SYGNAŁY MPK

DWUTYGODNIK ZAŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 7 (274) 15 kwietnia | Rok X 5 zł

Komisja Organów Przedstawicielskich i Samorządów KC PZPR w MPK

Radny w miejscu pracy

W KRAKOWIE obradowała Komisja Organów Przedstawicielskich i Samorządów KC PZPR. Głównym tematem obrad była ocena więzi rad narodowych ze środowiskami robotniczymi i zakładami pracy. Pierwszy dzień obrad Komisji to były spotkania jej przedstawicieli w krakowskich zakładach pracy. Jeden z zespołów Komisji złożył też wizytę i w naszym przedsiębiorstwie, gdzie spotkał się z radnymi rad narodowych wszystkich szczebli, będącymi jednocześnie pracownikami MPK.

W skład zespołu, który odwiedził MPK wchodzili: **Antoni Rączka**, który przewodniczył zespołowi, oraz **Stanisław Błoński, Mieczysław Drążek** i **Zbigniew Szadkowski**, a towarzyszyli im: sekretarz KK PZPR **Józef Szczurowski** oraz I sekretarz KD PZPR Podgórze **Jan Kozak**. Głównym celem spotkania było **sprawdzenie oceny radnych na ile nowa ustawa o radach narodowych, o której słyszy się tyle pozytywów, pozwala na rzeczywisty wzrost roli radnego w jego środowisku?** Co dziś przeszkadza radnemu w prawidłowym sprawowaniu jego mandatu, czy i jakie działania powinny podjąć organa władzy, by tę rolę zwiększyć? I jeszcze jeden problem, jaki interesował członków Komitetu Centralnego, odczucia jakie wynoszą radni z pierwszych spotkań z wyborcami.

Na początek spotkania dyrektor **Marian Dudek** przedstawił gościom przedsiębiorstwo, podkreślając, że jest to drugi co do wielkości zakład Krakowa, od pracy którego zależy w zasadzie funkcjonowanie miasta, zwrócił uwagę na fakt, że obecna kadencja rad narodowych była pierwszą, w której pracownicy MPK zostali radnymi z rekomendacji przedsiębiorstwa oraz pierwszą, w której MPK może poszczycić się taką liczbą radnych. Podkreślił, fakt, że kierownictwo przedsiębiorstwa i jego kolektyw nie ograniczyły się do samych wyborów, ale dalej ściśle współpracuje z radnymi, odbywając z nimi co jakiś czas spotkania, na których następuje wymiana oczekiwań, jakie ma przedsiębiorstwo w stosunku do radnych i jakie mają radni, reprezentując interesy swych wyborców w stosunku do przedsiębiorstwa. Konkretnymi przykładami podkreślił szybką reakcję na postulaty zgłaszane przez radnych.

Następnie głos zabrał przewodniczący Klubu Radnych w MPK **Ryszard Salawa**, który zwrócił uwagę na fakt, że funkcjonowanie radnych w przedsiębiorstwie nie ogranicza się tylko do kontaktów na linii radni — kierownictwo przedsiębiorstwa i jego aktyw społeczno-polityczny, ale, że dużą rolę odgrywa kontakt radnych z całą załogą. Po pierwsze jest to żywy kontakt na stanowisku pracy, gdy pracownicy wiedzą kto jest radnym i sami po koleżeńsku zgłaszają mu swoje problemy i kłopoty przeważnie z miejsca zamieszkania. Inną formą kontaktów radnych z załogą są dyżury radnych odbywające się raz w miesiącu, na któ-

(Dokończenie na str. 2)

Wiosna, panowie... **Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ**

Samorząd pracowniczy a reforma — próba bilansu

Na skomplikowanej prostej

UWIERZYLIŚMY w reformę w naszej firmie już od samego początku. Przyczyna prozaiczna — jako drudzy na tutejszym rynku, po Hucie im. Lenina, potentaci baliśmy się, i to niebezzasadnie, że nie będzie miał kto ludzi wozić. Dyrektor powołał stosowną komisję, która opracowała dość precyzyjny system wewnętrznego rozrachunku ekonomicznego, mocno stymulującego kilkanaście zakładów i pionów do dobrego gospodarowania. System się sprawdził, efekty okazały się wyższe od zakładanych.

Pierwsze trudności

zaczęły się w 1982 r. i trwały do połowy 83. Potem się uodporniono i nauczono skutecznej walki. Podnieśli larum zaopatrzeniowcy: przyzwyczajeni do składania ofert z co najmniej dwukrotną nadwyżką z przerażeniem patrzyli, jak im teraz te obfite zamówienia z lat poprzednich zaczynają nadchodzić zgodnie z planem i (prawie) terminowo. Zaczęły rosnąć zapasy, a te jak wiadomo nadgryzają po pewnym czasie zysk. Rozprawiono się w zaopatrzeniu z własną radosną twórczością planistyczną, a jednocześnie chwycono się za bary z zapasami. Teraz względna sielankę zakłóca fakt podkupywania przez producentów, stojących na krawędzi bankructwa z powodu swej niegospodarności, monopolu na wykonywanie różnych detali (np. tłoczni). Ma się wtedy propozycję nie do odrzucenia: albo kupisz 3—5 razy drożej, albo wcale. Stosowne protesty idą do władz centralnych, bo taką gangsterską działalnością winien zająć się prokurator.

Podnosili też larum ekonomiści. Była to era łatwego pieniądza, trzeba było wykorzystać ten mini-boom. Poszły złotówki na odnowienie parku maszynowego (zdążono go prawie w całości wymienić), na własne inwestycje, których nigdy dość, bo opóźnienia były ogromne. Larum tyczyło dwóch spraw: efekty dla firmy byłyby o wiele większe, gdyby nie wyszła ona naprzeciw ogromnemu jeszcze zapotrzebowaniu na świadczenia usług mieszkańcom Krakowa (wzrost np. w trakcji autobusowej wynosił rocznie ponad 20 proc.). Druga, psychologiczna sprowadzała się do jednego: nie przyzwyczajajcie się do łatwego pieniądza, bo jutro może być gorzej. Życie potwierdza obawy, przedsiębiorstwo za nadgorliwość wpadło w pułapkę PFAZ-owską, a ci, którzy uwierzyli w łatwy pieniądz tłumaczą się gęsto z niedotrzymanych planów.

Wkracza samorząd

pracowniczy dopiero w czerwcu 83 roku i prawie z marszu bierze się za bary z tematyką reformy. Po I zebraniu delegatów — organizacyjnym, po II — stanowiącym (m. in uchwalenie statutu przedsiębiorstwa i samorządu), już na III zabrano się za sprawy istotne dla dalszego rozwoju: przyjęto program oszczędnościowy na najbliższe 2 lata, podkreślając jego otwarty charakter oraz program inwestycyjny do 1990 roku. Tu okazało się, że tyle jeszcze jest znaków zapytania, iż trzeba powrócić do wstydliwego braku koncepcji rozwoju komunikacji miejskiej w Krakowie. Tematowi temu poświęcono następne IV zebranie. Ściągnięto kompetentnych przedstawicieli najwyższych i lokalnych władz polityczno - administracyjnych. Zebranie potwierdziło słuszność żywionych obaw, w uchwale zaproponowano konkretne rozwiązania. O szczegółach nie piszę — wspomnę tylko znamienne zjawisko — próbowano zebranie wykorzystać do przeróżnych celów, a niektórzy decydenci poczuli się zagrożeni.

