

### Zebranie Delegatów

V Zebranie Delegatów MPK obradujące, 12 lutego, poświęcone było sprawom ekonomicznym przedsiębiorstwa. Zaproszono wiceprezidenta A. Zmudę i dyrektora WGKiM UM Krakowa J. Marczewskiego. Dyskusję zdominowały trzy sprawy:

— **Zasady przyznawania przedsiębiorstwu dotacji na działalność**, a co się z tym wiąże — **porozumienie pomiędzy organem założycielskim a MPK**, przy współdziałaniu RN w Krakowa. W porozumieniu, którego byłbyśmy równoprawnym uczestnikiem, określone byłyby zadania przedsiębiorstwa zarówno w zakresie ilości usług, jak też i podnoszenia efektywności gospodarowania. Porozumienie określi wysokość dotacji i sposób jej zwiększania w przypadku zwiększenia zadań lub przekroczenia zadań planowa-

nych, a także sposób zwiększenia subsydiów w razie wzrostu kosztów eksploatacji niezależnych od MPK (ceny, podatki itp.).

— **System odpisów na PFAZ** — **wnoskujemy ustalenie wskaźnika wolnego od obciążeń na poziomie 20 proc.**, co pozwoli wprowadzić porozumienie placowe. Ważną sprawą jest też terminowe i systemowe ustalenie zasad odpisów na PFAZ, gdyż co najmniej nieporozumieniem jest nieustalenie ich ani na rok 34, ani na 85 do dnia dzisiejszego.

— **Konsultacje nt. Porozumienia Placowego** — jego wprowadzenie uniemożliwia brak rozporządzenia Rady Ministrów o uprawnieniach stażowo-gratyfikacyjnych i brak ustalonych wskaźników wolnego od obciążeń na PFAZ.

Goście zobowiązali się do dalszego pospieszenia naszych

stań o ustalenie rozsądnego wskaźnika odpisu na PFAZ i utrzymanie uprawnień stażowo-gratyfikacyjnych na dotychczasowych zasadach. Jednocześnie poparli propozycję Porozumienie MPK — organ założycielski. Byłoby ono nowym w skali kraju.

• **Zebranie Delegatów zatwierdziło harmonogram wyborów do organów samorządowych. Będą trwać one do końca maja.**

Wybrano Komisję Wyborczą MPK w składzie **Z. Gołab (ZZP), E. Nowak (ZNA), J. Andrzej (Pion Ruchu), J. Kudlek (ZTS), T. Dąbrowa (ZAW).**

Wprowadzono też poprawkę do Statutu Samorządu MPK, zgodnie z którą w zakładach wybiera się tylko rady pracownicze, a rolę zebrania załogi pełnią narady robocze.

(S.G.)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

### Więcej takich spotkań

Coś się jednak ruszyło i służby inwestycyjne mogą odetchnąć. Takie wrażenie odniosłem towarzysząc sekretarzowi KK PZPR, **Józefowi Szczurowskiemu** oraz przedstawicielom dyrekcji przedsiębiorstw budowlanych zaangażowanych wokół MPK-owskich budowli, którzy w pierwszą środę lutego zwiedzili niektóre z tych obiektów. Przewodnikami w tym spotkaniu byli nasi „inwestorzy” z dyrektorem **Marianem Kalinowskim** oraz dyrektorem **Tadeusz Trzmiel** i I sekretarzem **Ryszard Gurbiel**. Ponieważ nasza krakowska prasa odnotowała to spotkanie, przypomniałem tylko, iż sekretarz Szczurowski wizytował budowę nowej hali zaplecza Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego (wreszcie drewniana hala pójdzie na emeryturę!), obiekt Zakładu Sieci i Podstacji („znakomicie” zaprojektowane okna polecam fachowcom), modernizowane nawy hali garażowej na Woli Duchackiej, budowę podstacji trakcyjnej w Nowej Hucie oraz ślimaczące się wózkownią i myjnię w ZTH.

Postawa sekretarza Szczurowskiego który zażądał przedstawienia harmonogramów robót oraz comiesięcznych spotkań zainteresowanych i powiadomienie go o wynikach — zmobilizowała budowlanych i usunęła chyba trudności i obiekcje. Szybko ustalono zasady współpracy, przekazywania robót, terminy, trochę jakby mniej było narzekania na

brak materiałów. Nawet najsympatyczniejszy z szefów — dyrektor Franczakowa z „Budostału 1”, szybko „kupowała” tematy. Tak więc jest szansa, że do września gotowa będzie wózkownia i niebezpieczne torowisko postojowe w myjni, których brak tak dał się we znaki załodze ZTH (trzeba było pracować na pętlę w Bieńczykach przy dwudziestostopniowym mrozie). Trochę znam problemy budownictwa i jego codziennosci, dlatego sprawnością dogadywania się byłam naprawdę zbudowany.

Jestem przekonany, że wizyta ta zaowocuje większym zaangażowaniem budowlanych na naszych budowach, bo nie wierzę w słomiany zapal ich przedstawicieli. Wreszcie uświadomiono sobie — o czym w MPK wiedzą od dawna — że stan komunikacji miejskiej zależy nie tylko od ilości tramwajów, autobusów czy od stanu załogi — lecz, że zaplecze w miarę przyzwoite jest warunkiem koniecznym dobrej jakości naszych usług.

P.S. Główną cechą ustalanych przez wykonawców harmonogramów jest od lat... nieprzyjęcie ich w praktyce, dlatego celną wydała mi się uwaga inżyniera Sokołowskiego, że zgodzi się na przekroczenie terminu budowy hali swojego Zakładu nawet i o pół roku, byleby oddano go bez usterek i niedoróbek. Ma pan rację, inżynierze.

### Da się zrobić jeszcze wiele

**PRZYTŁOCZENI** różnorodnością problemów i wniosków na zebraniach sprawozdawczych w 17 POP naszej firmy nie bardzo wiemy jaką „zbiorówkę” przedstawić naszym czytelnikom. W końcu zdecydowaliśmy się na osobne potraktowanie wniosków (gdzie tylko skończy się ich precyzowanie), by teraz przypomnieć najważniejsze uwagi i refleksje zawarte w wystąpieniach egzekutyw, a wygłaszanych przez I sekretarzy. Obraz ten, choć niepełny (brakowało nam w chwili pisania 3 tekstów) i jednostronny, to jednak daje sporo materiałów do przemyśleń, stąd też nietypowa forma migawek.

**BYĆ CZŁONKIEM PARTII** to spory obowiązek, no i małe zaszczyt. Gdy się ludziom wydaje, że jest na odwrót, zaczyna się nieszczęście. U nas go nie ma. MPK-owska organizacja partyjna wręcz szczyt się najwyższą w województwie m. krakowskim dynamiką wzrostu szeregów partyjnych, ale trudno popaść w samozadowolenie. W jednej POP dużego zakładu tłumaczy się niski stan członków istniejącymi jeszcze za-

drażnieniami i nieufnością — czy w pozostałych ten problem nie występuje? W kilku POP niezbyt wysoką frekwencją na zebraniach (60—80 proc.) obciąża się emerytów, ale czy tylko? Warto wzorem XIV POP przeprowadzić rzetelną analizę, a zawałczy znajdzie się więcej. Tylko w XVI POP skupiającej właśnie emerytów i rencistów (zresztą w przeniesieniu do niej zgodziła się mała grupa, co świadczy o przywiązaniu do macierzystych organizacji) takie tłumaczenia mają sens. Również tylko tu można było usłyszeć, że POP stoi na uboczu wydarzeń w przedsiębiorstwie, a o krajowych dowiaduje się z prasy i comiesięcznych spotkań.

**CO Z AKTYWNOŚCIĄ?** Na zebraniach jest ona różna: słabsza tam, gdzie grupują się ludzie o zbliżonych pozycjach zawodowych (np. Zarząd, ZBL), a wiele mocniejsza w zakładach eksploatacyjnych — w nich też lepiej wychodzą różne inicjatywy i konkretne działania, przekraczające czasem dla przeciętnego zjadacza chleba program partii w wymiarze

wartości i dokonania.

Nie wszędzie dociera prawda, iż można zrobić jeszcze o wiele więcej, jeżeli przydzielą się wszystkim członkom partii indywidualne zadania — szkoda, że problem ten podniesiono tylko w trzech POP. Jest się tu o co bić, bo w naszej firmie tradycje bezpośredniego udziału członków partii w kierowaniu i inicjowaniu wielu konkretnych działań dla dobra zakładu i jego załogi — są bardzo żywe, ot choćby wyniki czynu 40-lecia PRL.

Nie będzie aktywności bez solidnej podbudowy ideologicznej oraz bieżącej informacji o tym co dzieje się w kraju, regionie, firmie. O ile z informacją nie jest już tak tragicznie jak drzewiej to pozostał otwarty problem szkoleń. Każda POP, oprócz realizacji tematów zaleconych przez Komitet Zakładowy, przyjęła własną taktykę i zróżnicowanie formy działania. Powinno to cieszyć, gdyby za różnorodnością nie stała dowolność, czy częste jeszcze odfajkowanie zadań. Zły lektorat może zniweczyć długofalową pracę polityczną.

(Dokończenie na str. 2)

**31 STYCZNIA** odbyło się czwarte już z kolei Walne Zebranie Delegatów NSZZ Pracowników MPK w Krakowie. Miało charakter sprawozdawczy po dwuletniej działalności Związku, a okres ten podzielić można na zdobywanie doświadczeń organizacyjnych, wypracowywanie zasad, form i metod realizacji uchwał i wniosków podjętych na trzech pierwszych Walnych Zebraniach Delegatów oraz uchwalonych przez zarząd w trakcie programowej działalności Związku. W omawianym okresie, działalność Związku opierała się głównie na wykonywaniu zadań statutowych, programie, uchwałach i wnioskach Walnych Zebrań Delegatów oraz zebrani Oddziałowych Rad Związkowych. W celu ściślejszej współpracy oraz, lepszego przebiegu informacji z prezydium zarządu do przewodniczących ORZ odbywały się

27 stycznia 1983 — 31 stycznia 1985

### 2 lata NSZZ Pracowników MPK

comiesięczne spotkania przewodniczących z Prezydium.

Związek zajmował się niemalże wszystkimi sprawami swoich członków — jak również niezrzeszonych pracowników przedsiębiorstwa.

ZZ NSZZ Pracowników MPK w składzie: przewodniczący **Janusz Litwicki**, wiceprzewodniczący, **Janusz Lijowski** i **Leszek Kosiba**, sekretarz i skarbnik **Jan Maciuszek**, Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy **Aleksander Kowalczyk** oraz wchodzący w skład jego przedstawiciele z Oddziałowych Rad Związkowych zajmowali się całym szeregiem ważnych spraw załogi i przedsiębiorstwa. Trudno wy-

mienić nam wszystkie, ale między innymi były wśród nich takie, które zaliczyć można do: obrony praw i interesów członków związku i nie tylko, a więc mieszkaniowe, zwolnień z pracy, przeszerogowań, konfliktów między pracownikami a pracodawcą, socjalno-bytowe, a w nich akcja wczasowa, kolonie, przydziały działek pracowniczych, zakładowego budownictwa mieszkaniowego, udziału w giełdach racjonalizatorskich i komisjach ds. wynalazczości — broniące interesu twórcy jak również uwzględniające interes przedsiębiorstwa a także związane z wypłaceniem świadczeń statutowych na rzecz członków

z okazji urodzenia się dziecka, zgonu członka Związku lub najbliższej jego rodziny oraz udzielanie pomocy — w zakresie paczek dla chorych, dopłaty do kolonii, wycieczek czy zakupionych w przedsiębiorstwie ziemniaków. Osobnym rozdziałem pracy zarządu Związku była działalność w zakresie podejmowania Uchwał, których w okresie sprawozdawczym podjęto 26, a które dotyczyły szerokiej gamy różnych spraw. Działalność Komisji Kulturalno-Oświatowej wiązała się ze stałą współpracą z Działem Kultury Sportu i Turystyki i polegała głównie na programowaniu imprez organizowanych przez ten Dział i roz-

prowadzeniu wśród załóg biletów do kin, teatrów, kabaretów i na spektakle dla dzieci, a także na organizowaniu wycieczek.

Komisja Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy, składa się z wybranych w poszczególnych zakładach Oddziałowych Społecznych Inspektorów Pracy. W ZAW i ZNR jest ich nawet po dwóch. Działalność SIP w 1984 roku opierała się o wytyczne Ustawy o SIP z 24 czerwca 1983 roku i zajmowała się w szczególności: przestrzeganiem obowiązujących przepisów, zarządzeń dotyczących spraw socjalnych załogi, stanu technicznego parku maszynowego i urządzeń, przestrzeganiem kodeksu pracy i układu zbiorowego, dochodzeniami powypadkowymi, źródłami możliwości powstania różnego rodzaju schorzeń, poprawą warunków pracy na terenie poszczególnych zakładów.

(Dokończenie na str. 6)

■ Szczególnie trudno — w warunkach zimowych, na oblodzonej jezdni — prowadzić kierowcom wozy linii „105”, „124” i „129”, przy zjeździe z mostu Warszawskiego w ulicę Warszawską. Projektanci tego odcinka drogi nie pomyśleli o utrudnieniu, jakie sprawiał on będzie w okresie zimowym. Teraz więc kierowcy, wjeżdżając na zbyt ostry zakręt, wyjątkowo ostrożną jazdą muszą korygować to, o czym tamci zapomnieli albo nie chcieli pamiętać.

■ Plusowa temperatura, która spowodowała szybkie topnienie śniegu i ulewa stały się przyczyną, że w naszym mieście częściowo wylały niewielkie rzeczki. Zatkane były również studzienki odpływowe. Wszystko to w sumie spowodowało, że niektóre ulice 2 lutego znalazły się pod wodą i kilka linii autobusowych musiało zmienić swą trasę.

■ Nie tylko zresztą komunikacja autobusowa miała problemy z nadmierną ilością wody na jezdniach. 1 lutego w nocy, skrzyżowanie ulic Dietla i Bohaterów Stalingradu zostało tak zalane, że motorniczowie nie byli w stanie przełożyć zwrotnicy. Trzeba więc było zmienić tramwajom trasy. I tak „7” jeździła przez ulicę Dajwór, a nie na Dąbie. Dodać należy, że bezczkowiec mogący ratować sytuację, był... nieczynny.

■ Słynny żeglarz samotnik, kpt Henryk Jaskula, jest pracownikiem komunikacji miejskiej w Przemysku, stąd też Zrzeszenie Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej rozważa możliwość opodatkowania przedsiębiorstw, należących do Zrzeszenia, na rzecz sfinansowania kolejącego jego rejsu dookoła świata.



■ W wyniku zmniejszonej częstotliwości kursowania tramwajów do pętli na osiedlu XXX-lecia PRL, nastąpił spadek frekwencji pasażerów na tej linii. Pasażerowie wracają do komunikacji autobusowej.

■ Przypominamy, że 28 lutego upływa termin nadsyłania propozycji prac na konkurs na znaczek Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej. Prace nadsyłać należy pod adresem Zrzeszenia — Warszawa, ul. Wronnicza 27.

■ Na ostatnim posiedzeniu Rady Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej, dyrektor Departamentu Komunikacji Miejskiej i Dróg Zbigniew Mikulski, przedstawił ocenę pracy miejskiej komunikacji podczas styczniowego ataku zimy. Stwierdził, że wyszła ona „obronną ręką” z dość ciężkiej sytuacji, a wszystko zawdzięczać można odpowiedniemu przygotowaniu przedsiębiorstw komunikacyjnych do tego trudnego okresu, jak również odpowiedniej postawie załóg.

■ 4 lutego po godzinach pracy, na parterze biurowca, odbywała się sprzedaż męskich skarpet i kalesonów. Wcześniej, że tak bardzo poszukiwane artykuły sprzedawane były w poszczególnych zakładach. Towar ten „załatwiony” został dla załogi MPK przez ZZ NSZZ Pracowników MPK. W zarządzie przedsiębiorstwa w charakterze sprzedawców wystąpili: przewodniczący ZZ NSZZ Pracowników MPK Janusz Litwicki i jego dwaj zastępcy Janusz Lijowski i Leszek Kosiba. Dodać należy, że kupować mogli zarówno związkowcy jak i nie należący do Związku.

■ Pracownicy Działu Kultury Sportu i Turystyki, na apel „Przyjaciółki” — „Czytelniczy dzieciom głodującej Etiopii” — wpłacili na konto Polskiego Komitetu Solidarności z Narodami Azji, Afryki i Ameryki Łacińskiej Nr 1153-1717-139-11 Oddział w Warszawie — 750 złotych. Wierzymy, że znajdują się następnymi ofiarodawcy, o których chcielibyśmy też napisać w „Sygnałach”. (M.B.)

