



W TRAKCIE obrad KZ PZPR sekretarz KK PZPR JÓZEF SZCZUROWSKI i I sekretarz KZ PZPR RYSZARD GURBIEL wręczyli nowo wstępującym członkom i kandydatom legitymacje partyjne.

Fot. Stanisław Tyran

Jak z tymi podwyżkami płac?

SLUCHAJĄC środków masowego przekazu, utwierdził się w przekonaniu, że w związku z podwyżkami rekompensatę powinniśmy dostać w wysokości prawie 11 tys. zł. Wprawdzie nie nazywa się to już rekompensatą, ale też i nie o nazwę tutaj chodzi. Co do owych, nazwanych „osłonką”, 6 tys. zł nikt wątpliwości nie ma. Gorzej z pozostałą kwotą. Podczas słuchania wyjaśnień ekspertów uciekli nam informacje, że resztę pieniędzy przedsiębiorstwa wprawdzie mogą i powinny wypłacić, ale po pierwsze nie każdemu, a po drugie — jeżeli mają na to środki. Kwota tego „osłonowego” mimo że jest dodatkiem do pensji, płacona jednak jest oddzielnie i nie powoduje wzrostu premii, stażowego, godzin nadliczbowych.

Czy to jednak wszystkie decyzje podniesienia płac w

naszym Przedsiębiorstwie? Uruchomiono w tym miesiącu normalne przeszerzeganie pracowników, którzy ostatni raz dostali podwyżkę do końca lipca ub. roku i spełniają pozostałe warunki zmiany płac. Przeszerzeganie, w zależności od indywidualnych sytuacji, mogą być najwyższe o dwa szczeble lub o dwie grupy. I tu generalna zasada — nie jest to regulacja płac, lecz przeszerzeganie indywidualne.

Zlikwidowano grupę stawek najniższych — 7000 zł na stanowiskach nierobotniczych i 75 zł za godzinę w pozostałych grupach. Minimalne wynagrodzenie podniesiono do 9 tys. a stawkę godzinową do 80 zł. Wiąże się to także ze wzrostem premii i pochodnymi. Wzrost najniższego wynagrodzenia spowodował automatycznie wzrost dodatków funkcyjnych

i brygadzystowskich. Zwiększono dodatek szkodliwy, dodatek za rodzaj pojazdu i przerywany czas pracy. Zmniejszono prowizję i premię kierowniczą taksówek. Wzrost opłat podwyższonych spowodował też wzrost wy-

(Dokończenie na str. 7)

ZGODNIE z tradycją, pod koniec lutego odbyło się spotkanie Rady Programowej i redakcji „Sygnałów” z kółporterami naszej gazety. Docieramy do Was, Drodzy Czytelnicy, tylko dzięki dodatkowej pracy kółporterów. Nie jest to wbrew pozorom zajęcie wdzięczne. To właśnie kółporterzy w pierwszej kolejności „obrywają”, że gazeta spóźniona, że teksty w niej nie zawsze wszystkim się podobają. Podczas spotkania, doceniając rolę naszych współpracowników i zdając sobie sprawę, że gdyby nie oni — nasza praca nie miałaby sensu — kółporterom wręczono nagrody przyznane przez dyrektora Przedsiębiorstwa. (fis)



Fot. Stanisław Makarewicz

8 MARCA



ZYCZENIA z okazji Dnia Kobiet składaliśmy miłym Paniom już w poprzednim numerze, natomiast dzisiaj, na str. 5, zamieszczamy krótki fotoreportaż z Waszej codziennej, zwykłej pracy.

Fot. Stanisław Makarewicz

Zmierzch „ropniaków”?

(JACEK BALCEWICZ telefonuje z RFN)

WŁOSI marzą o jednym. „Fiat” pragnie za wszelką cenę zostawić w pobitym polu „Goła”. Ma to zrobić najmłodsze dziecko turyńskiego koncernu — model „Tipo”. Konferencja prasowa dyrektora „Fiata-Auto” — Vittorio Ghindelli zgromadziła tysiąc dwustu(!) dziennikarzy. zaś dzięki telewizji satelitarnej przekazywana była jednocześnie do Paryża, Londynu, Frankfurtu i Madrytu. Nie-

mal nazajutrz wychodzący z Monachium, rodzinnym mieście BMW, „Süddeutsche Zeitung” poświęcił „Tipo” prawie całą pięćdziesiątą drugą stronę (!) swojego piątkowego wydania.

Najnowszy model „Fiata” zaprojektowany został przy zastosowaniu systemu Computer Aided Design, produkowany zaś będzie w całkowicie zrobotyzowanej fabryce Cassino na południe od Rzymu.

Planuje się, że roczna produkcja wyniesie 350 tys. wozów, przy czym połowa ma trafić do odbiorców zagranicznych. Na początek w ofercie „Fiata” znajdzie się tylko pięć wersji „Tipo”. Trzy wyposażone w silniki benzynowe (1,4 litra bez katalizatora, 1,4 litra z katalizatorem i 1,6 litra z katalizatorem) oraz 2-litrowy turbodiesel, a także spodziewany latem przyszłego roku, wyposażony w 16 zaworów silnik o pojemności 1,8 litra. (Dokończenie na str. 6)

ZAKOŃCZYŁA się kampania sprawozdawcza w podstawowych organizacjach partyjnych. Ostatnie zebrania sprawozdawcze odbyły się w Przyszkolowej Szkole Zawodowej i ZBL. Całość podsumowano na poszerzonym Plenum Komitetu Zakładowego PZPR, które obradowało 22 lutego. W posiedzeniu uczestniczył m.in. sekretarz Komitetu Krakowskiego Partii Józef Szczerowski.

23 lutego obradowało sprawozdawcze zebranie OSP. Podsumowano na nim działalność strażaków w Przedsiębiorstwie w r. ub., oceniono stan zabezpieczenia p. poż. w poszczególnych zakładach, zatwierdzono plan pracy Zarządu na dalszy czas trwania kadencji.

24 lutego odbyła się narada kadry kierowniczej Przedsiębiorstwa, na której podsumowano działalność MPK w r. ub., oceniono postęp w realizacji procesów wartościowania pracy i atestacji stanowisk oraz przeprowadzono test psychologiczny, oceniający predyspozycje kierownicze członków kadry. Wśród 64 pytań testu znalazły się też takie, które sprawdzały prawdomówność badanych, lecz wyniki w tej dziedzinie nie wszystkim wypadły pozytywnie.

15 DNI W MPK

W tym samym dniu odbyło się też posiedzenie plenarne Zarządu Zakładowego ZSMP, na którym oceniono pracę kół w roku ubiegłym, dyskutowano na temat funkcjonowania nowego Domu Kultury przy ul. Bocheńskiej i jego przydatności do działalności młodzieżowej oraz zdano relację z pobytu delegacji Zarządu w Bratysławie.

27 lutego odbyła się narada szkoleniowa kontrolerów biletów. Główny temat, to zmiana taryfy przewozowej, wysokość mandatów za jazdę bez biletu i co za tym idzie wysokość prowizji dla kontrolerów.

1 marca za akceptacją Komisji Gospodarki Komunalnej Rady Narodowej Miasta Krakowa MPK wprowadziło nową taryfę przewozową. Nowe ceny biletów w mieście wyglądają następująco: bilet normalny — 15 zł, ulgowy — 7,50, linie pospieszne — odpowiednio 30 zł i 15 zł, linie nocne: odpowiednio 60 zł i 30 zł. Pozostałe ceny też odpowiednio większe.

W tym samym dniu odbyło się też posiedzenie Zarządu i wieczór klubowy Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej na których oceniono działalność Klubu w roku ub. oraz dyskutowano o możliwościach uruchomienia w Krakowie komunikacji trolejbusowej.

Także 1 marca odbyło się szkolenie średniego dozoru technicznego, który podobnie jak kadra techniczna poddany został badaniu grą kierowniczą. Również i tym razem oprócz zdolności kierowniczych sprawdzano prawdomówność badanych. (A. Z.)

Wspólne działanie pobudza do aktywności

INFORMOWALIŚMY już na naszych łamach o powstaniu w przedsiębiorstwie Koła Stronnictwa Demokratycznego. Jego przewodniczącym **WŁADYSŁAWA TALOWSKIEGO** poprosiliśmy o rozmowę:

— Jaki był cel powołania w Przedsiębiorstwie koła SD?

— Celem jest przede wszystkim zrzeszenie ludzi, którzy przejawiają ochotę działania społecznego i politycznego, a dotychczas nie mieli okazji jej zaprezentować. Jest to więc stworzenie im pola do takiego działania.

— Czyżby więc Stronnictwo Demokratyczne miało zrzeszyć wszystkich tych, którzy nie są zaangażowani w pracę innych organizacji politycznych?

— Nie. Z pewnością nie przyjdą do nas wszyscy, bo wielu ludzi po prostu nie chce się angażować w jakąkolwiek działalność i to z różnych powodów. Uważamy jednak, że znajdują się i tacy, którym będzie odpowiadał nasz program, nasza ideologia, nasz sposób działania i którzy będą uważać, że Stronnictwo Demokratyczne będzie dla nich właściwym polem działania.

— A więc jaki jest ten program i cele działania Stronnictwa?

— Stronnictwo Demokratyczne jest partią polityczną niemarksistowską, zrzeszającą swych członków bez względu na wyznawany światopogląd, współuczestniczącą w sprawowaniu władzy w naszym kraju, choć mającą odmienny pogląd na sprawę budowy socjalizmu w Polsce i podejście do kwestii własności środków produkcji.

— Inny...?

— Inny, to wcale nie znaczy, że przeciwny. Po prostu uważamy, że obok państwowej własności środków produkcji w gałęziach kluczowych i szerokiej własności spółdzielczej, jest również duże pole do działania

Gluchy słyszy lepiej?

NAJCZĘŚCIEJ pracownicy Zakładu Torów wzywani są do mieszkań w budynkach położonych w Śródmieściu, by naocznie przekonać się, jak mieszkańcom dokuczają drgania powodowane przez tramwaj. Jeżdżą, sprawdzają, notują spostrzeżenia. Zdarza się, że są świadkami złośliwości rzeczy martwych, bo akurat szklanka nie chce spaść, szafa sama się nie otwiera, nic więc nie chce świadczyć o drganiach powodowanych przejazdem tramwaju. Przy okazji takiej wizyty w mieszkaniu przy ul. Grzegorzewskiej okazało się, że najbardziej „wojująca” z hukiem i drganiami jest osoba z... wadą słuchu. (fis)

własności prywatnej. Szczególnie dotyczy to sfery usług, które w życiu społecznym w świecie odgrywają coraz większą rolę.

— Doszliśmy w naszej rozmowie do sprawy, o którą chciałem Pana zapytać na początku naszej rozmowy. — Dotychczas wiadome było, że Stronnictwo Demokratyczne zrzesza pewne określone kręgi społeczne, a więc inteligencję i sferę prywatnego handlu i wytwórstwa. Skąd zatem koło SD w MPK?

— Tak było przed laty. Od XII Kongresu Stronnictwa obradującego w roku 1981 SD jest partią polityczną ogólnonarodową, zrzeszającą obywateli polskich, którzy ukończyli 18 lat i akceptują naszą deklarację ideową i statut, bez względu na przynależność społeczną. Koło SD w MPK nie jest pierwszym tego typu kołem. Działamy w środowisku robotniczym, jak i chłopskim, mamy w niektórych ośrodkach bardzo silne instancje gminne. W sytuacji, gdy oficjalnie uznajemy różnicowanie światopoglądowe i ideologiczne naszego społeczeństwa, takie wspólne działanie kilku partii politycznych we wszystkich środowiskach nie tylko nie przeszkadza, ale w jeszcze większym stopniu pobudza je do aktywności politycznej i społecznej.

— Ale koło SD w MPK powstało tylko w jednym zakładzie, w Płaszowie?

— Tak, bo tu pracują jego inicjatorzy i założyciele oraz większość jego członków. Ale to w niczym nie przeszkadza przychodzeniu do koła ludzi zatrudnionych w innych zakładach przedsiębiorstwa. Jeśli znajdzie się na tyle chętnych, być może z czasem powstaną koła i gdzie indziej.

— A więc ostatnie pytanie. Jaką rolę w MPK chce odegrać Stronnictwo Demokratyczne?

— Jesteśmy kołem młodym i jeszcze nielicznym. Dlatego też w pierwszej kolejności musimy się wzajemnie poznać i skonsolidować, a swoją działalność zaprezentować reszcie załogi. Chcemy brać czynny udział w życiu Przedsiębiorstwa zainteresować się jego problemami, problemami załogi, angażować się w miarę możliwości w działalność polityczną i społeczną.

— Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: **A. ZYZMAN**



DZIELNICOWY Sztab ORMO Kraków-Podgórze gościł 26 lutego swych aktywistów podczas akademii z okazji 42. rocznicy powołania Ochotniczej Rezerwy Milicji Obywatelskiej. W obecności komendanta sztabu **Kazimierza Karolczaka** szef DUSW kpt **Jan Wójcik** wręczył odznaczenia resortowe wyróżniającym się członkom organizacji. Wśród nich znalazł się również komendant ORMO w MPK **Stanisław Solarz** (na zdjęciu), który otrzymał srebrny medal „Za zasługi w ochronie porządku publicznego”.

Fot. Władysław Małec

Biją naszych, nasi też czasem...