Co ich gryzie?

To, że działacze samorządów różnych szczebli wzięli się mocno za sprawy gospodarowania, a ostatnio np. za zacięcia w systemie zarządzania i schematu organizacyjnego zawsze jakoś w zgodzie z dyrektorem i z poparciem organizacji partyjnej i związkowej — nie oznacza, iż nie mają problemów. Zacznę od drobnego ale uciążliwego, zapadającego w psychikę. MPK to jednostka gospodarcza, nie budżetowa.

Inaczej pracuje się w firmie, o której pogardliwie mówi się, że jest „na garnuszku", inaczej w tej, która w pełni może decydować o swoim losie. MPK jest normalnym przedsiębiorstwem: świadczy (sprzedaje) usługi, wypracowuje zysk, ma kłopoty z PFAZ-em itd. Sprawa dotowania przedsiębiorstw komunikacyjnych uzależniona jest, jak na całym świecie, wyłącznie od polityki socjalnej państwa. Miasto w systemie dotacji spełnia więc tylko polecenia Centrum. Przedsiębiorstwo sprzedaje swe usługi miastu. Miasto zainteresowane jest rozwojem firmy, gdyż gwarantuje on wzrost usług. Dla przedsiębiorstwa większe usługi to większe wpływy (np. w 84 r. 1,2 mld zł), a więc również większy zysk na rozwój i na potrzeby załogi. Oparcie się na zdrowych, ekonomicznych zasadach powinno wyleczyć z kompleksów przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej i ułatwić im walkę o inne sprawy. Najważniejsze to

system odpisu na PFAZ

a ściślej mówiąc, brak tego systemu dla MPK-ów. Co roku powtarza się ta sama, żenująca sytuacja — przedsiębiorstwa dobijają się indywidualnie, by Centrum opracowało wreszcie system, uwzględniający specyfikę komunikacji miejskiej (nie zawsze da się tu zastosować przelicznik przemysłowy, bo bezpośredni rozwój nie idzie w zgodzie z innymi parametrami), czyli przejrzyste kryteria naliczania odpisu. Co roku Centrum uspokaja, że kryteria będą, a kończy się wszystko na wydumanym z sufitu, jednolitym dla wszystkich stopniem odpisu. Po nie kończących się korowodach co mocniejsi jeszcze coś tam dostaną, ale to tyle. W każ-

(Dokończenie na str. 3)

Na Plenum Komitetu Zakładowego PZPR

Gospodarność i sprawy organizacyjne

JESZCZE długo pod silnym wpływem ciekawego lektoratu doc. dra **Jana Pawlika**, dyrektora Instytutu Ekonomii Politycznej UJ pozostawali 27 marca uczestnicy Plenum KZ PZPR. Okazuje się, że o lepszej sytuacji gospodarczej kraju, jej uwarunkowaniach wewnętrznych i międzynarodowych można mówić z pasją, jednocześnie posługując się wiedzą żelaznych praw ekonomicznych. Olbrzymi wysiłek wychodzenia z kryzysu, pułapka kredytowa, nierównowaga rynkowa — te i inne zagadnienia składają się na skomplikowany obraz dnia powszedniego, w którym brak dobrze zorganizowanej pracy na każdym stanowisku może znaczyć początek katastrofy.

W informacji o działalności Sekretariatu i Egzekutywy KZ PZPR w pierwszym kwartale br. sekretarz KZ **Jerzy Juniszewski** wskazał, iż nie tylko w okresie przygotowań do Konferencji Sprawozdawczej na czoło wysuwała się sprawa konsolidacji załogi wokół wykonywania zadań produkcyjnych, przy stałej walce o uregulowanie problemów płacowych i socjalno-bytowych załogi. Omawiano i akceptowano plan pracy na II kwartał oraz zapoznano się z harmonogramem realizacji programu działania KZ PZPR przyjętym na Konferencji Sprawozdawczej.

W sprawach organizacyjnych Plenum powołało na funkcję sekretarza ds. organizacyjnych KZ **Kazimierza Mamonia** (ZSiP) w miejsce tow. Józefa Stręka (przebywa służbowo w WRL), wyrażając jednocześnie podziękowanie tow. **Józefowi Ryszce** za pomoc w pracy Sekretariatu KZ.

Plenum, na wniosek zainteresowanego wyprowadziło ze swojego składu tow. **Mariana Szymańskiego** w związku z jego zamiarem podjęcia pracy poza granicami kraju.

W dyskusji przekazano interesujący wniosek tow. **Antoniego Trzmiela** (XVII POP), by w manifestacji 1-majowej wystąpić pod starym tramwajarskim sztandarem. Postanowiono tę sprawę ponownie zbadać, choć możliwość wypożyczenia go z miejsca, w którym się znajduje, wydaje się mało prawdopodobna. Do tego tematu powrócimy w osobnej publikacji. **(aml)**

● Tylko w jednym PKR-ze na Azorach, sprzedaje się przeciętnie w każdym miesiącu, bilety autobusowe MPK za 200 tysięcy zł.

● 29 marca w Klubie „Społem" przy ulicy Floriańskiej 28, **Czesław Dylowicz** wygłosił ciekawą prelekcję na temat Panoramy Racławickiej, którą zakończył wyświetlaniem odpowiednich tematycznie kolorowych przeźroczy. Całość powtórzona zostanie 15 kwietnia w Domu Tramwajarzy przy placu Serkowskiego 7.

● Skarżą się osoby starające się połączyć telefonicznie z MPK, że centrala w biurowcu przy ulicy Brożka nie daje sygnału łączenia z numerami wewnętrznymi, a panie telefonistki nie informują czy numer jest zajęty, czy też w danym pomieszczeniu nikogo nie ma. Skołowany interesant dzwoni więc po raz drugi, a nieraz i trzeci. Wypadałoby zmienić centralę albo poprosić panie, aby dobrym zwyczajem przyjętym w innych centralach biurowych, informowały dlaczego w danej chwili nie można uzyskać połączenia.

● Miło nam donieść, że Zakładowej Bibliotece MPK przybywa w organizowaniu kiermaszy książkowych wciąż nowych konkurentów. Do niedawna jeszcze organizowano kiermasze w ZAB i ZTH, a ostatnio przed młodzieżową naradą roboczą uczyniono to w ZAW.

● Udał się kierowcy prowadzącemu 1 kwietnia w godzinach rannych autobus (nr boczny 21057) — primaaprilisowy kawał. Dwie tablice umieszczone na przodzie wozu informowały — ta na górze, że jest

to linia „114", zaś na dole, że „164". Poczynione zakłady pasażerów, rozstrzygnął dopiero przystanek za mostem Grunwaldzkim, od którego to wiadomo już było, że primaaprilisowy autobus jedzie linią „164".