## Powołani zostaną Młodzieżowi Społeczni Inspektorzy Pracy

Z OKAZJI 35-lecia powołania Społecznej Inspekcji Pracy, odbyło się 8 stycznia br. w Domu Tramwajarza przy placu Serkowskiego, uroczyste spotkanie, w którym udział wzięli: kierownictwo administracyjne i społeczno-polityczne przedsiębiorstwa, z Zakładowym Społecznym Inspektorem Pracy Aleksandrem Kowalczykiem, Oddziałowymi Społecznymi Inspektorami Pracy ze wszystkich zakładów przedsiębiorstwa oraz kierownikiem Działu BHP Augustynem Dobrowolskim. Udział w spotkaniu wzięli również zaproszeni goście: przedstawiciele Państwowej Inspekcji Pracy inspektorzy Witold Borzym i Ryszard Iwaniec, a także byli pracownicy MPK — Działu BHP Stanisław Bodzoń i Zakładowi SIP Marian Długosz i Władysław Tabor.

Zastępca dyrektora ds. technicznych Marian Kalinowski, nawiązując do historii SIP w MPK, przypomniał działalność Zakładowego SIP Mariana Długosza, który mimo że odszedł w 1975 roku na zasłużoną emeryturę, jego wyjątkowe oddanie służbie Społecznej Inspekcji Pracy przez 20 lat pracy w MPK do dziś jeszcze wzbudza uznanie. Dopiero teraz, biorąc pod uwagę wyniki dwuletniej kadencji Zakładowego SIP Aleksandra Kowalczyka, można powiedzieć, że rodzi się w przedsiębiorstwie tej miary SIP-owiec, jakim był Marian Długosz. Zarówno jednego jak i drugiego cechuje bowiem obiektywizm jeżeli chodzi o wykroczenia, tak w stosunku do przedsiębiorstwa jak i pracowników oraz pasja i zaangażowanie w sprawę bhp. Prawie stu procentowa realizacja zaleceń, to zasługa społecznej jak i zawodowej służby bhp, działającej aktualnie w naszym przedsiębiorstwie, w czym olbrzymią rolę grają wiosenne i jesienne przeglądy pracy, kończące się konkursami. W każdej chwili i w każdym zakładzie przyjąć można wizytację i nie zawstydzic się zastaniami tam warunkami pracy. Dziękuję Zakładowemu SIP Aleksandrowi Kowalczykowi i kierownikowi Działu BHP Augustynowi Dobrowolskiemu jak również Oddziałowym SIP, za zaangażowanie i olbrzymi wkład pracy. Wszyscy otrzymują dyplomy.

Zakładowy SIP Aleksander Kowalczyk dziękuje za pomoc w pracy jaką przez okres dwuletniej kadencji zawsze otrzymywał od dyrekcji przedsiębiorstwa, za to, że swą działalność mógł wykonywać nie napotykać większych problemów. Przedstawia plan pracy na rok bieżący. Mówi, że między innymi należy poświęcić więcej uwagi małej mechanizacji, postawić na racjonalizację, poprawę w zakresie wentylacji, urządzeń cieplnych, organizacji pracy, obsadzić zielenią tereny zewnętrzne, dostarczyć na stanowiska pracy dostateczną ilość źródła światła. Informuje o konkursie o tytuł najlepszej jezdni z przedsiębiorstw komunikacyjnych jakie znajdują się w Polsce południowej.

Zastępca dyrektora ds. komunikacji autobusowej Stanisław Kowalczyk, podkreśla rolę jubileuszu 35-lecia SIP, która odegrała w poprawie warunków pracy w przedsiębiorstwie miejskiej komunikacji decydującą rolę. Obecnie mimo olbrzymich trudności inwestycyjnych istniejących w kraju, realizowane są nowe obiekty zaplecza dla MPK. W przedsiębiorstwie stawiane są bowiem na równi odpowiednie warunki pracy z realizacją zadań, co podkreślają nawet ci pracownicy, którzy od nas odeszli. Mimo wszystko warunki pracy są jeszcze trudne. Społecznej Inspekcji Pracy w przedsiębiorstwie dziękuję za trud i życie dalszych osiągnięć.

Głos zabierają również przedstawiciele Państwowej Inspekcji Pracy, podkreślając klimat dla działalności Społecznej Inspekcji Pracy i jej sprawdzalność w MPK efekty.

W dyskusji poruszone zostają kłopoty, jakie stwarzają SIP niektórzy pracownicy średniego dozoru — mistrzowie, brygadziści, którzy w stosunku do młodych wiekiem i stażem pracowników nie wywiązują się ze swojej roli — opiekunów, doradców, a jak statystyka uczy, właśnie ci ludzie ulegają najczęściej wypadkom przy pracy. Aby takiej sytuacji przeciwdziałać, zawarte zostanie w MPK porozumienie między Społeczną Inspekcją Pracy a ZZ ZSMP. Powołani zostaną Młodzieżowi Społeczni Inspektorzy Pracy, podlegli ZZ ZSMP. (M.B.)

## Młodzi o szacunku dla pracy

CIEKAWY przebieg miało odbywające się 23.01. III Plenum Zarządu Zakładowego ZSMP, które w całości poświęcone było adaptacji społeczno-zawodowej młodzieży MPK. Po referatach wprowadzających, które przedstawił: Danuta Wilkoszewska (Program stabilizacji załogi MPK) i Piotr Pogon (Działania ZSMP na rzecz adaptacji społeczno-zawodowej) rozpoczęła się dyskusja. Kol. W. Rezyński z ZSP zobowiązał MPK-owskich delegatów, aby na Krakowskiej Konferencji ZSMP poruszyli problem ucieczki młodych pracowników z uspołecznionych zakładów pracy. Po prostu płace są niekonkurencyjne i nieadekwatne w stosunku do uciążliwości pracy. W takiej sytuacji mnożą się porzucenia pracy, bo i to jest opcjonalne! Z problemem tym kierownictwa przedsiębiorstw same nie uporały się bez pomocy władz miasta. Kol. W. Rezyński zwrócił też uwagę na potrzebę aktywnego włączenia się ZSMP do Młodzieżowych Zespołów Gospodarczych, widząc w tej inicjatywie możliwość zdobycia przez młodych dodatkowych zarobków.

O potrzebie zdobycia drugiego zawodu mówili m. in. kol. T. Marzec z ZNA i W. Treła z ZAC, z kolei kol. W. Bąk i J. Dąbrowski poruszali problemy uczniów ZSZ — te związane z praktyczną nauką zawodu oraz problemy absolwentów ZSZ pozostających w pracy w MPK. Najwięcej uwagi w dyskusji poświęcono jednak potrzebie przywrócenia szacunku dla pracy. Jak wyeliminować nierobów zabierających pieniądze tym, którzy rzetelnie pracują? Jak walczyć z szerzącą się wśród ludzi młodych postawą cwaniacką wobec pracy? — zastanawiali się kol. B. Rączek z ZTO, J. Partyka z ZNT, A. Jaros z ZTS, R. Stasiak z ZAB. Uczestnicząca w Plenum dyr. Kostro ustosunkowała się do wielu głosów w dyskusji, mówiąc m. in.: „ZSMP winien stworzyć w Przedsiębiorstwie silne forum ludzi młodych, które będzie się starało rozwiązywać wszelkie sprawy młodej załogi!”

W przyjętej uchwale Plenum zaakceptowało projekt porozumienia ze Społeczną Inspekcją Pracy NSZZ Pracowników MPK w sprawie ochrony pracy młodzieży, Plenum zobowiązało Zarząd Kół do rozpowszechniania na zebraniach programu stabilizacji załogi MPK wzbogaconego o działania ZSMP. Plenum zobowiązało także Zarząd Kół do dalszego rozszerzania inicjatyw na rzecz adaptacji społeczno-zawodowej i integracji młodej załogi MPK.

Podczas Plenum członek Plenum ZK ZSMP, kol. M. Szymański wroczył kol. Bogdanowi Kowalczykowi, długoletniemu, zasłużonemu działaczowi MPK-owskich organizacji młodzieżowych — legitymację „Honorowego Członka ZSMP”. (W.M.)

## Co myślisz o reformie gospodarczej?

Kontynuujemy naszą ankietę na temat reformy gospodarczej, obecnego stanu zaawansowania jej wdrażania i ocen skutków dotychczasowych poczynań na tym polu. Ponieważ doświadczenie dowiodło, że nasi rozmówcy chętniej i ciekawiej mówią, gdy występują anonimowo, postanawiamy tak właśnie prowadzić dalej tę ankietę, ograniczając się jedynie do środowiska lub zakładu w których zbierane są wypowiedzi. Dziś jest to Zarząd Przedsiębiorstwa.

I. PANI REDAKTOR, niech mi pani powie, dlaczego w dziennikarce jesteście tacy niecierpliwi? Reforma to działanie podjęte na lata i jeszcze naprawdę nie wiadomo, jak się potoczy. Przecież, to czy reforma uda się, czy też nie, zależy od wielu czynników, takich jak choćby pogoda i urodzaj w rolnictwie, sytuacja na rynkach światowych, możliwości kredytowe itd. Jeszcze mogą być różne wahnięcia sytuacji rynkowej, która ostatnio się jakoś poprawiła — temu pani nie zaprzeczy. A przecież trzeba się liczyć z tym, że przed nami mogą być jeszcze lata, w których relacje między cenami a płacami będą takie, że przeciętną rodzinę nie będzie stać na bardzo wiele rzeczy. Tak przecież było w latach pięćdziesiątych w RFN, która teraz wśród naszych rodaków słynie z dobrobytu. I kto wie, czy to właśnie wtedy nie będziemy mówić, że reforma w Polsce udata się. Dlatego dzisiaj zamiast mówić pani o moich ocenach, wolę przekazać tylko wszystkim życzenia, aby była ona wprowadzona w całej pełni i to, jak najszybciej.

dzona w całej pełni i to, jak najszybciej.

2. JAKO KOBIETA, na której jak zwykle spoczywa obowiązek zaopatrywania domu, muszę pani powiedzieć, że obecnie można już coś niecoś kupić. Wprawdzie nie jestem pewna, czy to zastuga akurat tej reformy, czy czego innego, ale wiem, że przynajmniej często towar na rynku jest tylko dlatego, że bardzo wielu ludzi na niego po prostu nie stać. I ja wcale nie jestem pewna, że reforma na tym ma polegać, że ceny będą szybko iść w górę? Widzi pani dzisiaj, to już jest tak, że jak z pensji kupię coś z ubrania, to już nie wystarcza na jedzenie i odwrotnie. A ja chciałabym, by reforma dała przynajmniej jakąś zapowiedź dobrobytu, a tu nic. Jedyne gdzie reforma naprawdę jest, to w telewizji, bo tam o niej bez przerwy mówią...

3. REFORMA, REFORMA, gdzie tylko się ruszyć, tam ktoś o niej mówi. Przydałoby się, by nie tylko o niej mówili, ale w pełni ją realizowali. Ale reformę w gospodarce nie mogą wprowadzać tylko nieliczni fachowcy, a inni będą sobie spokojnie patrzeć i czekać: uda się, czy też nie? Tymczasem równanie wielkich zmian, co w gospodarce, trzeba też w mentalności Polaków i to nie tylko tych, co to zawsze są do wysłuchiwania pouczeń, czyli społeczeństwa, ale też i strony przeciwniej. Musimy przede wszystkim uwierzyć, że pieniądze wcale nie są złem, którego należy się wstydić, tylko oczywiście pieniądze uczciwie zarobione. (Dokończenie na str. 3)

## Da się jeszcze wiele zrobić

(Dokończenie ze str. 1)

### SOJUSZNICZY

— jest ich wielu, ale na pierwsze miejsce wysuwają się bardzo liczne i ciepłe wzmianki o kierownictwie zakładu. Na ile w tym codziennej taktyki, na ile rzeczywistych pochwał trudno powiedzieć. Gdy jednak padają w niektórych POP najpierw twarde wypowiedzi na temat postawy niektórych kierowników, potem stwierdzenia, że jednak dużo zrobili dla zakładu i ludzi, a w końcu podaje się konkretne ich zaangażowanie w realizację uchwał POP, to podejrzenia o wazelinę znikają.

Zastanawia bardzo nikłe zainteresowanie ze strony POP drugim kolegialnym organem w zakładach — radami pracowniczymi (w sprawozdaniach odnalazły się wzmianki z 4 POP). Rady mają w większości wypadków żywot nieco dłuższy niż rok, z pewnością trzeba by ten jedyne organ przedstawicielski załogi wobec kierownictwa zakładów wspomogli ludzie z czerwoną legitymacją, byle nie tak, jak w wypowiedzi jednego z sekretarzy POP, cyt. „Rada Pracownicza to organ działający osobno, bardzo kontrowersyjny i nielekkie w współpracy mimo, że jest faworyzowany, mało dając wiele żądają”.

### PARTNERZY

Trudno ze sprawozdań zorientować się jak oceniono działalność kół ZSMP. Tam, gdzie koła wyrobiły swą aktywnością pozycję autentycznego partnera, mówi się o nich z szacunkiem, wylicza dokonania ale i błędy. Zdarzają się jednak koła, o których mówi się same frazesy. A to jest znak, że coś tam

z działalnością nie tak. Mnie np. zabrakło szczerych informacji (sporadyczne są), o rekomendacji przez młodzieżowców swoich członków do partii.

Po włożeniu sporego wysiłku ideowego i organizacyjnego w rozruszanie związków zawodowych w przezwyciężając ilość POP ocenia się współpracę z nimi jako dobrą, wspomina o zaniku dawnych ran i urazów, rozpoczyna partyjne rozliczenie ich działalności, przedstawia konkretne propozycje i wnioski.

Leczeniu ran służy również pomoc POP i współpraca w powstawaniu kół PRON. Za II w ZTP poszło już kilka organizacji. Jest to szczególnie istotne nie tylko z okazji wyborów do Sejmu, lecz właśnie z uwagi na spory zakres problematyki międzyludzkiej do rozwiązania wewnątrz przedsiębiorstwa.

POP były główną sprężyną w reaktywowaniu kół TPRP w zakładach. Rozmach z jakim ta akcja przebiega świadczy o tym, że nasze zdolności do partyjnego działania chowamy na co dzień gdzieś tam głęboko, a szkoda. Szkoda też, że nie wszystkie POP uwzględniły na przyszłość opiekę nad kołem TPRP. Aby nie był to tylko słomiany zapał, trzeba tu komuś stosowne zadanie zlecić.

\*

I tak zamknęło się koło refleksji i spostrzeżeń z przebiegu kampanii sprawozdawczej. Życząc delegatom na Konferencję Zakładową jak najlepszego przygotowania się do tego ważnego w życiu przedsiębiorstwa wydarzenia oblicujemy ze swej strony opublikowanie wniosków jakie zgłoszono i jakie zapadną. (aml)

4 lutego minęło 35 lat od powstania w naszym kraju Społecznej Inspekcji Pracy. Jest to data również historyczna dla powstania SIP w naszym przedsiębiorstwie. O ważnym, społecznym charakterze tej służby, nie trzeba chyba nikogo dziś przekonywać. Rola jej jak również rangą i prestiżem, wzrastają z roku na rok.

35. rocznica powstania SIP stała się okazją do rozmowy w redakcji „Sygnałów — MPK”, z byłym długoletnim Zakładowym Społecznym Inspektorem Pracy **MARIANEM DŁUGOSZEM**, aktualnym Zakładowym SIP **Aleksandrem Kowalczykiem** i kierownikiem Działu BHP **Augustynem Dobrowolskim**.

— Podobno był Pan pierwszym Społecznym Inspektorem Pracy w MPK? — zwracam się do pana M. Długosza.

— Nie pierwszym, a drugim z kolei. Pierwszym, od lutego 1950 roku, był **Stanisław Kwiatek**, tokarz z zawodu, po kursie jaki ukończył w Poznaniu, został technikiem bhp, a mnie dopiero gdzieś mniej więcej w październiku 1950 roku, powołano na Społecznego Inspektora Pracy.

— I pełnił Pan tę funkcję do...

— Do końca roku 1975, aż do odejścia z przedsiębiorstwa na emeryturę. Była ona w tym czasie naprawdę społeczną, a ja pełniąc ją, równocześnie pracowałem zawodowo. Tylko od

## 35 lat działalności SIP

# Ich zadaniem troska o warunki pracy

czasu do czasu bywałem oddelegowany na przykład do wykonania kontroli. Jestem z zawodu elektrykiem, a to że pracowałem, wcale mi nie utrudniało życia, raczej ułatwiało. Aby zrozumieć pracę innych, trzeba ją znać, a ja doskonale znałem budowę wagonów tramwajowych i maszyn i dlatego liczyło się moje zdanie. Trzymiesięczny pobyt w szkole SIP-owskiej we Wrocławiu, pomógł mi opłynać wiedzę w zakresie przepisów dotyczących mojej społecznej funkcji. Poza tym olbrzymią pomoc otrzymałem z Zarządu Okręgu Związku Zawodowego, gdzie funkcję przewodniczącego Komisji Ochrony Pracy, pełnił wówczas Inspektor Pracy **Augustyn Dobrowolski**. Próżno tu naszego przedsiębiorstwa, działaliśmy również w innych zakładach... Nowym Sączu, Tarnowie, Oświęcimiu, Jaworznie, Szczakowej, Grybowie. Kierowano nas tam na inspekcję warunków pracy załóg. Nasze zalecenia pokontrolne stanowiły o zmianie na lepsze nieraz bardzo ciężkich warunków w jakich ludzie wówczas jeszcze pracowali. I to była olbrzymia satysfakcja. Jeszcze

raz chciałbym podkreślić dużą pomoc i opiekę jaką otrzymywaliśmy ze związków zawodowych... od jak już wspominałem przewodniczącego Komisji Ochrony Pracy Augustyna Dobrowolskiego który później przeszedł do pracy w MPK oraz inspektorów — **Putera, Wajdy i Wrzesińskiego**.

