrów, ale jako autobus turystyczny. W komunikacji miejskiej przebiegi są trochę mniejsze. Norma przewidziana przez producenta dla przegubowca to 250—300 tys. km. W Budapeszcie „ikarusy” pokonują niezawodnie średnio 200 tys. W Polsce prym wiodą Katowice, które mogą pochwalić się przejechaniem na przegubowcu ponad 600 tys. km bez remontu kapitalnego. Wśród rekordzistów znaleźli się także krakowscy kierowcy. **RYSZARD WÓJCİK** i **JÓZEF WOJTAL** z Zakładu Eksploatacji Autobusów w Czyżynach przejechali swoim przegubowcem na linii nr 125 już 515 tys. km. Z tej właśnie okazji przybył do MPK inż. **ŁASZŁO RAKASZ** — szef serwisu „Ikarusa” w Polsce, by osobiście pogratulować rekordzistom. Obydwaj kierowcy otrzymali pamiątkowe medale oraz nagrody rzeczowe. Wręczając upominki inż. Rakasz podkreślił, że nawet na najlepszym sprzęcie nie można osiągnąć tak dobrych wyników bez wysokich kwalifikacji ludzi, którzy go obsługują. Przedstawiciel „Ikarusa” przekazał również pamiątkowy medal na ręce zastępcy dyr. ds. komunikacji autobusowej **STANISŁAWA KOWALCZYKA** w dowód uznania za bardzo dobrą eksploatację węgierskich autobusów.

Na zakończenie spotkania, w którym udział wzięli również przedstawiciele kolektynu Zakładu w Czyżynach wymieniono fachowe uwagi o eksploatacji „ikarusów” w polskich i węgierskich warunkach. Węgierski gość poinformował m.in. o planach fabryki, która w przyszłym roku zamierza rozpocząć produkcję autobusów przegubowych nowej generacji. Mają one być znacznie zwrotniejsze, wyposażone w silnik większej mocy, wygodniejsze w prowadzeniu (automatyczna skrzynia biegów, lepsze wspomaganie układu kierowniczego) oraz w podróżowaniu (obniżona zostanie podłoga co ułatwi wsiadanie i wysiadanie ludziom starszym). Niestety zwiększy się zużycie paliwa (ok. 20 proc.), co niewątpliwie będzie mankamentem nowych wozów.

I jeszcze jedna uwaga. Co prawda nagrody otrzymali kierowcy, ale należy podkreślić, że nie osiągnęliby tego wyniku bez wzorowej pracy mechaników. I ten fakt obaj kierowcy akcentowali. Natomiast sam autobus jest jeszcze w dobrej formie i być może doczekamy się kolejnego rekordu.

KRZYSZTOF ŻYRA

SZYBKA reakcja na krytyczne notatki w prasie jest dobrą tradycją w naszym Przedsiębiorstwie. Na szczęście nie jest to już tylko „świète oburzenie” uczucie i ciężko pracującej załogi. Przeważnie wskazywany problem czy nieprawidłowość są załatwiane czy też rozwiązywane w miarę możliwości przez zainteresowanych. W odpowiedziach, które do mnie docierają — jest ich około 95 proc. — nie brak oczywiście i „perełek”. Tuż po powrocie z urlopu o mało nie „padam” czytając dwie odpowiedzi z Nadzoru Ruchu i ZA-Płaszów. Aż dziw jak mogły wyjść stamtąd takie kurioza, gdy tego typu sprawy załatwiane są z nadzorem skutecznie i to „na telefon”?

W prasie miejskiej ukazało się ostatnio parę notatek na temat nie najlepszej komunikacji do Balic. Nie chodziło tu o dodatkowe kursy, czy też wzmocnienie linii, lecz... respektowanie rozkładu jazdy. Wydawać by się mogło, że nie prostszego jak nasilić kontrolę na tej trasie, potwierdzić zarzuty lub nie i ewentualnie przeprosić pasażerów. Tymczasem z zakładu, który już z nazwy do kontroli jest upoważniony dostaje odpowiedź, że „na tej trasie za punktualność odpowiada kierowca, bo... przystanek jest odległy od PKR, a służb nadzorczych brak”. By wszystkim do końca było jasne jest też wyjaśnienie kierownictwa ZAP. W świetle dokumentów i rozmowy wyjaśniającej

Ukarał zgodnie z przepisami...

Gdzie jednak rozsądek

nieprawidłowości nie stwierdzono. Proste? A jakże. Linia nie kontrolowana, dokumenty są, a że problem istnieje? Ważne dla pasażerów. Jeżeli już tak lubimy dokumenty, to ciekawie kto i jakim prawem obowiązek przestrzegania rozkładu jazdy zdejść z kierowców innych tras pozostawiając go tylko dla linii „208”? Płaszowska komunikację oceniam osobiście nie przez pryzmat wskaźników i statystyki, lecz z pozycji pasażera. Tak się składa, że moja ocena i wskaźniki są tutaj akurat w zgodzie. W Płaszowie pracują rzeczywiście dobrze. Nie musi to jednak oznaczać, że wpadki być nie może. Mimo sympatii dla załogi i kierownictwa tego zakładu, takie pismo nie tylko oburza, wprawia we wściekłość.

Jak by tego było mało jest i druga „perełka”, odpowiedź, niestety także z Płaszowa. Tym razem rzecz dotyczy moim zdaniem skandalicznego zachowania się kierowcy linii „174”. 30 stycznia br. W wielkim skrócie rzecz przedstawiając, kierowca zawiolił matkę z chorym dzieckiem, na przystanek końcowy, bo ta jego zdaniem niedokładnie usunęła ślady wymiocin chorego dziecka. Zrobiła to jak mogła w istniejących warunkach. Incydent za sprawą telewizji obiegł całą Polskę. Zaskoczyła mnie nie tylko reakcja kierowcy, ale i odpowiedź na pismo może być szokiem. Ciekawe są także reakcje postronnych. „Miał chłop pecha — komentuje się tu i ówdzie — nie dość, że kobieta nie popuściła sprawy, to jeszcze okazała się żoną kogoś tam ważnego, podobno nawet kierowca osobiście chodził i przeproszał”. A czemuż to pech tkwi w tym, że była to osoba ważna, a nie po prostu opiekunka chorego dziecka? Gdyby to była po prostu matka bez „ważnego” mężowskiego „dodatku” to co, na przeprosiny by nie zasłużyła?

Moim zdaniem przeprosin powinien nie tylko kierowca, lecz również kierownik zakładu za kuriozalną odpowiedź na skargę. Cóż bowiem można się dowiedzieć z odpowiedzi? Ano jest cała podstawa prawna przepisów w komunikacji miejskiej, o odpowiedzialności pasażera, za uszkodzenia i zanieczyszczenia powstałe z jego winy... Konia z rzedem temu kto może winić matkę chorego dziecka, że to z jej winy dziecko wymiotowało w autobusie. Zdaniem kierownika, kierowca postąpił słusznie nie wypuszczając matki na przystanku, bo musiał spowodować spełnienie obowiązku pasażera, wobec cytowanego przepisu i Przedsiębiorstwa. Zastrzeżenie ma kierownik tylko wobec faktu, że „w grę wchodziła tu obecność gorączkującego dziecka”. Jest jednak usprawiedliwienie. Kierowca nie wiedział, że dziecko ma gorączkę i jedzie do szpitala. By matce całkiem „uprzyjemnić” drogę do szpitala (gdy ja już dowiedziono wbrew jej woli na końcówkę) podobno nie udostępnił jej telefonu Kierownik zaprzecza temu i argumentem jest tu fakt, iż... pare razy już w tym celu telefon był udostępniany. Rozumiem, że nie wszystkiemu co mówi i pisze pasażer można wierzyć. Rozumiem, że kierownik jest nie tylko po to, by pracownika karać, ale taka obrona nie tylko nikogo nie broni i niczego nie wyjaśnia, ale kompromituje i to nie tylko bronionego, broniącego także.

Na zakończenie owej odpowiedzi na szczęście napisano to, od czego odpisujący powinni zacząć i na tym zakończyć, czyli przeproszono pasażerke.

FILOMENA SERWIN

Wszystko jest możliwe

Prognozy były fatalne: w 1989 stanie połowa taboru

EDMUND KUC, dyrektor Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach, doktorat robił z prawa. Toteż na technice zna się raczej po amatorsku.

— Dlatego zadaje często tak zwane głupie pytania, a bywa, że i głupie polecenia — śmieje się.

Dzisiaj się śmieje, ale gdy półtora roku temu przyszedł do WPK, nie było mu do śmiechu. Sporo tramwajów i autobusów stało unieruchomionych z braku części zamiennych. Prognozy były fatalne, wyglądało na to, że za dwa — trzy lata nie będzie czym jeździć. Tymczasem WPK to potentat komunikacyjny na Śląsku. Rocznie przewozi ponad miliard pasażerów. Jeśli stanęłoby WPK — zamarłby cały śląski przemysł.

Toteż kiedy przychodzili do mnie dyrektorzy zakładów — wspomina Kuc — narzekali na brak części, odpowiadałem im: „Jak nie ma, to zróbcie sami”. Tłumaczyli: „Niemożliwe dyrektorze, od tego trzeba odpowiedzieć usządzeń. Nie da się zrobić!”.

Dyrektor Żarek, szef zakładu tramwajowo-autobusowego w Bytomiu, pierwszy zaaprobował filozofię naczelnego. Trzeba spróbować — postanowił. Akurat przybiegł do niego zdenerwowany inżynier Dziach. W ręku trzymał wałek atakujący kluczowe urządzenie przenoszące napęd w tramwaju.

Mam dość — krzychał Dziach — te wałki jeden po drugim strzelają, a „Fablok” prawie nic nie daje. Spróbujmy je sami zrobić albo co!

Pośladali spróbować. Dołączył do nich Janusz Kalczuga, paru innych i zaczęli kombinować.