● Wkłady do długopisów jakie wydaje ekonomat w biurowcu przy ulicy Brożka, określić można jednym słowem „buble". Właśnie takie nie piszące, plastykowe buble, otrzymali w przydziale wraz z innymi artykułami biurowymi pracownicy redakcji „Sygnałów — MPK".

● „A ja później będę czyścił po pana ręce szybę..." — zwrócił się z wyrzutem kierowca A — pospiesznego do młodego pasażera, opartego całą szerokością brudnej, spoconej dłoni o szybę drzwi kabiny kierowcy. No i trudno nie było uznać uwagi kierowcy za słuszną.

● W okresie przedświątecznym Wydział Socjalno-Bytowy w MPK, rozprowadził do wszystkich bufetów znajdujących się na terenie przedsiębiorstwa między innymi: na reglamentację — 6 ton baleronów, boczków i szynek, a poza reglamentacją — 600 kg mięsa wołowego z kością i 300 kg wołowego pieczeniowego. Poza tym bufety otrzymały do sprzedaży: poza reglamentacją — 600 kg masła, 210 kg masła roślinnego, 500 kg margaryny i 900 kg cytryn oraz pewną ilość słodyczy. Tym, którzy mieli szczęście i coś z tych wiktuałów kupili, życzyć można smacznego, wszystkim innym dużo kondycji do stania w kolejkach przed sklepami w naszym mieście.

● Martwią się mieszkańcy Olszy i osiedla Olsza II, czy wzmocniona dodatkowymi wozami linia „129", w pełni zaspokoi po zlikwidowaniu linii „124", potrzeby komunikacyjne tej części Krakowa.

● Autobusy linii „139" lubią jeździć we własnym towarzystwie. Bardzo często przy Parku Krakowskim spotykają się dwa lub nawet trzy wozy tej linii. Nic więc dziwnego, że w tym czasie brakuje ich gdzie indziej. Warto pomyśleć dlaczego tak się dzieje i starać się temu zaradzić. **(M.B.)**

● Pojawił się nowy wskaźnik — „wozogodziny". Ciekawe, że może on być wyższy niż wskaźnik wozokilometrów.

● W bieżącym roku będzie się odchodzić w przedsiębiorstwie od systemu napraw głównych, na rzecz poszerzonych. **(F.S.)**

Przed wyborami samorządowymi

KANDYDACI

TRWAJĄ przygotowania do wyborów Rady Pracowniczej. Komisje wyborcze w poszczególnych zakładach miały do piątego kwietnia przesłać do komisji wyborczej przedsiębiorstwa listy kandydatów do Rady Pracowniczej. Niestety w momencie zsyłania tekstów do druku Komisja dysponowała tylko czterema wykazami. Nie możemy więc opublikować pełnej ilsty.

Z ZNA kandydują: **Franciszek Harf, Stanisław Kowalski** i **Edward Opach. Z Zakładu Torów: Wojciech Górecki, Bronisław Kotula. Z ZAW: Michał Małek, Janusz Nowak** i **Tadeusz Oremus. W Zakładzie Zaopatrzenia** na kandydatów wybrano: **Eugeniusza Kuklewicza, Teresę Kwistek, Mieczysława Słobodziana** i **Lecha Ostrowskiego.**

Nie po raz pierwszy już piszę tu z obawą nie tylko o termin wyborów, ale o przyszłą działalność Rady. Obym okazała się złym prorokiem. Niestety dotrzymywanie terminów nie jest mocną stroną wszystkich komisji wyborczych, mimo iż przecież ich praca i udział w pracach wyborczych jest dobrowolny. Mam cichą nadzieję, że mając dość czasu na wybór kandydatów, dokonają go trafnie i ci, którzy na zebraniu delegatów zostaną wybrani wiedzą czego się od nich oczekuje i nie zawiodą. Zresztą każdy podejmujący się kandydować podpisuje stosowne oświadczenie. **fis.**

KRONIKA ZSMP

■ W całej organizacji ZSMP trwają przygotowania do IV Zjazdu ZSMP, który w dniach 25—28 kwietnia odbędzie się w Warszawie. Młodzież tradycyjnie pracą akcentuje to ważne wydarzenie w życiu naszego kraju, jakim będzie forum młodych robotników, chłopów, żołnierzy, studentów i uczniów. 23 marca z inicjatywy IV Koła ZSMP w ZEA Czyżyny odbył się czyn społeczny, w ramach którego przeprowadzono na terenie zajezdni wiosenne porządki. Podobne zamierzenia podejmują w najbliższym czasie młodzieżowcy z ZEA Wola Duchacka (13 kwietnia) i ZTX (20 kwietnia). Zresztą do działań propagujących IV Zjazd ZSMP włączą się wszystkie pracujące w MPK Koła ZSMP.

■ 2 kwietnia natomiast aktyw naszej zakładowej organizacji uczestniczył w odbywającym się na terenie MPK spotkaniu konsultacyjnym młodzieży podgórskich zakładów pracy z delegatami na IV Zjazd ZSMP z dzielnicy Podgórze. W spotkaniu uczestniczyli młodzi pracownicy — członkowie ZSMP z Armatury, Celapo, Krakowskich Zakładów Futrzarskich, Krakowskich Fabryk Mebli i Vispolu oraz delegaci na IV Zjazd ZSMP: **Ryszard Zawisza** (Armatura), **Bogdan Janik** (ZSŁ) i **Władysław Michalski** (MPK).

■ Trwają Młodzieżowe Narady Robocze organizowane z inicjatywy Kół ZSMP. W ostatnim okresie narady takie odbyły się w ZET Podgórze (22 III), Zakładzie Taksówek (27 III), ZEA Bieńczyee (28 III), Zakładzie Torów (29 III) i Zakł. Napraw Autobusów (1 IV). Przeważają sprawy zawodowe (m. in. w ZAB dyskutowano o stanie dróg, stratach ponoszonych przez to przez MPK i współpracy z Pionem Ruchu) i mieszkaniowe młodej załogi. Młodzież ZNA wybrała Najlepszego Mistrza, Nauczyciela i Wychowawcę Młodzieży (w tradycyjnym plebiscycie), natomiast młodzieżowcy z ZTO i ZTX postanowili przystąpić do współzawodnictwa „Koło ZSMP współgospodarzem zakładu pracy".

■ Kolejną wycieczkę dla uczniów Zasadniczej Szkoły Zawodowej do Krynicy zorganizował Zarząd Szkolny ZSMP.

■ W ramach współpracy IX Koła ZSMP w ZTS i AKP KRAB zorganizowany został pokaz przeźroczy i reportaż z wyprawy „Tridacna" do Egiptu i Sudanu. Można było podziwiać szereg zdjęć wykonanych przez płetwonurków z Klubu KRAB, a także eksponaty przywiezione z wyprawy. Mogą więc żałować ci wszyscy, którzy nie mogli przybyć 27 marca do sali BHP.