— Między Zakładowymi Społecznymi Inspektorami Pracy w MPK **Marianem Długoszem i Aleksandrem Kowalczykiem** ile jeszcze było sprawujących tę funkcję?

**A. Dobrowolski:** — Siedmiu... **Maciej Rudek, Teodor Piekara, Władysław Różycki, Andrzej Sklepek**... Inni stosunkowo krótko pełnili tę funkcję, nie ma więc sensu wymieniać ich nazwisk. W plejadzie wszystkich Zakładowych SIP-owców jakich mieliśmy w przedsiębiorstwie, szczególnie jednak utrwalił się **Marian Długosz**, oddany bez reszty Społecznej Inspekcji Pracy. Czas nie odgrywał dla niego żadnej roli. Był działaczem społecznym z krwi i kości. Nie istniał dla niego żaden osobisty interes. Celem jego działania była tylko pomoc jaką mógł ofiarować ludziom. Tak długo chodził koło sprawy, którą uwa-

żał za słuszną, aż ją załatwił. Nie szczędził własnego samochodu ani benzyny dla spraw społecznych. Za wyjątkowo dobrą należy uznać współpracę ze służbą bhp w przedsiębiorstwie, a nasze stanowiska w każdej sprawie były zawsze zbieżne.

Aktualny Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy **Aleksander Kowalczyk**, skończył właśnie dwuletnią kadencję w służbie na rzecz załogi MPK i mówi o niej...

— Społeczną Inspekcję Pracy reaktywowano w lutym 1983 roku. Próżno tu, w naszym przedsiębiorstwie powołanych zostało 17 Oddziałowych Społecznych Inspektorów Pracy. Od maja 1983 roku do końca 1984 roku, opracowaliśmy 996 zaleceń, z których około 90 procent zostało już zrealizowanych. Problem stwarza nam wręcz katastrofalne zaopatrzenie w narzędzia ręczne, elektronarzędzia i artykuły oświetleniowe. Są również inne kłopoty. Na przykład 60 procent załogi przedsiębiorstwa to ludzie młodzi, karygodny jest więc stosunkowo często zauważalny brak nadzoru ze strony kadry kierowniczej, a do plągu społecznych zaliczyłbym niesumienność w pracy i złodziejstwo.

— Zresztą... wolę działać niż mówić.

Rozmawiała:

**MARIA BUBACZEWSKA**

# Zimowe refleksje

Ogólnie rzecz ujmując komunikacja — tej niełatwej przecież zimy — spisuje się dobrze. Owszem mamy kłopoty z trasami zamiejskimi, czasem i miejskimi peryferyjnymi. Nie wynika to z naszych zaniedbań. Powodem jest stan nawierzchni dróg. Powołane do tego przedsiębiorstwa nie zawsze zdążą w porę się zmodernizować. Przywoła komunikacja w tym właśnie okresie do efektu właściwego przygotowania do zimy. Tak wiadać to na zewnątrz. Czy jednak wszystko robi się tak, by możliwie bezboleśnie doznać wiosny? Wprawdzie pozornie nie wpływa to na komunikację jako taką, ale...

Zakłady zostały zobowiązane do codziennego przesyłania pomiaru temperatur. 4 lutego zrobili to trzy zakłady: ZTH, ZTP i ZAB. Pozostałe nie widzą takich potrzeb? Prawdopodobnie larum zaczęło się, gdy temperatury w halach będą zerowe. Wcale nie jest to takie nieprawdopodobne, bo 3 lutego w ZAB temperatura wynosiła +1 stopień. Oczywiście bramy, a jakże, podmykane, mimo iż była to niedziela i godz. 15, nie można więc powiedzieć, że z powodu wzmoczonych wyjazdów. Kierownik zmiany tłumaczył się zepsutymi bramami lecz po sprawdzeniu okazało się, że bramy są sprawne. Wtedy pan kierownik nie zdrzydził i „sprawdził” Głównego Energetyka na ziemię — udzielając mu reprimendy. Wyjaśnił czym powinien się zajmować, mianowicie... jakością węgla, a nie bramami. No cóż, zgodziłabym się z kierownikiem, to faktycznie nie Główny Energetyk powinien się tym zajmować, ale skoro

kierownik nie zna swoich obowiązków?

Zaopatrzenie w węgiel i koks jest w przedsiębiorstwie dobre i nie powinno go zabraknąć. Niepokoi jednak inna sprawa. Na pierwszy kwartał zaplanowano zużycie 320 ton, a w samym tylko styczniu pobrano... 200 ton. Tylko pobrano z magazynu, czy też wypalono? Dla przykładu ZBL planował w pierwszym kwartale 24 tony, a pobrał 80 ton w styczniu, Ośrodek w Osieczanach planował 68 ton kwartalnie — pobrał już 40. Oby w marcu nie okazało się, że nawet zamykanie bram nie pomoże, bo palić nie będzie czym.

Ogromne kłopoty natomiast ma trakcja tramwajowa z grzałkami do zwrotnic. Ich jakość, niestety, do najlepszych nie należy. Tylko 5 lutego rano nieczynnych było 46 grzałek. Nieczynne są na bieżąco usprawniane przez pogotowia torowe. Nieczynnych grzałek, a tym samym niesprawnych zwrotnic szukają same pogotowia jeżdżąc po rejonie. To pomysł chyba nie najszybszy. Na bieżąco tego typu niesprawności powinny podawać rejon. Kłopoty są także z ogrzewaniem pogotowia WUKO, mimo iż do zimy były niby przygotowane wszystkie. Niskie temperatury nie powodują zwiększenia późnych wyjazdów autobusów, gorzej natomiast z wyjazdami tramwajów. Co ciekawe, nie jest to spowodowane nie przygotowanym taborem, lecz późnymi przyjazdami do pracy motorowców.

W br. nie ma praktycznie problemu z olejami zimowymi. Bywa natomiast tak, iż zajeżdżnie nie zawsze pamięta-

ją by je pobrać. Nie tak dawno słyszałam zdanie, że MPK pionami stoi. Nie wszyscy się z takim zdaniem zgadzali. Tymczasem okazuje się, że to prawda. Oto przykład. Główny Dyspozytor może i powinien podejmować decyzje np. przerzutów pewnych części z jednego magazynu do drugiego. Tymczasem okazuje się, że nie tylko Główny traktowany bywa przez pracowników magazynu jak przysłowiowy pętał (dyżurnujący dyrektor, jeżeli akurat nie jest resortowym niewiele może wskórać). Pani magazynierka uważa, iż jest panią na zagrodzie.

Od pierwszego stycznia oprócz posiłków gorących na abonamenty, wydawane są także dla pewnych grup posiłki regeneracyjne za darmo (bez wkładki). Praktycznie nie ma możliwości, by wydawać je w wolne soboty i święta, bo posiłki przygotowywane są przez nasze stołówki, a te wtedy mają wolne. W okresie temperatur poniżej 20 stopni, pracownicy stołówek zgodzili się przychodzić do pracy także w te dni, oczywiście za dodatkową zapłatą jak za godz. nadliczbowe. Nie jest to możliwe ciągle. Pracownicy stołówek nie są naszymi pracownikami i kazać im raczej nie można, muszą wyrazić zgodę. Zostało ustalone, iż punkty będą zawiadamiane o wydawaniu, lub nie w takie dni posiłków. Inna sprawa, że w wypadku, gdy część posiłków jest za darmo, są z tego powodu straty, bo nigdy nie wiadomo, ile ich będzie potrzeba, często więc zamawiane są na wyrost i nadwyżki się po prostu psują.

F. SERWIN

Miniony rok do łatwych pod względem ekonomicznym nie należał. Mimo iż od paru lat rozpoczęliśmy 1 stycznia z pełnym zabezpieczeniem finansowym, bo z podpisaną umową sprzedaży naszych usług dla miasta, grudnie bywają niewesołe. Kalkulacje kosztów komunikacji robione są na podstawie cen w momencie podpisywania umowy z miastem i na podstawie obciążeń podatkowych, także obowiązujących w danym momencie. W ciągu roku zmienia się i jedno i drugie, niestety nie jest to spadek, lecz wzrost i stąd pod koniec roku kłopoty.

Zadania rzeczowe w minionym roku przedsiębiorstwo przekroczyło w stosunku do planu. Przekroczono także i to aż o 78 mln zł wpływy z tytułu sprzedaży, ale też przewieziono o 55 mln pasażerów więcej niż przewidywał plan. Cieszy fakt, iż nareszcie przekroczono plan oddawanych do ruchu jednostek w szczyt rannym jak i popołudniowym. Przekroczenie wozokilometrów było możliwe nie tylko dzięki większej niż zakładał plan ilości oddawanego taboru do ruchu, ale także z powodu znacznego ograniczenia strefy kursów na skutek zjazdów z przyczyn technicznych. Trakcja autobusowa zmniejszyła tego typu zjazdy z planowanego wskaźnika 11,4 do 7,7. Niepokoi natomiast nagły wzrost nieefektywnego czasu pracy. Tu także tkwi jedna z przyczyn naszych kłopotów finansowych. Tylko jeden pracownik przebywając na zwolnieniu chorobowym „kosztuje” przedsiębiorstwo tyle ile wystarczyłoby na zatrudnienie 3,5 pracownika. Jest to oczywiście koszt nie tylko wypłat zasiłków chorobowych, ale narzutów płaconych do ZUS oraz koszt godzin nadliczbowych, które trzeba zapłacić tym, którzy pracują za niedomagających. W ZTH na jednego motorniczego wzrost ten wynosi 96 godz., w zapleczu — 75, w ZTP... 112 na jednego motorniczego i 22 na pracownika zaplecza. Ciekawym i niepokojącym zjawiskiem jest wzrost zachorowalności wśród pracowników podstacji i to aż o 60 godz. na jedną osobę, a przecież warunki pracy na podstacjach w porównaniu z innymi, w MPK są „cieplarniane”.

Rok 1984 za nami

## Jakie wyciągnąć wnioski?

Po raz pierwszy natomiast od wielu lat zmalał wskaźnik zachorowalności wśród kierowców.

Na skutek wielu zabiegów kierownictwa przedsiębiorstwa przekroczone zostały z 442 mln zł do 500 mln zł zysk. Oczywiście kwota ta została odpowiednio podzielona. Podatek dochodowy wyniósł 215.420 tys. zł, konieczny odpis na fundusz rezerwowy natomiast — 28.458 tys. zł, 8 mln pochłonęła spłata kredytu bankowego zaciągniętego na finansowanie zapasów, 150 mln — to PFAZ, nagrody dla pracowników 60 mln, fundusz socjalny — 41 mln, 22.118 tys. — fundusz mieszkaniowy. Niestety nie zostaje nic na fundusz rozwoju. Oczywiście, nie można powiedzieć, że kłopoty finansowe to tylko wzrost cen i zmieniające się przepisy. To także przekroczenia na rzecz PFAZ z tytułu wzrostu zachorowalności, to także niegospodarność, nieprawidłowe zapasy materiałowe, to w końcu niewłaściwe gospodarowanie. Na skutek niewłaściwej gospodarki środkami trwałymi obciążono kierowników sumą 7 mln zł. Najwyższy czas, by wszyscy sobie uświadomili, że większe nieuzasadnione koszty to mniej do podziału, to mniej (i niższe) podwyżek płac. Nie jest bowiem tak, iż podwyżka zależy od uruchomienia takowych przez polecenie dyrektora. Mechanizm podwyżek zależy od zakładu, od tego czy ma na nie środki, a więc jak gospodarzy. W ubiegłym roku „tylko”... 23 tys. zł wyplacono Zakładowi Taksowek i to przeważnie za wozy osobowe. Ciekawa mogłaby okazać się analiza kto i po co nimi jeździł, a przecież to także koszty. Zresztą analiza wykorzystania transportu zakładowego to oddzielny i nie mniej ciekawy problem. Zamawiający powinien określić w miarę dokładnie godzinę zwolnienia samochodu tymczasem zamawia się na godzinę a trzyma samochód godzin 6.

Niewłaściwe gospodarowanie środkami to także wypłaty nagród specjalnych. Jeżeli wśród prowadzących pojazdy problemem raczej nie ma, to już gorzej z umysłowymi. Czy komuś nie wyplacono nagrody np. za stanie w kolejce?

Bardzo kosztowny jest także duży ruch kadrowy w MPK. Nie wszędzie przywiązuje się wagę do stabilizacji załogi. Miejmy nadzieję, że wprowadzony w tym roku nowy system rozliczeń zakładów zmusi do większej gospodarności ich kierownictwo i załogi.

F. SERWIN

# Co myślisz o reformie?

(Dokończenie ze str. 2)

bione. Ale przecież człowiek musi mieć jakąś perspektywę korzyści, dla której pracuje. Tymczasem robi się wszystko, by udowodnić, że zarabiać więcej się nie opłaca. Jak nie podatki, to inne sposoby, ale trzeba zrobić wszystko, by na drugi raz takiemu cwaniakowi odechnięto się.

Tymczasem wie pani, jak pracowaliby ludzie, gdyby wiedzieli, że za dobrą pracę nie tylko ledwie im wystarczy do

następnej wypłaty, ale zdają jeszcze trochę odłożyć, by już za rok mogli sobie coś kupić. Oczywiście wtedy ten, co robi braki, powinien dostać tyle, żeby już w połowie miesiąca musiał iść zebrać. A dziś? — Niech mi pani powie czy zarabiając te, powiedzmy, piętnaście tysięcy, ma kto szansę uskładać na mieszkanie, samochód, czy choćby meble, które już przekroczyły i sto tysięcy? Skoro nie ma dobrej płacy, nie ma dobrej pracy, stąd zaś wynika ileś tam bra-

ków, która znów zmniejsza ilość towarów na rynku. I tak koło się toczy, a wystarczyłoby, by telewizja choć raz pokazała takiego, co to się dorobił do dobrze i sumiennie pracował. Tymczasem być bogatym to wstyd, więc nie każdemu chce się dobrze i wydajnie pracować, za takie pieniądze, jakie otrzymuje, ale jeśli taki wybierze się do pracy do prywatczy, to potrafi tam pracować dwa razy szybciej.

(zebrała: fis.)

# STANISŁAW KOWALCZYK:

**POPRAWA USŁUG** przewoźnych to cel, jaki na rok 1984 założyliśmy w naszej pracy. Głównie przez wzrost oddanych do ruchu autobusów, dalsze obniżenie straconych wozokilometrów, kursów, obniżenie ilości spóźnionych wyjazdów na linie i wskaźnika zjazdów. Aby osiągnąć te efekty należało zapewnić wymaganą odnowę taboru.

W ubiegłym roku otrzymaliśmy 78 autobusów za około 450 mln złotych, w tym 60 „ikarusów-260” i 18 „ikarusów-280”. Był to pierwszy z czynników, który umożliwił zrealizowanie założonego celu. Drugim było zaangażowanie całej załogi autobusowych zakładów eksploatacyjnych, w tym przede wszystkim zaplecza pracującego w systemie czterobrygadowym, do poprawy stanu technicznego taboru, a zatem jakości wykonywanych usług, napraw technicznych i bieżących, a także zapewnienia odpowiedniej ilości kierowców. W efekcie dopełniły, że średnio w 1984 roku na liniach kursowało 476 autobusów — o 46 więcej niż w roku 1983. Równocześnie podkreślić należy rytmiczność wykonywania zadań zarówno w szczyt rannym jak i popołudniowym.

W stosunku do roku 1983 zmniejszyła się ilość straconych wozokilometrów o 45,8 procent i w moim odczuciu jest to bardzo duże osiągnięcie załogi zatrudnionej w poszczególnych zakładach autobusowych. Obniżona została również ilość straconych kursów w stosunku do roku 1983 o 44 procent. W uzyskanych efektach mają również swój udział Zakład Napraw Autobusów i Zakład Autobusowy na Woli, w których regenerowane są części do autobusów. Dla po-

prawę stanu technicznego taboru duże znaczenie miały także remonty główne 101 autobusów, na kwotę 280 mln złotych. Remonty te przeprowadzone zostały w Jelczańskich Zakładach Samochodowych i Lubelskich Zakładach Napraw Samochodowych. Podkreślić również należy, że w roku 1984 poprawiła się sytuacja w zakresie urządzeń diagnostyczno-kontrolnych w poszczególnych zakładach autobusowych. Aby zamknąć ten temat w zakresie poprawy usług przewoźnych, podkreślić należy, że na efekt pracy zakładów autobusowych składała się także dobra praca innych jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa, w tym przede wszystkim Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego.