— Dajcie sobie spokój — radzili doświadczeni inżynierowie — tego wałka nigdy nie zrobicie.

Nie były to bezpodstawne stwierdzenia. Wałki atakujące produkują się na skomplikowanym, kosztującym prawie milion dolarów amerykańskim urządzeniu „Gliesson”. Teoretycznie bez „Gliessona” zrobić się ich nie da.

Jedynym producentem wałków dla komunikacji miejskiej jest chranow-

ski „Fablok”. Tyle, że „Fablok” ma od kilku lat ważniejsze zadania specjalne i rocznie zamiast 300 sztuk dostarcza 60. I nikt ani nie jest w stanie zmusić chranowskiej firmy, by dała choć sztukę więcej. Tymczasem w ubiegłym roku z powodu braku wałków stało w WPK około 30 wagonów tramwajowych. Reszta jeździła ledwo, ledwo. Wyglądało na to, że w 1989 roku stanie połowa taboru.

Żarek, Kalczuga i Dziach robili więc rzecz „niemożliwą do zrobienia” z determinacją i błogosławieństwem Kuca. I zrobili.

— Kiedy wmontowaliśmy nasz wałek do pierwszego tramwaju — wspomina Żarek — byli tacy, którzy mówili, że nawet nie ruszy.

Ruszył. Do tej pory przejechał 50 tysięcy kilometrów. Bez jednej awarii.

— Niedawno wyjeżdżaliśmy go — opowiada Kalczuga — by zobaczyć jak wygląda. No i okazało się, że stan jest niemal idealny.

— W tej chwili żaden tramwaj nie stoi z braku wałków. Zrobili ich już 48, robią następne.

— Ten problem mamy z głowy — cieszy się dyrektor Kuc, który zresztą z deficytowej kasy WPK wygrzebał jakiś grosz a poza tym awansował twórców. W końcu zaoszczędził niemal milion dolarów, bo przecież w Polsce tramwaje nie mogą stać i prędzej

czy później tego „Gliessona” trzeba byłoby kupić.

Kuc oczywiście pochwalił się dyrektorem innych zakładów komunikacyjnych w kraju. No i zaczęło się. Z kraju spłynęły zamówienia. Natychmiast chce kupować Łódź, Szczecin Częstochowa, a MKK w Warszawie gotowe są dać półprodukty byle tylko zrobić im wałki. Wypadałoby więc przekształcić warsztat naprawczy w fabrykę.

Zresztą nie tylko ten warsztat. Gdzie indziej też pomyśleli. Konkretnie inżynier Kulawik. Wymyślił lekarstwo na brak łożysk do tramwajów 102 N. W kraju łożysk tego typu nie produkuje się wcale, na Zachodzie jedno kosztuje 68 dolarów. W ubiegłym roku z braku łożysk stało 13 tramwajów, w tym nie jeździłoby już kilkadziesiąt, a za dwa lata wozy tej marki należałoby wycofać zupełnie. A stanowią one ponad czwartą część całego taboru tramwajowego WPK.

— Poszedłem do wojewody — wspomina Kuc — i po błagalnych prośbach dostałem dwa tysiące dolarów. Starczyło na 29 łożysk. Kropla w morzu.

Wtedy właśnie Kulawik znalazł jakieś wyprodukowane w Polsce łożyska, w cenie 4800 złotych za sztukę, dokonał drobnej przeróbki w osi wagonu i okazało się, że tramwaj jedzie. Wyszło więc na to, że Kulawik pozyskał dolara za około 70 złotych. Przede wszystkim jednak, podobnie jak w

Z działalności organizacji społecznych

Na Woli Duchackiej

ZGODNIE z wcześniejszymi zapowiedziami postaramy się w tej rubryce przedstawić dorobek i osiągnięcia organizacji społeczno-zawodowych działających w MPK. W dzisiejszym numerze przybliżamy Czytelnikom organizację z Zakładu Autobusów Wola Duchacka.

Podstawowa Organizacja Partyjna liczy 65 członków i kandydatów. Od lutego 1987 roku w szeregi PZPR wstąpiło tu 10 osób. „Upartyjnienie” kadry kierowniczej łącznie z dozorem średnim stanowi 75 proc. W minionym roku naczelnym zadaniem POP było ustabilizowanie i konsolidacja kolektywu zakładu oraz pomoc w aktywizacji organizacji młodzieżowej ZSMP w kierunku zwiększenia zainteresowania sprawami młodzieży szkolnej i zrzeszonej w OHP. To właśnie na wniosek XV POP kierownictwo zakładu stworzyło w miarę optymalne warunki do zdobywania zawodu w nowo utworzonych warsztatach szkolnych. Stały się zagadnieniami w działalności Egzekutywy, a także całej organizacji kierowanej przez I sekretarza Jerzego Dzięwońskiego są m. in. udzielanie rekomendacji w zakresie polityki kadrowej, ocena realizacji zadań planowych i wdrażania reformy gospodarczej, sprawy dotyczące poprawy warunków pracy, działalności socjalnej itp. Problemy te są stałymi tematami zebrań partyjnych. Do tradycji należy organizacja 2 razy do roku czynów społecznych na rzecz macierzystego zakładu. Wiele czasu i siły poświęcili członkowie partii na prace związane z przeprowadzaniem w ubiegłym roku referendum. Widać ich było podczas dyżurów i podczas prac poszczególnych komisji. Dwóch członków XV POP jest w Egzekutywie Komitetu Zakładowego, a jeden przewodzi Komisji Kontrolno-Rewizyjnej.

W bieżącym roku więcej czasu poświęcić trzeba będzie sprawom szkolenia, a dokładniej zabezpieczeniu kadry lektorskiej oraz rozszerzeniu szeregów partyjnych.

Rada Pracownicza ZAW w ostatnim okresie szczególną uwagę zwracała na racjonalną gospodarkę mieniem zakładowym, co w znacznej mierze przyczynić się może do obniżki kosztów działalności. Mimo wysiłków jest w tym zakresie jeszcze wiele do zrobienia. Kolejnymi tematami były sprawy

wy kadrowe, a przede wszystkim związane z przyjęciami nowych pracowników. Baczna uwagę zwracano też na dyscyplinę pracy, gdyż problem ten wymaga jeszcze wielu działań, dzięki którym zmniejszać się będzie systematycznie ilość wykroczeń. Na wniosek Rady Pracowniczej ZAW uaktywniono działalność zakładowej komórki racjonalizacji. W wyniku odpowiednich działań w ostatnim okresie zgłoszono 8 wniosków racjonalizatorskich, a na giełde lutowa przygotowano już 12. Wiele wysiłku członkowie rady wkładają w proces uzależnienia wielkości indywidualnej płacy od jakości i wydajności pracy. Dla każdej grupy zawodowej stworzono ramowe regulaminy premiowania dzięki czemu zwiększyła się aktywność załogi. Rada Pracownicza miała również swój udział w pracach związanych z atestacją stanowisk i wartościowaniem pracy. Na wniosek rady stworzono także nowe zasady przydziału autobusów. Obecnie kierowca, który doprowadza autobus do kasacji otrzymuje nowy, nie ma więc już kilku różnych kryteriów przydziału. Przewodniczącym Rady Pracowniczej jest obecnie **Andrzej Ciuba**.

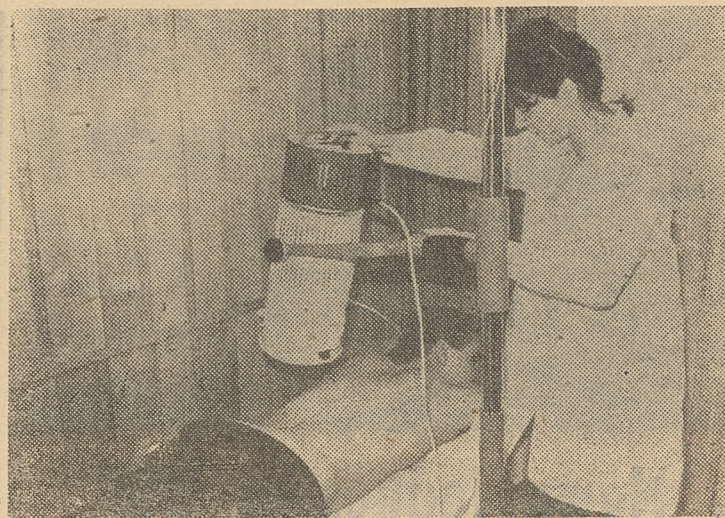
Koło ZSMP obok wypróbowanych już form działania w 1987 roku, do których należy zaliczyć przede wszystkim młodzieżowe narady robocze, wybory najlepszego mistrza i wychowawcy młodzieży, prace na rzecz FASM, kiermasze książek, podjęło także nowe formy działania, do których zaliczyć można m. in. powołanie klubu zainteresowań wędkarskich, do którego należy już około 40 wędkarzy. Warty podkreślenia jest fakt, że część członków tego klubu nie należy do ZSMP. W ramach działalności statutowej opiekowano się całą młodzieżą pracującą w zakładzie. Dotyczy to zarówno pracowników odchodzących do jednostek wojskowych, junaków OHP, młodzieży nie zrzeszonej oraz dzieci pracowników MPK, dla których organizowano specjalne imprezy połączone z wyświetlaniem bajek

Koło ZSMP kierowane przez **Andrzeja Mitkę** liczy aktualnie 100 członków, z których 11 należy do PZPR. W ostatnim okresie rekomendacje do partii otrzymały 3 osoby. Do najważniejszych zadań koła należy obecnie rozwiązanie problemów związanych z adaptacją zawodową nowo przyjętych, sprawami bytowymi, socjalnymi, mieszkaniowymi oraz zwykłymi sprawami międzyludzkimi. Jak podkreślono podczas corocznego podsumowania działalności Koła ZSMP młodzieży w ZAW chcą wraz z innymi pracownikami czuć się gospodarzami zakładu tak, aby zapał, zdolności i energia były maksymalnie wykorzystane dla dobra zakładu i Przedsiębiorstwa.