Z młodzieżowej narady roboczej

ZAKŁAD TAKSÓWEK był trzecim z kolei po ZAW i ZTP, w którym odbyła się młodzieżowa narada robocza. Prócz młodych pracowników Zakładu, nie tylko członków ZSMP, kierownictwa administracyjnego i społeczno-politycznego tej jednostki, udział w niej wzięli przedstawiciele ZZ ZSMP i członkowie prezydium ZD ZSMP w Podgórzu Prowadzenie narady objął przewodniczący X Koła ZSMP w ZTX **Jarosław Dąbrowski.**

Po przedstawieniu przez kierownika ZTX **Franciszka Orszańskiego** wyników działalności Zakładu w roku ubiegłym oraz w pierwszych miesiącach bieżącego, głos zabierali kolejno młodzi pracownicy. Pytali między innymi ile w tym roku Zakład otrzyma nowych taksówek, jakie będą kryteria ich przydziału i jakie szanse mogą na nie mieć ludzie młodzi. Krytykowano zarządzenie odnośnie kontroli paliwa — tankowanie do pełnego zbiornika w ostatni dzień miesiąca, a później zjazd (bez prawa zabierania pasażera) do dyspozytora w celu zmiany karty paliwa. Dyskutowano na temat potrójnych za jedno przewinienie kar—mandatu, upomnienia i utraty premii. Mówiono o braku pracownika na godziny popołudniowe do naprawy ogumienia. Poruszano też sprawę martwych godzin (mało chętnych do jeżdżenia taksówkami), jakie występuje w dniu powszednie między 9 a 13, dodając, że takimi są również wczesne godziny rannie w „pracujące" soboty. Sugerowano więc aby w te dni można wyjeżdżać na miasto nieco później.

Na wszystkie pytania młodych ludzi szczegółowo odpowiadali szef Zakładu **Franciszek Orszański** i sekretarz X POP **Stanisław Nowak.** Na nurtujące młodych pytanie... kto może otrzymać nowego „fiata 125-P" z puli 70 jakie Zakład w tym roku otrzyma. S. Nowak odpowiedział, że żadnemu dobrze pracującemu i dobrze zapowiadającemu się młodemu człowiekowi krzywda się nie stanie. Ważne tylko by przydzielony, nowy samochód traktowali jak swój warsztat pracy, rzecz cenną. Przy okazji nadmienił, że kierownictwo Zakładu ma smutne doświadczenie z niektórymi młodymi kierowcami, którzy po otrzymaniu nowego samochodu zachowywali się tak, że wkrótce właśnie na nich zaczęło przychodzić najwięcej skarg. Co do sposobu kontroli paliwa w ostatni dzień każdego miesiąca, jest to, jak stwierdził F. Orszański, zarządzenie obowiązujące na terenie całego kraju. Również wypowiedział się co do kar, stwierdzając, że taki jest przyjęty w przedsiębiorstwie regulamin premiowania. Odnośnie braku możliwości naprawy w godzinach popołudniowych ogumienia, stwierdził że związane jest to z brakiem chętnych do zatrudnienia się do tej pracy. Ostatnia sprawa — sugestie kierowców aby w „pracujące" soboty wyjeżdżać mogli na miasto nieco później, zostały przez kierownictwo Zakładu uwzględnione. Młodzi pracownicy ZTX pytali o budownictwo zakładowe w MPK, jakie są szanse otrzymania z niego mieszkania.

W związku z przypadającą w najbliższych dniach 40. rocznicą wyzwolenia Obozu Śmierci w Oświęcimiu, wybrano z ZTX delegata — **Krzysztofa Jägla,** który wraz z innymi delegatami z naszego przedsiębiorstwa, uczestniczyć będzie w uroczystościach jakie z tej okazji się odbędą w Oświęcimiu.

Organizowanie młodzieżowych narad roboczych ma na celu umożliwienie wypowiadania się młodym ludziom nie tylko członkom ZSMP na różne nurtujące ich tematy. Dominują pytania związane z wykonywaną pracą zawodową, nie są one jednak jedyne.

„Chcemy poznać problemy wszystkich ludzi młodych, nie tylko zrzeszonych w naszej organizacji — powiedział uczestniczący w naradzie przewodniczący ZZ ZSMP, **Władysław Michalski** — na wypowiedziach młodych zbudować program działania, pytać jak widzą naszą organizację i co ona ma robić. Z opracowanym przez nas programem działania, pojedziemy na IV Zjazd ZSMP, który odbędzie się w kwietniu br.".

Na zakończenie J. Dąbrowski poinformował zebranych, o włączeniu się młodych pracowników z ZTX w Ogólnopolski Przedzjazdowy Czyn Młodzieży. **(M.B.)**

Radny w miejscu pracy

(Dokończenie ze str. 1)

rych radni dzielnicowych rad narodowych, jak i radni miasta Krakowa oczekują na pracowników MPK mających jakieś problemy.

W dyskusji radnych z przedstawicielami Komisji jako najważniejszy stanął w zasadzie jeden problem, określany starym hasłem: „Czy radny jest bezradny?" Okazało się, że odpowiedzi na ten temat mogą być różne w zależności od doświadczeń konkretnego radnego, choć z drugiej strony wynik tej dyskusji nie był wcale taki optymistyczny.

— Sama ustawa jeszcze niczego nie załatwia — podkreślił radny Rady Narodowej m. Krakowa **Piotr Kłak** — dużo robi też doświadczenie radnego, jego energia i siła przebicia, choć i te elementy nieraz okazują się niewystarczające. Ewidentnym tego przykładem może być problem zamknięcia ze względu na ochronę środowiska uciążliwych zakładów „Solvay" i „Bonarka", który udowodnił, że jeżeli Rada Narodowa i ministerstwo mają odmienne zdanie, to w efekcie wygrywa ministerstwo, a rada pozostaje bezsilna. Druga taka sprawa, podkreślali ją też i inni radni, to problem niedoinwestowania Krakowa i to we wszystkich niemal dziedzinach. Radny, który próbuje doprowadzić do realizacji postulaty swoich wyborców idzie do odpowiednich instytucji i tu dowiaduje się, że jest to niemożliwe, bo brakuje środków, brakuje sprzętu, brakuje ludzi. Szczególnie dotkliwie widać to w gospodarce komunalnej, w której przecież funkcjonuje i nasze przedsiębiorstwo. Szczególnie dotkliwy jest brak ludzi, którzy uciekają do innych przedsiębiorstw, które mogą zaoferować wyższe płace. A skoro ludzie uciekają nawet z MPK, o którym w Krakowie mówi się, że jeszcze dobrze płaci, to proszę sobie wyobrazić co dzieje się w innych przedsiębiorstwach komunalnych. Dziś podejmując uchwałę — mówili radni dzielnicowych rad narodowych — na temat zaopatrzenia mieszkańców w wodę, ciepło, czy wywozu nieczystości wpisujemy jako jeden z punktów: „Poprawić warunki pracy i stworzyć preferencje płacowe w danym przedsiębiorstwie" i zdajemy sobie sprawę z tego, że punkt ten pisany jest tylko dla uspokojenia naszego sumienia, bo wiemy, że nie mamy żadnej sankcji mogącej wymóc realizację tego punktu. Wiemy dobrze, że wprowadzone mechanizmy, które dotyczą także i naszego przedsiębiorstwa, jak np. obciążenie funduszu płac na PFAZ jest w całym resorcie ustalone arbitralnie i nie pozwala przedsiębiorstwu na żaden rozwój i zwiększenie zadań, gdyż w efekcie odbija się to negatywnie na załodze.