CORAZ więcej dostajemy ostatnio sygnałów o pobiciu naszych pracowników przez pasażerów. Agresywni są młodzi i starzy, pijani i trzeźwi; biją prowadzących pojazdy i kontrolerów biletowych.

24 stycznia poturbowani zostali motorniczy i regulator w Borku Fałęckim. Napastnikiem był oczywiście 30-letni pijacek. Nie podobało mu się to, że chciano by posprzątać zanieczyszczony wagon. Na szczęście został zatrzymany i przekazany milicji.

Znacznie groźniejszy w skutkach przypadek miał kierowca autobusu „105” 26 lutego br. na przystanku, tuż po zamknięciu drzwi do autobusu podeszła grupa młodych, pijanych mężczyzn. Rękami otworzyli drzwi. Po wejściu do autobusu ubliżali kierowcy. Ten wyszedł z kabiny i usiłował ich uspokoić, wypraszając najbardziej agresywnego. Został uderzony w twarz, a następnie kopnięty w klatkę piersiową. Wezwany patrol milicji odwiózł kierowcę do stacji pogotowia ratunkowego. Zastanawiać powinien fakt, iż wszystko to działo się przy milczącej obecności pasażerów w autobusie. Niestety, kierowcy nie pomógł nikt.

Wielokrotnie otrzymuję telefony od pasażerów, sygnalizujące, że nasze służby nie zwracają uwagi iż w środkach komunikacji przewożone są psy bez kagańców. Nie pamiętam, by w spływających do nas skargach i notatkach służbowych ktoś napisał, że zaistniał przypadek pogryzienia pasażera przez psa. Niestety, bywają raporty mówiące o pogryzieniu kontrolerów biletowych przez... pasażerów 26 stycznia br w tramwaju linii „10” pogryzeni zostali kontrolerzy społeczni. Jeden z nich udał się nawet na pogotowie. Niestety, o badaniach przeciwko wściekłości gryzącego nic mi nie wiadomo. I komu tu potrzebny kaganiec?

23 lutego br. w Rakowicach, na przystanku dla wysiadających, do tramwaju linii „12” wsiadł prawie 70-letni pasażer. Motorniczy poprosił go o opuszczenie wozu, bo to nie przystanek dla wsiadających. Staruszek nie był. Niestety, z tych miłych — wyklinał i ubliżał motorniczemu Słowo „gnoju” było jednym z łagodniejszych. Motorniczy nie mogąc pozbyć się pasażera, wypchnął go z wozu. Pasażer upadając na peron potłukł głowę i plecy. Motorniczy twierdzi, że został sprowokowany i że miał prawo „wysiąść” mu nerwy. Wątpię tylko, czy zastosował właściwą metodę?

(F. S.)

Polityka w kraju i na świecie

■ Uczestniczący w jeleniogórskim „szczyście ekologicznym” wicepremierzy CSRS, NRD i Polski obradowali nad sposobami zapobiegania katastrofalnej sytuacji w Karkonoszach.

■ Ministerstwo Oświaty WRL zdecydowało, że od nowego roku akademickiego (1988/1989) studenci osiągający mierne wyniki w nauce płacić będą za swe studia.

■ W Calgary zakończone zostały Zimowe Igrzyska Olimpijskie, podczas których jeden z naszych reprezentantów został zdyskwalifikowany za używanie środków dopingujących.

■ W rejonie miast Waren i Bischofswerda rozpoczęło się zapowiadane przedterminowe wycofywanie z terytorium NRD radzieckich rakiet operacyjno-taktycznych.

■ Sejmowa Komisja Nadzwyczajna przyjęła zmiany w ordynacji wyborczej do rad narodowych. W głosowaniu opowiedziano się m. in. za utrzymaniem wojewódzkiej listy wyborczej, z której wybieranych byłoby nie więcej niż 10 proc. kandydatów oraz za umieszczaniem na listach wojewódzkich jak i okręgowych nazwisk kandydatów w kolejności alfabetycznej.

■ W Nagórsko-Karabachskim Obwodzie Autonomicznym w Azerbejdżańskiej SRR doszło w ostatnich dniach do zamieszek na tle narodowościowo-terytorialnym.

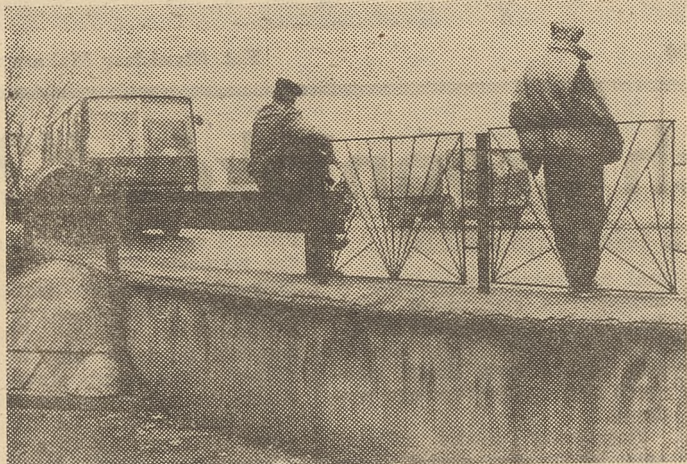
■ Sekretarz stanu USA George Shultz został przyjęty przez sekretarza generalnego KC KPZR Michaiła Gorbaczowa. Moskiewskie rozmowy umożliwiły podjęcie działań dla osiągnięcia porozumienia o redukcji zbrojeń strategicznych.

■ Przedstawiciele samorządów pracowniczych na spotkaniu w Warszawie stwierdzili m. in.: Mamy wpływ na to co dzieje się w zakładzie, jednakże zbyt nisko albo żadne są możliwości oddziaływania na ogólną politykę gospodarczą.

■ Z inicjatywy braci Rockefellerów zainaugurowała działalność fundacja rozwoju polskiego rolnictwa. Celem jej jest stworzenie mechanizmu, dzięki któremu polskie rolnictwo będzie mogło samo sobie pomóc.

■ W Kraju Krasnodarskim (ZSRR) wstrzymano budowę elektrowni atomowej.

■ Ministerstwo Spraw Zagranicznych ZSRR złożyło w ambasadzie USA w Moskwie zdecydowany protest w związku z naruszeniem przez dwa okręty amerykańskie radzieckich wód terytorialnych na Morzu Czarnym. (De)



NA PETLI autobusowej w Łagiewnikach faktycznie czegoś brakuje. Najlepiej o tym wiedzą podróżni oczekujący na autobusy w kierunku Skawiny i Skotnik. Może warto postawić tu kilka ławek a wdzięczność pasażerów będzie zapewniona.

Fot. Stanisław Makarewicz

WOKÓŁ doświadczalnego odcinka „toru węgierskiego” na ulicy Pstrowskiego narosła już legenda. Trzeba przyznać, że i w „Sygnałach” różnie o tym pisaliśmy. Torowisko jako takie zdało egzamin — potwierdzają to badania. Negatywnie oceniane są natomiast płyty nawierzchniowe, które niestety faktycznie były w złym gatunku.

Najogólniej rzecz ujmując „doświadczalność” polegała na technologii układania torowiska polegającej na tym, by przy okazji napraw i remontów nie rozkopywać jezdni (jak to dotychczas miało miejsce), a wymienić same szyny. I faktycznie od czterech lat, a więc od momentu budowy torowiska, obyło się bez napraw. Uzyskano jeszcze jeden efekt (w tym wypadku niejako uboczny, bo doświadczenia go nie zakładały) — znaczny spadek drgań i hałasu. Niestety odcinek na Pstrowskiego jest ciągle jeszcze prototypem i nic nie wskazuje na to, by był rozpowszechniany, bo Polska nie kupiła licencji. Wielka szkoda, powstała bowiem nowa możliwość — połączenie węgierskiej technologii układania torowiska z krakowskim rozwiązaniem mającym na celu maksymalne wyciszenie huku i wyeliminowanie drgań podłoża powodowanych przez tramwaje.

Tradycyjna metoda budowy torowisk polega na układaniu szyn bezpośrednio na betonowej płycie. Drgania torowiska powodowane przez tramwaj przenoszone są na podłoża i w dalszej konsekwencji na okoliczne budynki. Mieszkańcom „skaczą” szklanki, drżą szyby, pękają ściany.

Nie od dziś znane są powiązania środowiska naukowego Krakowa z przemysłem. Dotyczą one również współpracy AGH i MPK.

Czy dobry z dobrym będzie doskonały?

Docent Jan Adameczyk z AGH wspólnie z pracownikami wólbromskiego „Stomilu” od kilkunastu lat pracuje nad materiałem, który zastosowany jako podkład pod szyny, wyeliminowałby maksymalnie drgania torowiska, a w konsekwencji i podłoża. Wykonano kilkadziesiąt różnych rodzajów próbek materiałowych, które laboratoryjnie poddawano działaniom przeróżnych czynników zblizonych do tych, jakie występują w naturalnych warunkach. Wydaje się, że materiał taki już znaleziono i zastosowano go już w powstającym centrum komunikacyjnym. Badania wykazały kilkudziesięciokrotne wyciszenie hałasu.

Przed kilkoma laty w MPK i AGH rozpoczęto prace nad zastosowaniem owego materiału tłumiącego pod istniejącymi już torowiskami tramwajowymi. Nie będę tu dokładnie wyjaśniać technicznych stron tego rozwiązania. Najogólniej rzecz ujmując szyny będą kładzione na płytę dociskową warstwy tłumiącej, nazwanej „wólbriol 1A”. W przypadku centrum komunikacyjnego warstwy izolacyjna ma taką grubość jak przewiduje rozwiązanie. Nie ma więc żadnych problemów z jego zastosowaniem, my natomiast ograniczeni jesteśmy strukturą budowy istniejących już jezdni, więc grubość owej warstwy będzie zmienna. Pierwsze plany przewidują ułożenie torowiska prototypowego w ul. Bohaterów Stalingradu. Być może jednak, w związku z koniecznością prac w ulicy Dworcowej i Wielickiej, termin eksperymentu i jego miejsce trzeba będzie zmienić.

Idealnym rozwiązaniem — jak twierdzą fachowcy — byłoby połączenie technologii węgierskiej i wynalazku krakowskich naukowców. Byłoby, gdyby jak już pisałem, technologii bratanków u nas zakupiono. Ale niestety na to się nie zanoszą, mimo że szkody powodowane drganiami są znane. Szkoda, bo nawet najlepsze rozwiązania naukowców i praktyków niczego niestety nie zastąpią, jeżeli nie będzie możliwości ich zastosowania.

FILOMENA SERWIN

BYĆ może nigdy bym się nie dowiedział, że jestem „tumanem francowatym”, gdybym w lutową środę nie prowadził 3-06. Powiedziała mi to pasażerka, którą przy wręczaniu biletów poprosiłam, by następnym razem pytała o nie na przystanku, a nie w czasie jazdy. Z zamierzonych pięciu przystanków przejechała tylko jeden, gdyż podróż do Bieżanowa przez kolegium uznała za zbyt kosztowną. Zdarzenie to przytaczam ku uciesze wszystkich, których oburzyły moje felietony pod wspólnym tytułem „Pulapki na motorniczych”. Nie muszą mnie osobiście wyzywać, pasażerowie robią to skutecznie za nich.

Okazało się, że poruszając temat trybu ustalania winnego wypadku komunikacyjnego, wsadziłam kij w mrowisko i teraz szczypią mnie mrówki. Po wielu rozliczeniowych rozmowach, na które mnie w tej sprawie wzywano, doszłam do wniosku, że prawie nikt nie zauważył stałego tytułu moich felietonów, a mianowicie „Okciem motorniczego”. Wszyscy mieli do mnie pretensję, że nie napisałam całej prawdy. Nie napisałam i nigdy nie napiszę. Darując sobie filozoficzne dywagacje na temat „co to jest prawda?”, zwrócić muszę uwagę na fakt, że po pierwsze zatrudniona jestem w charakterze motorniczej, a więc na bardzo niskim stopniu, stąd widzę dokładnie jedynie niektóre bliskie mi szczegóły, a nie widzę, bo nie mogę, wszystkich, a tym bardziej całości. Literacko nazywa się to „zabija perspektywę”. Całość widzą ci, którzy mają „orlą perspektywę”. Niestety, tym umykają czasem z pola widzenia drobne szczegóły,

jak np. nieszczęście jednego, konkretnie motorniczego.

Po drugie moja rubryka jest ograniczona. Po trzecie postanowiłam napisać kilka felietonów na ten temat, stąd jeden czy dwa nie mogły zawierać całości. Po czwarte prawie nikt (poza motorniczymi) nie przejrzał moich intencji. Zmuszona zostałam zatem do napisania teraz tego, co chciałam wyjaśnić na końcu.