Oddziałowa Rada Związkowa kierowana przez **Edwarda Mrozowskiego** posiada w swoich szeregach 52,6 proc. całości stanu załogi. Wydaje się, że członkowie rady w minionym roku wywiązali się dobrze z obowiązków służbowych jak i społecznych. Wspólnie z innymi organizacjami działającymi na terenie zakładu podejmowali szereg prac zmierzających do poprawy warunków pracy, zapewnienia wypoczynku oraz rekreacji. Na wyróżnienie zasługuje także pomoc okazywana pracownikom przebywającym przez dłuższy czas na zwolnieniach lekarskich lub będących w trudnych warunkach materialnych. W planach znajduje się organizacja spotkania (które być może wejdzie do stałego kalendarza) z byłymi pracownikami. Myśli się też o organizacji wycieczek i imprez związanych ze świętami państwowymi.

Szczupłe łamy naszej gazety nie pozwalają na szczegółowy opis działalności wszystkich organizacji społeczno-politycznych działających w Przedsiębiorstwie. Nie takie też jest nasze zadanie. W publikacjach tego typu chcemy jedynie zasygnalizować problemy, którym one się zajmują oraz zapoznać pozostałych pracowników nie zrzeszonych w żadnych organizacjach z tematami i zasadami realizacji programów działania. Mamy nadzieję, że w ten sposób przybliżymy załodze Przedsiębiorstwa ich działalność.

(De)



FOTOREPORTAŻ

W POCZĄTKACH lat 80., gdy Ośrodek w Osieczanach był oddawany do użytku, istniały obawy, iż będzie „świecił pustkami”. Na szczęście te obawy nie spełniły się, Ośrodek „pęka w szwach”. O jego dobrej renomie świadczy fakt, iż ci, którzy tam już na rehabilitacji przebywali, chcą jechać ponownie. O wyjazd do Osieczan ubiegają się też ludzie spoza naszego Przedsiębiorstwa. Chcą tam jechać, mimo iż muszą zapłacić pełną stawkę kosztów pobytu. (fs)

Zdjęcia: Stanisław Makarewicz



przypadku wałków atakujących, ani jeden tramwaj nie stoi dziś z powodu braku łożysk.

Po tych dwóch osiągnięciach po WPK rozeszła się fama, że warto myśleć. Ludzie zaczęli kombinować. Wkrótce gotowy był banalnie prosty, acz bardzo zyskowny projekt przeróbki otworu wentylacyjnego w podwoziu tramwaju. W oryginalnym rozwiązaniu przez otwór przedostawała się woda z kałuży, deszczu, śniegu powodując zalewanie oraz przepalanie silników i przetwornic. Straty były wysokie. Teraz po przeróbkach — jedna kosztuje raptem 10 tysięcy złotych — liczba spalonych silników i przetwornic zmniejszyła się o połowę.

— **Postawiliśmy na ludzką pomysłowość** — mówi Kuc — i okazuje się, że jest ona ogromna. Rozmawiam z ludźmi. I oni mi mówią: „To można, dyrektorze, zmienić, to usprawnić, tamto poprawić”. Tak mówią zwyczajni robotnicy. A pomysły mają doskonałe. By nie być gołosłownym, Kuc zwraca się do inżyniera Kałczugi:

— **Niech pan otworzy swoją teczkę, dyrektorze, i pokaże jej cuda.**

Dyrektor Kałczuga już od dłuższego czasu nosi w teczce różne drobiazgi. To właśnie owe dobre pomysły, już zmaterializowane. Jest więc tablica zaleceń silników, która dzięki drobnej przeróbce przestała się spalać, jest uzwojenie silników maszyn drzwio-

wych, w których zamiast dotychczasowych trzydziestu łutów robi się jeden, są nieosiągalne nigdzie styki produkowane ze złomu, jest palec do rozrusznika tramwajowego, dla którego opracowano tak skuteczną metodę regeneracji, że na 5 tysięcy sztuk kupuje się tylko 200 nowych. W teczce, niestety, nie zmieściła się, przerobiona szlifierka do wałów silnika. Można było kupić nową za 80 tysięcy marek zachodniemieckich. Koszt 37 tysięcy złotych przerobiono tę i służy doskonale.

— **Te pomysły** — mówi dyrektor Kałczuga — często wręcz ocierają się o wyidealizację. Ich autorzy nieźle na tym wyszli, a wielu jeszcze sporo zarobiło z tytułu efektów racjonalizatorskich.

Tomasz Jagła, zastępca dyrektora do spraw trakcji spalinowej: — **Przed trzema laty** zgłoszono 31 wniosków, które dały tylko 3,9 miliona złotych efektów. W ubiegłym roku wniosków było 66, a efekty przekroczyły 25 milionów złotych. W tym będzie dużo więcej.

Pomysły są najróżniejsze. Oto niedawno okazało się, że kończą swój żywot pojazdy pogotowia technicznego WPK, zwłaszcza wozy wieżowe do naprawy sieci trakcyjnej. Nikt w Polsce takich samochodów nie produkuje.

— **Może byśmy sami spróbowali?** — zaproponował Kuc.

Myśl chwycił dyrektor Bigewski z zakładu nr 5 w Katowicach. Z wycofanych autobusów powstały całkiem dobre wozy pogotowia technicznego. Zrobili ich już dwanaście, teraz zabierają się do unowocześnienia elementów podnoszenia pomostów. A także zastanawiają się, co odpowiedzieć kontrahentom, którzy gromadnie zjawili się w Katowicach gotowi zapłacić każdą cenę. Jest zresztą nad czym myśleć, bo trzeba wykonać inne zamówienie: wycofane autobusy przystosować do przewozu koni wyścigowych. Takich pojazdów też nikt w Polsce nie robi, a za granicą kosztują tysiące dolarów. Wkrótce zaś trzeba będzie pomyśleć — o czym Bigewski dopiero teraz dowiaduje się od dyrektora Kuca — o autobusach dla kalekich dzieci na wózkach inwalidzkich.

— **A może w ogóle zamiast przewozić pasażerów zajęlibyśmy się produkcją?** — pyta Bigewski.

To jest właśnie druga, mniej radosna strona medalu.

— **Nie ulega wątpliwości** — stwierdza dyrektor Kuc — że przedsiębiorstwo komunikacyjne powinno wozit ludzi, a nie produkować części zamienne. Nigdy nie zabrałibyśmy się za produkcję, gdyby te części były. Wałabym przecież kupić je niż samemu wyprodukować. Ale, niech pan popatczy...

Dyrektor pokazuje najnowszą informację z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Tramwajowych w Warszawie. Z dokumentu wynika, że 194 produkty łódzkiej „Elty” albo „nie występują jako części zamienne”, albo nie są „pozycją handlową”, albo brak odpowiedniej dokumentacji, albo wreszcie uznane zostały za zbędne i ich „produkcja została zaniechana”.

— **Toż to nie informacja a nekrolog** — denerwuje się Kuc. — **Węc co robić? Alternatywę mam taką: albo produkować i wozit, albo nie produkować i nie wozit.**

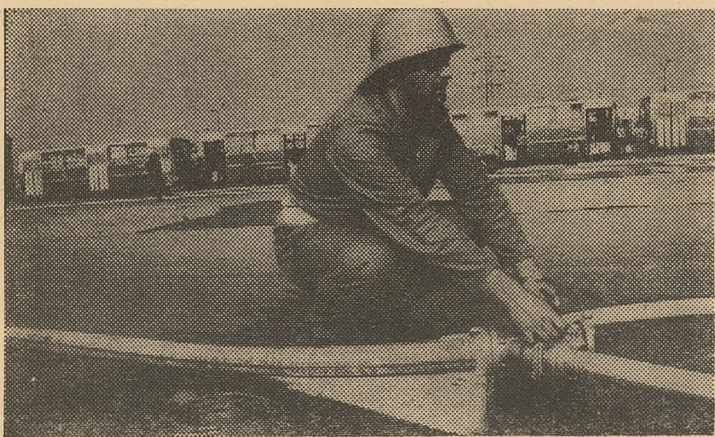
Innym smutnym faktem jest brak zainteresowania — producenta wozów tramwajowych chorzowskiego „Konstalu”. Czy konstalowscy konstruktorzy nie mogliby zainteresować się przeróbkami i usprawnieniami jakie zrobiono w warsztatach WPK? Z Chorzowa do Katowic nie jest daleko, dwadzieścia minut tramwajem. Ale widać konstalowscy wolą do tramwaju nie wsiadać.

Podobnie, niestety, jest z autobusami.

— **Dobrze, że w naszych warsztatach jest mnóstwo złotych rączek** — mówi Kuc. Bo inaczej zapaść, jaką przeżyliśmy zimą ubiegłego roku, mogłaby się przekształcić w śmiertelny zawał.

TADEUSZ ROGOŹNIK

(Przedruk: Przegląd Tygodniowy nr 7)



Nowa jednostka OSP

O OCHOTNICZEJ Straży Pożarnej piszemy przeważnie przy okazji dorocznych zawodów, organizowanych w poszczególnych zakładach Przedsiębiorstwa. Tym razem będzie o OSP od innej strony — jej codziennej działalności.

Plan działania Zarządu OSP przewiduje comiesięczne posiedzenia wyjazdowe. 10 lutego posiedzenie takie odby-

ło się w Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego. W obecności prezesa OSP, dyrektora Tadeusza Trzmiela, wiceprezesa i kierownika ZAP Mariana Lesiaka, sekretarza Jadwigi Wojtas, kierownika ZTS i przedstawicieli OSP ze wszystkich zakładów omówiony został stan bezpieczeństwa pożarowego w Zakładzie.