Następną sprawą, która w moim odczuciu uległa poprawie to oznakowanie i estetyzacja taboru. Na podkreślenie zasługuje opracowanie w naszym przedsiębiorstwie przez Dział Techniczny Trakcji Autobusowej i przy aktywnym współudziale kierownictw poszczególnych zakładów autobusowych, instrukcji oznakowania taboru, która zaprezentowana została na szczeblu krajowym w podkomisji d.s. ruchu w Warszawie i Gdańsku. Jeszcze wprawdzie na liniach spotkać można autobusy niekompletnie oznakowane, ale są to sporadyczne przypadki i dotyczą przeważnie tylko jednego elementu. **Jeżeli chodzi o czystość taboru, to chociaż w zimowych warunkach, przy bardzo niskich temperaturach, nie ma możliwości mycia codziennego autobusów w Zakładach w Płaszowie, w Czyżynach, a nawet na Woli, to mimo wszystko kierowcy tabor swój myli, za co należy im się szczególne podziękowanie.** Przy okazji trudno tu nie zaznaczyć,

że są wyjątkowe trudności z naborem ludzi do mycia wozów.

Bardzo ważnym problemem, znajdującym się w centrum zainteresowania kierownictw poszczególnych zakładów trakcji autobusowej jest poprawa efektywności gospodarowania w przedsiębiorstwie. W 1984 roku zaoszczędzono 1 mln 811 tysięcy 796 litrów paliwa. Prawie 700 tysięcy litrów więcej niż w roku 1983. Obniżono zużycie paliwa w berlietach o 4,6 litra na 100 km, a w ikarusach o 3,9 litra. Za oszczędności paliwa poszczególne zakłady autobusowe otrzymały do podziału wśród kierowców od 600 do 900 tysięcy złotych. Pozytywnie należy ocenić również gospodarkę ogumieniem, najlepiej prowadzoną w Zakładzie Autobusowym w Czyżynach. Do bieźnikowania przekazanych zostało w ubiegłym roku 51,5 procent opon z tych jakie otrzymaliśmy. Istotną sprawą, której poświęciliśmy więcej uwagi w drugiej połowie ubiegłego roku, to zapasy nieprawidłowe. Obniżyliśmy je z 37 do 34 mln złotych. Był to mały krok naprzód. W roku bieżącym zapasom nieprawidłowym poświęcić należy więcej uwagi, gdyż mają one duże znaczenie w prawidłowej działalności przedsiębiorstwa.

Słów kilka należy się Zakładowi, który niejednokrotnie decydował w ciągu roku o rytmicznym wykonywaniu zadań, zarówno w trakcji autobusowej jak i tramwajowej. Umożliwiał również wykonanie zadań przez inne jednostki organizacyjne przedsiębiorstwa. Mowa jest tu o Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego, który nie zrealizo-

wał wprawdzie wskaźnika gotowości technicznej, do czego przyczynił się odstąpienie z powodu braku części zamiennych taboru specjalistycznego, to jednak spełnił swoje zadanie i pracował dużo lepiej niż w roku 1983.

Ostatnia sprawa, o której chciałbym powiedzieć, to warunki pracy. Trzeba podkreślić, że w 1984 roku, warunki pracy systematycznie się poprawiały, szczególnie w Płaszowie i na Woli.

Ocenia się, że na poprawę warunków pracy wydatkowano łącznie 156 mln złotych. Na uruchomiony w Zakładzie Autobusowym na Woli Oddział Pracy Chronionej nakłady wyniosły 4 mln 807 tysięcy złotych. Chciałbym w tym miejscu, jako szef pionu, podziękować serdecznie zastępcy dyrektora d.s. technicznych Marianowi Kalinowskiemu, kierownictwu i załodze Zakładu Budowlanego oraz Działu Inwestycyjnego, za podstawowy udział w poprawie warunków pracy pionu i życzyć, aby założony na rok bieżący zakres prac został wykonany. Warunki pracy bowiem mają zasadniczy wpływ na stabilizację załogi.

W 1984 roku poprawiono również usprzętowanie i umaszynowanie zakładów. Unowocześnie-

nie parku maszynowego za łączną kwotę 26,5 mln zł.

Zadania roku 1984 w autobusowej realizowało 3439, na planowane zatrudnienie 1330 osób na stanowiskach cych na planowane 318 pracowników umysłowo planowanych 326. Średnio w grupie kierowców 25.780 złotych, pracownik plecza 14.640 złotych, pracowników umysłowych 16.450. Generalnie o 40 procent wano mniej w grupie w nadgodzinach. Chciałbym wysoko ocenić i za istotny wpływ na klimat załogi miała dobrze w przedsiębiorstwie dz socjalno-bytowa, która niu załogi pionu składam serdeczne podziękowanie.

Reasumując, w 1984 roku zadania w pełni osmy, co w sumie pozwoliło na pracę warunków przewoźnych. Podkreślam jeszcze raz końcowy efekt złożona praca całej załogi pionu konijacej swe zadania wszystko w bardzo jeszcznych warunkach, również działalności kierownictwa poszczególnych zakładów paorganizacji społeczno-politycznej w nich działających, a przestrzeni całego roku wwały bezpośredni kontakt łoga.

MARIA BUBACZ

## Jak min

## MARIAN KALINOWSKI:

**OCENA INWESTYCJI**, a w konsekwencji całego pionu na przestrzeni jednego roku jest niezmiernie trudna. Dla przykładu sukcesem może być, iż na teren budowy wchodzi się po półtora roku przygotowań terenu i dokumentacji. Jest to wynik żmudnej pracy i wysiłku, ale bez tak zwanych piorunujących efektów. No bo, cóż to za sukces dla oczekujących na mieszkania, iż ktoś grzebał się w papierkach przez 18 miesięcy? Oczekujący na mieszkanie może powiedzieć, że to opieszałość. Tymczasem „normalny” cykl inwestycyjny trwa trzy lata. My skracamy te terminy, bo pracownicy Inwestycji nauczyli się nie korzystać z poczty. Po prostu sami wożą i zanoszą pisma do podpisu. Dla mnie wielkim osiągnięciem jest na przykład budowa pomieszczeń Zakładów Sieci i Transportu. Ale za to nie jest to wysiłek jedne-

go roku. Budynki mają być oddane w sierpniu 1985 r. Tutaj nam się wyjątkowo udało. Wykonawcy szukaliśmy akurat w momencie, gdy wprowadzono reformę, tj. w roku 1982, ekonomicznej, podobnie jak „przewidzieli” bezrobocie, przewidywali też „bezrobocie” dla firm wykonawczych. Chwilowo wstrzymane były prace eksportowe tychże firm. Wtedy właśnie zjawiliśmy się my z naszymi zleceniami.

W minionym roku udało nam się w ciągu dwóch miesięcy doprowadzić do wywłaszczenia terenów pod budowę nowej zajezdni autobusowej przy ul. Łokietka. Wprawdzie plac budowy został przekazany wykonawcy dopiero w jesieni, bo mimo że właściciele mieli zapłacone za tereny wcześniej, nie można było jednak niszczyć planów, poczekałszy, aż będą zebrane. Niestety, nie mogę powiedzieć o dobrym tempie wy-

właszczeń pod budynek mieszkalny. Mimo iż wszystko było ustalone wcześniej, dwóch właścicieli działek „zacięło się” i to akurat na środku placu. Do wszystkich chodziliśmy i to kilkakrotnie osobiście, a mimo to sprawa wlokła się cały rok.

Procesy inwestycyjne w naszym Przedsiębiorstwie budują ciągle niedosyt. Z jednej strony trudno się dziwić, bo potrzeby są ciągle ogromne i nie idą w parze z możliwościami. Do ogromnych kłopotów w znalezieniu wykonawcy dochodzą jeszcze braki w zatrudnieniu w samym Dziale Inwestycji. By nadzór inwestorski był prowadzony prawidłowo, jedna osoba powinna mieć jedno zadanie inwestycyjne. Tymczasem daleko nam do takiego komfortu.

Niepełna obsada to bodajże największy problem w Inwesty-

cjach. Najgorsze, że nie zanosi się tu na poprawę. Ludzie z uprawnień i doświadczeniem nie przyjdą do nas, bo nie możemy im zaferować takiej płacy jaką otrzymują w piętym lepszym przedsiębiorstwie budowlanym. Jak duży jest dla nas kłopot, niech świadczy fakt, iż na 11 zadań przewidzianych na ten rok, aż w 7 przypadkach nie ma na dziś bezpośredniego nadzoru inwestorskiego.

Dział Inwestycji zaczął też przygotowania zadań do realizacji długofalowej aż do roku 2000. Do ważniejszych oddanych w ubiegłym roku zaliczyć można przygotowanie i oddanie Osrodka w Osieczanach do działalności rehabilitacyjno-wypoczynkowej, zakończenie budowy linii tramwajowej do Os. XXX-lecia. Nie będę wymieniał wszystkich zadań, jakie zrealizowaliśmy, bo dużo by tego było, przecież do Inwestycji należą także remonty kapitalne torowisk, o tym wielokrotnie już jednak było pisane, zresztą jak już mówiłem ocena jednego roku jest prawie niemożliwa.

Nie podjęto w ubiegłym roku budowy linii tramwajowej do Azorów. Nie możemy znaleźć chętnych do wykonania przełożenia kabli linii telekomunikacyjnej i energetycznej. Nie było natomiast większych kłopotów z robotami budowlanymi wykonywanymi przez „Energoprzem”. Dobrze postępowały i postępują nadal prace instalacji elektrycznej wykonywane przez KPPE. Powstawały natomiast opóźnienia w pracach prowadzonych przez „Instal” z powodu braków materiałów instalacyjnych. Tak było na przykład w powstających budynkach Zakładów Transportu i Sieci. Tu okazała się konieczna nawet pomoc Komitetu Krakowskiego PZPR. Różnie można oceniać modernizację Zakładu w Płaszowie. Według mnie idzie to przyzwoicie, chociaż innego zdania jest użytkownik. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, iż dopiero po rozpoczęciu prac okazało się, że trzeba zrobić dwa razy więcej niż zakładano pierwotnie.

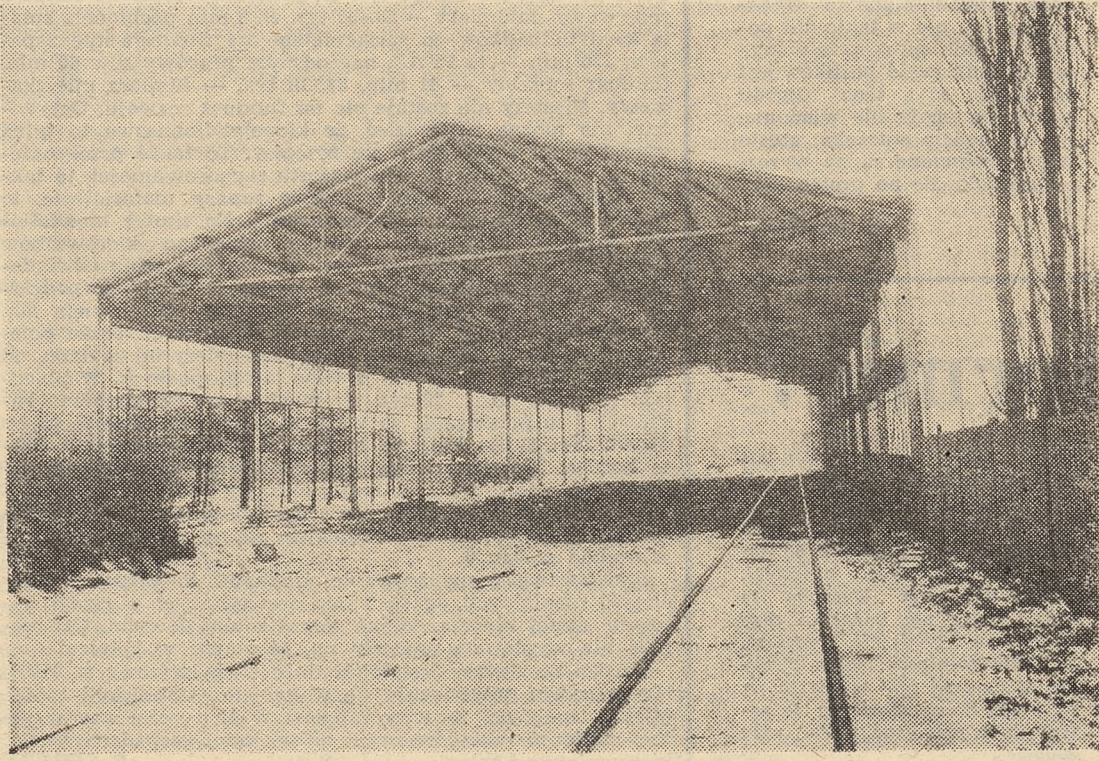
Osobny rozdział naszej działalności to dworce i zajezdnie. Obiekty przy Łokietka to odległa przyszłość, a potrzeby w przedsiębiorstwie są niestety „na wczoraj”, dlatego też prowadzono

starania o lokalizację dr. trakcyjnej tramwajowej p. Północy i ta zajezdnia, którą wcześniej zbudowana w 1944 Łokietka. Nie udało nam się wykonać hali obsługi w 3 tam z kolei był protesty i kafejki i sprawa była w pracach wana aż... w Warszawie, kont poczęto budowę podstacji kowska, bo Urząd Dzielnicy Śródmieście nie wyprosił tego miejsca Spółdzielczym na”. Nie zakończono (jest etap prac podstacji Calk Okazuje się, że dokonano geodezyjna tych terenów wódnikatnie rzecz ujmując, Na nała. Pierwotnie były sprawkable zasilające przeprzez ul. Wielicką, tak ZNT „przepychem”. Nic z tego ZAP szło, bo nie dość, że tekst mowicie uzbrojony, to je ulica znajdują się starofundamenty. Trzeba wiono robić przekop. Oczywiście murach i fundamentach mentacja mleczy.

Terminy ustalaliśmy w dziedzinie dokumentacji i to posilisz. Nie zrobiliśmy przybudówki i akumulacji ZTP. Można bowiem przystąpić po ukończeniu nizacji torowisk i rozja prace dopiero zostały z Działalność inwestycyjna w że zakup nowych maszyn i dzień, ciągła odnowa pociu szynowego. Tylko w 84 K kupiono aż 102 pozycje 56 mln złotych.

Osiągnięcie ubiegłego roku fakt, iż nasze przedstawow brało po raz pierwszy udział w tworzeniu pięcioletniego planu inwestycyjnego i z zakresie drogownictwa kacji jako równorzędny W wyniku prac zeszłej, wstały dwie wersje planu ogroalne stanowisko decyzyjne, takie, by przyjąć wersję, korzystniejszą, tak zwana komunikacyjną.

Poprawiła się sytuacja przedsiębiorstwa wokół porządku gospodarki maszynami i niami. Uregulowano plan rządzeń podległych domięchnicznemu. Prowadząci bieżąco kontrole gospodarnego rzedziami. W wyniku ort o trolu w ubiegłym roku zakłady trakcji tramwajowej kwotę 181 tys. zł. Na truci



# ZDZISŁAW SKUBIEDA:

**MINIONY ROK** należy uznać z całą pewnością jako kolejny trudny okres dla komunikacji tramwajowej. Trudności w realizacji podstawowych wskaźników brały się stąd, że od lat utrzymujemy je na bardzo wysokim poziomie. Dlatego każde minimalne obniżenie zadań, bądź potknięcie, zostaje momentalnie zauważone i spotyka się z dezaprobatacją. Trzeba pamiętać, że jesteśmy w okresie ciągłej wymiany taboru „N” na tabor nowocześniejszy „Na”, który jest bardziej pracochłonny dla zaplecza technicznego, a równocześnie bardziej zawodny.

**Od 20 lat nie przybyła trakcyjna zajezdnia tramwajowa**, co stanowi niewątpliwie barierę dalszego wzrostu stanu inwentarowego taboru, a co w konsekwencji nie pozwala na rozwój usług komunikacji tramwajowej. W tych warunkach chcąc utrzymać, a nawet przekraczać zadania planowe, należało położyć szczególny nacisk na niezawodność taboru, torów i sieci. Takie też zadanie zostało postawione przed podległymi mi zakładami na początku 1984 roku.