W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy doszło do serii tragicznych katastrof komunikacyjnych. Historia wystarcająco nas wszystkich nauczyła,

że w przypadku masowych nieszczęść czasem służyłano kozła ofiarnego i zdarzyło się, że była to osoba niewinna. W przypadku katastrof komunikacyjnych przerażona nimi publiczna opinia żąda wskazania i przykładowego ukarania winnego. Dyżurnym winnym jest przeważnie prowadzący pojazd. Nacisk opinii publicznej wzbudził we mnie obawę, że przy okazji przykładowego karania winnych ukarze się kogoś ponad miarę jego winy lub zgoda niewinnego. Postanowiłam więc wskazać luki i błędy w trybie ustalania winy w naszym przedsiębiorstwie i wskazać motorniczym linię obrony. Luki i błędy nie są moim wynysiem, istnieją od lat i mimo protestów motorniczych mało ko-

JESZCZE miesiąc temu byłoby to zjawiskiem nienormalnym, żeby o godzinie 6.15 na postoju taksówek przy Centrum B-1 w Nowej Hucie stało 6 wozów, ale teraz... Na piątym miejscu stoi taksówka MPK, jej kierowcą jest Aleksander Zaręba.

— Jak zaczął się dzień pracy?

— Od stania na postoju — odpowiada pan Zaręba.

— A jak było wczoraj, przedwczoraj?

Marnie. Robię teraz dziennie — od podwyżki taryfy — 60, 70, najwyżej do 100 kilometrów. Przedtem jeździłem do 200 kilometrów. Pracuję dziennie po 12 godzin. Uważam, że podwyżka była za wysoka. Za wejście do taksówki klient płaci 150 złotych — w czym opłacony zostaje pierwszy kilometr — każdy następny kilometr kosztuje 50 złotych. Nie każdego na to stać, nawet jak mu się bardzo spieszy. Taka jest prawda.

Garaże Zakładu MPK w Nowej Hucie. Godzina 6.40. Przed okienkiem dyspozytora grupa kierowców. Tu pobierają karty drogowe i wyruszają na ulice miasta. Chętnie mówią o swoich problemach.

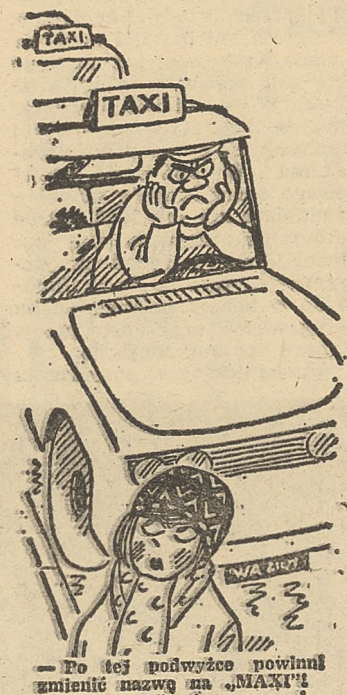
— Stoi się na postojach i tylko marnuje czas. Nie ma wpływu dla Przedsiębiorstwa. Nie ma zarobków dla nas. Przeciętnie dziennie pracuję po kilkanaście godzin i robię do 100 kilometrów. Jest to połowa tego, co dawniej robiłem — mówi Julian Sikora.

— Zrobiłem sobie zestawienie przejechanych kilometrów, i tak: 10 lutego — 95, 12 lutego — 113 kilometrów, 15 lutego — 105 kilometrów, 22 lutego — 120 kilometrów, 23 lutego — 94 kilometry. Przeciętnie w tych dniach, które wymienię, pracowałem od 12 do 14 godzin. Jest zima, trudno więc stać na postojach nie ogrzewając wozu, stąd trzeba liczyć się również z przepalaniem. Perspektywa zarobków dla kierowców taksówek żadna. Za 20 lat pracy przy I kategorii prawa jazdy zarobię nie więcej niż 9 tysięcy złotych miesięcznie — dodaje kierowca Franciszek Możdżeń.

Stoimy i czekamy...

Kilku kierowców zaczyna obliczać: przy 100 kilometrach... 6,8 procent prowizji... przyjmując 21 dni pracy... a więc 100 razy 56,50 zł razy 21 dni. Wpływ do kasy przedsiębiorstwa wyniesie 118,650 złotych. Zarobki kierowcy 8068 złotych, a więc poniżej średniej krajowej.

— To była zbyt duża podwyżka, nie jesteśmy optymistami, ludzie się do niej nie



Rys. Gwidon Miklaszewski

przywycza — mówią kierowcy. Proponują kilka zmian. M.in. domagają się, aby przy ul. Balickiej, gdzie znajduje się plac postojowy dla taksówek MPK i jest tam odpowiednio pomieszczenie, zrobić jeszcze jedną dyspozytornię, żeby po godzinach pracy nie musieli zostawiać tam wozu, a sami autobusami jechać do dyspozytorni na Centrum A w Nowej Hucie i tu się dopiero rozliczać. Proponują dodatkowo po 6 kilometrów na zjazd do garażu i na dojazd do tankowania.

— Ci kierowcy, którzy korzystają z garażu na Kozłów-

ce, zostawiają tam swoje wozy, a tu przyjeżdżają się rozliczać z kart drogowych. Ten sposób pracy musi się zmienić — kierowca Antoni Florakiewicz.

Poza sprawami związanymi z podwyżką taryfy, która wynosi 66 proc., kierowcy mówią również o innych, np. o nie najlepszym pomysle cofnięcia postoju taksówek przy ul. Karpucyńskiej, o parkowaniu prywatnych wozów na postojach, o konieczności przywrócenia postoju przy Kablu, że umieszczonych — zbyt nisko i na nieodpowiednich słupach — tabliczkach informujących o postojach, zbyt krótkich miejscach postojowych, m.in. przy Rynku Kleparskim.

— Jak rozwiązać sprawę rozliczania się kierowców z pieniędzy i kart drogowych? — pytam kierownika ZTX Krzysztofa Szopę.

— W obecnej sytuacji będziemy musieli iść naszym kierowcom na rękę i stworzyć możliwości rozliczania się w miejscach postoju ich wozów, a więc dodatkowo: na Kozłowie i przy ul. Balickiej.

Pytam jeszcze o sytuację finansową Zakładu, związaną z podwyżkami taryfy...

— Gdyby nie przedsiębiorstwa, na których zlecenia jeżdżą nasze taksówki osobowe, znajdowalibyśmy się w krytycznej sytuacji. Na dzień 20 lutego brakowało nam w kasie 5 milionów zł wpływów. Jeżeli chodzi o transport bagażowy, gdzie możemy jeszcze poszerzyć usługi, bo są takie możliwości w Zakładzie, to jest niestety. Nasze bagażówki nie czekają na klientów, to przedsiębiorstwa, z którymi mamy umowy, czekają na nie.

A co będzie jeżeli, przedsiębiorstwa, którym świadczą usługi taksówki osobowe i bagażowe ZTX zaczną oszczędzać i do minimum ograniczać swoje wydatki, a w tym również za przewozy? Ceny, które w tej chwili, za nie płacą, są przecież bardzo wysokie. Zbyt wysokie, by ci, którzy kalkulują wydatki nie pomyśleli o oszczędnościach również i w tym zakresie.

MARIA BURACZEWSKA

OKIEM MOTORNICZEGO

Pulapki na motorniczych

mu przychodzi do głowy, że można je wyeliminować. Jak w bajce Andersena, to nie ja rozebrałam króla, ja tylko powiedziałam, że jest nagi.

Z własnej praktyki wiem, że najlepiej bronić się samemu, ale trzeba to robić mądrze. Od wielu kolegów słyszałam nieraz co pisali w swoich odwołaniach i wyznam, że ręce mi opadały. Np. motorniczy obwiniony o ordynarne zwyzywanie przechodnia napisał, że ma pięć odznaczeń i troje dzieci, zamiast wskazać, że przechodzień stojący po prawej stronie ruchliwego skrzyżowania nie mógł, przy za-

łączonej przez cały czas przetwornicy, słyszeć przemowy motorniczego wygłoszonej przez lewe okienko.

Nie żebrajcie, a brońcie się jeśli uważacie, że macie rację! — to choć wbić do głowy koleżankom i kolegom. A brońcie się trzeba umieć. Jednym ze sposobów obrony jest podważenie dowodów oskarżenia, albo co najmniej wzbudzenie wątpliwości co do ich wiarygodności. W naszym przedsiębiorstwie mało kto na to wpadł i wykorzystał te możliwości.

Zupełnie nie wiem dlaczego największe oburzenie wywołało podejrzenie, że do zaplombowanych wagonów ktoś wchodzi, a na dodatek możliwe jest to tylko w Podgórzu. Fakt, że w

tej zajezdni pracuję nie oznacza, że tylko z niej czerpię swoje informacje. Jak na razie linie zajezdni w Nowej Hucie i Podgórzu mają wspólne kółcówki, a ja w czasie przerw nie gram w karty ani nie piję wódki, o co tradycyjnie podejrzewa się motorniczych. Zresztą spoza zajezdni zdarza mi się także dostać różne ciekawe wiadomości. Zwracam uwagę wszystkich oburzonych, że wg mnie mało istotne jest udowodnienie, że ktoś wchodzi albo nie wchodzi do zaplombowanych wagonów. Wystarczy, że bez kłopotu może wejść, a nie zawsze jest to pracownik zapleczka.

Zwrócić muszę uwagę na jeszcze jedną okoliczność. Nigdy nie twierdziłam, że w każdym postępowaniu wypadkowym popełniono jakies błędy czy wręcz wykazywano złą wolę. To zdarza się czasami. Dlatego serię felietonów nazwałam „Pulapki na motorniczych”. Jak wiadomo do pulapki ze stada zwierzęcy łownej upada tylko jedna, najwyżej kilka sztuk. A nieraz upadnie wszystkich.

Motorniczego oskarża każdy i chętnie, a bronić nie bardzo jest komu, zwłaszcza fachowo. Zastanawiające, że gdy opisałam ordynarne zachowanie niektórych kolegów, wiele osób, zwłaszcza pań, gratulowało mi znakomitego tematu. Gdy jednak zabrałam się za wyjaśnianie, że motorniczy, który rozbił tramwaj za parę milionów i poranił wielu ludzi może nie być winien, a paść ofiarą szczególnych okoliczności, wywołałam powszechne oburzenie (poza motorniczymi). A przecież w naszym prawie karnym prawo obrony ma każdy!

MARTA MICHAŁOWSKA

Z uwagą wstuchiwać się w głos załogi

(Dokończenie ze str. 1)

nie większość z tych zadań podejmowanych było przy aktywnej pomocy związków zawodowych, samorządu pracowniczego i organizacji młodzieżowych oraz pozostałych organizacji społecznych działających w Przedsiębiorstwie.

W dyskusji, w której głos zabrali: J. Piotrowski, J. Frączek, Z. Plichta, A. Jedrusik, S. Rzeźnik mówiono o trudnej sytuacji w kraju i w Przedsiębiorstwie, o problemach na jakie natrafia się przy wykonywaniu codziennych zadań, o warunkach jakie winny być spełnione by Przedsiębiorstwo pracowało normalnie. Zastanawiano się nad sposobami eliminacji nieprawidłowości i o podstawowych bolączkach Przedsiębiorstwa — odchodzeniu pracowników do innych, bardziej płatnych zawodów, braku części zamiennych. Mówiono również o trudnej sytuacji rodzin, które wskutek ostatnich podwyżek cen znalazły się w niełatwej sytuacji finansowej.

Wiele miejsca poświęcono sprawom wewnątrzpartyjnym, szkolenia ideologicznego aktywów, problematyce młodzieżowej. Poruszono również najistotniejsze tematy dotyczące obsługi pasażerów, zwłaszcza tych zasiedlających nowe osiedla na obrzeżach Krakowa.

Dyrektor T. Trzmiel w swym wystąpieniu poruszył sprawy dotyczące działalności społeczno - ekonomicznej Przedsiębiorstwa w 1987 roku. Problemów tych było wiele, ale większość z nich udało się wyeliminować. Możliwe to było również dzięki pomocy władz administracyjnych i politycznych miasta — powiedział m. in. Zadania ubiegle-

go roku zostały wykonane, prawie uległa sytuacja finansowa Przedsiębiorstwa. Mówił również o nowych kierunkach polityki w MPK, o konieczności dokonywania kwartalnej oceny wykonywania zadań, o nowo opracowanym systemie finansowo-ekonomicznym, który jest aktualnie rozpatrywany przez władze centralne. Program ten uzyskał poparcie władz Krakowa i już niedługo zostanie sprawdzony w praktyce. Wiele miejsca dyrektor poświęcił polityce płacowej i modyfikacji systemu wynagradzania. W końcowej części swego przemówienia mówił o zadaniach na rok 1988, wśród których na pierwszy plan (naturalnie oprócz zadań merytorycznych) wybijają się profilaktyka w bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz estetyzacja taboru komunikacyjnego.

Uczestniczący w posiedzeniu

Komitetu Zakładowego sekretarz KK PZPR Józef Szczurowski wysoko ocenił dotychczasową działalność, podziękował za ubiegłoroczne wyniki oraz przedstawił niektóre problemy krakowskiej organizacji partyjnej i najważniejsze zadania gospodarcze województwa. Zapewnił również o poparciu władz Krakowa dla inicjatyw i opracowanych w MPK projektów zmierzających do poprawy gospodarowania Przedsiębiorstwem.

Podczas obrad plenarnych, w których uczestniczyli również sekretarz KD PZPR Józef Krzywda, członek Egzekutywy KK Władysław Michalski i zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej UMK Kazimierz Mazur wręczono nowo wstępującemu do PZPR legitymacje członkowskie i kandydackie.

(De)



W ROCZNICĘ urodzin Mikołaja Kopernika członkowie Krakowskiego Komitetu Kopernikowskiego złożyli kwiaty pod pomnikiem naszego wielkiego astronoma, który studiował w mu-

rach wszechnicy jagiellońskiej.