Kierownik ZTS Józef Kudlek poruszył sprawę brakujących w Zakładzie węży hydrantowych, których nie można kupić w „Suponie”, a te, które są w magazynie — nie mieszczą się w skrzynkach hydrantowych, zamontowanych w budynku ZTS. Natomiast hydranty ziemne rozmieszczone na terenie Zakładu, nie są jeszcze odebrane przez KPIS.

Józef Kudlek poinformował także o tworzącej się w ZTS Jednostce OSP, która będzie startować już w najbliższych zawodach strażackich. Przy okazji warto tu dodać, że kiedyś w ZTS była dobra Jednostka OSP, zajmująca czołowe miejsca w zawodach sportowo-pożarniczych.

Kierownictwo Zakładu pragnie jak najszybciej przeszkolić członków tworzącej się drużyny, a później tak rozplanować im pracę, aby na każdej zmianie pracowało od 4 do 5 ludzi, mogących w każdej chwili stanąć do akcji pożarowej. Zobowiązało się również do wydzielania pomieszczenia na remizę strażacką z prawdziwego zdarzenia, w której przechowywany będzie sprzęt gaśniczy.

Jak widać, kierownictwo ZTS myśli o jak najlepszym zabezpieczeniu przeciwpożarowym swojego nowego Zakładu. (M. B.)

W ZTO pracują Cyganie

TRUDNOŚCI kadrowe Zakładu Torów znane są wszystkim w przedsiębiorstwie. Szczególnie brakuje ludzi w brygadach torowych. Mało kto decyduje się na pracę przy konserwacji i remontach torów, która jest nie tylko ciężka, ale wykonuje się ją ciągle na wolnym powietrzu — od wczesnej wiosny do późnej jesieni i to na ulicach miasta. Kiedy więc w ubiegłym roku zgłosiło się do ZTO dwóch Cyganów, którzy wyrazili chęć podjęcia pracy, przyjęto ich z otwartymi rękami i przydzielono właśnie do jednej z brygad torowych. Po jakimś czasie tych pierwszych dwóch przyciągnęło za sobą następnych. A kiedy było ich już dziesięciu, postanowiono utworzyć brygadę składającą się z samych Cyganów. Kierowanie tą brygadą powierzono długoletniemu pracownikowi ZTO Mieczysławowi Grucy.

Nie wszyscy z tej dziesiątki pracują do dzisiaj. W brygadzie pozostali: Florian Mirga, Zygmunt Mirga, Janusz Ondrycz, Marian Ondrycz, Józef Oraczko, Roman Pompa i Zbigniew Wąsik. Wszyscy pochodzą z Nowego Sącza. W

Krakowie mają bardzo trudne warunki mieszkaniowe. Na stałe zameldowani w Nowym Sączu, w naszym mieście zamieszkują przy ulicy Praskiej w prywatnym starym domu, na co jego właściciel wyraził zgodę. Ponieważ nie są w Krakowie zameldowani, nie dostają przydziału węgla. Zwracali się więc z prośbą do kierownictwa przedsiębiorstwa o pomoc w zakupie. Chodziło o jedną tonę. Mimo że chcieli za węgiel zapłacić, z takich czy innych powodów — oni sami nie wiedzą dlaczego — węgla nie otrzymali. Na szczęście zima była lekka, bo zamarłoby z rodzinami. Niektórzy, samotni, a tacy są również w brygadzie Mieczysława Grucy, zwracali się o miejsce w hotelu robotniczym. Nie otrzymali dotąd jeszcze odpowiedzi.

Być może nie ma dla nich tam miejsca — tłumaczą sobie. Są przecież pracownicy posiadający zawody ważniejsze, na przykład motorniczowie czy kierowcy.

Trzecim problemem, o którym mi powiedzieli, są ich wynagrodzenia za pracę. Mają zbyt niskie stawki w stosunku do innych pracowni-

ków — 57 złotych za godzinę. Jeden tylko Zbigniew Wąsik otrzymuje 76 złotych. Zdają sobie sprawę, że na początku nie mogli otrzymać wyższej stawki, przyszli bowiem do MPK po porzuceniu poprzedniej pracy, ale w tej chwili pracują już w Zakładzie po osiem miesięcy, a stawkę godzinową mają tę samą jaką otrzymali przy przyjęciu. Wiedzą też dobrze, że po trzech miesiącach pracy powinni otrzymać podwyżkę. Z pracy jak mówią są zadowoleni i chcieliby nadal ją wykonywać.

Brygadziści Mieczysław Gruca potwierdza trudne warunki bytowe ludzi w swojej brygadzie. Uważa, że należy im pomóc. Niedługo już zaczyna się remonty torów na ulicach miasta, a wtedy każdy człowiek w brygadzie się liczy. Na razie wykonują w zakładzie prace porządkowe, tak jak zresztą inne brygady... sprzątają teren Zakładu, czyszczą sprzęt i odmalowują różne pomieszczenia, bo później, kiedy rozpoczną się roboty torowe, nie będzie na to wszystkiego czasu.

(M. B.)

Turniej wiedzy pożarniczej

W NASZYM przedsiębiorstwie odbył się środowiskowy turniej wiedzy pożarniczej dla młodzieży, w którym udział wzięli uczniowie Przyszłakowej ZSZ MPK i uczestnicy OHP z Zakładu Autobusowego w Płaszowie. Młodzi ludzie wykazali się dużą znajomością przepisów pożarowych i ogólną wiedzą z tej dziedziny. W finale turnieju znaleźli się: Dariusz Wojciechowski, Stanisław Uchacz, Mirosław Ochmański z klas pierwszych i Robert Madej, Bogdan Piątek, Jarosław Rumiński z klas drugich Przyszłakowej ZSZ oraz Jarema Hajduk, Jan Plesński i Piotr Pachowicz z OHP w ZAP. W najbliższym czasie wymienieni otrzymają nagrody rzeczowe.

W turnieju wiedzy pożarniczej na szczeblu dzielniczy udział wzięli: Jarosław Rumiński, Dariusz Wojciechowski i Jarema Hajduk. Być może już w najbliższych latach dzisiejsi młodzi finaliści zasilać jednostki ASP w zakładach, w których zostaną zatrudnieni. (M. B.)

Agresywni pasażerowie

GDYBY ktoś pokusił się o zanalizowanie i sformułowanie „prawidłowości” z jakich grup społecznych wywodzą się najbardziej agresywni pasażerowie, miałby nie lada problem. Z pobieżnej mojej analizy wynika, iż nie ma reguły. Najczęściej są to ludzie pod wpływem alkoholu, chociaż i ci trzeźwi — szczególnie podczas kontroli biletowych — do baranków nie należą. Jeżeli kobiety ograniczają się zazwyczaj do zniewagi słownej, to mężczyźni „swoje racje” udowadniają pięściami. Dotyczy to również starszych, którzy jak widać bezbronni nie są.

Najczęściej atakami napaści bywają kontrolerzy biletowi, ale kierowcom i motorniczym też może się oberwać. Dzieje się to najczęściej na końcówkach nocą lub o zmroku. Mało jest przypadków, by stronni świadkowie zajścia stanęli w obronie napaśniętego. Jeśli chodzi o kontrolerów, to ci obrywają także w biały dzień, w tłumie innych ludzi. Takim przypadkiem miał pan Jerzy M. Po wyjściu z dwoma gapowiczami z tramwaju na przystanek, chciał spisać ich dane. Zachowywali się agresywnie, więc kontroler udał się na pobliską pocztę, myśląc, iż wśród ludzi będzie bezpieczny. Jakże się mylił. Przy milczącej aprobacie postronnych świadków znieważany był nadal, a gdy chciał powiadomić o tym fakcie MO, został uderzony. Jak to się dzieje, że milczymy, nie reagujemy, gdy biją bądź co bądź będącego w mundurze drugiego człowieka? Pomijam tu już tak istotny fakt, kto miał, czy ma rację. Dlaczego pozwalamy na porachunki w

stylu „dzikiego zachodu”?

Nie ustrzegli się napaści także dwaj inni nasi pracownicy: kierowca i motorniczy. Kierowca linii „102” wychodząc z PKR w Cichym Kąciugu zauważył mężczyznę manipulującego koło pierwszych drzwi w tramwaju linii „15”. Poszedł po motorniczego i obaj udali się do wagonu, próbując wytłumaczyć młodemu człowiekowi, że powinien wysiąść. Młodzieniec nie tylko, że nie miał zamiaru posłuchać rady, postanowił pozbyć się „intruzów”. Chwycił kierowcę za kołnierz urywając mu go. Na szczęście panów było dwóch. Wezwano milicję. Napastnikiem okazał się student AGH. Będzie musiał udowodnić swoje racje już na trzeźwo, na sali sądowej.

F. SERWIN

(Dokończenie ze str. 1)

pie krótkich testów, których wyniki dają ogólne pojęcie o poziomie wiedzy kandydatów na przyszłych zwycięzców. Z reguły składają się one z dwóch części i zawierają pytania (jest ich po 15 w każdej turze) o różnej wartości punktowej. Dwaj uczestnicy, którzy zebrali największą ilość punktów przechodzą do właściwego konkursu rozgrywanego już przed kamerą i telewizyjnymi.

Odpowiedzi na pytania pierwszego testu miałem gotowe już po dwóch lub trzech minutach. Po chwili oceniono odpowiedzi nas wszystkich. Kilka osób (3 lub 4) odpadło, a reszta zasiadła do drugiego testu. Tutaj pytania też były łatwe, zakwalifikowałem się więc wraz z Wojciechem Goliatem do właściwych rozgrywek. Wojtek okazał się bardzo przyjemnym partnerem, ukończył Politechnikę Gdańską i pracuje obecnie w olsztyńskim „Stomilu”. Mile wspominam chwile z nim spędzone zarówno w smachu telewizyjnym jak i podczas jego krótkiego pobytu w Krakowie.