Dokonując oceny poszczególnych Zakładów trakcji tramwajowej, muszę stwierdzić, że załoga zaplecza technicznego obu Zajezdni przy wyraznym wsparciu Zakładu Napraw Tramwajów wywiązały się z tego zadania bardzo dobrze. Na uwagę zasługuje fakt,

że zarówno wskaźnik gotowości technicznej, wskaźnik zjazdów i ich ilość oraz stracone wozokilometry z przyczyn technicznych, zostały wyraźnie obniżone w stosunku do roku 1983. Zostały wykonane (a nawet przekroczone) wszystkie planowane przeglądy oraz remonty taboru, co **dobrze świadczy o załodze Zakładu Tramwajowego w Nowej Hucie, Zakładu Tramwajowego w Podgórzu oraz Zakładu Napraw Tramwajów.**

Zakład Torów odnotował na swym koncie zmniejszenie ilości wykolejeń i zatrzymań z winy Zakładu o 11 procent oraz wyrażnie skrócił o 35 procent w stosunku do roku 1983 czas przerw w komunikacji jakże z tego powodu występowały na trasach. Jest to zasługa całej załogi Zakładu, chociaż osobiście uważam, że nadal pozostaje jeszcze w nim wiele do zrobienia.

Natomiast, poniżej swoich możliwości wypadł Zakład Sieci i Podstacji, gdzie odnotowano pogorszenie zarówno w ilości zatrzymań jak i długości przerw z tego tytułu wynikających. Jedyńm usprawiedliwieniem tego stanu, może być zbyt duża ilość wyląceń z braku napięcia stosowanych przez Zakład Energetyczny.

Oceniając globalnie zagadnienie niezawodności w pionie, należy uznać, że uległa ona znacz-

nej poprawie choć nie we wszystkich zakładach.

Osobnym rozdziałem, który w głównej mierze rzutował na systematyczną realizację zadań, były **brak w zatrudnieniu w grupie motorniczych** i chociaż technicznie pion był przygotowany do realizacji wyższych zadań, problem zatrudnienia jak również dużej zachorowalności stanął temu na przeszkodzie. Tym więc sprawom musimy poświęcić w roku bieżącym więcej uwagi.

**Jakie bariery czy przeszkody nie pozwalają na wyrwanie komunikacji tramwajowej z letargu, który trwa od roku 1981?** Są to sprawy ogólnie znane, dlatego bardzo skrótkowo powiem, że jeżeli w najbliższym czasie nie wybudujemy nowej zajezdni tramwajowej, co najmniej na 150 jednostek, jeżeli z większym zapalem nie przystąpimy do budowy podstacji trakcyjnych, modernizacji układu zasilania, ciężkie i trudne będą najbliższe lata dla komunikacji tramwajowej w naszym mieście. Tyle więc na temat przeszkód, mimo że było ich znacznie więcej, ale nie pora na „gorzkie żale”. Problemy były, są i będą. Dużo zależeć będzie jednak od nas samych na ile i jak szybko potrafimy się z nimi uporać.

**Co zaliczyć można do pozytywnych wyników działań podejmowanych w pionie w roku 1984?** Na pewno wybudowanie pierwszego odcinka toru według technologii węgierskiej, podjęcie współpracy z Politechniką Krakowską odnośnie badań tego odcinka toru oraz szukanie nowych technologii budowy torowisk jak również włączenie do rozwiązywania problemów dotyczących remontów, konserwacji — całokształtu zagadnień związanych z

Zakładem Torów studentów Wydziału Dróg i Mostów.

Po wielu latach udało się Zakład Torów „wzbogacić” o dwie ładowarki Z-34 oraz ładowarkę „hen”. Zakład otrzymał nowy obiekt, w którym mieści się montownia torów. W tych nowych pomieszczeniach podejmuje się częściową produkcję — ze względu na prowadzony jeszcze montaż maszyn.

Dużym osiągnięciem i to na skalę kraju było wykonanie przez pracowników Zakładu Napraw Tramwajów z jego kierownikiem na czele, przy dużym zaangażowaniu i współpracy pracowników naukowych AGH, którzy opracowali rozwiązanie układu — tramwaju tyrystorowego. Efekt pracy zespołu złożonego z pracowników AGH i ZNT, przejmując teraz Constal w Chorzowie, który w roku bieżącym dostarczy dla naszego przedsiębiorstwa trzy takie wagony.

Inny zespół pracowników ZNT wykonał w ubiegłym roku wagon „zeppelin”, który w ramach współpracy między dwoma miastami, przekazany został jako dar Krakowa dla Norymbergi. W zamian MPK otrzymało narzędzia Boschowskie oraz giętarke do szyn.

Do pozytywów należy również zaliczyć oddanie nowego odcinka torowiska do osiedla XXX-lecia PRL, choć udział Zakładów trakcji poza ZSP był raczej niewielki oraz obsługę tego osiedla przez komunikację tramwajową. Następnie dalszą wymianę taboru starego na nowy, stałą współpracę z innymi przedsiębiorstwami i miejskiej komunikacji w Polsce, dającą konkretne efekty techniczne jak i w zakresie wspierania się częściami zamiennymi do taboru. Na wniosek pionu, wypracowane zostały z pionem ruchu zmiany tras niektórych linii tramwajowych. Wreszcie, niezależnie od działań podstawowych znalazł się czas i en-

tuzjasm na zbieranie starych, historycznych wagonów tramwajowych, dla przyszłego muzeum komunikacji miejskiej. Tu chciałbym podziękować kierownikowi ZTH Julianowi Pilszczkowi za szczególne zaangażowanie.

Trzeba też powiedzieć o negatywach, do których zaliczam niestety **zwiększoną ilość strat kursów, wozokilometrów, późnych wyjazdów z braku motorniczych.** Szczególnie negatywnie zapisał się w realizacji zadań grudzień ubiegłego roku, co spowodowane było dużą absencją chorobową, nieusprawiedliwionymi nieobecnościami. Takiej komunikacji tramwajowej, jaka była w tym miesiącu, nie pamiętam, mimo iż pracuję 22 lata w MPK. **Uważam, że grudzień 1984, nie może się więcej powtórzyć.**

We wszystkich zakładach w roku bieżącym musimy poświęcić więcej uwagi na wykorzystanie czasu pracy i organizację pracy. Tu „kianają” się systemy motywacyjne, które winny być wdrożone i im szybciej to lepiej — dotyczy to ZNT, ZTP, i ZSP. Wiodącymi w pionie są Zakłady ZTH i ZTO, gdzie systemy te przyniosły konkretne efekty w postaci realizacji zadań, a załoga uzyskała wyższe płace.

Jeżeli chodzi o płace, to jest to główny problem, który rzutuje na zatrudnienie w pionie. Wszystkim wiadomo, że zrobiono wszystko, aby wdrożyć porozumienie płacowe, teraz oczekujemy z niecierpliwością na zatwierdzenie przez kompetentne władze spoza przedsiębiorstwa.

Reasumując... rok bardzo trudny, zadania rzeczowe wykonane, bardzo dużo do zrobienia w roku bieżącym i w latach następnych, aby utrzymać się w gronie najlepszych w komunikacji tramwajowej w kraju i aby było jak najmniej utyskiwań na nasze usługi w mieście.

Spisała:

MARIA BUBACZEWSKA

## ... rok 1984?

trakcji autobusowej... 798 tys. zł. Potentatami są tutaj ZAW — obciążone na 331 tys. zł, ZAB — na 144 tys. zł, ZTS — 49 tys., ZTH — 57 tys., ZTP — 43 tys. i ZTO — 36 tys. zł. Wyrywkowo dokonano kontroli narzędzi u 127 pracowników. Na skutek tych kontroli wydano 44 zalecenia z czego zrealizowanych zostało 39. Dzielomowano 36 maszyn, natomiast 26 upłynniono, z czego uzyskano 579 tys. zł. Dalszych 25 jest zgłoszonych do upłynnienia. Całkowicie została zmodernizowana stacja paliw w ZAC i odnówiona w ZAW.

Nareszcie też coś dzieje się w sprawie właściwej eksploatacji maszynami i urządzeniami. W ZNT, ZNA, ZTH, ZAB, ZTP, ZEG, ZAP i w ZTX utworzono grupy konserwatorskie. Częściowo uregulowano gospodarkę wózkami transportowymi, wreszcie uzgodniono ewidencje środków trwa-nych. Wspólnie z Zakładem Szkolenia 112 osób uzyskało uprawnie- nia do obsługi dźwignów i urządzeń podległych IDT. Dokona- nie przeglądu magazynu nr 5 i 7.

Dział Głównego Energetyka wspólnie z Działem Inwestycji rozpoczął w ubiegłym roku po- czątkowe prace nad gospodarką wodno-energetyczną w Przedsiębiorstwie. Wraz z innymi podejmujemy te- mę wprowadzenia w zajezdniach maszynowni obiegu wody przy- wozu taboru. Jaka jest sytuacja w Krakowie z wodą, nikomu wy- jaśnić nie trzeba. Wprawdzie nie- ma jeszcze tak, by brakło jej do mycia autobusów, czy tram- wajów, ale lada moment może to- też być koniecznością. Oprócz Rze- ni i Woli Duchackiej, Zajezdnia posiadają własne uję- cia ze studni głębinowych, ale- nie jest to woda czysta, jest coraz- bardziej zanieczyszczona. Wiąże- się to z ogromnymi nakładami, trzeba- by zbudować systemy kanaliza- cyjne, wewnętrzne oczyszczalnie. Wzrost zakończony planuje się na- rok 1988. Część środków dosta- niemy na ten cel z funduszy o- chrony środowiska. Problem jest- najbardziej, iż jak dotąd nie- ma takich rozwiązań, przynaj- mniej wśród przedsiębiorstw go- spodarki komunalnej. Dział Głó- wnego Energetyka opracował ra- miki do stanu gospodarki energe- tycznej w MPK i o możliwo- ściach poprawy. Opracowano in- strukcje uzdatniania wody we

wszystkich kotłowniach i oczy- wiscie tę instrukcję się stosuje. Opracowano i wdrożono instruk- cję oczyszczania osadników. Do- konano też przeglądu kotłowni i urządzeń elektrycznych przed zimą. Przeszkolono wszystkich elektryków zajezdniowych w za- kresie aparatury kontrolno-pomiarowej. Wszystkie zajezdnie posiadają podwójne zasilanie elektryczne, jest ono kontrolowane na bieżąco. Wskutek prowadzo- nych wcześniej pomiarów i badań, ustalono komisyjnie szkodliwe stanowiska pracy. **Ciągnącym się od lat i wydawałoby się niewykonalnym rozwiązaniem jest wentylacja.**

Działalność bhp jest dobra, bo ilość wypadków jest najniższa od roku 1980, a przecież zwiększył się znacznie stan taboru i urzą- dzeń, znacznie też wzrosła załoga przedsiębiorstwa. Oprócz tra- dycyjnych już wiosennych i jes- iennych konkursów bhp-owskich, prowadzone są społeczne prze- glądy warunków pracy, podczas których szczególną uwagę zwraca- no na: stan techniczny pomie- szczeń pracy i ich wyposażenie, organizację i stan transportu wewnątrzzakładowego, stan urzą- dzeń wentylacyjnych, organizację i sposób wykonywania pracy, stan odzieży roboczej, ochronnej i sprzętu ochrony osobistej, oraz na stan urządzeń higieniczno- sanitarnych. Co roku opraco- wywany jest kompleksowy plan poprawy warunków pracy. Na 43 zadania przewidziane w planie 1984 roku zrealizowano 40, jedno przesunięto na rok bieżący i dwa są w realizacji. Szużby bhp brały także udział w odbiorach modernizowanych i adaptowa- nych pomieszczeń, czy też przy montowaniu urządzeń. W minio- nym roku wprowadzono zasadę ciągłej obecności inspektora bhp w danym zakładzie. Oprócz niewątpliwych korzyści (stały nadzór bhp-owski) dały się nie- stety zauważyć pewne manka- menty. **Inspektorzy z biegiem czasu stają się zbyt wyrozumiali dla nadzoru danego zakładu.** Często miast wyciągać konsekwen- cje, z góry usprawiedliwiają win- nych niedociągnięć. Niezbyt lu- bimy ludzi, którzy nas kontrolu- ją, ale niestety taka to już dola inspektorów bhp, lepiej upomi- nać przed wypadkiem niż prowa- dzić dochodzenie powypadkowe.

Nie jest tajemnicą, iż w po- przednich latach notowano regres w wynalazczości pracowników. Powodów oczywiście było kilka. Bodajże najważniejszą przyczy- nę stanowił mało przejrzysty sy- stem wycen (nie udokumentowa- ne wycenienia przewidzianych efektów, mylne często oce- ny przydatności projektów i wniosków). Potencjalnych twór- ców zniechęcał też zbyt długi o- kres zatwierdzania i wdrażania do realizacji wniosków. Pozornie patrząc na cyfry wydawać by się mogło, iż miniony rok do rewe- lacyjnych nie należał. Znacznie zmalała ilość projektów prostych, łatwych do rozwiązania. **Podej- mowana tematyka w roku 84 wymagała więcej wysiłku twór- czego, fachowych rozwiązań tech- nicznych, wzrósł też znacznie (z 26 w 1983 r. do 39) udział wśród twórców kadry inżynier- ryjno-technicznej.** Nadal jednak pięta achillesowa jest termin za- łatwiania projektów, długo trwa opiniowanie i wycena projek- tów. Tylko w minionym roku

wysłano do zainteresowanych aż... 70 ponażeń. Osobnym pro- blemem jest rozpowszechnianie projektów przyjętych do realiza- cji. Często zakłady tej samej trakcji „wymyślają” to samo, nie wiedząc o istniejących już rozwiązaniach. Nadal mankamen- tem jest wycena. Nowe przepisy umożliwiają wprawdzie wysokie wynagrodzenia za projekty, ale też ograniczają dowolność. O- prócz projektów bhp-owskich i przeciwpożarowych, efekty nie mogą być „domniemane” a solid- nie wyliczone, a z tym właśnie najlepiej nie jest. Opracowana przez komórkę postępu instruk- cja budzi nadzieję zmian na lep- sze.

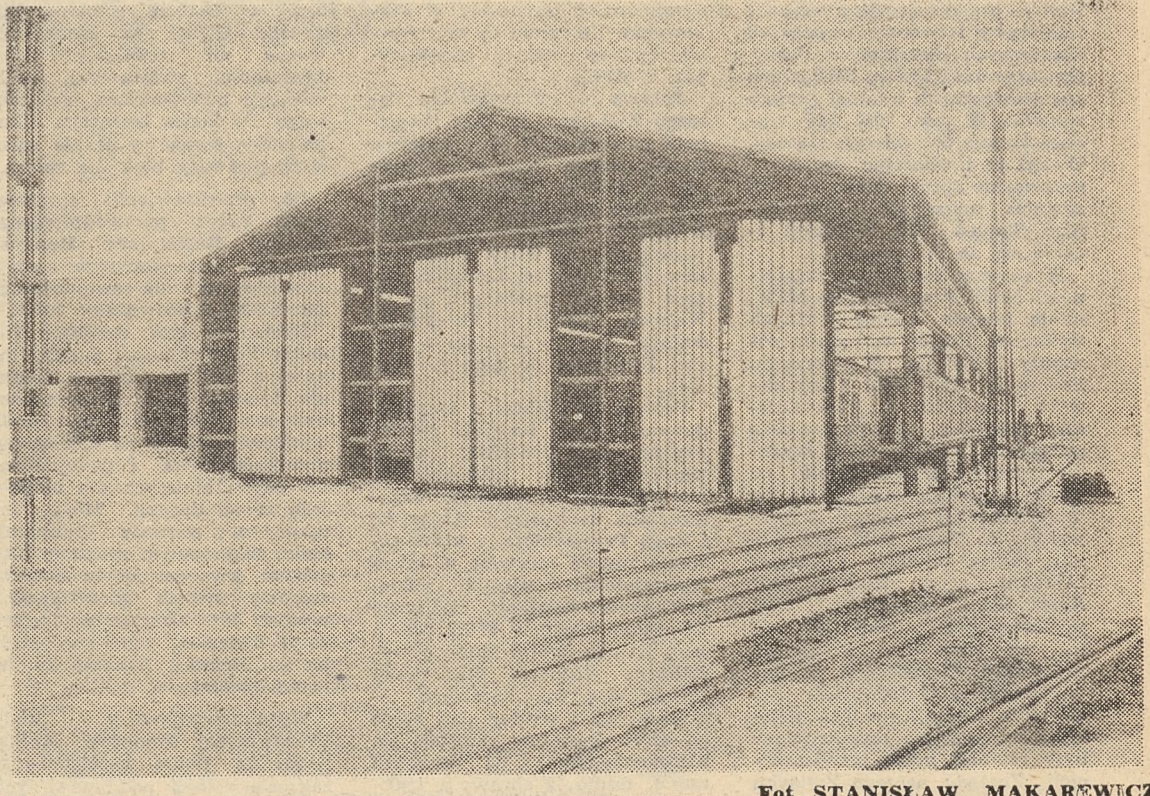
Ważną jednostką pionu techn- icznego jest Zakład Budowlany. Na 28 pozycji ujętych w progra- mie zabezpieczenia zadań, nie wykonano pięć, ale... 39 zadań zrobiono dodatkowo, chociaż nie było ich w planie roku 1984. Mo- żna się cieszyć, iż coraz mniej jest zadań do realizacji tak zwa- nych „wymuszonych”. Nie cho-

dzi tu oczywiście o sytuację awaryjną bo taka „rezerva” w planie jest przewidywana i są to prace niejako normalne, chodzi tu o takie pozycje, które powin- ny być przewidziane i zaplano- wane przez zleceniodawców w momencie ustalania planu. Du- żym utrudnieniem jest też zmia- na zakresu prac już w trakcie rozpoczęcia robót. **Mankamentem działalności Zakładu (ale chyba i pionu) jest nie zawsze precyzyj- ne określenie terminów zakoń- czenia prac.** Te podejmowane są często może na miarę potrzeb, niestety nie zawsze idą w parze z możliwościami. Można też (często powodem nierealne ter- miny) mieć zastrzeżenia co do jakości wykonania niektórych prac.