Komitet ma na celu stworzenie zespołu obiektów do badań astronomicznych z prawdziwego zdarzenia. Mają się nań składać: centrum dydaktyki i popularyzacji wiedzy o wszechświecie „Copernicanum” w forcie św. Benedykta na Krzemionkach, Stacja Astronomiczna niedaleko Myślenic oraz Dom Astronomii w zrewaloryzowanym budynku przy ul. Grodzkiej. Nie bez znaczenia są również równoległe działania o charakterze oświatowym i kulturalnym poprzez organizację zjazdów i konferencji naukowych, wystaw, konkursy, stałe oraz okolicznościowe wydawnictwa. Planuje się także utworzenie fundacji i stypendiów oraz działalność informacyjną i turystyczną.

W skład komitetu wchodzi dyrektor naszego Przedsiębiorstwa Tadeusz Trzmiel, widoczny na zdjęciu podczas składania kwiatów. (m)

Fot. Stanisław Tyran



Fot. Stanisław Tyran

OD MOMENTU decyzji o reformowaniu naszej gospodarki upłynęło już parę lat. Niestety dla zwykłego obywatela efekty, jak dotychczas, to coraz większe ceny i dyskusja, dyskusja. Podzieliłiśmy sobie te reformy na etapy i gadamy nadal. Szkoda, że z owych dyskusji niewiele wynika, chociaż są zmiany krytykowanych rozwiązań. Niestety pozornie. Mnogość wydawnych ciągle przepisów sprawia, że kierownictwa przedsiębiorstw nie są pewne jutra. Gdyby chociaż te nowe przepisy były lepsze od poprzednich.

Od początku reformy monitujemy gdzie możemy, że przepisy ogólne nie przystają do potrzeb dobrego gospodarowania w przedsiębiorstwach użyteczności publicznej. Nasi menedżerowie występują gdzie tylko jest to możliwe, by wykazać absurd stosowania przepisów odnoszących się do przemysłu — w komunikacji. Zyskiwali jak dotąd tyle, że w końcu roku, bądź w I kwartale nowego, dostawali jakieś ulgi i zwolnienia. W efekcie rok wprowadzie zamknąć można dobrym wynikiem, tylko że nie o to o tutaj chodzi. Wcale nie chcemy nadzwyczajnego traktowania, lecz zdrowego systemu ekonomiczno-finansowego, by nam zgodzić z logiką i ekonomiką gospodarować pozwolili.

Nie mogąc się doczekać właściwych regulacji prawnych i wierząc w zapewnienia, że szansę ma tylko przedsiębiorczy, postanowiono w MPK opracować program, spełniający założenia reformy. Na bazie istniejących przepisów powstał projekt zgodny z założeniami centrum, a więc zawierający z jednej strony stopniowe zmniejszanie udziału dotacji w finansowaniu przedsiębiorstw komunikacyjnych i wzrost udziału w tym finansowaniu środków własnych. Program jest ściśle związany z doświadczeniami minionych lat. Mimo wszystko bowiem efekty w ostatnich latach mieliśmy dość znaczne. Zaliczyć do nich należy nie spotykane w poprzednim okresie zawaśnianie prac przy modernizacji zaplecza technicznego i to, co dla pasażera najważniejsze — wzrost przewozów o około 40 proc. W tym samym

czasie miastu przybyło tylko 4 proc. mieszkańców. Można to było osiągnąć poprzez zastosowanie wewnętrznego rachunku gospodarczego, rozwinięciu brygadowego systemu pracy, motywacji płacą. Rozwój Przedsiębiorstwa jest niezaprzeczalny.

Wraz jednak z kolejnymi wzrostami cen coraz bardziej doskwierał wadliwy od początku system dotowania i opodatkowania przedsiębiorstw komunikacyjnych. Różnice między możliwościami finansowymi budżetów terenowych a kosztami działalności, z roku na rok były coraz większe i czekać dłużej nie podobna. Powstał plan dający szansę eliminacji, przynajmniej w części, tych nieprawidłowości. Dotychczas — upraszczając znacznie problem — przedsiębiorstwom komunikacyjnym opłacało się mieć duże wydatki, a więc nie prze-

działając za oszczędności pieniądze biorą, ale te kwoty także są opodatkowane i w razie przekroczenia wciąż istniejącego progu, przedsiębiorstwu się „nie opłaca”.

Na szczęście u nas istnieją programy oszczędnościowe, są realizowane i mają efekty. Na szczęście, bo jak miałyby się gospodarka, gdyby zarządzający — ponieważ się nie opłaca — machnęli na oszczędności ręką i nie zawracali sobie nimi głowy? Moje stwierdzenia mogłyby wydawać się absurdalne, gdyby porównać je z oficjalnymi wypowiedziami o konieczności, potrzebie i opłacalności oszczędzania. Gdzieś tam może u bogatych się i opłaca, u nas jednak słowa i przepisy to dwie różne sprawy.

Oczywiście nie ma sytuacji bez wyjścia. Brakom finansowym można róż-

wac. Dotychczas nie opłacało się, bo koszt remontu pokrywało w całości Przedsiębiorstwo, nowy tabor kosztował zaś MPK niewiele. Proponujemy, by za tabor odbiorca płacił... całość. Jest to możliwe, jeżeli w przedsiębiorstwach pozostawi się część amortyzacji i zlikwiduje podatek dochodowy.

By chronić pasażera przed nadmiernymi podwyżkami cen biletów, reprodukcję rozszerzoną — czyli nowe inwestycje, i ilościowy wzrost taboru — proponuje się, tak jak dotychczas, finansować z budżetu terenowego.

Znaczne zmniejszenie dotacji i zastępowanie jej własnymi wpływami można osiągnąć także przez zmianę sposobu sprzedaży biletów miesięcznych i przejazdów bezpłatnych. Przy czym MPK nie chce likwidować uprawnień, lecz doprowadzić do tego, by instytucje dające owe uprawnienia płaciły Przedsiębiorstwu.

Dotychczasowe przepisy (stworzone dla przedsiębiorstw produkcyjnych) powodowały, że komunikacja, chcąc zwiększać place, musiała zabiegać o jak największy zysk, gdy tymczasem jej istotą musi być troska o wzrost przewozów. W przemyśle wzrost produkcji powoduje zwiększenie zysku — u nas natomiast większe przewozy to większe koszty. Przemysł produkujący musi być rentowny, komunikacja w swych założeniach ma zapisany deficyt. Tak jest na całym świecie. Nie można więc płacić pracowników wiązać li tylko z zyskiem, lecz właśnie ze wzrostem przewozów.

Przedstawione w tym materiale, ze względu na oczywistych bardzo pobieżne, propozycje byłyby realizowane na podstawie umowy między Przedsiębiorstwem a organem założycielskim. Przy czym obydwaj partnerzy mieliby prawa, ale i obowiązki.

Zdaję sobie sprawę, że nie wyczerpałam zagadnienia w całości. Wdzięczna będę za uwagi czytelników. Myślę, że takie być powinny, bo przecież program, nawet najdoskonalszy, niczego nie załatwia. Musi być realizowany przez ludzi, więc być zrozumiany i zaakceptowany.

FILOMENA SERWIN

Kto da szansę reformie?

mować się racjonalną gospodarką — zysk był tym większy, im większe koszty. Zupełnie inaczej niż zakładała to reforma, bo lwia część wpływów u nas to przecież dotacja. Jednocześnie, mimo że zysk powstawał zgodnie z przepisami, organ założycielski — nie wiedzieć w oparciu o co — pozwalał sobie na przykład na zabranie części dotacji w końcówce roku i zmniejszenie zysku. Brało w łeb całoroczne wyliczanie i planowanie, a „gimnastyka” jak pokryć potrzeby zaczynała się od nowa.

Nie bardziej logiczny jest też system podatkowy w przedsiębiorstwach komunikacyjnych. Z jednej strony zabiegamy o dotacje, by potem wziąć część tych kwot oddawać w formie wszelkiego rodzaju podatków. Ba, nawet cena umundurowania wliczana jest w fundusz płac i od niej płacimy podatek. Przy takich kombinacjach można przekraczać dopuszczalne podwyżki płac bez ich podnoszenia załóżdze, bo mundury droższą — bywa parę razy w roku. Żłudna też jest teza, że im większe oszczędności, tym więcej ma załoga. Teoretycznie tak, bo indywidualnie lu-

nie zaradzić. Najprościej jest odstawić na kolki np. 200 autobusów i 100 wagonów tramwajowych i rozstrzygnięcia finansowe są wtedy natychmiastowe. Owszem, tylko że jednorazowe i krótkotrwałe, bo nie likwidują przyczyny. Ot, dostaje się jednorazowy zastrzyk finansowy i tyle. Przyszan, że nie brak i u nas zwolenników tej metody. Co to jednak ma wspólnego z reformą?

W MPK wybrano inną drogę — eliminację nieprawidłowości. Przedstawiliśmy konkretne propozycje. Nasze racje uznają władze miasta, centrum nie styły milczy. Widać mają ważniejsze sprawy.

W propozycjach chodzi o zmianę w systemie ekonomiczno-finansowym co dotyczy sprzedaży, cen i sposobów dotacji. Zmieniając sposób finansowania odtwarzanego majątku (taboru) spowoduje się lepszą nim gospodarkę. Dotychczas Przedsiębiorstwo za nowy tabor płać 25 proc. Resztę pokrywało z budżetu centralnego, ale decyzje o kasacji zależały tylko od użytkowników. A przecież może się okazać, iż bardziej się opłaca naprawiać niż kaso-

O 8 marca inaczej

„NA SZCZĘŚCIE” już po Dniu Kobiet. Od paru lat pozwalam sobie brać na wesoło ów dzień, uważam bowiem, że fakt jego istnienia to dowód na brak równouprawnienia. Bywa, że dostaje reprimendy od czytelniczek, iż obrażam kobiety. Okazuje się, że część z nas przywiązuje do tego dnia wielką wagę. Bywają dasy, że to nie najważniejsza osoba cmoknęła nas w prawicę lub, że ósmomarcowy upominek nie został wręczony z należytym szacunkiem.

A ja wam mówię, Drogie Panie, że to podstęp uknuty przez jakiegoś sprytnego chłopca. Podsunęli nam to równouprawnienie i ten jeden dzień i wyczyścili sobie sumienia. Jesteście równe w pracy — wołają. Doceniamy waszą rolę, ciężką pracę w domu i zakładzie. Ba, są zdolni nawet powiedzieć, że jesteście ważniejsze od nich. Mogą sobie pozwolić na taki komfort wypowiedzi. Rządzą jednak oni i jakby jakiś wakkakik, to tak już może podświadomie, ale solidarnie względem płci, poprą męczyznę. My opanowałyśmy pewne zawody i brzydzą polowa jeżeli w nich się pojawi to tylko po to, by przewodzić. A może to i słusznie? Pewnie też mi to stwierdzenie uznanie zostanie za bluźnierstwo, ale... badania wykazują, że możemy w życiu za-

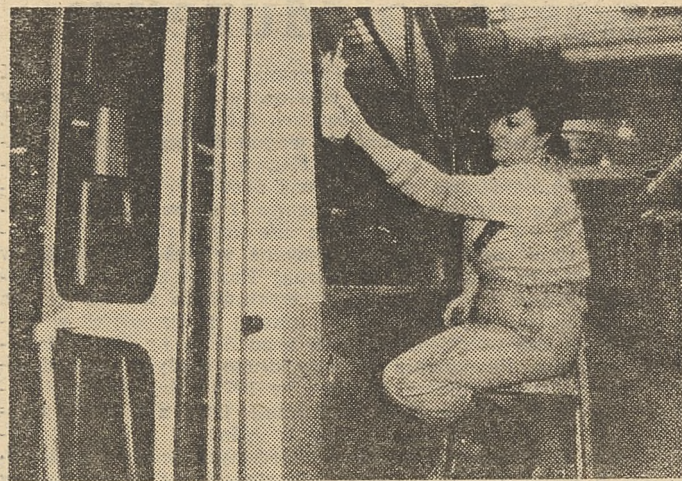
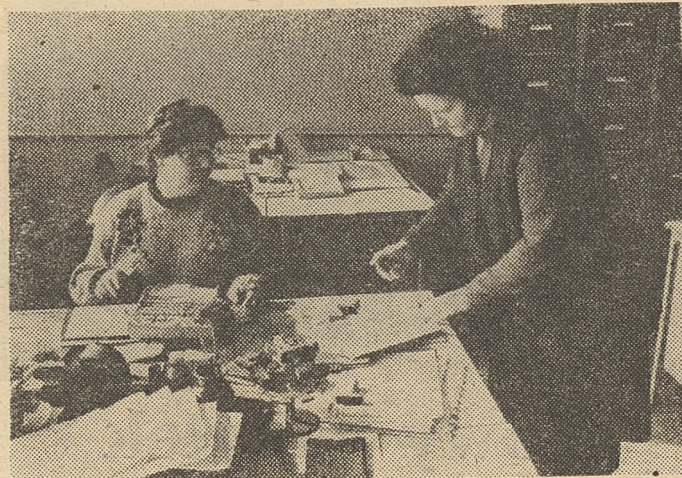
wodowym robić wszystko, na równi z mężczyznami. Ba, nawet ten i ów kokietując, mówi, że jesteście rozważniejsze. A tymczasem?