Czy w tej sytuacji można powiedzieć, że skończyła się już aktualność hasła „Radny — bezradny"? — Nie — mówią głośno radni z naszego przedsiębiorstwa — będziemy bezradni tak długo jak długo rada narodowa nie będzie naprawdę gospodarzem na swoim terenie. Tak długo jak długo rada nie będzie dysponować funduszami (nawet przekazywanymi z budżetu państwa) mogącymi pokryć rzeczywiste koszty podejmowanych inwestycji, by nie trzeba było czekać z nadzieją i niepewnością czy tak ważne budowy jak ujęcie wody pitnej dla Krakowa, lub budowa centrum komunikacyjnego będą przejęte przez finansowanie centralne, czy też nie. Będą bezradni jeśli prezydent miasta jako organ założycielski przedsiębiorstw komunalnych nie będzie miał żadnego wpływu na ich funkcjonowanie. I wreszcie, będą bezradni, gdy na szczeblu centralnym, bez uwzględnienia opinii rady, będą zapadać decyzje co do podejmowania nowych profili produkcji na jej terenie działania.

Było tych spraw zgłoszonych przez radnych Komisji sporo, nie wszystkie z nich nastrajały optymistycznie. Były takie, które zwracały uwagę, że sama ustawa, choćby i najlepsza, to jeszcze nie wszystko. Trzeba jeszcze pozwolić, by sprawdziła się ona w praktyce, a z tym jak zwykle bywa różnie. Ale myślę, że to spotkanie członków Komitetu Centralnego z radnymi naszego przedsiębiorstwa dało wiele członkom Komisji i zgłoszone tu doświadczenia radnych znajdą swoje odbicie w materiałach przygotowanych przez Komisję na kolejne plenarne obrady Komitetu. **A.Z.**

Zarząd Zakładowy TTT

OD WIELU JUŻ LAT, w zakładach eksploatacyjnych tramwajowych i autobusowych MPK, działają Koła Towarzystwa Trzeźwości Transportowców. O pracy jednych słyszało się więcej, o drugich mniej. Niewiele jednak na ich temat pisaliśmy, mimo że w wielu artykułach zamieszczanych na łamach „Sygnałów-MPK", piętnowaliśmy pijaństwo i jego skutki.

20 grudnia ub. roku, z inicjatywy Zarządu Wojewódzkiego TTT oraz Zarządu Koła TTT w ZTH, zorganizowana została narada przewodniczących kół TTT z całego przedsiębiorstwa z kierownikami poszczególnych zakładów. Po omówieniu spraw związanych z profilaktyką trzeźwości wśród kierowców i motorniczych, utworzono grupę inicjatywną w celu założenia komórki koordynacyjnej w przedsiębiorstwie, która byłaby inicjatorem działania poszczególnych kół.

Z kolei 28 marca odbyło się walne zebranie TTT, w którym między innymi wzięło udział po dwóch delegatów z Kół w ZTH, ZTP, ZAB, ZTX, ZNR, ZAW, ZAC i ZTS. Po odczytaniu przez przewodniczącego Koła w ZTH, **Jacka Szumniaka**, sprawozdania z działalności Koła TTT w tym Zakładzie za okres od 1976 do 1985 roku, z którego zebrani dowiedzieli się o prowadzonej tam szerokiej akcji profilaktycznej w zakresie zwalczania pijaństwa, przystąpiono do **wyboru Zarządu Zakładowego TTT.**

W wyniku wyborów do ZZ TTT w MPK weszli: przewodniczący, **Jacek Szumniak** z ZTH, wiceprzewodniczący, **Stefan Nieć** z ZZ NSZZ Pracowników MPK, członkowie: **Stefan Kwiatkowski** z Zarządu Przedsiębiorstwa, **Cecylia Dębowska** z ZAP, **Julian Pilszczek** z ZTH, **Włodzimierz Siembab** z ZAB, **Mieczysław Mistak** z ZAB, i **Ryszard Kubiakowski** z ZAW. W skład **Komisji Rewizyjnej: Krzysztof Stiebal** z ZAW, **Adam Piszczek** z ZTS, **Andrzej Stokłosa** z ZAP, i **Karol Załęski** z ZTH. Nowo wybrany przewodniczący ZZ TTT przedstawił plan działania, w którym uwzględnione będą założenia pracy kół ze wszystkich zakładów przedsiębiorstwa.

Dyrektor **Tadeusz Trzmiel** między innymi podziękował zebranym, że doszło do spotkania na szczeblu przedsiębiorstw, że idea zwalczania pijaństwa jaka podejmowana była dotąd w poszczególnych zakładach, a więc nienowa, będzie nadal kontynuowana. Życzył wszystkim członkom TTT owocnej pracy.

W walnym zebraniu członków TTT, uczestniczyli przewodniczący Zarządu Wojewódzkiego TTT **Wojciech Beliczyński** i sekretarz **Małgorzata Jankiewicz.**

Wyróżniającym się w pracy wręczono nagrody rzeczowe.

Nowo powołanemu ZZ TTT jak również wszystkim działaczom Kół, życzymy efektów w zakresie zwalczania pijaństwa. **(M.B.)**

Ps. O pijaństwie w pracy i walce z alkoholizmem piszemy na str. 6.

Co mówią kierowcy

UCIĄŁEM sobie pogawędkę z kierowcami Zajezdni w Czyżynach. Wydaje mi się, że niektóre fragmenty tej rozmowy powinny zainteresować Waszych Czytelników. Oto one:

— *Dlaczego według Panów jest taka duża fluktuacja w Waszym zawodzie?*

— Głównie ze względu na niskie zarobki. Zarabiamy średnio 20 tys. złotych. W innych przedsiębiorstwach można zarobić tyle samo i to na jedną zmianę, a my pracujemy w godz. 4 — 14 i 14 — 23. Najbardziej dające się we znaki jest ranne wstawanie — o trzeciej! Jest to praca ciężka, wymagająca umiejętności, dużego opanowania, napięcia emocjonalnego, gdyż pasażerowie w większości wypadków są bardzo dokuczliwi (delikatnie nazywając). Niejednokrotnie „rzucają" w kierunku kierowcy wiązanki pikantnych epitetów. Niekoniecznie jest to zawsze prawdą, ale kierowcom odbiera się premie. Proponujemy, aby przeprowadzano konfrontacje. Po prostu nie chcemy tracić premii, gdy nie zawiniliśmy.