Właściwy turniej zaczął się chyba po około dwóch tygodniach od eliminacji, z tym, że telewizja emitowała go trochę później, 9 stycznia. Każdy z nas musiał odpowiedzieć na dwadzieścia pytań, jak się później okazało zarówno dla mnie jak i dla partnera sto-

sunkowo łatwych. Obydwaj odpowiadaliśmy w tej części bezbłędnie. Druga część rozgrywki pomiędzy nami również nie przyniosła rozstrzygnięcia, bowiem popełniliśmy te same błędy. Mimo że pytania w tej części były już trudniejsze do finału weszliśmy razem.

ZYGMUNT KRAWCZUK podczas trwania naszej rozmowy sprawiał wrażenie skromnego, nieśmiałego lekko tyl-

Zygmunta Augusta — Barbarze Radziwiłłównie Rozpoczęliśmy więc grę o 25.000 zł. Odpowiedzieliśmy na dwa pytania i teraz dopiero zaczęły się „schody”. Znowu dwa pytania do wyboru z dziesięciu. Jak się później zorientowałem w zestawie były pytania od bardzo łatwych do bardzo trudnych. Ja trafiłem na średnie — na jedną odpowiedziałem od razu, ale z drugim miałem kłopoty. Długo zastanawiałem

cała „feta” koronacyjna musiała trwać ze dwa tygodnie, a więc były to dość długie uroczystości, a nie jednodniowa „impreza”. Znowu odpowiedzieliśmy bezbłędnie więc każdy z nas zainkasował 100.000 zł. Odetchnąłem z ulgą ale w momencie gdy członkowie jury i p. Ryster składali nam gratulacje byłem zły na siebie, że miałem chwilę zawahać.

Zaraz, bezpośrednio po tur-

momentu przyjazdu do Krakowa nie interesował się nią właściwie. W Krakowie poszedł raz na wycieczkę organizowaną przez „Echo Krakowa” w ramach akcji „Zdobynamy odznakę przyjaciela Krakowa” i potem już nie opuścił prawie żadnej. Ale złotej odznaki nie zdobył — nie starczyło czasu. Zna Wawel jak własną kieszeń. Dzięki uprzejmości kierowniczki biura oświatowego na Wawelu pani Meissner i pomocy pani Waw-szczyszyn razem z Wojciechem Goliatem przez dwa dni pobytu na Wawelu zagladali do każdej sali i komnaty. Widzieli to czego zwykły śmiertelnik nigdy nie oglądnie — mieszkani prezydentów Krakowa, sypialnie i łazienki królewskie oraz wiele innych rzeczy których nigdy nie udostępni się zwiedzającym. W wawelskich salach poznali inną, być może również ciekawą stronę historii królewskiego wzgórza.

Niewiele osób wiedziało w MPK o jego uczestnictwie w teleturnieju. Po pierwszej emisji zauważył większe zainteresowanie swoją osobą kolegów z pracy. Po wygraniu „Wielkiej Gry” zdarza się że poznają go nawet pasażerowie i składają gratulacje. Sprawa mu to przyjemność, ale dopinguje do dalszej pracy. „Wielka Gra” wciąga jak każde ryzyko — kto wie czy nie zagra jeszcze raz...

WACŁAW DROHOBYCKI

Zygmunt Krawczuk — laureat „Wielkiej Gry”

Dla mnie Kraków jest żywym podręcznikiem historii

ko podekscytowanego człowieka. Ale na pytanie czy nie denerwował się podczas turnieju zaprzeczył. Jak twierdzi nie było czym, trochę przeszkadzały mu tylko mocne światła telewizyjnych jupiterów i praca kamer.

Po eliminacjach i „egzaminie” obaj z partnerem mieli już wygrane po 12,5 tys. zł. Zaden z nich nie pomyślał o rezygnacji z dalszej gry. Bardziej niż pieniądze liczyła się dla nich własna satysfakcja z wygranego turnieju.

Bez problemu przebrnęliśmy przez „egzamin”. Raz tylko zawahałem się nad odpowiedzią — czyja to koronacja była w 1550 r.? — ale zdałem przed upływem czasu przypomnieć sobie o żonie (drugiej zresztą)

sie (3 minuty) jakie wydarzenie artystyczne miało miejsce na Wawelu w czerwcu 1936 roku i zeromadziło 20 tysięcy widzów. Pytanie niby proste, ale niepotrzebnie zacząłem zastanawiać się nad tą ilością widzów. Również z sygnałem odpowiedziałem, że był to koncert I Paderewskiego. Podobnie było z pytaniem nr 7 — „na jakie uroczystości przebudowano w latach 1517—1518 kuchnię królewską”? Zastanawiałem się, dlaczego użyto liczby mnogiej — „uroczystości”. Wiedziałem przecież że była to koronacja królowej Bony, ale o jakich innych jeszcze uroczystościach myślał układający pytania? Dopiero po chwili zrozumiałem, że jak na ówczesne czasy przystało

nieju, w momencie gdy telewizorze słyszeli charakterystyczny dla „Wielkiej Gry” sygnał. ZYGMUNT KRAWCZUK odbierał w sali obok 20 banknotów po 5 tysięcy zł. 16 takich „szopenów” wydał już na książkę o Krakowie — tak właśnie postępuje od wielu lat. Około 80 proc. swojej pensji przeznaczają na zakup w antykwariatach starych książek historycznych. Ma już ich tyle, że nie mieszczą się w małym pokoju hotelu robotniczego, w którym mieszka. Są nimi zapchane 3 szafy i 2 tapczany, a prawie tyle samo ma w domu rodzinnym w Pustkowie — Osiedlu.

Jego przygoda z historią zaczęła się podczas studiów na Politechnice Krakowskiej. Do

FOTO — FOTO — CIEKAWOSTKI



NA TERENOWĄ wersję „JUGO” trzeba będzie po czekać.

„JUGO” podbija Stany Zjednoczone

ZADEN z samochodów wytwarzanych w krajach socjalistycznych nie zdobył sobie takiego uznania, jak produkowany w Jugosławii „jugo”. Nawet „lada” nie wchodzi tak przebojowo na rynki, choć ostatnio model „niwa” pojawił się w... Republice Południowej Afryki w cenie 16 tys. dolarów. Jak to możliwe, by radziecki samochód trafił do państwa, z którym kraje socjalistyczne programowo nie utrzymują kontaktów gospodarczych? Przedstawiciel AVTOEXPORTU wyjaśnił, iż „lady niwy” trafiły do RPA w wyniku reeksportu jednego z państw... którego — dzielnicy — nie mówią o szczegółach.

Ale wróćmy do „jugo”. Ten niewielki pojazd będący praktycznie zmodyfikowaną wersją „zastawy 101” (na polskim rynku — 1100p) dosłownie podbił Stany Zjednoczone. Nie tylko najniższa cena, wynosząca tam 3990 dolarów (konkurent — południowokoreański „hyundai” jest o 220 dolarów droższy), lecz przede wszystkim jakość. Jugosłowiańscy pracownicy zakładów CRVENA ZASTAVA (czyli Czerwony Sztandar) w Kragujevacu sprościli najostrzejszym amerykańskim normom. I nie jest to tylko jakość reklamowana, choć firma YUGO AMERICA wyłącznie na reklamę wydała w 1987 r. 48 milionów dolarów. „Jugo” wysłane na rynek północnoamerykański są tak dobrej jakości, że okres gwarancji został przedłużony z 12 miesięcy lub 12000 przejechanych mil (ok. 19 tys. km) do 48 miesięcy (4 lata!) bądź 48000 przejechanych mil (ok. 77 tys. km). W ramach gwarancji rzecz jasna wszelkie awarie podzespołów, ale także utrata właściwości lakieru nadwozia podlegają bezpłatnej likwidacji.

W ub. roku do Stanów Zjednoczonych trafiło 60 tys. „jugo”, a więc niemal jedna trzecia spośród 195 tys. samochodów, jakie wyprodukowano w zakładach CRVENA ZASTAVA. Były to samochody w wersji osobowej, z nadwoziem zamkniętym. Ale właśnie z

myślą o amerykańskim rynku, a przede wszystkim o stanach południowych skonstruowano w Kragujevacu kabriolet „jugo”, czyli samochód osobowy bez dachu. Szacuje się, że spośród ok. 100 tys. „jugo”, jakie Jugosławia zamierza w br. wyeksportować do USA ok. 18 tys. stanowią będą właśnie kabriolety.

Ale jest jeszcze w Stanach Zjednoczonych inny rynek, o opanowaniu którego myśli się także w Kragujevacu — rynek samochodów terenowych. Wprawdzie zakłady CRVENA ZASTAVA produkują samochód terenowy na potrzeby jugosłowiańskiej armii, ale jest to przestarzały model licencyjny „fiat campagnola”. W USA odpowiada mu wyglądem samochody terenowe firmy japońskiej „Jugo quattro” — bo taką chyba nazwę będzie nosił ten pojazd terenowy z napędem na cztery koła — byłby jednym z mniejszych pojazdów terenowych na amerykańskim rynku. Nie byłaby to osobowa wersja, lecz pojazd osobowo-towarowy ze skrzynią ładunkową. W zakładach CRVENA ZASTAVA myśli się także o możliwości zakupu „jugo quattro” przez armie państw trzeciego świata. Stąd rozmiary samochodu są takie, by można go bez przeszkód przewozić samolotem, a nawet transportowym helikopterem. W USA — rzecz jasna — terenowy „jugo” byłby przeznaczony wyłącznie do celów cywilnych.

„Jugo” podbija więc Stany Zjednoczone na wszystkich rynkach — małych samochodów osobowych, luksusowych kabrioletów i wozów terenowych. Wprawdzie ten terenowy pojawił się chyba dopiero jako nowość roku 1989. Ale CRVENA ZASTAVA nie ogranicza się tylko do USA. „Jugo” z powodzeniem sprzedaje się także w Europie, choć w nie oszałamiających ilościach. Warto jednak wiedzieć, że Wielka Brytania zamierza importować w br. ok. 12 tys. „jugo” w wersjach osobowej i kabriolet.