Panowie szybko przystępowali się, że lwią część budżetu rodziny podpira pensja żony, a jednocześnie, za nic nie mogą przyzwyczaić się, że „gospoiami” powinni być także oni. Potrafili nam nawet wmówić, że nie sposób wyręczyć matkę i strażniczkę domowego ogniska. Oni niby do tego nijak się nie nadają. Jesteśmy więc pracownicami w zakładzie, kucharkami i „gospoiami” w domu, mamusiami no i w ogóle „niezastąpione”.

Kiedyś byli w domu przez nas obsługiwani, bo taki był podział ról. Pracowali na rodzinę, a w domu odpoczywali. Teraz też są obsługiwani, bo są słabi i zestresowani, martwią się, iż odbieramy im prymat i czasem o czymś decydujemy. Ba, możemy okazać się nawet mądrzejsze i mieć inicjatywę. Więc odpoczywają biedni i zmęczeni. W zamian za zastugi doceniają nas raz w roku, przy okazji podarowanego nam święta.

I kto tu naprawdę mądrzejszy?

FILOMENA SERWIN



Udzielamy również porad prawnych

SZEROKI jest zakres spraw, jakie przekazywane są do Zespołu Radców Prawnych w MPK. Przedsiębiorstwo nasze powiększa się z roku na rok, przybywa żalugi, nie więc dziwnego, że ilość tych spraw rośnie, zwiększa się wysokość dochodzonych roszczeń. O pracy kilkusobowego zespołu radców prawnych rozmawiam z koordynatorem Zespołu mgr Małgorzatą Łopatką.

— Jaki był rok ubiegły, jaka była ilość i zakres spraw, które do Zespołu trafiły?

— Czynnych spraw sądowych, w których występowałyśmy w charakterze przedstawicieli przedsiębiorstwa mieliśmy w ubiegłym roku 260, natomiast biernych, w których skarżono przedsiębiorstwo było 7. Przeważnie przedsiębiorstwo skarżyli ludzie poszkodowani w wypadkach. Ponadto prowadziliśmy jeszcze 26 spraw z kodeksu pracy i 5 arbitrażowych — między przedsiębiorstwami.

— Jaką wartość przedstawiały roszczenia MPK w tych sprawach?

— Ponad 5 mln złotych.

— Było ich mniej w roku

ubiegłym w stosunku do roku 1986 czy też więcej?

— W stosunku do roku 1986 było mniej spraw czynnych, ale w sumie większa była wysokość dochodzonych roszczeń. W roku 1986 prowadziliśmy 338 spraw na sumę ponad 6 mln złotych.

— Przedsiębiorstwo występowało na drogę sądową żądając zwrotu...

— Sort ubraniowych, narzędzi, biletów wolnej jazdy, kredytów konduktorskich. Było też trochę spraw o niedobory magazynowe. Dłużnicy przedsiębiorstwa bywają różni. Niektórzy wolą zapłacić za otrzymane kiedyś w Wydziale Gospodarki Odzieży kożuchy, niż je zwrócić. Obciążeni są więc ceną nie zakupu, a z dnia dochodzenia roszczenia.

— Czy to prawda, że w Zespole Radców Prawnych każdy pracownik MPK może otrzymać poradę prawną?

— Zwracają się do nas ludzie z różnymi sprawami... rodzinnymi, mieszkaniowymi, rozwodowymi czy wynikającymi ze stosunku pracy. Trudno nam odmawiać, mimo że porady takie zajmują nam

najwięcej czasu. Nie jesteśmy przecież specjalistami we wszystkich dziedzinach prawa „Kopie” więc w przepisach prawa rodzinnego, karnego, lokalowego czy spółdzielczego i staramy się wyczerpująco każdego zwracającego się do nas w jego sprawie poinformować.

— Problemy?

— Coraz trudniej przychodzi nam ustalanie adresów dłużników, z czym wiąże się trudności ze ściąganiem należności. Coraz więcej więc spraw zmuszeni jesteśmy kierować do komorników.

— A jeżeli już ktoś wejdzie w kolizję z prawem cywilnym, na przykład odchodzi z przedsiębiorstwa i nie może zwrócić pobranych na siebie narzędzi ponieważ je zgubił czy ktoś mu je ukradł to...

— Radziłabym mu za nie zapłacić. Przestrzegam przed narażeniem się na dodatkowe koszty i odsetki... w przypadku gdy sprawa oddana zostanie do sądu.

Rozmawiała:

MARIA BUBACZEWSKA

Czy jesteś oszczędny?

JAK TO z nami Polakami jest naprawdę? Czy jesteśmy narodem oszczędnym? Podobno nie. Tak przynajmniej się mówi. Szeroko pisze się, jak to ludzie w krajach dużo bogatszych od naszego umieją oszczędzać, a my jesteśmy rozrzutni, mimo że biedni. Dąży się do tego, by nasza złotówka nie była pieniądzem łatwym. Tak zwany „gorący” pieniądz nie trzyma się portfela. „Gorący” pieniądz? Kto go posiada... czy ludzie, którzy żyją z miesięcznych pensji o przeciętnej wysokości?

GRAZYNA: Nie mam z czego oszczędzać. Nie próbowałam. Być może gdybym miała większą rodzinę, to musiałabym to robić, ale tak... Nie, nie oszczędzam.

ADAM: Nie jestem rozrzutny. Żyjemy w miarę swoich możliwości finansowych, ale nie jestem też „centusiem”, jak trzeba, to potrafię też wydać...

ALICJA: Oszczędności? Nie ma z czego. Szczególnie jak się ma trójkę dzieci. Na dzieciach oszczędzać nie można. Mogę na sobie, ale dzieci muszą lepiej zjeść, dostać jabłko, chociaż owoce są bardzo drogie. Z przerażeniem myślę o podwyżkach płac — czynszu, prądu... Trzeba będzie wówczas zacisnąć pas.

ANNA: Trzy czwarte obu naszych, z mężem, pensji

idzie na jedzenie dla trzech osób. Ceny poszły w górę. Rekompensaty ich nie wyrównują. Czy jestem oszczędną? Staram się. Zawsze się starałam. W lecie robię przetwory owocowe i warzywne. Nie kupuję też zbędnych ciuchów.

URSZULA: Staram się być oszczędną, ale nie zawsze są możliwości oszczędzania... Ceny wędlin i mięsa oszalały. 400 złotych za wolowe z kością, które dla trzech osób może wystarczyć tylko na jeden obiad, czy to nie za dużo? Za pół kilo lepszej

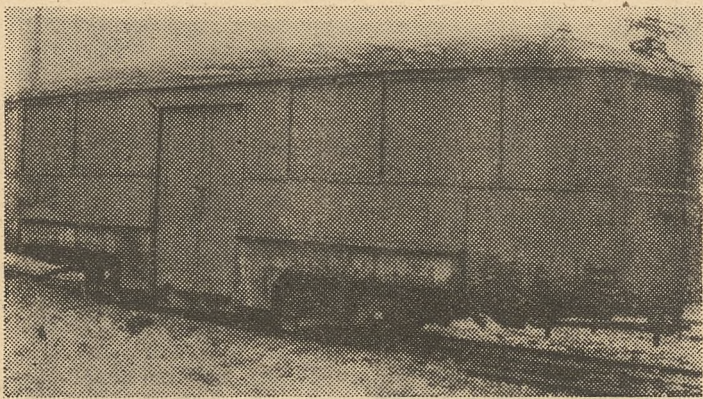
Gdzie mam szukać tych rozrzutnych? Tych, którzy dysponują „gorącym” pieniądzem? Wśród moich rozmówców takich nie znalazłam. Spotkałam natomiast ludzi, którzy uważają się za oszczędnych, którzy tak starają się planować swoje domowe budżety, aby żyć jak najoszczędniej.

MARIA BUBACZEWSKA

FOTOREPORTAŻ

Fot.: STANISŁAW MAKAREWICZ





Nowy nabytek naszego Muzeum

DZIĘKI staraniom Sekcji Historycznej oraz dyrekcji MPK pod koniec stycznia tego roku powiększył się zbiór wagonów tramwajowych do przyszłego Muzeum Komunikacji Miejskiej. Nowym nabytkiem jest poznański wagon doczepny zwany popularnie „dwa pokoje z kuchnią”. Nazwę swą otrzymał z racji niekonwencjonalnego umieszczenia drzwi wejściowych, które znajdują się pośrodku pudła wagonu. Po obu stronach wejścia znajdują się duże przedziały z miejscami siedzącymi. Wagony tego typu zostały wyprodukowane w ilości 20 sztuk w 1929 roku przez warsztaty ówczesnej Poznańskiej Kolei Elektrycznej. Jeden z tych wagonów wystawiono w 1930 r. na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu obok krakowskiego wagonu typu SN-1 nr 68 i autobusu Fuderal six. Poznańskie doczepy długo służyły mieszkańcom tego pięknego miasta. Dopiero w 1972 roku ostatnie wagony tego typu przeznaczono do kasacji. Dwa z nich do zeszłego roku pełniły rolę magazynów w jednej z zajezdni tramwajowych. W ramach porządków wiosennych jeden z nich pocięto(!), a drugi, dzięki szybkiej interwencji został przekazany do Krakowa. Wagon jest w złym stanie technicznym i wymagając będzie całkowitej rekonstrukcji. Na razie jednak został zabezpieczony przed niekorzystnymi działaniami atmosferycznymi na terenie zajezdni w Nowej Hucie. (KP)

Fot. Krzysztof Prądyński

„Tabor pana Cygana“

NIESTETY, podobne tytuły ukazują się od czasu do czasu w prasie, bowiem z czystością i oznakowaniem naszych pojazdów jakoś uporać się nie możemy. I by nie było wątpliwości — nie mam tu pretensji generalnie o oznakowanie, ale niechlujstwo. Czy można powiedzieć inaczej jeżeli autobus ma kilka tabliczek z przebiegiem trasy i jej numerem? Czy nie popsuje wrażenia jeden bardzo brudny wóz — nawet jeżeli inne w tym dniu są czyste? Brudas wyjątkowo rzuca się w oczy. Dla przykładu. Przód i boki autobusu 32125 jeżdżącego na trasie 27 stycznia br. nie budziły zastrzeżeń, natomiast jego tył był tak brudny, że nie tylko nic widać nie było, ale w autobusie miało się wrażenie, że już jest noc. Nie było to zwykłe zachlapanie, ale wielodniowy, rudy osad. Czyż można się potem dziwić tytułom i opinii pasażerów?

Przyczyny są oczywiście różne. Najczęściej niestety niechlujstwo, ale czasem i... nadgorliwość. Jeden z kierow-

ników podjął decyzję zgodną z wprowadzaniem z kalendarzem, lecz nie z panującymi warunkami atmosferycznymi. W trosce, by woda w myjni nie zamrzła, polecił ją zamknąć. Efekt można było wyczytać po paru dniach. Aktualnie nie ma wytłumaczenia dla brudnego taboru, mamy już nieźle myjnię w zakładach. Są zakupione za granicą, za dewizy, trzeba tylko chcieć myć. Nie ma też problemu z tak zwanym domywaniem i lakierem do malowania. Już go mamy i to wcale nie najgorszy. Jest też parę spółdzielni, które ubiegają się o pracę u nas, konkurują z sobą nie tylko jakością wykonywanej pracy, ale i... ceną. Aura w tym roku nam sprzyja.

Dyrektor Przedsiębiorstwa zapowiedział, że nie będzie pobłażania. Tabor musi być czysty. W stwierdzonych przypadkach niechlujstwa pojazdy będą ściągane z trasy a w stosunku do odpowiedzialnych wyciągane konsekwencje. Czy będzie czystiej? Zobaczymy. (F.S.)

„DURANT“ — co to jest?

TRUDNO jest dzisiejszym czytelnikom skojarzyć sobie tę nazwę z czymkolwiek, tylko najstarsi pracownicy naszego Przedsiębiorstwa mogą na to pytanie odpowiedzieć i to zatrudnieni jeszcze w KMKE SA w okresie międzywojennym. Otóż nazwa ta, to marka samochodu produkcji amerykańskiej z lat dwudziestych naszego wieku. Samochody te były eksploatowane w Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej do roku 1939. Marka samochodu pochodzi od nazwiska właściciela fabryki WILLIAMA CRAPO DURANTA (1860—1947), przemysłowca amerykańskiego, twórcy koncernu samochodowego General Motors, którym przez wiele lat osobiście kierował, zajmując stanowisko prezesa. Był organizatorem firm samochodowych BUICK i CHEVROLET, wchodzących w skład koncernu G. M.

W 1919 roku Durant musiał ustąpić ze stanowiska, naraziwszy koncern na wielomilionowe straty spekulacyjnymi pociągnięciami giełdowymi, wynikającymi z osobistych ciągatek do hazardu.

W latach dwudziestych założył fabrykę samochodów pod swoim nazwiskiem DURANT MOTORS INC. USA. Pomimo dużej akcji reklamowej samochody te nie stały się popularne, nie odznaczały się bowiem wysoką jakością i w roku 1930 zaniechano ich produkcji. Samochody marki DURANT były sprzedawane do Polski, a przedstawicielstwo w Warszawie prowadzili bracia Stefan i Piotr Bergmanowie, posiadający własny salon wystawowy, dział sprzedaży samochodów i części zamiennych oraz warsztaty i garaże. Z jakich powodów zdecydowano się w Krakowie na zakup tych samochodów, nie wiadomo, prawdopodobnie uważano, że są one technicznie lepsze niż dotychczasowe „Chevrolety”, które dość szybko wyeksploatowano w komunikacji autobusowej Krakowa.