— *Czy macie problemy, które spędzają wam sen z powiek?*

— Oj, tak. Najbardziej drażliwe jest to, że przeglądy techniczne przeprowadzane są bardzo marnie. Często zdarza się, iż usterka zgłoszona na noc, do rana nie jest usunięta. Szczególnie OT2 wykonywane są bardzo źle. W ramach OT2 mieści się: wymiana oleju, szczęk hamulcowych, uzupełnienie śrub, poprawki lakiernicze. Wiele poważnych zastrzeżeń mamy też do OT1 — są to bieżące przeglądy, regulacje hamulców, smarowanie. Prawie w 100 proc. trzeba usterki zgłaszczać ponownie. Niejednokrotnie musimy interweniować u kierownika ds. technicznych i dopiero wtedy usterki są prawidłowo usunięte. Przy przeglądach powinien być obecny kierowca, gdyż dopiero wtedy wykonują prace dobrze. Kiedyś tak było — dlaczego to zniesiono? Ale jak mają roboty iść naprzód, gdy mechanicy siedząc w autobusach opowiadają sobie kawały, grają w karty. Elektrycy również „knocą" robotę, także uprzyjemniają sobie godziny pracy grą w karty. Chcemy również podnieść bardzo ważką sprawę, mianowicie kradzieże. Złodzieje „swoi" wyłamują skrzyneczki w autobusach i zabierają nasze prywatne rzeczy, np. radia. Zostawiając autobus w Zajezdni nie można pozostawić w nim najdrobniejszej rzeczy, gdyż zginie.

— *Narzekacie podobno na zaopatrzenie bufetu?...*

— Zaopatrzenie bufetu jest istotnie bardzo złe. Czasami zdarzy się, że przywiozą coś dobrego, to wykupują będący na miejscu elektrycy, mechanicy i pracownicy biurowi. Oni mają czas stać w kolejce. A bufet powinien być dla wszystkich. O godz. 4 jeszcze nic nie ma, a o 23 już nic nie ma, więc my nie możemy nic kupić.

— *Pracujecie w godzinach nadliczbowych?*

— Tak, jeżeli ktoś tylko chce. Pracy nam nie „żałują". Tylko gorzej, gdy zmiennik nie zgłosi się na odpowiednią godzinę. Wtedy otrzymujemy polecenie wykonania jeszcze pół kursu. Nie chcemy się na to godzić. Bywa przecież tak, że ktoś jest umówiony zaraz po pracy. A gdy odmówimy, regulator pisze raport i tracimy premię.

— *Wobec tego jest coś w Zajezdni, z czym nie macie problemów?*

— Nie mamy problemów z załatwieniem sobie wolnego. Kierowniczka ds. osobowych idzie nam na rękę — bez trudu otrzymujemy wolny dzień, jeżeli tylko ktoś nie podpadł. Dobrze nam się współpracuje z dyspozytorami, również kierownik Chlebda jest życzliwym człowiekiem.

— *Dziękuję za rozmowę i życzę poprawy sytuacji w warsztatach.*

(W. Nap.)

Zimowe doświadczenia

O PIERWSZYM kwartale bieżącego roku niestety nie można mówić, iż był pomyślny dla naszego przedsiębiorstwa. Wprawdzie nawet w trudnych warunkach minionej zimy jeździliśmy dobrze, ale... W trakcji autobusowej w dalszym ciągu notowany był spadek wykonywanych wozokilometrów w stosunku do planu. Wszystkie wskaźniki wykonał a nawet przekroczył tylko Zakład w Płaszowie.

Odwrotnie natomiast ma się sprawa w trakcji tramwajowej. Tam dla odmiany pociągi oddawane są do ruchu zgodnie z planem a wozokilometry nawet przekroczone. Okazuje się — zresztą nie od dziś, że znów zawiodło planowanie. Z budżetu miasta dostajemy tyle pieniędzy, ile zaplanowaliśmy wozokilometrów. **Wszystkie stracone i nie wykonane to oddane pieniądze, ale też i za przekroczenia nikt nie ma zamiaru nam płacić.** Dostajemy tylko to co wyjeździmy zgodnie z planem. Wprawdzie trakcja tramwajowa tłumaczy to faktem, że pociągi w ruchu zostały zmniejszone zgodnie zresztą z planem, nie zmieniono natomiast, czy też nie przystosowano do tych zmian rozkładów jazdy. Chcąc być więc w zgodzie z rozkładem przekracza się wozokilometry. Byłby to atut, gdyby nie dwie sprawy. Po pierwsze; jeżeli jest możliwość wyjeżdżenia więcej wozokilometrów przy mniejszej ilości pociągów, to oznacza to złe planowanie. Po drugie, możliwości przystosowania rozkładów do wozokilometrów powinny wyjść właśnie z trakcji. Chyba wszyscy pamiętają doskonale jaka była sytuacja finansowa przedsiębiorstwa pod koniec minionego roku. Oby znów we wrześniu nie trzeba było rozpoczynać nieustannych kursów między Krakowem i Warszawą.

Niepokojąco duże są też nasze koszty eksploatacyjne. Najtaniej pracuje Płaszów, bo tam koszt jednego wozokilometra wynosi 56 zł, 46 gr. Wprawdzie można by powiedzieć, że jest to efektem nowego taboru ikarusowskiego, byłaby to jednak niepełna prawda. Zresztą koszty kształtują się bardzo różnie w zakładach o zbliżonej strukturze taboru. I tak, ZAW jeździ za 75,49 gr na jeden kilometr, a ZAB 66,88 zł.

W pierwszym kwartale notowany jest także wzrost późnych wyjazdów w trakcji tramwajowej w stosunku do roku ubiegłego, zmalał natomiast ten wskaźnik w trakcji autobusowej.

Miniona zima mimo iż „zawalanek" u nas nie było, powinna jednak posłużyć do głębokich przemyśleń i analiz. Okazuje się, że to co przez lata przy łagodnych zimach jakoś tam funkcjonowało, nie zdaje egzaminu, gdy ta pora roku jest właściwa dla naszej strefy klimatycznej. Już dziś powinny budzić niepokój instalacje wodne i grzewcze, ciągłe awarie nie ułatwiają bowiem pracy. Potrzebne są też remonty tu i ówdzie (ZTH), remonty bram żaluzjowych. Podobno nie ma w przedsiębiorstwie fachowców do remontów pomp wodnych. Dziś też należałoby się zastanowić, jak ogrzać stanowiska pracy motorniczych, czy też jak zabezpieczyć dachy w tramwajach, by nie przeciekały. Na marginesie — kto dziś pamięta czasy, gdy motorniczy jeździł na stojąco, przy otwartych drzwiach i to podobno w zimie?