Kończąc mam świadomość, że z jednej strony nie zostało tu napisane wszystko co zrobiono, wiele też trzeba by było zrobić, by sprostać potrzebom.

Notowała:

FILOMENA SERWIN



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

W naszym przedsiębiorstwie działają: organizacje społeczne, zrzeszenia, towarzystwa, kluby. Skupiają one w swoich szeregach około 5 tysięcy osób z ponad 7-tysięcznej załogi, co jest niezwykle ważne z uwagi na jej integrację. Właściwie każdy członek załogi, zależnie od swoich zainteresowań, może znaleźć w jednej z nich miejsce dla swojej pozazawodowej działalności.

31 stycznia odbyło się spotkanie ich przewodniczących, prezesów z kierownictwem administracyjnym i polityczno-społecznym MPK. Mówiono o aktualnym stanie osobowym każdego z nich, przedstawiono zakres pracy, zapoznawano z sukcesami i problemami na jakie napotyka ją w swojej działalności.

PRON w MPK skupia w swoich szeregach 324 uczestników. Jest najliczniejszą w dzielnicy Podgórze. Pionierska działalność ruchu przyniosła już niemałe efekty. Szczególną popularnością cieszy się działający przy nim Zespół Interwencyjny. Aktualnie odbywają się zebrania sprawozdawczo-wyborcze w kołach PRON w poszczególnych zakładach oraz konsultacje ordynacji wyborczej do Sejmu PRL. Zarówno Rada Przedsiębiorstwa PRON jak i poszczególne koła działające w zakładach nie posiadają pomieszczeń, w których można by było urządzić spotkania czy przechowywać dokumenty. Przewodniczący Rady Pracowniczej, **Bogdan Kowalczyk**, postuluje, aby przewodniczący kół zapraszani byli na posiedzenia kolektywne.

TPPR jest organizacją o celach ideowo-wychowawczych, zadaniem której jest popularyzacja tradycji przyjaźni, sojuszu i dotychczasowych związków oraz przekazywanie informacji o życiu codziennym Kraju Rad — powiedziała przewodnicząca Towarzystwa **Stanisława Kostro**.

W 10 kołach jakie znajdują się w poszczególnych jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa skupionych jest 390 członków. W planie pracy znajdują się comiesięczne spotkania. Aktualne informacje na temat życia w Kraju Rad, uroczyste obchodzenie świąt państwowych, to między innymi formy pracy członków Towarzystwa. W szeroko zakrojonym planie znajduje się organizowanie wystaw, konkursów i spotkań z ludźmi ze Związku Radzieckiego, a także wycieczek pociągami przyjaźni.

ORMO w swych szeregach skupia 202 członków, w tym 8 kobiet — jak poinformował zastępca komendanta Straży Przemysłowej **Stanisław Solarz**. Społeczni Inspektorzy Ruchu Drogowego poszczycić się mogą dużymi osiągnięciami. Nie mniejszymi ci, którzy oddelegowani są do zabezpieczenia zakładów. Spośród pracowników Straży Przemysłowej w MPK, 3 osoby znajdują się we władzach dzielnicy Podgórze, a jedna w wojewódzkich. Plany pracy na najbliższy okres to przede wszystkim kampania wyborcza do Sejmu PRL oraz stałe służby kontrolne na terenie zakładów przedsiębiorstwa.

OSP aktualnie składa się z 8 jedno-

W jakich organizacjach działamy?

## Dla aktywnych jest możliwość wyboru

stek. W ZTH przy jednostce OSP działa jedna drużyna kobieca. W sumie we wszystkich jednostkach znajdują się 243 osoby. Prezesem OSP w MPK jest dyrektor **Tadeusz Trzmiel**. OSP ma swoje — jak mówi zastępca komendanta **Jadwiga Wojtas** — sukcesy. Od lat była najlepszą w dzielnicy Stare Miasto, obecnie w Podgórzu. Plan pracy na rok bieżący, to przede wszystkim dalsze szkolenie strażaków ze wszystkich naszych zakładów. OSP w MPK ma kłopoty ze sprzętem — są trudności z nabyciem węzłów pożarniczych.

ZBoWiD — koło w MPK obchodziło w ubiegłym roku 10-lecie swojej działalności — powiedział uczestniczący w spotkaniu zastępca przewodniczącego tego Związku, **Marian Bławut**. Aktualnie w kole zrzeszonych jest 177 osób, z których prawie wszystkie były uczestnikami II wojny światowej. ZBoWiD-owcy posiadają wysokie odznaczenia, między innymi Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski, Krzyż Oficerski. Posiadają również medale za udział w wojnie 1939 roku. Najważniejszym zadaniem Koła jest niesienie pomocy dla najstarszych i najbardziej potrzebujących członków Związku.

PCK — Koło skupia 1400 osób, w tym około 100 emerytów. Wśród członków Koła jest aż 526 dawców krwi. PCK jest najliczniejszą i najstarszą organizacją w MPK. W tym roku obchodzić będzie 50-lecie swojej działalności. Prezesem z 10-letnim stażem jest **Tadeusz Walczak**. Koło działa pod patronatem ZZ ZSMP, a w swych szeregach skupia wielu zasłużonych, długoletnich działaczy PCK. Najważniejszym zadaniem zarządu Koła jest opieka nad krwiodawcami.

LOK, której prezesem jest inż. **Stanisław Kowalczyk**, skupia około 550 członków. Działają w niej Klub Sportów Obronnych i Tramwajowy Klub Wodny, Szkolne Koło LOK i Klub Oficerów Rezerwy. Zrzeszone w LOK-u kluby nakreśliły sobie na rok bieżący ambitny program działania. Między innymi nawiązanie kontaktów z żołnierzami i WKS „Wawel”, organizowanie rajdów, a Tramwajowy Klub Wodny nastawiony jest głównie na działalność szkoleniową. Członkowie jego wezmą również udział w spływie na Dunajcu.

SEP — Stowarzyszenie Elektryków Polskich. — Przewodniczącym Koła, które skupia zaledwie 15 członków — wszyscy są pracownikami Zakładu Sieci i Podstacji — jest **Jan Sokółowski**. Zakres działalności członków cechuje więc ścisła specjalizacja — zawężenie do traktacji tramwajowej. W czasie Zjazdu Ko-

munikacji w ub. roku sześć osób otrzymało medale profesora Podoskiego. Działalność Koła SEP ogranicza się do szkolenia (kursy SEP-owskie) i kontaktów z kołami Stowarzyszenia działającymi w innych przedsiębiorstwach — między innymi w Elektromontażu.

KTiR — prezesem Klubu, który liczy 490 członków jest **Marian Kalinowski**. Działalność Klubu polega na propagowaniu i rozpowszechnianiu racjonalizacji i Turnieju Młodych Mistrzów Techniki. W ramach KTiR działa sześciu doradców technicznych i czterech ekonomicznych. Klub poszczycić się może nagrodami zdobytymi przez członków za udział w konkursach. Działalność jest szeroka. Między innymi szkolenie w zakresie KTiR oraz organizowanie wycieczek do innych przedsiębiorstw mających na celu zapoznanie się z ich pracą.

SiTKom. — Stowarzyszenie skupia inżynierów i techników — pracowników miejskiej komunikacji. Prezesem Stowarzyszenia jest **Antoni Kądziołka**. XX Zjazd Komunikacji Miejskiej był dziełem kierownictwa przedsiębiorstwa i członków SiTKom. Działalność Stowarzyszenia to między innymi wymiana doświadczeń, narady techniczne, organizowanie kursów specjalistycznych z Zakładem Szkolenia Zawodowego. Członkowie Stowarzyszenia są współautorami tramwaju tyrystorowego, autobusu napędzanego gazem i nowej technologii torowiska. W 1984 roku członkowie Stowarzyszenia opracowali 145 projektów racjonalizatorskich na ponad 1 mln złotych, z których każda złotówka przyniosła 5,40 zysku. Prócz tego pełnili rolę doradców technicznych i wydawali opinie techniczne. Do Klubu należy 72 członków.

PTTK — Rozpoczęło 31 rok działalności w MPK. Aktualnie liczy 208 członków. Nowo wybranym prezesem Towarzystwa jest **Zbigniew Ciaputa**, który szeroko przedstawia jego działalność na rok bieżący. Członkowie Towarzystwa, ale nie tylko ponieważ imprezy organizowane są dla całej załogi MPK, czeka więc szereg imprez z zakresu turystyki kwalifikowanej jak i masowej. Najwięcej imprez będzie o charakterze krajoznawczym. Poza tym PTTK oferuje pomoc zakładom w organizowaniu wycieczek. Myślą przewodnią przy organizowaniu przez PTTK wszystkich imprez będzie dostępność ich dla całej załogi co na pewno przyczyni się do jej integracji.

TKKF Ognisko skupia 380 członków. Prezesem jego jest **Janusz Kucharski**. W ubiegłym roku odbyła się X Jubileuszowa Spartakiada Zimowa Pracowników MPK — impreza z roku na rok bardziej popularna. W ramach jej przewidziane są różne formy współzawodnictwa sportowego — dla dzieci, młodzieży, dorosłych. Zawody kończą się wręczeniem dyplomów i nagród. W okresie letnim działa Sekcja Wędkarska. Organizowane są zawody, a zwycięzcy otrzymują nagrody. Nie mniejszym powodzeniem od zimowej cieszy się Spartakiada Letnia MPK. Wypożyczalnia sprzętu sportowego, która mieści się przy ZAW, posiada sprzęt o wartości 4 mln złotych.

ZKS Tramwaj, którego prezesem jest **Ryszard Laskowski**, założony został w 1945 roku. Większość jego członków pracowała w MPK. Aktualnie prowadzi cztery sekcje wyczynowe: tenisa stołowego, piłki nożnej, szachową i brydża sportowego. Sekcja tenisa stołowego reprezentuje Klub w dwóch zespołach — w klasie okręgowej seniorów, w klasie A oraz w rozgrywkach indywidualnych seniorów i juniorów przez **Krzysztof Okręgowy Związek Tenisa Stołowego**. Jednym z poważniejszych osiągnięć Sekcji jest wychowanie Adama Dziadkowskiego juniora, który powołany został do kadry polskich juniorów. Sekcja piłki nożnej reprezentuje Klub w czterech zespołach rozgrywkowych w klasie seniorów, w klasie okręgowej juniorów, w klasie B seniorów oraz w grupie trampkarzy młodszych i starszych. Sekcja szachowa reprezentuje Klub w klasie A jak również sekcja brydża sportowego. W bieżącym roku Klub obchodzi 40-lecie swego istnienia, w związku z czym organizowane będą przez poszczególne sekcje turnieje oraz liczne zawody.

☆

Kilkugodzinne spotkanie kierownictwa przedsiębiorstwa z przedstawicielami działającymi w MPK organizacji, zrzeszeń, stowarzyszeń i klubów, z uwagi na olbrzymi zakres materiału, byłoby trudne do szczegółowego zrelacjonowania, nawet na całej kolumnie naszej gazety. Zastanawiałam się więc czy napisać z niego tylko krótką lakoniczną informację, że... w dniu tym i tym się odbyło i... nie więcej. Postanowiłam więc prócz zasygnalizowania że każde z nich istnieje, dać jeszcze krótki zakres działalności, może nie zawsze pełny z uwagi na wyjątkową mnogość materiału. Czy usatysfakcjonuje tych, którzy nimi kierują nieraz z dużym osobistym zaangażowaniem? Na pewno nie. Dlatego niech potraktują ten artykuł jako zasygnalizowanie tematów, o których będziemy pisać.

Dla pełnej informacji podaje, że w MPK działa jeszcze TTT — Towarzystwo Trzeźwości Transportowców, którego przedstawiciel w spotkaniu tym nie uczestniczył.

MARIA BUBACZEWSKA

# 2 lata działalności NSZZ Pracowników MPK

(Dokończenie ze str. 1)

organizacją wiosennych i jesiennych przeglądów warunków pracy, uczestnictwem w kontrolach — organizując je z własnej inicjatywy i tworząc zespoły ze Społecznych Inspektorów Pracy, przedstawicieli Działu BHP, służb specjalistycznych i załogi danego zakładu. W roku 1984 SIP wydała łącznie 500 zaaleceń i uwag. Uwagi te i zalecenia dotyczyły przeważnie spraw drobnych, ale również poważnych niedociągnięć. Stopień ich realizacji ocenia się na 95 procent.

W okresie dwuletniej działalności NSZZ Pracowników MPK, miało miejsce szereg ważnych wydarzeń. Przede wszystkim powstała Federacja. W tworzeniu Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej, przedstawiciele prezydium włożyli wiele wysiłku i pracy. Równocześnie co trzeba podkreślić, znaleźli się we wszystkich ich organach, a mianowicie do Rady Federacji weszli: **Janusz Litwicki** i **Janusz Lijowski**, a do Komisji SIP **Aleksander Kowalczyk**. Nasi przedstawiciele znajdują się też we wszystkich komisjach problemowych Federacji, zajmując w nich niejednokrotnie kierownicze funkcje. Ważne działania integracyjne podejmowane były również przez przedstawicieli Zarządu naszego Związku na szczeblu województwa miej-

skiego krakowskiego, mając na celu powołanie wojewódzkiej struktury reprezentującej interesy związkowców wobec organów administracji terenowej. W krakowskim Kolegium są więc również przedstawiciele związkowców z MPK.

Sprawy — przystąpienie naszego Związku do Unii Związków Zawodowych Województwa Krakowskiego oraz do najwyższej struktury związkowej jaką jest Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, przewodniczący ZZ NSZZ Pracowników MPK **Janusz Litwicki**, oddaje decyzji zebranych na IV Walnym Zebraniu Delegatów, dodając iż inne Związki w naszej Federacji, do nich już należą.

Prowadząc zebranie sprawozdawcze **Janusz Litwicki** zwraca uwagę na właściwą, dobrą współpracę z administracją przedsiębiorstwa, z innymi organizacjami społeczno-politycznymi i Radą Pracowniczą, z którą zawarte zostało pierwsze w kraju porozumienie o wspólne, jednokierunkowe działanie. Społeczną Inspekcję Pracy w MPK ocenia jako bardzo dobrą. Mówi o wyjątkowo ważnych dla załogi przedsiębiorstwa sprawach — gratyfikacji i wysługi lat, które na dzień dzisiejszy znajdują się nierozstrzygnięte na szczeblu rządu, mimo iż sprawy te traktowane były w działalności

Związku jako priorytetowe. Podkreśla, że nowo wybranymi przewodniczącymi do ORZ są w 90 procentach ci sami, którzy byli w okresie minionej kadencji. Uważa za szczególnie ważne na najbliższy okres działalności związkowej, dopilnowanie budownictwa zakładowego. Do końca bieżącego roku, powinien stanąć w stanie surowym pierwszy blok dla załogi.

Po przedstawieniu sprawozdania przez przewodniczącego Komisji Rewizyjnej, **Henryka Czuba**, przegłosowane zostaje absolutorium dla ustępującego ZZ NSZZ Pracowników MPK.

Zabierając głos, dyrektor **Tadeusz Trzmiel** mówi między innymi o tym, że miniona kadencja Związku była okresem zdobywania doświadczenia, miała wymierny wpływ na działalność przedsiębiorstwa i podejmowanie najważniejszych dla niego i jego załogi decyzji. Między innymi w zakresie fluktuacji kadr, zakładowym systemie płacowym, gwarantującym dotychczasowy system gratyfikacji i wysługi lat. Kończąc stwierdza, że w Związku widzi sojusznika do dalszej działalności w przedsiębiorstwie.