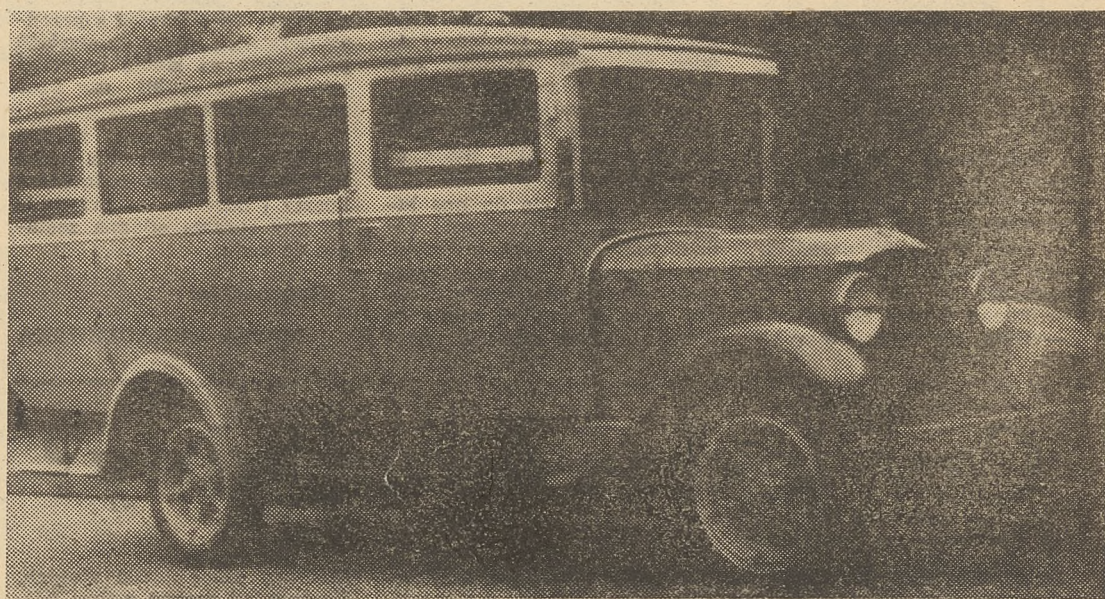
Przedsiębiorstwo zakupiło w roku 1929, 1930 i 1931 kilka samochodów tej marki — przede wszystkim dla komunikacji autobusowej. Do KMKE zakupiono dwa typy podwozi, typ L i typ 401, do których 16-osobowe nadwozia wykonała krakowska firma „Orlicki” i w ten sposób na ulicach Krakowa ukazały się nowe białoniebieskie autobusy miejskiej komunikacji. Największą ich ilość, 33 sztuki posiadało Przedsiębiorstwo w roku 1931. Poza autobusami marki „DURANT” użytkowano w KMKE także tej samej marki: 1 — samochód osobowy, 2 — samochody półciężarowe 1,5 t, 2 — samochody kontrolne oraz samochód cysterne do przewożenia benzyny. Kilka niżej przytoczonych danych technicznych autobusów „DURANT” typ L i 401 może czytelnikom dać pogląd, jakimi pojazdami

dokonywano przewozów pasażerskich w latach trzydziestych. Oba typy prawie w ogóle nie różniły się zewnętrznym wyglądem, wymiarami gabarytowymi.

Długość autobusu wynosiła 5,2 do 5,3 m, szerokość 1,9 do 2,1 m, rozstaw kół jednakowy dla obu typów wynosił 1440 mm dla przednich kół i 1490 mm dla tylnych. Rozstaw osi 3250 mm i 3350 mm. Waga autobusu wynosiła ponad 2 tony. Autobusy posiadały 4 koła, o szprychowych tarczach i wymiarach opon 6,50 X 20 z przodu i 7,50 X 20 z tyłu. Głównie oba typy różniły się wielkościami silników. Typ L posiadał 6-cylindrowy, 45-konny silnik, a typ 401, 4-cylindrowy o mocy 40 KM, oba silniki benzynowe, 4-suwowe, rzędowe, chłodzone wodą. Napęd przenoszony był na tylne koła wałem pędnym poprzez 3-biegową skrzynię przekładniową. Zawieszenie na resorach półeliptycznych. Bardzo słabe hamulce na 4 koła uruchamiane mechanicznie. Nadwozia o konstrukcji metalowo-drewnianej posiadały 16 miejsc siedzących. Drzwi dla kierowcy i dwójce drzwi dla pasażerów po prawej stronie nadwozia, do którego wchodziło się po stopniu biegnącym wzdłuż całego autobusu, dla ułatwienia pasażerom wejścia, na zewnątrz nadwozie zaopatrzono w uchwyty przy drzwiach.

Gdyby wierzyć reklamie firmy „DURANT”, zamieszczonej w jednym z polskich czasopism z lat trzydziestych, samochody te byłyby rewelacyjne, a oto cytaty dosłowny — „Czuły na najsłabsze dotknięcie prowadzącego, młodzieńczo żyw i silny — przytem mocny i odporny na nierówności drogi. Ręczy na otwartej drodze — bez najmniejszego wysiłku wspina się na najbardziej stromą górę — niezmordowany nawet na drodze piaszczystej, a przytem ekonomiczny”. Z tą ekonomicznością to się nie bardzo wszystko zgadza, bo nie dość, że autobusy zużywały 25—34 litrów benzyny na 100 km, to jeszcze ich żywotność była niska. Przebiegi do remontu kapitalnego w granicach 35—40 tys. km. Ulegały częstym awariom, a zwłaszcza ulegały uszkodzeniom zespoły podwozia i silniki, stąd już w roku 1932 te autobusy zaczęto wycofywać z ruchu, sprzedawać lub przerabiać na pojazdy gospodarcze, a liczba ich systematycznie malała. W roku 1939 pozostało 9 sztuk. Wiele nie użytkowanych w tym roku autobusów rozebrano na części i sprzedano. Ostatecznej zagłady tych autobusów dokonała druga wojna światowa, a po jej zakończeniu nie pozostał w Przedsiębiorstwie ani jeden egzemplarz.

JANUSZ KUCHARSKI
Repr. Krzysztof Prądyński



Zmierzch „ropniaków“?

(Dokończenie ze str. 1)

„Typo” — tak chcą przynajmniej tego Włosi — ma się stać obok „Uno” głównym autem turyńskiego koncernu w walce o prymat na europejskim rynku samochodów o tzw. średnim litrażu. Podmieinając występującego do tej pory w tej klasie nie cieszącego się specjalną estymą „Fiata-Ritmo”.

Nie da się ukryć, że „Typo” ma znacznie bardziej efektowną stylistykę nadwozia typu „hatch-back”, funkcjonalne rozwiązanie wnętrza oraz stosunkowo małą wagę, co udało się osiągnąć dzięki zastosowaniu materiałów kompozytowych. Nie wspominając o będącej prawdziwym arcydziełem współczesnej sztuki użytkowej desce rozdzielczej z dobrze widocznymi cyfrowymi wskaźnikami. Wprowadzenie nowego konkurenta „Golf”, mieszczącego się w przedziale cenowym między 17 a 22,5 tys. marek, wydaje się dzięki temu atrybutowi mieć mocną

pozycję, to jednak raczej trudno będzie pokonać przyzwyczajenia tutejszych autofanów do znakomitych skądinąd wozów rodzimej produkcji. Tym bardziej, że „Fiat” jako taki nie cieszy się taką renomą, jak „Volkswagen”, „Audi”, nie mówiąc już o BMW czy „Mercedesie”. Zresztą zdają się to potwierdzać nawet przedstawiciele włoskich firm rezydujący w Polsce, którzy bardziej od rodzimego przecięt „Fiata” preferują np. „Audi”.

A tymczasem na stacji benzynowej w Berlinie Zachodnim spotkałem, praktycznie rzecz biorąc, zupełnie nowego „malucha” za 5990 marek. Prowadzący ten salon „pod chmurką” dowcipnie dopisał, że auto ma motor i był to zdecydowanie najtańszy samochód w całej okolicy.

Tańszego po prostu nie widziałem. Półtoraroczny „fiat ritmo 60L” z schiberdachem i kasetowcem w środku zaledwie po przejechaniu 23.600 km miał kosztować 9950 marek. „Volkswagen jetta CL” automatic w tym samym wieku również z schiberdachem i kasetowcem, ale z przebiegiem o połowę większym, kosztował prawie 16 tys. marek. O dziwo, diesel jak na lekarstwo. Nawet świat biznesu jeździ benzynowymi „mercedesami”.

Uwaga! Najmłodniejszy kolor w tym sezonie — granatowy. Roczny „golf CL” (40 tys. km przebiegu) — 14.450 DM, dwuletni „passat” (42.000 km przebiegu) — 17.950 DM, czteroletni „passat” GT (prawie 40 tys. km przebiegu) — 15.950 DM, pięcioletni „polo” GT (prawie 40 tys. km

przebiegu) za 11.950 DM i dwuletni „polo” CL (też 40 tys. km przebiegu) za tyleż samo. A więc płacimy nie za rocznik, a za... kilometry.

Teraz coś grubszego kalibru — trzyletni „ford sierra ghia” (34 tys. km przebiegu) — prawie 18 tys. DM, pięcioletni „mercedes 190 E diesel” (60 tys. km przebiegu) — 24.700 DM, taki sam tylko półtoraroczny o nieco mniejszym przebiegu prawie 30 tys. DM, czteromiesięczny „mercedes 420 SEL”. Ale to nie był najdroższy samochód. Najcenniejszy był wyglądający z wierzchu już nieco archaicznie „porsche” 911 turbo kosztujący 133.380 DM przy użytkowaniu na terenie Bundesrepublik i równie 117 tys. DM, jeśli samochód będzie wywieziony za granicę.

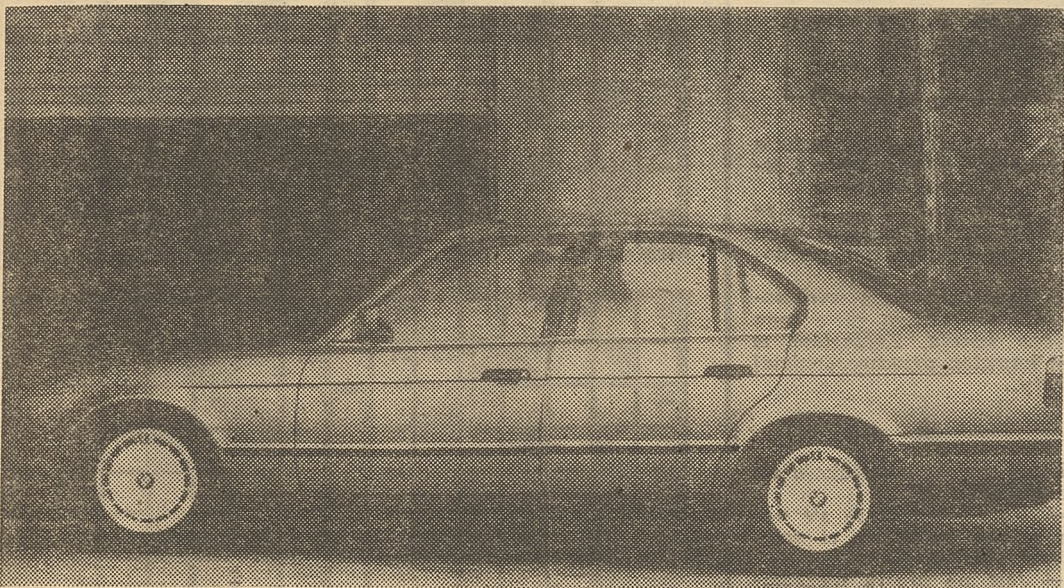
Ale szanse na tanie samochody dla nas są w tej chwili znacznie mniejsze niż kiedykolwiek. Oto powoli kolejne klasy samochodów obowiązkowo muszą być wyposażane w katalizatory służące dopalaniu spalin. Rychło już pojawi się cała rzesza samochodów, które z racji braku katalizatorów pójdą pod prasę albo zostaną wyekspedowane poza granice EWG.

NRD ustawowo zabrania indywidualnego sprowadzania samochodów osobowych z Zachodu, pozostaje więc... Polska. Chyba że resort handlu zagranicznego, broniąc rodzimego hieratycznego przemysłu samochodowego, znowu wprowadzi astronomiczne cło zaimportu. Ale wtedy sprawa będzie nadawała się do ministra finansów, który w takim wypadku oowinien zadziwiać jak urząd antymonopolowy.

A więc poczekamy, może coś jeszcze zobaczymy.

JACEK BALCEWICZ

FOTO — MOTO — CIEKAWOSTKI



Tę informację drukujemy jako pierwsi w Polsce

Ile kosztuje BMW?