Zawiodły tej zimy grzałki do zwrotnic. Są one po prostu jakościowo złe. W tym roku zapowiada się jeszcze gorzej, bo przedsiębiorstwo, u którego kupowaliśmy sprzeda nam ale jeżeli dodamy.... 4 dolary do każdej sztuki. No cóż, może w takim razie zaczniemy i my żądać zapłaty za przejazd w dolarach chociaż na początek tych podwyższonych „za gapę"? Ta propozycja to oczywiście spóźniony primaaprilisowy żart. Nasi kontrahenci jednak wcale nie żartują. **(F. S.)**

SAMORZĄD A REFORMA

(Dokończenie ze str. 1)

dym razie ta gra nerwów trwa bardzo długo. Myśmy wymagany wskaźnik otrzymali w ubiegłym roku w kwietniu, teraz nie ma go dalej. Tabor stanąć nie może, ale czy naprawdę załoga rokrocznie nie może wiedzieć, co ją czeka, a organy samorządowe i dyrektor muszą tłumaczyć się przed nią za winy niepopełnione?

Własny system płacowy

opracowano u nas już dawno — z rozmachem i systemowo. Zespół pod wodzą szefa Rady Pracowniczej a zarazem płac. **Andrzeja Kochana** opracował „Przewodnik Płacowy", który w 84 r. w konkursie Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego, uzyskał najwyższą i jedyną nagrodę za opracowanie systemu motywacyjnego. Za „Przewodnikiem..." urywały się telefony, sprzedawano go lepiej niż chrupiące bułeczki ministra Krasińskiego.

Do możliwości wprowadzenia zakładowego systemu wynagrodzeń podeszło się podobnie, prowadząc dodatkowo szerokie konsultacje. Ale nie ma widoków, by system był wdrożony. Od prawie dwóch lat dobijaliśmy się, z lekkim wsparciem MZK Warszawa i jednolitym mocnym stanowiskiem naszej federacji związkowej, by ustawowo potwierdzono dotychczasowe prawa w rozliczaniu gratyfikacji jubileuszowych, dodatków za staż pracy i odpraw emerytalnych. „Dowcip" ustawodawców, ciągnący się zresztą od autorów broszurki „Komu, ile, za co" polega na tym, że o ile w pozostałych tytułach składników określają tylko dolne progi (po có w warunkach sporych ruchów cen ośmieszać się co pół roku określeniem wyższych progów górnych) to w wymienionych wyżej przypadkach ustala się, że podstawą do wyliczeń będzie najniższa płaca, która już dawno nie drgnęła, a nie średnie płace w danym przedsiębiorstwie. Ten absurdalny egalitaryzm załoga MPK interpretuje sobie jednoznacznie jako odebranie jeszcze przedwojennych przywilejów i kolejne odstawanie od tzw. „zawodów telewizyjnych" (np. górnicy, hutnicy, portowcy), w których karty branżowe z nawiązką rekompensują „pretensje" ludzi z komunikacji masowej. Chodzi tu o bardzo duże kwoty stanowiące istotny czynnik stabilizacji załogi. Teraz Federacja uzyskała w MPPiSS kompromis — zachowanie status quo dla pracowników przyjętych przed wejściem „Porozumienia płacowego", przy gorszych warunkach dla pracowników później rozpoczynających pracę.

Kogo tu ugryźć?

W sprawie PFAZ i nieszczęsnych gratyfikacji gryziemy prawie wszystkich decydentów w Centrum. Znam listę, ale nie podam personaliów, bo jest ona zbyt długa i niepochlebnie świadczy o tych, od których zależy właściwa decyzja. W Krakowie panuje autentyczna sielanka z władzami miasta — obrywają tylko, i to zdrowo, służby odpowiedzialne za planowanie rozwoju komunikacji masowej, a czasami dziennikarze za brak podstawowych wiadomości o reformie i przedsiębiorstwie oraz za brak chęci słuchania tego, o czym się mówi, dłużej niż 5 minut. Największą reklamę zrobił PAP-owiec naszym samorządowcom, gdy dał relację z IV Zebrania Delegatów — „Rada Pracownicza MPK kontra władze miasta". „Kontrrewolucjonistów" nie znaleziono, choć szukano wnikliwie.

Jak widać, nasza bojowa firma dobija się właściwie o jedno i zawsze zgodnie z prawem.

Pakt o spokoju

Chodzi o to, by nie trzeba było już o nic walczyć, tylko normalnie pracować, o załatwienia spraw systemowo i długofalowo, by skończyć z codzienną nerwowością. Dużo to, czy mało — nie wiem, ale chyba warto tak działać. Na V Zebraniu Delegatów MPK postawiono sprawę porozumienia z organem założycielskim i stosowną komisją Rady Narodowej m. Krakowa o świadczeniu usług. Wynika ona z ustawy o radach narodowych i samorządzie terytorialnym i gwarantuje z jednej strony, odpowiednią ilość i jakość usług przewozowych, a z drugiej pełne pokrycie firmowe włącznie z ruchami cen za paliwo, energię, etc. oraz z uzasadnionymi wypadkami przekroczenia tych usług. Znikną więc paradoksy, że przedsiębiorstwo za nadgorliwość w realizacji planu musiało jeździć za darmo. Sprawę załatwiono po krakowsku: spokojnie i do końca. Przedstawiciele samorządu mówili o tym, jak niepewność o pieniążki zżera nerwy i powoduje odpływ załogi, ale też o tym, jakie kroki oszczędnościowe należy podjąć, by do porozumienia przystępować nie jak żebrak, ale świadomy partner. Przedstawiciele władz (wiceprezydent i dyrektor organu założycielskiego) w pełni zaakceptowali wtedy porozumienie przypominając skromnie, że i wcześniej zawsze dogadywali się z przedsiębiorstwem. Im taki akt jest również przydatny do lepszego planowania środków i do pukania do Centrum.

Co dalej samorządzie?

Kończy się pierwsza kadencja samorządu pracowniczego, wybory w maju. Wykonana została podstawowa praca organizacyjna, programowa, poruszono wiele tematów. Są wśród nich te najważniejsze: reforma gospodarcza, dobro firmy i załogi, są dobre ale uciążliwe na co dzień. Poprzeczka wymagań samorządu i wobec siebie niewątpliwie wzrośnie. Trzeba mu pomóc, bo niczego nie chce za darmo. Również na Górze. Nie jest też obojętne kogo wkrótce wybierzemy do organów samorządu.

ADAM LACH

Młody sekretarz najmłodszej organizacji

KIEDY trzy lata temu MPK przejęło bazę w Płaszowie, w tym samym miesiącu powstała tam XVII POP. Sekretarzem jej wybrano towarzysza **Andrzeja Kurka.** Niektórzy mówią, że A. Kurka MPK „przejęło" wraz z bazą, co należy oczywiście rozumieć, że był jednym z pracowników przedsiębiorstwa transportowego, byłego użytkownika bazy, który nie chcąc zmieniać miejsca zatrudnienia przeszedł do MPK.