WOJCIECH MACHNICKI

Posiedzenie Rady Pracowniczej

(Dokończenie ze str. 1)

winien fakt, że większość z wpływających do MPK skarg dotyczy zachowania się kierowców i motorniczych oraz nieprzestrzegania przepisów służbowych. Również Inspekcja Terenowa Urzędu Rady Ministrów Izba Skarbowa, NIK, IGM, DUSW, WUSW i Wydział Kontroli Urzędu Miasta stwierdziły prawidłową organizację i zarządzanie Przedsiębiorstwem zarówno pod względem merytorycznym, ekonomiczno-finansowym, oszczędnościowym i działalności socjalno-bytowej.

Podczas posiedzenia rady dyskutowano również nad projektem powołania Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Biorąc pod uwagę analizę obecnego stanu komunikacji miejskiej, niedostateczną rozbudowę zaplecza technicznego i deficyt taboru MPK oraz analizę zabezpieczenia technicznego, stan taboru, układu sieci i systemu eksploatacji w PKPS Kraków i PKS Myślenice, negatywnie uosunkowano się do ww. projektu, który w chwili obecnej nie daje możliwości prawidłowej obsługi pasażerów bez obniżenia poziomu usług w mieście.

Członkowie Rady Pracowniczej zapoznali się również z założeniami II etapu reformy gospodarczej w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Poczuwając się do współodpowiedzialności za stan komunikacji w Krakowie w podjętej uchwale wyrażono swoje niezadowolenie ze stworzonych dotychczas rozwiązań w zakresie ekonomiczno-finansowego ich funkcjonowania. Zdaniem członków rady konieczne jest przyspieszenie i radykalizacja prac związanych z reformowaniem przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. W sprawach różnych rozpatrzone podania dotyczące m. in. próśb o pomoc bytową, dofinansowanie szkół oraz organizacji społecznych.

Posiedzenie Rady Pracowniczej prowadził jej przewodniczący **Zdzisław Mazur**.

(De)



Bierzmy z niego przykład

Rzadko się zdarza by do naszego Przedsiębiorstwa trafiały tego typu listy, z tym większą przyjemnością zamieszczamy go w całości mając nadzieję, że wkrótce nadejdą następne.

Jednostka Obrony Wybrzeża w imieniu dowództwa, organizacji partyjnej i młodzieżowej jednostki ma zaszczyt zawiadomić, że: ob. **WOJCIECH MIŚKOWICZ** był pracownikiem Waszego Zakładu odbywający obecnie w naszej jednostce zasadniczą służbę wojskową, zalicza się do wzorowych żołnierzy.

Dzięki swej sumienności i ofiarności w wykonywaniu obowiązków służbowych oraz wysokiemu zdyscyplinowaniu osiąga on bardzo dobre wyniki w szkoleniu bojowym i politycznym. Jest żołnierzem koleżeńskim i taktownym. Chętnie i efektywnie udziela się w pracy społecznej. Cieszy się dużym uznaniem przełożonych i powszechnym szacunkiem kolegów.

Jesteśmy głęboko przeświadczeni, że na osiągnięcia w służbie i wzorowa postawa żołnierska **Wojciecha Miśkowicza** istotny wpływ wywarła praca ideowo-wychowawcza kierownictwa, organizacji partyjnej i młodzieżowej oraz całej załogi Waszego Zakładu, za co **W IMIENIU SŁUŻBY SERDECZNIE DZIĘKUJEMY**.

Korzystając z okazji, przesyłamy kierownictwu i wszystkim pracownikom Waszego zakładu żołnierskie pozdrowienia oraz życzenia wielu sukcesów w pracy zawodowej i wszelkiej pomysłowości w życiu osobistym.

DOWÓDCA JEDNOSTKI WOJSKOWEJ

ZNANE jest powszechnie niechętne nastawienie pasażerów do kontroli biletów. Ale i coś w tej kwestii zmienia się na lepsze. Okazuje się, iż wszystkim zależy od ludzi, od postawy kontrolującego bilet. Poniższa korespondencja niech będzie potwierdzeniem maksymy: „Nie taki diabeł straszny...”

Dnia 30 stycznia br. w godzinach popołudniowych jechałam tramwajem na trasie **Pętla Bronowicka — ul. Batorego**. Kontroler nr st. S-113 poprosił o bilet. Ponieważ zmieniłam torebkę, jadąc na uroczystość, długo nie mogłam odnaleźć biletu. Pan Kontroler wykazał wiele cierpliwości i zrozumienia. Był bardzo uprzejmy i grzeczny. Kulturowe zachowanie było dla mnie miłą niespodzianką. Dlatego też ta droga pragnę mu serdecznie podziękować za życzliwość.

ANNA KOFMAN

*

Jest mi bardzo miło złożyć podziękowania Panem Kontrolerom o numerach służbowych

S-113 i S-25, którzy 25 stycznia br. około godziny 22.00 w tramwaju jadącym ulicą 18 Stycznia na odcinku od ulicy Urzędniczej do ul. Kijowskiej przeprowadzali kontrole w sposób wyjątkowo grzeczny i z sympatyczną wyrozumiałością dla mojego rozstrachania.

WANDA FIK

*

KOMITET Osiedlowy Samorządu Mieszkańców oraz Rada Osiedlowa Patriotycznego Ruchu Narodowego „Kazimierz” składają w imieniu mieszkańców podziękowanie za przywrócenie przystanku tramwajowego przy skrzyżowaniu ulic: Dietla — Orzeszkowej — Sukienniczej.

Realizacja tego postulatu poprawiła wydatnie warunki komunikacyjne mieszkańcom tej części osiedla, zwłaszcza ludziom w podeszłym wieku.

W imieniu Rady Osiedlowej PRON oraz Komitetu Osiedlowego:

ANDRZEJ KULPA
ROZALIA PIOTROWSKA

Beztroska czy głupota

stąpienia autobusu osobie do tego nieupoważnionej. Ba prawdopodobnie niepełnosprawnej umysłowo.

Taką sytuację stworzył kierowca autobusu linii „102”. 30 stycznia br. Fakt ten ujawnił patrol MO z DUSW — Krowdrza. Kierowca autobusu udostępnił dobrowolnie, a w czasie jazdy udzielał nawet fachowego instruktażu. Nazwanie

tego głupotą, to chyba za słabe określenie.

Zastanawia też reakcja kolektynu zakładu, w którym pracował kierowca. Zastępca dyrektora wydał polecenie wyłączenia surowych konsekwencji do zwolnienia włącznie. Kolektyn zdecydował przenieść kierowcę do pracy na zaplecze. (fis)

KRONIKA WYPADKÓW

● 5 stycznia — blacharz **Zdzisław Cempa** z ZAW potknął się o metalowy stopień, upadł i uderzył twarzą o narożnik płyty traserskiej, w wyniku czego doznał złamania nosa. Winę za wypadek ponosi zarówno sam poszkodowany, który nie zachował należytej ostrożności, jak również kierownictwo Zakładu — nikt bowiem nie pomyślał o usunięciu stopnia, który blokuje drzwi.

● 6 stycznia — samodzielny referent Działu Technicznego z ZAC **Janina Kaduła** doznała złuszczenia lewego uda, a stało się to w wyniku przygnięcia zderzakiem naczepy autobusu. Wina poszkodowanej. Przechodziła przez bramę w momencie przejeżdżania przez nią autobusu.

● 10 stycznia — monter **Je-**

rzy Waga z ZSP podczas wychodzenia z komory trafo na rampę stracił równowagę i upadł na posadzkę, w wyniku czego doznał pęknięcia kości w stawie łokciowym. Winę za wypadek ponosi poszkodowany, który nie zachował odpowiednich środków bezpieczeństwa.

● 23 stycznia — tokarz **Zbigniew Siemieni** z ZAW podczas łamania pręta skaleczył się w przedramię prawej ręki. Wina poszkodowanego, który przecinanie pręta wykonywał niewłaściwym nożem tokarskim.

W styczniu pojazdy MPK brały udział w 116 wypadkach i kolizjach drogowych. W 24 z nich zawinili pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 12 wypadków i kolizji, w tym 2 za-

winione, w ZAC — 13 (3 zawinione), w ZAW — 12 (3 zawinione), w ZAP — 8 (3 zawinione), w ZTH — 25 (3 zawinione), w ZTP — 34 (3 zawinione), w ZTX — 6 (1 zawiniony), w ZTS — 1 (zawiniony), w innych pojazdach — 5.

*

● 9 stycznia o godz. 16.00 autobus linii „132” prowadzony przez kierowcę **M. S.**, jadący w kierunku Centrum Administracyjnego Huty Im. Lenina na skrzyżowaniu ulic **Wandy Wasilewskiej** z **Pielegniarek** zderzył się z tramwajem linii „5” jadącym w kierunku **Wzgórz Krzesławickich**. W wyniku zderzenia 16 osób doznało obrażeń ciała, a straty szacunkowe wynoszą około 2,5 mln złotych. Jak wykazało dochodzenie, kierowca autobusu wjechał na przejazd przez wydzielone torowisko w chwili, gdy dla jego kierunku jazdy paliło się na sygnalizato-

rze czerwone światło. Kierowcy autobusu zatrzymane zostało prawo jazdy. Szczegółowe dochodzenie prowadzi **WRD WUSW** w Krakowie pod nadzorem prokuratora.