NA RYNKU zachodnio-niemieckim trwa zacięta rywalizacja dwóch fabryk samochodowych — koncernu DAIMLER-BENZ wytwarzającego samochody „Mercedes” oraz BAYERISCHE MOTOREN WERKE, produkującej samochody oznaczone skrótem nazwy fabryki „BMW”. Ostatnio właśnie BMW weszła na rynek z nowym modelem „BMW 524 td”. Jest to samochód z silnikiem wysokoprężnym wyposażonym w turbosprężarkę. Jego moc 85 kW (115 KM) z pojemnością 2443 ccm. Auto jest ciężkie — waży 1500 kg, ale bardzo żwawe: szybkość maksymalna 192 km/godz., przyspieszenie 0—100 km/godz. w 12,9 sek. Zużycie paliwa przy szybkości 90 km/godz. 5,1 l/100 km, przy szybkości 120 km/godz. — 6,6 l/100 km, w jeździe miejskiej — 9,4 l/100 km, a średnie zużycie eksploatacyjne — 7,0 l/100 km. To podstawowe dane modelu „BMW 524 td” widocznego na zdjęciu.

Okazuje się, że ten konkurent luksusowych „mercedesów” cieszy się w Polsce nie mniejszym zainteresowaniem, jak samochody z trójamienią gwiazdą na masce. BMW ma wszak wieloletnie tradycje eksportu swych samochodów na rynek polski. Jak się dowiedziałem od JERZEGO DOBRZAŃSKIEGO, który w Krakowie prowadzi autoryzowany serwis samochodów BMW (no-

tabene jeden z 80 tys. serwisów tej marki istniejących na świecie), z Polski złożono już ok. 50 zamówień na najnowszy model „BMW 524 td”.

Czy to się opłaca? Okazuje się, że firma BMW publikuje cennik swoich samochodów specjalnie dla Polaków! I choć ten eksport nie jest ilościowo duży, jednak się to widzieć kalkuluje. Ceny na eksport do Polski są najniższymi z możliwych na rynku RFN, już po wszelkich obniżkach. „BMW 524 td” z 5-przebiegiem skrzynią biegów kosztuje 30261 DM, natomiast z automatyczną skrzynią biegów — 32029 DM. Zamówienia z Polski składane są także na inny model z silnikiem wysokoprężnym — wedle cennika fabrycznego „BMW 324 D” z wyposażeniem podstawowym kosztuje 22597 DM, zaś „BMW 324 td” z wyposażeniem podstawowym — 26355 DM. Do tych cen trzeba oczywiście dodać koszty przesyłki samochodu do Polski, wynoszące od 770 do 1500 DM oraz koszt cła sięgający ponad 2 mln zł, jako że opłaty celne obliczane są od pojemności skokowej silnika, a te w przypadku diesla są niemałe.

Specjalnie podałem ceny fabryczne „BMW 324 D” oraz odmiany z silnikiem turbodoładowanym. Otóż krajowa firma POL-MOT oferuje samochody „BMW 324 D” w ce-

nie 19.450 dolarów amerykańskich, zaś odmianę „BMW 324 td” za 22.500 dolarów USA. Oczywiście bez żadnych opłat celnych i kosztów transportu. Posługując się aktualnym kursem dolara USA w stosunku do marki RFN od razu widać, gdzie taniej.

Te cenowe ciekawostki nie są oczywiście przydatne dla przeciętnie zarabiającego człowieka, ale warto je znać. Tym bardziej, że firma BMW w swym cenniku dla Polaków podaje kilkadziesiąt cen różnych modeli, także z silnikami gaźnikowymi. Nie miejsce tu na przytaczanie wszystkich cen, ale warto wiedzieć, że najtańszy samochód na eksport do Polski — „BMW 316” z gaźnikowym silnikiem i dwudrzwiowym nadwoziem — kosztuje 17.366 DM, zaś najdroższy — „BMW 750i” — 87.734 DM. Choć tego ostatniego, podobnie zresztą jak sportowego „BMW” M 635 CSI” za 78.377 DM nikt do Polski nie zamówi. Toż to równowartość w cenach rynkowych niezłego domu jednorodzinnego w Krakowie. Poza tym cła liczone od pojemności skokowej silników najdroższych modeli sięgałyby kwoty ponad 5 mln zł. A kartka benzynowa na taki automobil jest równie obfita jak np. na „škodę”...

WOJCIECH MACHNICKI

Repr. Waław Klag

Ile wart jest bilet?

PODWYŻKA w komunikacji nie jest zaskoczeniem. Pasażerowie oczekują po niej poprawy komunikacji, lecz gdy taka nie następuje, złość... że służy ona podwyżkom pensji pracownikom MPK. Ten ostatni pogląd podziela część naszej załogi, dlatego też wielokrotnie słyszałam pretensje, że „bilety zdrożały, ale myśmy nic na tym nie zyskali”. Nic bardziej mylnego, niż oczekiwanie podwyżek płac z tego tytułu. Przejazdy zdrożały, bo zdrożało wszystko. Teoretycznie skoro jesteśmy deficytowymi i dotowani — to podwyżki nie powinny mieć większego dla nas znaczenia. A jak jest w praktyce?

W tym roku nasze plany przewidują, że wraz z planowanym zyskiem musimy mieć 14 mld 200 tys. zł. Ze sprzedaży powinniśmy uzyskać ok. 4 mld 200 tys. zł, 10 mld natomiast z dotacji. Tymczasem miasto przyznało 7.565 mln. Mimo więc podwyżki cen biletów niedobór środków jest znaczący. Wzrost cen nastąpił we wszystkich rodzajach biletów, a więc pracowniczych miesięcznych także. Mimo to cena owych ostatnich jest niższa od kwoty, jaką posiadacz miesięcznego musiałby zapłacić, gdyby kasował bilet jednorazowy za 15 zł. Sytuacja jest taka, że miasto przez dotację dopłaca do przedsiębiorstw, dotując ich pracowników.

By znaleźć owe brakujące miliardy, opracowano w przedsiębiorstwie nowe (inne niż po aktualnej podwyżce) ceny biletów pracowniczych. Po ich zatwierdzeniu, posiadacz biletu miesięcznego pracowniczego dalej ta podwyżka nie obowiązywałaby, bowiem różnice płaciłby przedsiębiorstwa, dotując pracowników. Nie byłoby to nic innego, jak dotowanie systemu sprzedaży biletów miesięcznych MPK do istniejącego już w PKP i PKS. Jak znaczny jest tu udział dotacji do biletów, niech świadczą przykłady. Bilet miesięczny na określoną liczbę linii normalnych w granicach miasta — po cenie za jeden przejazd 15 zł — wynosi od 1 III br. 600 zł, natomiast według liczby przejazdów liczonych przez GUS powinien kosztować 1500 zł. Bilet na określoną liczbę linii normalnych, pospiesznych i nocnych kosztuje 1600, a powinien 4000 zł. Nasze stanowisko jest takie, by zakłady pracy wykupywały bilety po cenach ustalonych, natomiast pracownik kupowałby go w swoim przedsiębiorstwie po cenie jaką płacił dotychczas, czyli 40 proc. jego wartości, a zakład zatrudniający ponosiłby koszt dowozu pracownika w 60 proc.

Taki układ cen dałby naszemu przedsiębiorstwu owe brakujące miliardy i doprowadził w pewnym stopniu do dotowania pasażerów, a nie przedsiębiorstwa, a udział dotacji w kosztach wynosiłby wtedy nieco ponad 50 proc., a więc byłby zgodny z założeniami. Jest jeszcze jeden problem w tym wszystkim. Może wreszcie przedsiębiorstwa zapewniające pracownikom mieszkanie, zastanowiłyby się nad kosztami przewozów i nie tolerowały przydziałów na końcu miasta? Prawdopodobnie bardziej opłacałoby się zbudować mieszkania w pobliżu miejsca zatrudnienia, niż kupować cwe mieszkania gdziekolwiek i płać za dojazd. Jak by takie rozwiązanie rozładowało tłok w szczytach komunikacyjnych, już nie wspomnę.

F. SERWIN

Współpraca Krakowa z Bratysławą

W GRUDNIU ub. roku pojawiła się szansa nawiązania kontaktu ze Związkiem Młodzieży Socjalistycznej działającym w Bratysławie, a ściślej w Investorze Dopravných Stavied. Po rozmowie telefonicznej z Magdaleną Sivosową, przewodniczącą organizacji młodzieżowej, delegacją ZSMP z naszego Przedsiębiorstwa przebywała w lutym w Bratysławie. Głównym tematem rozmów było opracowanie porozumienia dotyczącego dalszej współpracy bratnickich organizacji. Zaplanowa-

no wzajemne wizyty, które miałyby na celu wymianę doświadczeń organizacyjnych, poznanie Krakowa i Bratysławy od strony historycznej, najnowszych osiągnięć technicznych itp.

Dla członków obu organizacji jest to szansa nawiązania bliższych przyjacielskich kontaktów, inspiracja do aktywniejszego działania. Zaznaczyć należy, że jest to pierwsze samodzielne nawiązanie kontaktu z zagranicą przez ZSMP w MPK Kraków. W marcu spodziewamy się wizyty członków Zarządu SZM z Invest. Dopravných Stavied.

ZZ ZSMP serdecznie dziękuje za pomoc w realizowaniu współpracy z czechosłowacką organizacją kierownictwu administracyjnemu i społeczno-politycznemu MPK.

ZBIGNIEW PLICHTA

Jak z tymi podwyżkami?

(Dokończenie ze str. 1)

plananej prowizji kontrolerów biletowych. Zdecydowano także o wyrównaniu od kwietnia 1985 r. wyplat za deputat węglowy. Wyrównaniu podlega różnica między aktualną wtedy ceną rynkową a kwotą wypłacanego u nas deputatu.

Nie wiem, czy te podwyżki to już wymagane przez nas 11 tys. czy też nie. Faktem jest, że nie wszyscy je otrzymali; pewnie nie wszyscy będą zadowoleni. Daleka jestem od stwierdzenia, że dostaniemy tyle, ile nam potrzeba, ale nie można też mówić, że wypłacono tylko 6000 zł. (fis)

Wizyta chóru MPK w Norymberdze

(Relacja z „Sanger Gruss”, kwartalnika chóru Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Norymberdze)

W DNIACH 21—26.10. 1987 r. gościliśmy u siebie, w Norymberdze, męski chór z krakowskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Gwoli przypomnienia, w pierwszych dniach kwietnia 87 r. nasz chór podejmowany był w Krakowie. Spotkania te są efektem rozwijającej się współpracy między obydwoma miastami.

Polscy przyjaciele, w ciągu kilkudniowego pobytu, mieli możliwość poznania naszego rodzinnego miasta i jego okolic. W programie znalazło się m. in. podziwianie uroków Szwajcarii Frankońskiej, koncert w bazylice Wallfahrt Gossweinstein jak i zwiedzanie zabytków naszego miasta. Znaleźliśmy czas na spotkanie aby porozmawiać o wrażeniach z pierwszego dnia pobytu. Oczywiście również śpiewano.

W największym kościele oratoryjnym w Norymberdze,

Gustaw-Adolf Kirche, spotkały się oba chóry, prezentując się wymiennie podczas nabożeństwa. Musimy z przyjemnością stwierdzić, że polski chór pokazał znakomity warsztat, udowadniając, że posiada wyszkolony materiał głosowy i może przedstawić słuchaczom dowolną literaturę chóralną.

Kierowniczka chóru, pełna temperamentu i delikatności, młoda kobieta, wspinała nad zespołem. Piękne głosy solowe, pieśni śpiewane w języku łacińskim, jednorodny dźwięk chóru, wszystko to sprawiało, że słuchacze byli urzeczeni. Była to prawdziwa uczta dla melomana. Prasa doniosła o polsko-niemieckim koncercie w bardzo pozytywnym tonie.

Piątek wypełniło zwiedzanie miasta i sprawunki w domach towarowych w centrum. Wieczorem odbył się koncert w Gaswerksaal. Zespoły przy-

gotowały i wyśpiewały w języku niemieckim pieśń „So ein Tag”, przyjętą przez słuchaczy bardzo życzliwie. Po udanym występie zespoły występowały wymiennie, prezentując utwory muzyczne z różnych epok i w różnych stylach. Goście z Krakowa zaprezentowali całą gamę swoich umiejętności, a oba zespoły włożyły w ten występ cały swój kunszt. To był wspaniały wieczór, prawdziwe muzyczne przeżycie.

W sobotę odbyliśmy podróż przez Szwajcarię Frankońską, a o 19.00 spotkaliśmy się w restauracji „Waldschanke”. Czas umiał nam 5-osobowy band stwarzać wspaniałą atmosferę. Siedzieliśmy wszyscy razem, czuliśmy się jak starzy znajomi. Nasze małżonki były rozchwytywane; zapraszano na parkiet. Trudno się dziwić, w zespole naszych gości były tylko trzy panie. Niedzielne przedpołudnie mi-

nęło bardzo szybko, zwiedzaliśmy muzeum tramwajów, przejechaliśmy ulicami miasta. O 14.00 odebraliśmy naszych krakowskich kolegów z restauracji „Waldschanke”, zapraszając do naszych domów na kawę i kolację. Niektórzy już wcześniej się zaprzyjaźnili, więc nie było problemów z podziałem a pozostałych zabraliśmy w takich grupach w jakich się dobrali. Problemów językowych nie było. Muzykowaliśmy, śpiewaliśmy, opróżniając przy tym niejedną szklanceczkę, a przy pożegnaniu zakręciła się iza.