Wiceprzewodniczący Rady Pracowniczej, **Stanisław Majka**, podkreśla dobrą współpracę w zakresie całości podejmowanych spraw. Mówi też o jedynym w

kraju zawartym między tymi dwoma organizacjami porozumienia, które prowadzić będzie do dalszych wspólnych działań na rzecz przedsiębiorstwa i jego załogi. Za wadę uważa słabe propagowanie Związku i Federacji na terenie przedsiębiorstwa. Proponuje reaktywowanie biuletynu związkowego i składa wniosek o przystąpienie do Unii Związków Zawodowych Województwa Krakowskiego i OPZZ. Wniosek ten popiera stwierdzeniem, że nieobecni nie mają racji. W dyskusji poruszono problemy reformy płac, wysługi i

gratyfikacji, FAZ-u, na które jako przedsiębiorstwo usługowe nie powinniśmy płacić, powrotu do poszczególnych zakładów pieniędzy na zakup biletów do kin, teatrów itp. zniżki do 0,25 procent opłaty związkowej dla emerytów i rencistów, zainteresowania się domami wczasowymi i sanatoriami, które kiedyś należały do majątku Związków Zawodowych i które teraz powinny znaleźć się w gestii Związku Zawodowego Pracowników Miejskiej Komunikacji.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. STANISŁAW TYRAN

**LISTY  
OPINIE  
POLEMIKI**

**„Między zajezdniami”**

Z racji pełnionej funkcji w ZTP — zmuszony jestem ustosunkować się do części artykułu tzn. wypowiedzi motorowych zawartych w tekście publikacji M. Bubaczewskiej w „Sygnałach MPK” — nr 2 — „W przerwie między wyjazdami”.

Wypowiedzi motorowych omawiają sytuację posiłków regeneracyjnych dla tych pracowników. Mowa tam o dniu 23.01.1985 kiedy powyżsi motorniczowie twierdzą, że o godz. 9.30 po ich zjeździe z trasy nie było dla nich gorącej zupy.

Z uwagi, że na podstawie Połecenia Służbowego nr 59 Dyrektora MPK z dnia 23.11.1984 r. oraz na podstawie późniejszego zarządzenia nr 4 posiłki regeneracyjne na okres zimy 84/85 rozprowadzane są na wcześniej wykupiony abonament przez zainteresowanych (chodzi o motornicznych z prac dwuzmianowych) i taka informacja wisi na widocznym miejscu w dyspozytorni jak również na drzwiach jadalni. Motorniczowie ci winni się zaopatrzyć w abonamenty. Niestety, dużo lubią mówić, dyskutować, a praktycznie nie stosują się do poleceń.

Z grupy motornicznych z prac dwuzmianowych — a jest tam 20 motornicznych — tylko 1 (jeden) wykupuje abonament. Niemniej jednak Dział Socjalno-Bytowy — Sekcja Żywności daje do sprzedaży i tak luźne porcje posiłków regeneracyjnych, ale — właśnie, gdy jest np. fasolka po bretońsku, flaki, to już o godz. 9.30 jest ich brak, natomiast, gdy jest krupnik lub kartoflanka zostaje. Trudno jest żądać, aby codziennie były te zupy atrakcyjne, zważywszy na koszty produkcji.

Trudno jest wymagać też, aby codziennie były w sprzedaży atrakcyjne garnażeryjne dodatki. Nie może też leżeć non stop na ladzie pasztetowa, bo wiadomo, co się z nią dzieje po 2—3 godzinach — musi być przechowywana w lodówce i widocznie pani mówcy natrafiła na wcześniej wyjętą z lodówki.

Co do zarzutu braku napojów ciepłych to jest to po prostu nieprawda, bo bufet zawsze dysponuje ciepłą herbatą, z tym tylko, że panowie motorniczy czując się ulepienymi z lepszej gliny bardzo często nie chcą pić z kubków metalowych, a szklank bufetowe nie mogą nastawić, gdyż stale załoga pozwala sobie na ich przywłaszczanie, a

nie zawsze bufetowe żądają zastawu. Co do godziny zamknięcia t.j. godz. 10.00 na przerwę ranną do godziny 11.30 to wyjaśniam, że przerwę taką musi mieć bufetowa na posprzążanie bufetu po przerwie rannej — zmycie naczyń i odprowadzenie utargu do kasy. Zresztą godziny te zostały uzgodnione i zaakceptowane przez załogę i kolektyw społeczno-związkowy przy ZTP. Odnośnie kwestii estetyki i funkcjonowania świetlicy wypowiedzi udzieli zapewne kierownik zakładu.

Specjalista ds. Socjalnych **STANISŁAW RUDKO**

PS. Kiedy wreszcie w nadruku „Sygnałów” będzie aktualna cena 5 zł.

**OD REDAKCJI:** Niestety z przyczyn technicznych zawaliliśmy ze zmianą ceny naszej gazety. Egzemplarz, oczywiście, kosztuje teraz 5 zł. Serdecznie przepraszamy.

**„Nie chcę zebrać”**

Nikt z entuzjazmem nie traktuje podwyżek cen, ale najbardziej przerażeni tym są emeryci, najmniej zarabiający, oraz osoby wieloletnie, czy też będące w takiej sytuacji w jakiej ja się znalazłam. Mam dwóch synów w wieku od 11 do 15 lat. Ojciec ich nie żyje i nie pozostawił dla nich żadnej renty. Nie jest to sytuacja tuzinkowa.

Obecnie moje zarobki wynoszą około 11—12 tysięcy. Proszę sobie wyobrazić, jakich ja i mnie podobne dokonujemy wyczynów, aby związać „koniec z końcem”. Ktoś powie, że mogę udać się do różnych instytucji, które mogłyby udzielić jakiejś pomocy. Owszem, zwracałam się do takich, ale proszę sobie wyobrazić jak człowiek się czuje po prostu zebrając. Otrzymałam zapomogę roczną po 500 zł miesięcznie na dziecko. Nie ponawiałam próby. Zwróciłam się do naszego przedsiębiorstwa o zwolnienie z opłat za zimowisko — odmówiono mi. Moim dzieciom nikt nie zafunduje książeczek mieszkaniowych. Będą zdane na własne siły. W moim zakładzie nie mam możliwości wyższych zarobków, choć pracuję 18 lat.

Dobrze byłoby, żeby ktoś pomyślał przy tej podwyżce, o takich dzieciach jak moje, którym los splotał potwornego

figla, bo przecież nie o nas, dorosłych tu chodzi.

Z poważaniem  
**RENATA STACHNIK**  
prac. Wyd. Sieci  
i Podstacji

**Uwierzyli na słowo**

Szanowny Panie Redaktorze, o ile to możliwe bardzo proszę o wydrukowanie mojego listu. **Pragnę podziękować kierownikowi z Zajezdni Autobusowej Czyżyny — Włodzimierzowi Pająkowi, Edwardowi Hajdukowi, Tadeuszowi Sordyłowemu oraz Jerzemu Decowskiemu — pracownikowi Zakładu Torów — za podpisanie pożyczki, która była mi bezwzględnie potrzebna na zakup zagranicznych leków oraz na kaucję mieszkaniową.** Zaznaczam, że jestem na emeryturze, a w MPK są takie zarządzenia wewnętrzne, że emeryt nie może otrzymać pożyczki z Kasy Zaspomogowo-Pożyczkowej, a przecież my, emeryci, wpłacamy składki. Mogą z Kasy korzystać jedynie pracujący. Ponadto, emeryt emerytowi nie może podpisać pożyczki, jak oświadczyła Pani Kasprzyska. **Zapytuję przy okazji Zarząd KZP, Dyрекcję a nawet Związki Zawodowe, które mają nas bronić czy nie można byloby tej sytuacji rozwiązać. Uważam, że potrzebne jest do tego trochę chęci i serca.**

Wymienionym wyżej pracownikom MPK, którzy „uwierzyli na słowo”, pragnę podziękować za podpisanie pożyczki, oraz powiadomić ich, że została ona w całości spłaconą. Tą drogą chcę wyrazić im, wraz z moją żoną, gorące podziękowanie.

**MICHAŁ MIKULIN**  
**OD REDAKCJI:** My też czekamy na odpowiedź na pytanie zadane przez pana Mikulina.

\*  
Zwracamy się z gorącym podziękowaniem za dogodne połączenie okolic Cichego Kącika i Woli Justowskiej z Dworcem PKP, z dworcem autobusowym oraz Nową Hutą dzięki uruchomieniu linii tramwajowej „15”. Powyższa zmiana ucieczyła również gości z hotelu „Cracovia”, którzy mają teraz bezpośrednie połączenie z dworcami. Uważamy też za słuszną decyzję przedłużenie linii „18” do Borku Fałęckiego. Jeszcze raz dziękujemy za mądre i przemysłane zmiany.

Przedstawiciele mieszkańców Cichego Kącika i Woli Justowskiej **ADAM BOŃKOWSKI** z rodziną i **JULIA CZARNICKA** z mężem

# Co ustalił zespół?

Po zapoznaniu się ze wspomnianym artykułem chciałbym stwierdzić, że dowiedziałem się, iż został powołany przez KZ PZPR zespół, który dokonał oceny działalności inwestycyjnej w przedsiębiorstwie. Owszem, po Uchwale Egzekutywy KZ PZPR z dn. 12.07.84 r. wiedziałem, że Zespół taki będzie powołany, jednakże zaskoczeniem moim było, że skończył on swoją pracę i przedstawił informację. Otóż gwoli wyjaśnienia stwierdzam, że nigdy się z nim nie spotkałem celem nawet omówienia tematów, jakie prowadzi Dział Inwestycji. Również nie znam składu osobowego Zespołu, Natomiast owszem, spotkałem się z tow. Antonim Kądziołką — jako kierownikiem Biura Organizacji i Zarządzania, celem określenia stopnia zaawansowania opracowanego przeze mnie dodatkowego materiału z działalności inwestycyjnej (sprawozdania) za lata 1976—84 oraz na lata przyszłe. Ze strony Kierownika DZ byłem zresztą kilkakrotnie indagowany w tej sprawie w kwestii terminu opracowania materiału. Dla wyjaśnienia podaję, że opracowałem sprawozdanie z działalności służb inwestycyjnych we wspomnianych latach w zakresie: podstawy prawnej i odnośnych przepisów, prowadzenia zadań przez służby DRMK, prowadzenia zadań przez służby MPK, prowadzenia zadań z remontów kapitałowych i zakupów dóbr inwest., przyjętego schematu organizacyjnego obecnego, przejściowego i docelowego.

Opracowanie takie przedłożyłem Dyrekcji MPK do opinii w lipcu 84 r. Opinia została dokonana w dn. 14.XI.84 r. na podstawie której miałem dodatkowo uzupełnić materiał o szczegółowy wykaz tematów w systemie „Harmonogramu” z określeniem tylko propozycji na 85 r. Wykaz ten zrealizowałem dopiero w pierwszej dekadzie stycznia 1985 r. z uwagi na ujęcie ponad 200 tematów w 192 pozycjach oraz zestawienie wszystkich danych o zaawansowaniu. Materiał ten posłużył Dyrekcji do określenia tematów ważnych na 1985 r. oraz na lata następne do 2000 roku, jako plan docelowy.

Dlatego dziwi mnie fakt, że Komisja dokonała z inventaryzowania tematów na dzień 20.X. 1984 r. i określiła liczbę 70 obiektów z czego realizowanych jest 12 tematów. Jest to tym dziwniejsze, że od chwili objęcia prowadzenia Działu tj. 1979 r. corocznie dokonuję takiego zestawienia tematów, przedkładałem informację z realizacji, proponowałem w wielostronowych opracowaniach rozwiązania problemów działalności inwestycyjnej w MPK oraz proponowałem prowadzenia tematów na dany rok, co znajdowało odzwierciedlenie w planach inwestycyjnych, remontów kapitałowych, zakupów urządzeń oraz ich realizacji. Nie jest mi wiadome również ze wspomnianego materiału, jakich to usprawnień w tej działalności dokonała Komisja, gdyż praktycznie ograniczyła się do stwierdzeń, które wielokrotnie ja wypowiadałem, Natomiast szczegółowego rozwiązania spraw dotyczących działalności służb inwestycyjnych wraz z wnioskami (których brak) nie dokonała Komisja, gdyż nie stwierdziła ona, co jest przyczyną istniejącej sytuacji. Pragnę zaznaczyć, że sytuacja ta powtarza się z roku 1983, gdzie pomimo określenia zadań i ustalenia normoobsady w ilości 18 osób, Biuro Organizacji i Zarządzania przyjęło na 1984 r. do etatyzacji 15 osób. W związku z tym nie miałem możliwości zatrudnienia kadry wysoko kwalifikowanych pracowników dla prawidłowego zabezpieczenia zadań, przy odejściu z Działu 5 doświadczonych specjalistów na przetrzemi 1984 r.

Śmiem twierdzić, że do chwili mojego przyjścia do pracy, tj. 1976 r. problem działalności służb inwestycyjnych w MPK istniał, często powtarzany na różnych naradach, KSR-ach itp. i do chwili obecnej nie został definitywnie rozwiązany. Cieszę się, że obecna Dyrekcja MPK podjęła ten temat i po dokładnym przeanalizowaniu zostanie unormowany dla zabezpieczenia zadań oraz naszej stabilnej pracy.

**inż. Jan Taboła, kierownik Działu Inwestycji MPK**

## Spóźniony Mikołaj

I Koło ZSMP w ZTH zorganizowało 23 i 24 stycznia imprezę mikołajową dla dzieci pracowników. Wprawdzie późno, ale dzieci i tak ucieszyły paczkami i zabawy (zwłaszcza tą z kislelem).

**Wielkie Tyrnowo (IX)**

# Współpraca MPK — „Autokombinat”

„Autokombinat” związał się wczoraj przyjaźnią z Wojewódzkim Zarządem Transportu Samochodowego w Połtawie (ZSRR). Podobny, wielozakładowy układ umożliwił nie tylko bezpośrednie kontakty z centralami w Wielkim Tyrnowie i Połtawie, ale również z przedsiębiorstwami transportowymi i zakładami z Kremenczuga, Mirgoroda, Karłowki, Pirjatina i Kobyljanki. Z krakowskim MPK współpracę podjęto w r. 1975. Przystąpiono od razu do wymiany grup specjalistów. My pomagaliśmy początkowo w sprawach technologicznych napraw samochodów dostawczych „żuk” (po bułgarskich drogach jeździ ich ponad 75 tysięcy!), tyrnowianie w przekazywaniu doświadczeń we wprowadzaniu automatycznego sterowania ruchem. Z czasem zakres wspólnych zainteresowań zaczął się poszerzać, np. o sprawy doświadczeń w eksploatacji tych samych typów autobusów.

Od 1983 r. funkcjonuje najnowsza, kompleksowa umowa o współpracy i współzawodnictwie między oboma przedsiębiorstwami. Mimo pozornej odmienności profilu świadczonych usług znaleziono pięć wspólnych kryteriów (wpływy, przewóz pasażerów, zysk, stosunek kosztów do wpływów oraz wydajność pracy), dopracowano wskaźni-

ki, ba — nawet formy współzawodnictwa (proporce, dyplomy). Za wyniki roku 1983 proporce ten powędrował do Krakowa. Postanowiono wymieniać robocze grupy specjalistów co drugi rok, a corocznie — także grupy pracowników produkcyjnych (głównie mechaników) — w obu wypadkach, po pewnych dodatkowych uzgodnieniach, są to grupy 5-osobowe przejeżdżające na okres do 10 dni. Nie są to żadne wycieczki krajoznawcze, choć program turystyczny też jest uwzględniany, lecz konkretna praca na określonym stanowisku, pozwalająca lepiej poznać problemy bratniego przedsiębiorstwa, podpowiedzieć jakąś nowinkę techniczną czy organizacyjną, ale też przede wszystkim nawiązać bezpośrednie kontakty między załogami.

Przykładowo: w maju 1984 r. regulator pomp wtryskowych i grupa monterów „Autokombinatu” pracowali w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka. Po solidnej pracy (i sobotnio-niedzielnym zwiedzeniu Ziemi Myślenickiej oraz Oświęcimia) przed odjazdem goście stwierdzili, że bardzo im się zakład podobał z powodu prowadzonej w MPK rejonizacji typów taboru, sporych przestrzeni, specjalizacji stanowisk naprawczych, dobrej dyscypliny pracy i wysokich umiejęt-

ności pracowników. „Zazdrośczone” natomiast... bufetów prowadzonych przez samo MPK, gdyż pomimo postanowienia w „Autokombinacie” warunków socjalno-bytowych na bardzo wysokim poziomie, takich sklepów-bufetów jeszcze nie ma. Naszym specjalistom imponuje na terenie działania „Autokombinatu” nie tylko samo elektroniczne sterowanie ruchem, lecz również fakt, iż pozwala ono, wraz z dużą samodyscypliną kierowców i wnikliwą kontrolą społeczną, na ograniczenie do minimum działania służb kontroli i nadzoru ruchu. Podoba się też zasada premiowania kierowców za przestrzeganie rozkładów jazdy — może i do Krakowa wkrótce ona dotrze?

W 1983 r. zawarto ustalenie o wymianie 18-osobowych grup kolonijnych na pobyt w atrakcyjnych miejscowościach w kraju przyjaźni. Od tego czasu już dwukrotnie krakowskie dzieci przebywały w uroczym miejscowości Mikowcy w okręgu wielkotyrnowskim, a mali tyrnowianie w Gdyni. Od 1984 r. rozpoczęto wymianę wczasową — my jedziemy za dziećmi do Mikowcy, pracownicy „Autokombinatu” do Bukowiny Tatrzańskiej i Zakopanego.