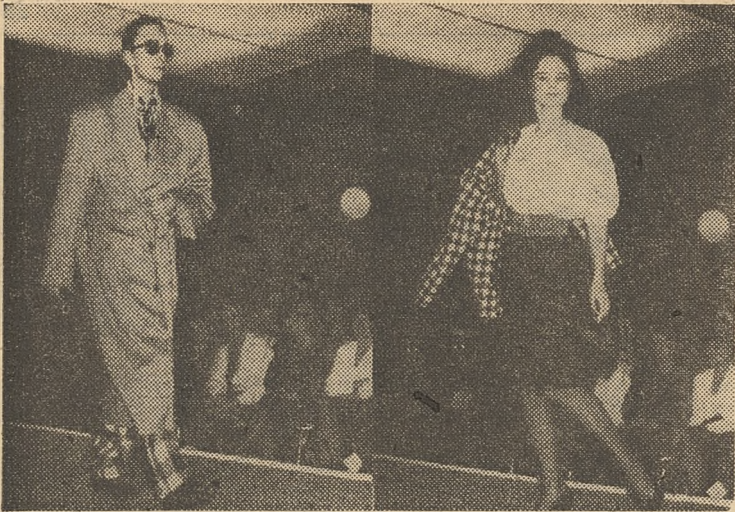
● 18 stycznia o godz. 8.40 na skrzyżowaniu ulic **Limanowskiego** z **Kingi** kierujący autobusem linii „125” — **M. W.** najechał na dwa stojące na jezdni samochody — „nysę” i „żuka”, które wykonywały manewr skrętu w lewo. Powodem najechania była zła ocena sytuacji na drodze przez kierującego autobusem. Kierowca autobusu obciążony został kosztami naprawy uszkodzonych samochodów.

● 27 stycznia o godz. 12.00 przy ul. **Ostapa Dłuskiego** prowadzący autobus linii „160” — **06** kierowca **A. K.**, jadący w

kierunku **Czerwonego Prądnika**, najechał na trzy zatrzymane się samochody: „fiata 125p”, „skodę” i „VW — golf”. W wyniku najechania „fiat”, własność **ZTX**, został bardzo poważnie uszkodzony. Powodem najechania było niezachowanie bezpiecznego odstępu przez kierującego autobusem, który ukarany został przez MO mandatem karnym.

● 23 stycznia o godz. 8.35 na przystanku tramwajowym przy ul. **Franciszkańskiej** tramwaj linii „18” — **06** prowadzony przez motorniczego **B. S.** najechał na tył stojącego na przystanku tramwaju linii „2”. Powodem najechania było niezachowanie bezpiecznej prędkości przez kierującego tramwajem linii „18”. Został on ukarany mandatem karnym. (M. B.)

KRONIKA WYPADKÓW



A może do... Mody Polskiej

Jerzy Antkowiak proponuje najnowsze modele swojej wiosennej kolekcji. Co się będzie nosić? Przede wszystkim wszystkie odcienie szarości, a poza tym kratki, paski, kropki, plamki, pasy. Wracają do mody dzianiny. Uwaga panie — to już ostatni sezon długości „mini”!

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

„Ekonomika i Organizacja Przedsiębiorstwa”

PRZY wdrażaniu drugiego etapu reformy gospodarczej, przeprowadzaniu atestacji stanowisk pracy, wprowadzaniu brygadowych systemów pracy i płacy, organizowaniu kursów szkoleniowych oraz w samokształceniu w przedsiębiorstwach przydatny jest miesięcznik „Ekonomika i Organizacja Przedsiębiorstwa”, wydawany przez Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne w Warszawie.

Zakres tematyki omawianej na łamach miesięcznika jest szeroki i obejmuje następujące grupy problemów: przegląd organizacji i atestacja stanowisk pracy, wartościowanie pracy, polityka płac — systemy motywacyjne w przedsiębiorstwach, zespołowe formy organizacji pracy i wynagradzania, problematyka zatrudnienia, innowacje w dziedzinie organizacji i zarządzania, rezerwy produkcyjne, polityka kadrowa, kształcenie i doskonalenie kadr, służby organizatorskie w przedsiębiorstwach, jakość produkcji, rachunek ekonomiczny w przedsiębiorstwach, usprawnienie organizacji przedsiębiorstwa, postęp techniczny i organizacyjny, metody i techniki organizatorskie.

Miesięcznik prezentuje również wyniki badań naświetlających przebieg procesów zachodzących w gospodarce narodowej, w przemyśle i w przedsiębiorstwach. Zamieszcza również informacje z zagranicy. W czasopiśmie prowadzone są działy „Głosy czytelników”, pytań i odpowiedzi związanych z problematyką pisma, przeglądy, recenzje i informacje o nowych książkach.

Stale i systematycznie otrzymywanie czasopisma zapewnia jedynie prenumerata, którą przyjmują oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch”. Adres redakcji: 00-980 Warszawa, ul. Niecała 4a.

TRAMWAJ STANĄŁ W PŁOMIENIACH

Dużej przytomności umysłu motorniczego zawdzięczają zdrowie, a może i życie, pasażerowie tramwaju w Bydgoszczy. W czasie komunikacyjnego szczytu doszło do zderzenia z samochodem ciężarowym, którego kierowca wymusił pierwszeństwo przejazdu. Tramwaj stanął w płomieniach. Ranny motorniczy zdołał otworzyć zablokowane drzwi, doznając przy tym poważnych poparzeń, ale dzięki temu pasażerowie zdołali opuścić wagon, który spłonął doszczętnie. Zniszczony został również „star”. Ponieważ jednocześnie zerwana została sieć trakcyjna oraz zdemolowane słupy trakcji przerwa w ruchu trwała aż 12 godzin. Straty materialne oszacowano na ponad 15 mln złotych.

WKRÓTCE DRUGI ODCINEK METRA

W tym miesiącu w Warszawie przystąpiono do przygotowań do rozpoczęcia budowy drugiego odcinka pierwszej linii metra. 10 lutego w okolicach wieżowca „Intraco” rozpoczęto wytyczanie szybu, z którego za kilka miesięcy ruszy jedna z tarcz. Będzie ona drążyła tunel pod ul. Nowotki w kierunku stocznego ratusza. Ale zanim to nastąpi, niezbędne jest odwodnienie terenu poprzez budowę studni depresyjnych oraz wykonanie dodatkowych badań geodezyjnych.

UCZNIOWIE NAPADLI NA TAKSÓWKARZA

W miejscowości Chojna w woj. szczecińskim doszło na początku lutego do napadu na taksówkarza. Ok. północy

trzech rabusiów obezwładniło kierowcę. Skrepowali go, zabrali pieniądze i zostawili w polu, odjeżdżając zabranym samochodem. Jednego z napastników milicja zdołała zatrzymać już w trzy kwadransy po zgłoszeniu meldunku o napadzie. Pozostałych dwóch szukano osiem godzin. Jak się okazało, taksówkarz padł ofiarą trzech uczniów, którzy przyjechali do Gryfina na ferie. Jak zeznali, samochód zamierzali sprzedać na giełdzie, a pieniądze przeznaczyć na huczne spędzenie reszty zimowych wakacji.

ZŁODZIEJE LUBIA ZNAKI... „STOP”

W Wielkiej Brytanii masowo znikają ostatnio znaki drogowe „STOP”. Okazało się, że są one kradzione na złom przez złodziei, którzy szybko zorientowali się, że po wzroście cen skupu aluminiowego złomu, a z tego właśnie metalu owe znaki, są wykonywane, jest to znakomity interes.

45 OSÓB RANNYCH NA RONDZIE TITOWA

Łódź została wstrząśnięta tragicznym wypadkiem tramwajowym, jaki wydarzył się 16 lutego w tym mieście. Przy rondzie Titowa jadący z Pabianic skład linii „41” nie zatrzymał się dojeżdżając do przystanku, na którym stał tramwaj linii „15”, lecz z pełną prędkością uderzył w ostatni wagon „piętnastki”. W wyniku uderzenia aż 45 osób

doznało obrażeń ciała. Blisko 20 z nich trzeba było hospitalizować. Spośród pięciu osób ciężko rannych jedna przeszła poważną operację. Zniszczeniu uległo kilka wagonów. Straty materialne są duże. Do zbadania przyczyn wypadku powołano specjalną komisję.

JEDEN DZIEŃ Z ŻYCIA MOSKWY

Moskiewski transport miejski, czyli metro, autobusy, tramwaje, trolejbusy i taksówki, przewozi codziennie 17

kazali goście bezkolizyjnie drażnienie tunelu pod Trasą Łazienkowską oraz objaśnili generalne zasady funkcjonowania warszawskiego metra.

NAJWAŻNIEJSZY JEST PIESZY

Szwedzki koncern samochodowy „Volvo” po raz pierwszy zaoferował pół miliona koron nagrody dla tego, kto znajdzie środek zwiększenia bezpieczeństwa ruchu w mieście i osiedlu. Znalazło się aż czterech zwycięzców konkursu: 2 z Danii i 2 z Holandii.

mln 300 tys. pasażerów. Z jego usług korzystają oczywiście nie tylko Moskwy, ale także trzy miliony przyjezdnych, którzy każdego dnia przybywają w różnych celach do radzieckiej stolicy.

W RYDZE BĘDZIE PODZIEMNA KOLEJ

Stolica Łotewskiej SRR — Ryga przygotowuje się do budowy metra. Nie dziwnego, że władze tego miasta interesują się doświadczeniami z innych tego rodzaju inwestycji. Ostatnio przebywał w Warszawie wiceprzewodniczący Komitetu Wykonawczego Rady Miejskiej w Rydze, Ulmenis Iwar, żywo interesując się rozwiązaniami technicznymi, zastosowanymi m. in. przy budowie stacji „Stokłosy” i „Ursynów”. Podczas zwiedzania budowy metra przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Budowy po-

Jakie są to systemy? Oto kilka szczegółów: ustawianie specjalnego płotku wzdłuż jezdni, budowa dróg omijających dzielnice i osiedla mieszkaniowe, planowanie głównych arterii w taki sposób, by kierowca nie mógł zaniechać rozpedzić się, a także wiele innych, o których z reguły zapominają budowniczowie dróg. Jednakże najważniejszym warunkiem tego, by piesi, rowerzyści i automobiliści mogli spokojnie poruszać się po drogach, jest priorytet przechodnia. Pieszurowi oddaje się pierwszeństwo. Jest on najważniejszą osobą na drodze.