W poniedziałek po południu zegnaliśmy naszych gości. Spodziewamy się i mocno wierzymy, że ta wizyta przyczyniła się do zacieśnienia więzów przyjaźni, które będą wkładem do zbliżenia ludzi Wschodu i Zachodu.

ERNST WALTER
tłum. i oprac.
Zdzisław Kapera



UDZIAŁ w konkursie Miss Polonia może każdą oszołomić...
Fot. Stanisław Makarewicz

Wszyscy w normie?

WIELKIE było zdziwienie i rozbawienie uczestników szkolenia kadry kierowniczej II i III stopnia, gdy dowiedzieli się, że mają być przetestowani na okoliczność „inwentarza osobowości”. Może nie byłoby to takie osobliwe, gdyby prelegent nie wyjaśnił, że testowi poddawani są potencjalni pacjenci... zakładów psychiatrycznych.

Test zawierał 64 pytania. Zabawa polegała na tym by bez zastanowienia podkreślić „tak”, „nie”, lub „znak zapytania”. W wyniku podliczeń

odpowiedzi, na ankiecie stawiano symbol odpowiadający cechom osobowości. Pytania, aczkolwiek inaczej sformułowane powtarzały się. W testach chodziło m. in. o współczynnik prawdy, były one anonimowe, nie dokonano też zestawienia jakie „typy”... osobowości przeważają wśród naszych kierowców. Szkoda, bo to mogło być najciekawsze.

A swoją drogą — może by tak te testy stosować wobec kandydatów na przelożonych wszelkiego stopnia?

(fis)



W zakładowym bufecie sprzedawczynie rozmawia z jedną ze stałych klientek:

— No i jak? Prawda, że kielbasa, którą wczoraj pani poleciłam, była wyjątkowo dobra!

— Tego bym nie powiedziała. Ale w każdym razie była bardzo świeża. Znalazłam w niej kawałek przedwczorajszej gazety...

*

Dwaj szefowie spotykają się na naradzie:

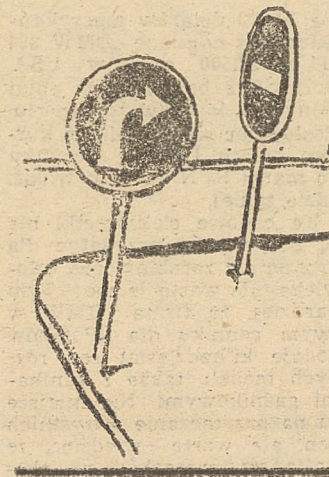
— No i jak spisuje się nowa sekretarka, którą ci poleciłem?

— Jest po prostu niezastąpiona...

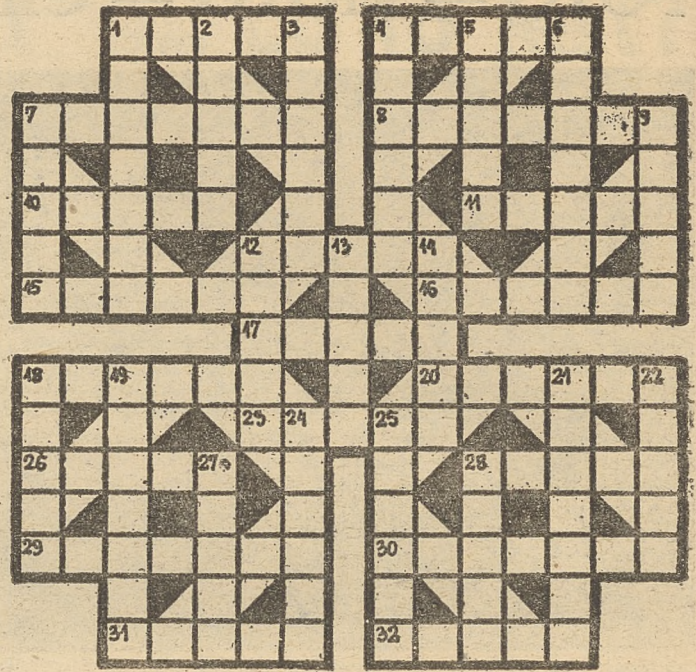
— No widzisz...

— Poprzedziła wszystkie dokumenty tak, że bez niej nigdy niczego bym nie znalazł...

*



KRZYŻÓWKA Nr 5



POZIOMO: 1. pantofel, 4. miasto nad Notecią, 7. znany radziecki pieśniarz, 8. popularnie o dlesiu, 10. wędrowną grupą aktorów, 11. konkurent telewizji, 12. reżyser filmowy („Człowiek z marmuru”), 15. egipska moneta, 16. wytrawne wino portugalskie, 17. polarna poświata, 18. szczyt w pobliżu Korbiewa, 20. napój bogów, 23. początek wyścigu, 26. krewny w linii męskiej, 28. owoc dobrych interesów, 29. myśliwska zdobycz, 30. prysznic, 31. patyna, 32. jedna z całej talii.

PIONOWO: 1. postawa, prezencja, 2. wyniosłość, zarozumiałość, 3. z chrzanem, 4. autor „Bema pamięci żałobny rapsod”, 5. roślina strefy śródziemnomorskiej, 6. Azory w Krakowie, 7. hutniczy cykl produkcyjny, 9. chodząca mleczarnia, 12. jesien na krzewinka, 13. stepowy dom Mongołów, 14. był nim Rudolf Valentino, 18. nasz protoplasta, 19. jeden z prezydentów Stanów Zjednoczonych, 21. sposób postępowania, 22. pomocny przy wykreślaniu, 24. owad drzewożerny, 25. specjalny równoleżnik, 27. kolor w kartach, 28. jugosłowiański port nad Adriatykiem.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 3

Poziomo: Gmoch, galop, galeria, rozrząd, akces, kedyw, Galla, Apator, driada, zecer, whisky, Idiota, broda, ruina, Kwisa, kajdany, kanapa, lezka, krowa.

Pionowo: Galicja, okres, hrabia, Górski, luzak, prądka, gwarra, dawka, grzyb, licho, Adria, worek, iniejał, Olimpia, agawa, rutyna, doskok, Apacz, kendo.

NAGRODĘ za rozwiązanie krzyżówki nr 1 wylosował **Ryszard Krawczyk**.

MNIEJ PASAŻERÓW O 40 PROCENT!

Po drastycznej podwyżce taksówkowych taryf liczba zgłoszeń w warszawskim „Radio-taxi”, tak ostatnio spopularyzowanym przez serial „Zmiennicy”, zmniejszyła się mimo tej reklamy po 1 lutym aż o 40 procent.

NA SKRZYŻOWANIACH NIE BĘDZIE ŚWIATEL

Władze komunikacyjne stolicy podjęły decyzję, że w nocy na warszawskich skrzyżowaniach w godzinach 23.00—5.00 nie będzie ani czerwonych, ani zielonych świateł. Sygnalizacje będą mrugać jedynie światłem żółtym. Ma to przynieść znaczne oszczędności energii. Zaoszczędzi również stołeczne WPK, ale nie od razu. Na sygnalizację pulsującą w pierwszej kolejności przełączone zostaną skrzyżowania w prawobrzeżnej Warszawie, czyli na Pradze. Opracowanie odpowiedniego oprzyrządowania, instalacja zegarów na wszystkich skrzyżowaniach stolicy potrwa kilka miesięcy, gdyż trzeba przemontować urządzenia sterownicze w ponad 250 miejscach.

BRAKORÓBSTWO SPRZYJAŁO TRAGEDII

Ekspert badający przyczyny wybuchu pożaru 18 listopada ub. r. na stacji londyńskiego metra King's Cross, który spowodował 31 ofiar śmiertelnych, dopuszczając już tylko 2 wersje zaprószenia ognia. Skłaniają się do wniosku, że powodem była rzucana bez premedytacji zapalona zapalka, która przedostała

się między stopniami schodów ruchomych opartych na konstrukcji z drewna, ale nie wykluczając też nadal celowego rozniecenia ognia. Pewne jest natomiast, że tragicznym skutkiem pożaru nie zapobiegła farba „Prodorite B 2”, wyprodukowana jako ognioodporna na specjalne zamówienie po pożarze w 1982 r. na stacji metra Oxford Circus. Ściany i sufit korytarzy na King's Cross pokryte tą emalią, zapaliły się po rozgrzaniu się do temperatury 600—700 st. C. Przyczyną, dla której farba ustąpiła wobec płomieni i temperatury, miało być nie-

nią trolejbusu zasiadała kobieta, następnie, że prowadziła ona pojazd w stanie nietrzeźwym, a wreszcie, że jest nią 43-letnia Janina S., która dotąd nie miała skłonności do kawalerskich szarż. Jaki był powód niedzielnego rauszu, niestety, nie wiemy.

FLORENCJA ODDYCHA ŚWIEŻYM POWIETRZEM

Po starym centrum Florencji od końca lutego jeżdżą tylko autobusy komunikacji miejskiej oraz samochody prywatne będące własnością mieszkańców objętej zakazem ruchu strefy. Ale i prawa tych

UNESCO uznało za dobro kulturalne o znaczeniu światowym, czyli historyczne centrum między rzeką Arno i obwodnicą, wszystkie zabytki znajdujące się w prawobrzeżnej części miasta wraz z katedrą, placem Signorii, uniwersytetem itp.

ZAKAZ PALENIA TAKŻE W TAKSÓWKACH

Burmistrz Nowego Jorku podpisał projekt ustawy o zakazie palenia w miejscach publicznych. Palenie będzie zabronione w szkołach, sklepach, teatrach, szpitalach, na stadionach oraz w środkach

tuneli. Poza tym górnicy pracują w systemie czterobrygadowym, który znacznie przyspiesza tempo robót. Stacje natomiast wykonuje na jedną zmianę kilka przedsiębiorstw. Dyrekcja budowy metra weszła w kontakt ze spółdzielniami rzemieślniczymi, które podjęły się wykonania prac wykończeniowych. Na stacji „Imielin” pracownikom Budowlanej Spółdzielni Rzemieślniczej „Mazowsze” z Otwocka powierzono wykonanie wszystkich tych robót. Okazuje się, że małe przedsiębiorstwa czy spółdzielnie gwarantują lepszą jakość prac.

NIE KAŻDEMU TO SAMO SPRAWIA PRZYJEMNOŚĆ

Warszawski „Express Wieczorny” zamieścił list czytelników, którym przyszło podróżować autobusem WPK linii 495 nr boczny 2900 z przystanku przy pl. Komuny Paryskiej aż do zajezdni przy ul. Inflanckiej, która wcale nie była celem ich podróży ulicami stolicy. Kierowca autobusu z tabliczką „Zjazd do zajezdni” zabrał pasażerów, ale później nie raczył zatrzymać się na żadnym z przystanków, mimo usilnych prób o wysadzenie po drodze do zajezdni. Nie reagował również na groźby zdenerwowanych ludzi, którzy zagrozili złożeniem skargi w dyrekcji przedsiębiorstwa. Usłyszeli wówczas: „Cała przyjemność po mojej stronie”. Porwani pasażerowie wspominają kurs bez przyjemności, licząc na ukaranie lekceważącego swe obowiązki i kulturę współzycia kierowcy.

(Oprac. l-k)

MieSzanKa i k i m o w A NIE TYLKO

dokładne oczyszczenie pokrywanej na nowo powierzchni z resztek starej emalii. Gdyby „Prodorite B 2” nałożona została na czysty beton lub tynk, nie uległaby płomieniom.

NIE DOSĆ, ŻE PIJAK, TO JESZCZE KOBIETA

Późnym wieczorem w jedną z lutych niedziel pasażerowie trolejbusu linii 150 w Lublinie poculi się nieswoją, gdy pojazd nie zatrzymał się na kilku przystankach, a i prędkość jazdy była znacznie większa od tej, do której byli przyzwyczajeni. Trolejbus dotarł jednak szczęśliwie do miejsca przeznaczenia Powiadomieni o nietypowej jeździe funkcjonariusze milicji stwierdzili najpierw, że za kierow-

ostatnich poważnie ograniczono, gdyż rodzina może korzystać tylko z jednego samochodu, choć w tym mieście przypada przeciętnie aż 2,7 pojazdu osobowego na jedną rodzinę. Zakaz wprowadzono wprowadzić tylko na okres eksperymentalny, ale ojciec tej decyzji, radny miejski, komunista Graziano Cionti oświadczył, że nie ma mowy o wycofaniu się z nowej organizacji ruchu. W ten sposób stolica Toskanii stała się pierwszym włoskim miastem, w którym zamknięto w tak konsekwentny sposób zabytkowe centrum dla samochodów, by chronić mieszkańców, turystów i bezcenne zabytki przed szkodliwym działaniem spalin. Strefa ograniczonego ruchu obejmuje wszystko, co

transportu miejskiego, w tym w taksówkach. Ustawa zobowiązuje również władze przedsiębiorstw, w których zatrudnionych jest powyżej 15 osób, do ustalenia „stref dla niepalących”, gdzie wzbronione będzie wstęp osobom palącym papierosy.

RZEMIOSŁO BUDUJE STACJE METRA

Obserwujący budowę metra w Warszawie odkryli, że budowa tuneli przebiega znacznie sprawniej niż budynków stacji. Tunele drażnione przez górników z Mysłowic i Lubina dosyć szybko się wydłużają. Podczas gdy stacje wydłużają „Stokłosy” i Ursynów”, dosyć odciepała pna sie ku górze Ich budowa jest bardziej skomplikowana od