W czasie obchodów jubileuszu 30-lecia „Autokombinatu”, z udziałem m. in. delegacji najwyższego administra-

cyjnego, partyjnego i związkowego kierownictwa zaprzyjaźnionych przedsiębiorstw zaproponowano, by dotychczasowe dwustronne porozumienia zastąpić trójprzymierzem MPK Kraków — „Autokombinat” Wielkie Tyrnowo — WZTS Połtawa. Wtedy łatwiej i szerszej byłoby się można uporać z wieloma problemami eksploatacyjno-ruchowymi, ciekawiej kształtowałaby się wymiana doświadczeń, grup specjalistycznych, roboczych, wczasów i kolonii, no i bardziej zacięte boje toczono by we współzawodnictwie. Symbolicznym wyrazem idei takiego trójporozumienia stało się wydanie przez „Autokombinat” kieszonkowego kalendarzyka z emblematem tej firmy i herbami Połtawy, Wielkiego Tyrnowa i Krakowa. Jesteśmy przekonani, iż wkrótce zapelni się ona dalszymi wspólnymi dokonaniem.

\*  
Dość długo trwała nasza podróż po Wielkim Tyrnowie, ale chcielibyśmy dokładnie przedstawić dzieje i dzień dzisiejszy tego urokliwego miasta, z którym połączyły nas szczególne więzy. Od następnego numeru zapoznamy się z Norymbęrgą, bo i z nią nasze przedsiębiorstwo nawiązało kontakty. Okaże się, że związki obu miast, mimo obecnej odrębności ustrojowej, są bardzo dawne i trwałe, opierając się na co dzień, jak świadczy przykład naszego „zeppelinu”, na zdrowej zasadzie wzajemnych korzyści.

**A więc do zobaczenia w Norymbędze.**

(aml)



— Franek, wyjrzyj na pole,  
jaka dziś pogoda!  
— Nie wiem, całe niebo tak  
jest zasnuwane chmurami, że nie  
mogę się zorientować...

— Co to za straszny hałas,  
pyta jeden przechodzień dru-  
giego.

— A, jakiś autobus skręcił  
w boczną ulicę...  
— To skąd taki huk?  
— Bo tam nie ma bocznej  
ulicy...

— Rozmawiają dwie urzęd-  
niczki:  
— Czym będzie twój syn,  
jak skończy studia?  
— Starszkiem...

— Mąż wraca nad ranem  
z nocnego dyżuru, idzie do  
łóżka na palcach, żeby nie  
obudzić matronki. Ta jednak  
czuwa.

— To ty?  
— Tak, a czekasz na kogoś  
mnego kochanie?

Na końcówce motornieży  
idzie do kiosku:  
— Proszę zapalić!  
— Niech pan nie krzyczy,  
nie jestem głucha! Z filtrem  
czy bez?

W biurze kierownik do no-  
wego pracownika:  
— Dopiero wczoraj przyją-

tem pana do pracy, a dziś już  
pan drzemie przy biurku!  
— Ależ panie kierowniku,  
właśnie wczoraj mi pan po-  
wiedział, że ta praca to samo  
marzenie!

— Cały dzień boli mnie dziś  
żołądek — skarży się mąż zo-  
nie.

— To niemożliwe, przecież  
cały dzień nic nie jadłeś, jak-  
że może boleć pusty żołądek.

— Tak myślisz? To w takim  
razie jak mi wytłumaczysz  
swoje bóle głowy?

Na zakładowym kursie na  
prawo jazdy:  
— Droga pani — wdycha  
instruktor — te żelazne prety  
nad podłogą, które pani zda-  
niem tylko niszczy buty — to  
sprzęgło, hamulec i pedał ga-  
zu...

— Tatusiu pomóż mi roz-  
wiązać krzyżówkę.

— Nie mam już synku cza-  
su, spiesz się do pracy...

— Ale brakuje mi już tyl-  
ko ostatniego słowa!

— A, jeśli ostatniego słowa,  
to zwróć się z tym do mamusi...

Koledzy gawędzą w przerwie  
podczas pracy:  
— Słuchajcie, co właściwie  
robi teraz Kazik?

— Nie wiesz, znowu zaczął  
pracować!

— No tak, to do niego po-  
dobne, on wszystko zrobi dla  
pieniędzy...

W szkole:  
— Jasiu, jak to się stało, że  
tym razem rozwiązałeś zada-  
nie bez błędów?  
— Tatusi pracował wczoraj  
na dwie zmiany i nie miał mi  
kto pomóc...

# KRONIKA WYPADKÓW STYCZEŃ

■ Motorniczy z ZTP, Robert  
Guszkiewicz, 4 stycznia podczas a-  
waryjnego hamowania tramwaju  
spowodowanego nagłym wtargnię-  
ciem dziecka na torowisko, doznał  
stłuczenia głowy. Przyczyną wy-  
padku obiektywna. Motorniczy po-  
zostawał na zwolnieniu lekarskim  
— 9 dni.

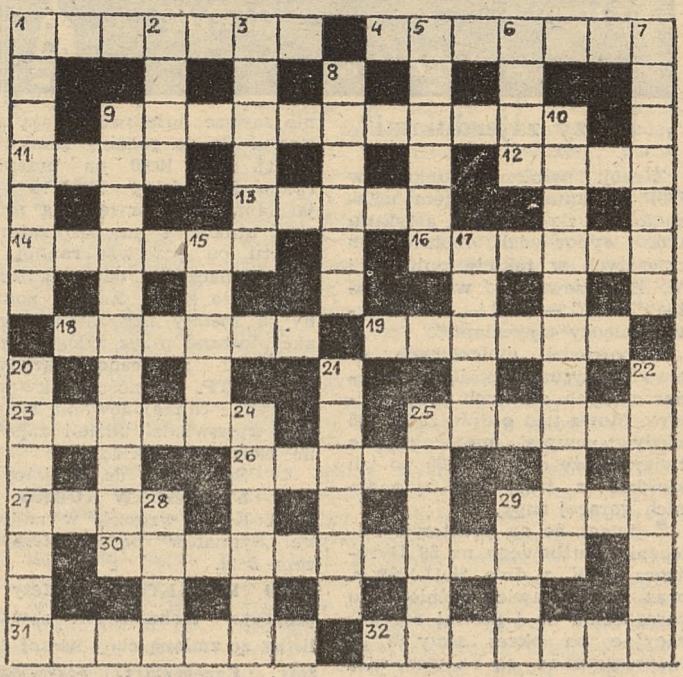
■ Motorniczy z ZTP, Włod-  
mierz Basiura, 9 stycznia prowa-  
dząc tramwaj ulicą Pelligi, naje-  
chał na samochód ciężarowy, któ-  
rego kierowca wymusił pierwszeń-  
stwo przejazdu. Motorniczy doznał  
pęknięcia kości podudzia i nadal  
przebywa na zwolnieniu lekarskim.

■ Elektromonter, Henryk Dzier-  
ża z ZTP, 17 stycznia doznał stłu-  
czenia trzeciego palca prawej ręki,  
na skutek przygniecenia nastawni-  
kiem, który montował w wagonie  
tramwajowym. Przyczyną wypadku  
była nieuwaga poszkodowanego.  
Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

■ Mechanik, Czesław Pzyliot z  
ZAW, 18 stycznia doznał rany cięż-  
kiej górnej wargi, uderzając się  
kluczem, co stało się podczas od-  
kręcania koła przy „Ikarusie”. Winę  
za wypadek ponosi poszkodowa-  
ny. Zwolnienie lekarskie — 7 dni.

■ Kierowca, Jerzy Stoiwiński z  
ZAC, 19 stycznia doznał podczas o-  
twierzania butelki z sokiem, która  
pękła tuż pod kapsłą, stłuczenia  
trzeciego i czwartego palca prawej  
ręki. Przyczyną wypadku była nie-  
ostrożność poszkodowanego, który  
otrzymał 10 dni zwolnienia lekar-  
skiego.

■ Bufetowa, Danuta Mroczek z  
Wydziału Socjalno-Bytowego 20  
stycznia doznała poparzenia nóg  
wrzątkiem z czajnika, który spadł  
na podłogę. Winę za wypadek po-  
nosi sama poszkodowana, która na-  
dal przebywa na zwolnieniu lekar-  
skim. (M.B.)



**POZIOMO:** 1. komediopisarz polski („Grube ryby”), 4. zarys, sylwetka przedmiotu, 9. rozrzutnik, utracjusz, 11. nad sklepem, 12. „solówka” w operze, 13. jeden ze zmysłów, 14. potrawa mięsna, 16. stan w USA, 18. nadzieja, optymizm, 19. twórca teatru Cricot-2, 23. znana przełęcz tatrzańska na wsch. od Szwajcarii, 25. wstążka, 26. stolica polskiej piosenki, 27. ster-ta papierów, 29. wrona lub sroka, 30. wesoly utwór sceniczny, 31. działka, 32. przyklepiec.

**PIONOWO:** 1. znany lekarz, pierwszy dokonął transplantacji serca u człowieka, 2. promieniotwórczy pierwiastek chemiczny, 3. ...żywiąc pachnąca, 5. na zakupy, 6. atrybut kelnera, 7. ajent na stawie, 8. podstawa teodolitu, 9. książeczka do nabożeństw, 10. potomek starego rodu, 13. letni domek mieszkańców miast, 17. samosąd, 20. przykrycie konia pod siodło, 21. główne źródło energii ziemskiej, 22. finansista, 24. opiekacz, 25. cętkowany kot, 28. podziemny ssak, 29. tan.

### ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 1

**POZIOMO:** laktoskop, meszek, bandaż, areka, Lask, Aniu, bakarat, ręcznik, blagier, Trabant, tran, wiór, kwiat, arenda, Alaska, tachometr.

**PIONOWO:** lizak, Ortega, pinia, maigorzatka, kasa, baza, zan-danmeria, sieczka, Nowidci, banaf, koksa, Rańka, trakt, ręka, boisko, nota, nonet, wiatr.  
Nagrodę wylosowała **GRAZYNA SKOP.**

### STACJE METRA DLA BEZDOMNYCH

Stacje londyńskiego metra zostały udostrzeżone w nocy tysiącom bezdomnym, aby mogli schronić się tam w czasie najsurowszej od ponad 20 lat zimy na Wyspach Brytyjskich. Oblicza się, że w Londynie blisko 10 tys. bezdomnym grozi zamarznięcie w obecnych warunkach ciężkiej zimy. Blisko 150 polityków z opozycji Partii Pracy podpisało rezolucję parlamentarną do premier Margaret Thatcher, apelując o podjęcie pilnych kroków w celu przyjęcia z pomocą tysiącom bezdomnym podczas obecnej zimy.

### CICHY TRAMWAJ W MAGDEBURGU

Wszyscy dobrze znamy tramwaj: kursuje często, nie zanieczyszcza atmosfery. Tylko hałasuje, zwłaszcza na skrajach. W Magdeburgu, w NRD, wyszedł na trasy nowy tramwaj — bezszumowy. W wagonach zainstalowano specjalne urządzenia smarujące, które na skrajach podają na koła roztwór grafitowy. Innowacja ta nie tylko pomogła w wydatnym zmniejszeniu szumu, lecz również — jak twierdzą specjaliści — znacznie wydłużyła okres eksploatacji.

### LONDYŃCZYCY AKCEPTUJĄ ZAKAZ PALENIA

Dyrekcja „londyńskiego transportu” wydała zakaz palenia papierosów na stacjach metra. Zakaz poprzedzony był rozporządzeniem dotyczącym zakazu palenia w wagonach kolei podziemnej. Decyzja stanowi doniosłe zwycięstwo coraz liczniejszego ugrupowania przeciwników palenia.

Bezpośrednią przyczyną wydania zakazu palenia był pożar na stacji Oxford Street powstały prawdopodobnie od rzuconego niedopalka na materiały palne.

### DUŻO NAPADÓW ALE RYZYKO MAŁE

Opublikowany w Paryżu raport na temat bezpieczeństwa w stołecznym metrze stwierdza znaczny wzrost zagrożenia publicznego w tym najpowszechniejszym środku lokomocji w stolicy Francji. W 1984 zanotowano ponad 4000 przypadków różnego rodzaju agresji na obszarze wielkiego Paryża, co stanowiło liczbę o 18,5 proc. więk-

szą niż w 1983 roku, a jednocześnie trzydziestokrotnie przewyższało podobne statystyki z 1970 r., kiedy to policja zanotowała zaledwie 133 podobne przypadki. Mimo tak olbrzymiego wzrostu liczby przestępstw raport konstatuje, iż prawdopodobieństwo stania się ofiarą napaści jest minimalne. Osoba jeżdżąca metrem cztery razy dziennie ryzykuje stanie się ofiarą raz na 250 lat.

**PLAGA GĄPOWICZÓW WE WROCŁAWIU**  
Pełne ręce roboty ma 44-osobowy zespół kontrolerów

Autobusowego w Zielonej Górze przez jednego z pracowników, który następnie w towarzystwie innych osób spożywał go. Mimo wysiłków lekarzy, osoby po wypiciu piynu zmarły, a inne, w tym i domniemany sprawca, przebywają w stanie ciężkim w szpitalu. Jak wiadomo „Fegal” używany jest w przedsiębiorstwach transportowych do czyszczenia i konserwacji urządzeń służących do kasowania biletów. Zawiera on 90 proc. alkoholu metylowego.

**Z KRZYCKA WIELKIEGO DLA „BERLIETA”**  
Krzyckie Wielkie w woj. leszczyńskim to miejscowość

no kilka podmiejskich linii komunikacyjnych. W br. zakupiono 10 autobusów „Ikarus”. Baza remontowa MPK w Częstochowie jest już przygotowana do naprawy i remontów tych pojazdów. Dzięki nowym wzorom podniósł się wskaźnik gotowości technicznej pojazdów, jest mniej awarii, a planowana liczba autobusów codziennie jest kierowana do obsługi miejskich linii.

### GADAJĄCE PRZYSTANKI ZDAJĄ EGZAMIN

W ramach eksperymentu 9 przystanków na linii autobusowej Weston-Super-Mare pod Bristolem otrzymało głośniki, w których rozlega się głos elektronicznego syntetyzera „Elsie”, zapowiadający przyjazdy autobusów i oczekiwane następane kursy. „Elsie” przeznaczone jest przede wszystkim dla pasażerów ze słabym wzrokiem. Dysponuje słownikiem złożonym z 109 słów, potrafi witać oczekujących, podawać aktualną godzinę oraz numer i porę przyjazdu najbliższego autobusu. Koszt eksploatacji eksperymentalnej linii, szacowane na 45 tys. funtów, wzięło na siebie ministerstwo transportu.

### 13 KILOMETRÓW LINII I 26 KAMER

Na jednej z linii metra we francuskim mieście Lille kursuje pociąg, który sterowany jest przy wykorzystaniu telewizji. Ruch na trasie obserwuje 26 kamer telewizyjnych. Długość trasy wynosi 13 kilometrów. Regulowanie prędkości, ruchu, zatrzymywanie się odbywa się za pomocą komputera z centralnego pulpitu dyspozytorskiego.

(Oprac. I-k)

## Mieszanka firmowa NIE TYLKO

Biletów komunikacji miejskiej Wrocławia. W 1984 r. dwukrotnie wzrosła liczba ujawnionych „gapowiczów”. Dyrekcja MPK we Wrocławiu zdaje sobie sprawę, że kontrolerzy ujawnili tylko część gapowiczów. Do pełnej kontroli należałoby zatrudnić trzykrotnie więcej kontrolerów. Niestety, brakuje chętnych do pracy w dziale kontroli biletowej, gdyż uchodzi ona za niebezpieczną. Jak wszędzie kontrolerzy są często narażeni na tzw. pyskówki z nieuczciwymi pasażerami.

### ZBIOROWE ZATRUCIE PŁYNEM „FEGAL”

Prokurator rejonowy w Zielonej Górze wszczął śledztwo w sprawie zbiorowego zatrucia się kilku osób środkiem chemicznym „Fegal”. Płyn został wyniesiony prawdopodobnie z Miejskiego Przedsiębiorstwa

znana w kraju, dzięki działającemu tam od ponad 10 lat wiejskiemu teatrowi poezji „Kalina”. Tymczasem wieś ta nie tylko poezją słynie. Tamtejsza filia leszczyńskiej Spółdzielni Inwalidów „Start” wytwarza dla Jelczańskich Zakładów Samochodowych części wyposażenia wnętrza autobusów. Popularne „berliety” otrzymują w ramach kooperacji m. in. osłony oświetlenia oraz wykładziny sufitowe. Jest to dla spółdzielni największy kontrakt kooperacyjny.

### 10 „IKARUSÓW” DLA CZĘSTOCHOWY

Poprawiają się warunki podróży pasażerów, korzystających z usług MPK Komunikacyjnego w Częstochowie. W tym roku przewiezie ono 133 mln osób. Stosownie do życzeń podróżnych przedłu-