ŻOŁNIERZE POMOGA BUDOWAĆ TRASĘ

Podczas spotkania kierownictwa MON z władzami polityczno-administracyjnymi stolicy minister obrony narodowej, gen. armii Florian Si-

wicki zadeklarował szeroką pomoc wojska przy realizacji ważnych dla mieszkańców inwestycji, m. in. rekreacyjnych, sportowych i komunikacyjnych. Żołnierze np. wykonają przedłużenie ważnej arterii komunikacyjnej Warszawy, jaką jest Trasa Łazienkowska, na odcinku od pomnika „Lotnika” przy ul. Wawelskiej do Alei Jerozolimskich.

NOWY „PROMIEŃ” METRA W MOSKWIE

Z południa na północ po biegnie nowa 14-kilometrowa linia metra, której budowa trwa w stolicy ZSRR. Rozpoczyna się w centrum miasta, gdzie ukończono niedawno budowę pierwszej z dziewięciu stacji nowego promienia — „Czechowskaja”. Już w tym roku podziemne ekspresy dojeżdżać będą do stacji krańcowej — „Bibirewo”. Wzrost liczby tras promieniowych przecinających się w centrum i połączonych liniami obwodową powoduje, że schemat metra moskiewskiego (220 kilometrów i 133 stacji) przypomina galaktykę z wieloma małymi „słońcami”. Ich promienie kierują się w stronę nowych wielkich dzielnic. Odległe peryferie przestają być takimi kiedy dociera do nich linia szybkiej kolei podziemnej. Dotyczy to m. in. byłych podmoskiewskich wsi Perowo i Nowogiriejewo. Swiobłowo i Kuzminki. Bielajewo i Medwedkovo. Budowany obecnie „promień północny” obejmuje zasięgiem metra kilka osiedli, liczących łącznie prawie milion mieszkańców. W sumie w bieżącej pięcioletce (1986—1990) długość tras kolei podziemnej w stolicy ZSRR zwiększy się o 45 kilometrów.

(Oprac. l-k)

Milicjant do kobiety, która przejechała skrzyżowanie na czerwonym świetle.

— Kiedy płaciła pani ostatnio mandat?

— No, w zeszłym tygodniu...

— Za co?

— Za złe parkowanie...

— A gdzie pani zaparkowała?

— Na tramwaju linii „0-siem”...

★

W tramwaju spotyka się dwóch nastolatków:

— Ale fajne masz buty, jeden zielony, a drugi niebieski!

— Pewnie, w domu mam jeszcze jedną taką parę!



Przed występem zakładowego chóru konferansjer zapowiada, że wystąpi chór mieszany.

Po występie jeden z obecnych pyta, dlaczego nazwano chór mieszanym, skoro występują w nim sami mężczyźni.

— Bo niektórzy członkowie umieją śpiewać, a inni nie...

★

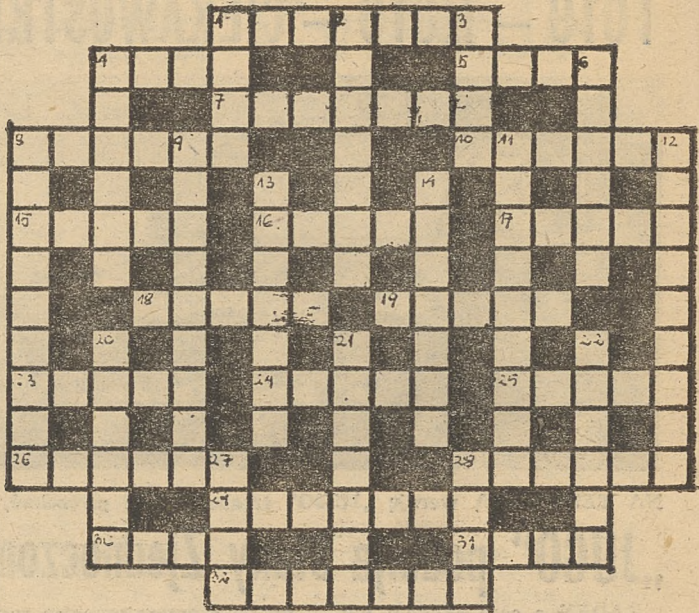
Lekarz do pracownika, który przyszedł do kontroli po wypadku:

— Zalecałem panu, żeby żona robiła panu okłady z kwaśnej wody na potłuczone mięso. Czy pomogło?

— Nie, panie doktorze...

— Dlaczego?

— Bo ja nie jestem żoną...



POZIOMO: 1) impulsy, 4) kolor w kartach, 5) raj, 7) wydają go sędziowie, 8) przeciwieństwo wady, 10) na skoczni narciarskiej zamiast śniegu, 15) miasto we Włoszech, znany ośrodek turystyczny, 16) u osmiornicy, 17) to co zostaje po wykroju, 18) nagroda za osiągnięcia w kinematografii, 19) mowa śródwiskowa, 23) zasiala górale, 24) popularna piosenka pochodzenia greckiego, 25) nadzienie, 26) na kuchennym stole, 28) torbiel łojowa, 29) bary, 30) jedna z oper G. Verdiego, 31) może być stulecia lub w bok, 32) grzejesz przy nim nogi.

PIONOWO: 1) ptak będący symbolem mądrości, 2) ten, kto list wysyła, 3) człowiek śniegu, 4) „Cicha noc”, 6) gitarzysta z grupy „Breckout”, 8) samochód naszych sąsiadów, 9) lądowy, powietrzny lub morski, 11) nauka o świecie, 12) chłopczyk, który więził muszki, 13) piłkarz K. S. „Hutnik”, 14) maszyna rolnicza, 20) inaczej stos, 21) reżyser „8 i pół”, 22) np. weselny, 27) przyprawa do ciast, 28) na głowie motocyklisty.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 2

Poziomo: Gable, jacht, Łapicki, Szopol, Clark, Razin, żabno, Aragon, imago, Wacław, lapsus, Adare, Łotwa, glejt, Alibaba, nisza, skaut.

Pionowo: Goplana, becik, Emilia, Jaszyn, Cezar, tapczan, Łęka, landy, zniwa, Braga, Opole, Wołga, Citroen, steward, sitwa, dekada, romans, akces, glina.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosował Bogusław Piwowarski.

Mieszanka PIRMOWA NIE TYLKO

mln 300 tys. pasażerów. Z jego usług korzystają oczywiście nie tylko Moskwy, ale także trzy miliony przyjezdnych, którzy każdego dnia przybywają w różnych celach do radzieckiej stolicy.

W RYDZE BĘDZIE PODZIEMNA KOLEJ

Stolica Łotewskiej SRR — Ryga przygotowuje się do budowy metra. Nie dziwnego, że władze tego miasta interesują się doświadczeniami z innych tego rodzaju inwestycji. Ostatnio przebywał w Warszawie wiceprzewodniczący Komitetu Wykonawczego Rady Miejskiej w Rydze, Ulmenis Iwar, żywo interesując się rozwiązaniami technicznymi, zastosowanymi m. in. przy budowie stacji „Stokłosy” i „Ursynów”. Podczas zwiedzania budowy metra przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Budowy po-

Jakie są to systemy? Oto kilka szczegółów: ustawianie specjalnego płotku wzdłuż jezdni, budowa dróg omijających dzielnice i osiedla mieszkaniowe, planowanie głównych arterii w taki sposób, by kierowca nie mógł zaniechać rozpedzić się, a także wiele innych, o których z reguły zapominają budowniczowie dróg. Jednakże najważniejszym warunkiem tego, by piesi, rowerzyści i automobiliści mogli spokojnie poruszać się po drogach, jest priorytet przechodnia. Pieszurowi oddaje się pierwszeństwo. Jest on najważniejszą osobą na drodze.

ŻOŁNIERZE POMOGA BUDOWAĆ TRASĘ

Podczas spotkania kierownictwa MON z władzami polityczno-administracyjnymi stolicy minister obrony narodowej, gen. armii Florian Si-

wicki zadeklarował szeroką pomoc wojska przy realizacji ważnych dla mieszkańców inwestycji, m. in. rekreacyjnych, sportowych i komunikacyjnych. Żołnierze np. wykonają przedłużenie ważnej arterii komunikacyjnej Warszawy, jaką jest Trasa Łazienkowska, na odcinku od pomnika „Lotnika” przy ul. Wawelskiej do Alei Jerozolimskich.

NOWY „PROMIEŃ” METRA W MOSKWIE

Z południa na północ po biegnie nowa 14-kilometrowa linia metra, której budowa trwa w stolicy ZSRR. Rozpoczyna się w centrum miasta, gdzie ukończono niedawno budowę pierwszej z dziewięciu stacji nowego promienia — „Czechowskaja”. Już w tym roku podziemne ekspresy dojeżdżać będą do stacji krańcowej — „Bibirewo”. Wzrost liczby tras promieniowych przecinających się w centrum i połączonych liniami obwodową powoduje, że schemat metra moskiewskiego (220 kilometrów i 133 stacji) przypomina galaktykę z wieloma małymi „słońcami”. Ich promienie kierują się w stronę nowych wielkich dzielnic. Odległe peryferie przestają być takimi kiedy dociera do nich linia szybkiej kolei podziemnej. Dotyczy to m. in. byłych podmoskiewskich wsi Perowo i Nowogiriejewo. Swiobłowo i Kuzminki. Bielajewo i Medwedkovo. Budowany obecnie „promień północny” obejmuje zasięgiem metra kilka osiedli, liczących łącznie prawie milion mieszkańców. W sumie w bieżącej pięcioletce (1986—1990) długość tras kolei podziemnej w stolicy ZSRR zwiększy się o 45 kilometrów.

(Oprac. l-k)