A. Kurek mówi... „Do partii wstąpiłem jeszcze w poprzednim przedsiębiorstwie. Przedtem należałem do ZSMP. Mógłbym jeszcze nadal, ponieważ nie mam jeszcze przekroczonego wieku — 35 lat, ale wybrałem partię. Nasza POP nie jest liczna, ale też nie najmniejsza w przedsiębiorstwie. Aktualnie mamy 18 członków, w tym 3 kandydatów. Przeważnie są to ludzie młodzi. Olbrzymią większość stanowią kierowcy i pracownicy umysłowi. Niewielu jest z zaplecza. Pracowałem przez półtora roku na zapleczu, to wiem, że jest tam większe zespolenie wśród załogi, często więc biorą górę argumenty przeciw. Takie jest życie. Trudno porównywać mi moją poprzednią organizację partyjną z obecną. Do partii wstąpiłem w 1980 roku, a więc w okresie dla niej najtrudniejszym. Poza tym organizacja partyjna była w tym przedsiębiorstwie niewielka, mniejsza niż w MPK. Jedno mogę powiedzieć, że w MPK jest bardziej rzutka, na sprawy załogi reaguje się energiczniej. Na zebraniach POP mamy dobrą frekwencję, do 90 procent. Bardzo często zamieniają się one w zebrania produkcyjne. **Największą bowiem naszą bolączką jest modernizacja Zakładu.** W tym roku, oddana ma być do adaptacji, która trwała aż półtora roku, stara hala OT. Rozpocznie się więc drugi etap modernizacji Zakładu — hali głównej. Baza nie przystosowana jest do takiej ilości taboru jaki już posiadamy, a jeszcze w tym roku mamy dostać nowe wozy. **Najgorzej jest z kanałami naprawczymi, ale nie tylko.** Na przykład we własnym zakresie trzeba było wymieniać całą instalację elektryczną, częściowo także ściekową i na bieżąco przeprowadzać naprawy CO i wody. Na naszych zebraniach poruszane są również trudne sprawy życiowe załogi, przede wszystkim mieszkaniowe. Ludzi boli, że ceny towarów idą w górę, w przeciwieństwie do ich jakości. Częstym tematem, który wymaga tłumaczenia, są sprawy płacowe, wysługa lat i gratyfikacja. Bardzo dobrze nam się współpracuje z organizacją związkową. Szkoda, że organizacja młodzieżowa nie ma szczęścia do przewodniczących. Obecny przewodniczący XVII Koła ZSMP w ZAP jest już czwartym z kolei od momentu przejęcia przez MPK bazy. Członkowie Koła ZSMP to również przede wszystkim kierowcy i pracownicy umysłowi. Młodzi pracownicy zaplecza nie „garną się" również do ZSMP. Być może, że przyczyną jest duża fluktuacja, a może wina szkoły, że młodzież przychodzi do Zakładu bez ideologicznego przygotowania. **Zwiększenie szeregów partyjnych, szczególnie o ludzi młodych, na pewno tak, ale ja życzyłbym swojej organizacji, aby znajdowało się w niej przede wszystkim jak najwięcej ludzi uczciwych, zaangażowanych i czułych na ludzkie problemy".**

Dodajmy do życzeń sekretarza XVII POP w ZAP, że takich ludzi potrzeba na każdym odcinku naszego niełatwego obecnego życia. **(M.B.)**

Krakowska komunikacja miejska w centrum uwagi najwyższych władz partyjnych

W NUMERZE 76. z 30—31 marca br. **„Gazeta Krakowska"** zamieściła wywiad Sławomira J. Tabkowskiego z I sekretarzem Komitetu Krakowskiego PZPR **JÓZEFEM GAJEWICZEM.** Omawiano wyniki posiedzenia Biura Politycznego KC PZPR w sprawie oceny sytuacji politycznej, społecznej i gospodarczej Krakowa i perspektyw jego rozwoju.

Tow. Gajewicz mówiąc o głównym problemie — zagrożeniu ekologicznym, modernizacji przemysłu — oraz o specyfice twórczego i naukowego środowiska grodu pod Wawelem, stwierdził, iż:

„Ocena na Biurze Politycznym daje możliwość spojrzenia szerszego — w kontekście innych województw i potrzeb ogólnopolskich stawianych pod adresem Krakowa. Nie znaczy to oczywiście, że o szczegółowych, konkretnych bolączkach i sprawach zapomnieliśmy. W przyszłym planie 5-letnim znaleźć się muszą przede wszystkim takie zadania jak poprawa komunikacji i rozbudowa bazy służby zdrowia, modernizacja zakładów, ochrona środowiska, budownictwo mieszkaniowe".

Tak więc po raz kolejny potwierdzony zostaje priorytet dla rozwoju komunikacji. Owocują zabiegi czynione od lat przez aktyw gospodarczy i polityczny naszego przedsiębiorstwa — przypomnijmy choćby ważkie uchwały IV Zebrania Delegatów MPK czy wystąpienie tow. **Hieronima Kubiaka** na Konferencji Sprawozdawczej PZPR w MPK. Owocuje też, a właściwie przede wszystkim, ciężki trud całej załogi, dzięki której w Krakowie coraz lepiej się jeździ. Przytoczmy, co na ten temat powiedział tow. Gajewicz:

„Musimy (...) zabrać się do pracy. Także tej społecznej, np. przy budowie nowego torowiska, po którym przecież jeździć będzie tramwaj dowożący także tych ludzi, którzy tu włożyli swój trud. Kierunkowe decyzje Biura Politycznego dają akceptację dla naszych rozwiązań i poparcie (...). Ale wszyscy musimy mieć świadomość, że samą przychylnością tylko władz centralnych, bez naszego udziału i ciężkiej pracy, niewiele zrobimy dla Krakowa. Potrzebny jest wysiłek całego społeczeństwa".

Cieszy priorytet, słowa tow. Gajewicza zobowiązują do jeszcze lepszej MPK-owskiej roboty. **(aml)**

Mieczysław Bielec

KIEROWCA Z ZAB

Mówią o nim — to jeden z naszych najlepszych kierowców

„29. już rok za kierownicą... W tym czasie prowadziłem różne typy autobusów... stary, sany, jelcze, ikarusy, berliety. Dawniej było dużo trudnych linii. Na przykład „125" — drzwi się w wozach nie zamykały, bo tak były ludźmi wypełnione, winogrona wisiały. Na niektórych liniach chociażby w początkowym okresie na tych, które prowadziły na Wzgórza Krzesławickie, gdzie znajdowało się kilka hoteli robotniczych, to strach było jeździć, bili tam naszych kierowców. Mnie się nic takiego nie zdarzyło. Mam swoją zasadę, staram się nie denerwować, a w sytuacjach napiętych nie mam zwyczaju pasażerom się odgryzać. Teraz lżej się jeździ. Przedsiębiorstwo się rozrosło. Niezłe są w nim dla kierowców zarobki, a jeżeli ktoś chce może jeszcze przychodzić za wolne i dodatkowo sobie zarobić. Nie narzekam na pracowników zaplecza. Robią przy wozach co mogą. Jeżdżę na dwurazówkach i jeżeli mam jakiś problem z wozem, to w przerwie między wyjazdami dopilnuję sobie naprawy i znów mogę wyjechać na linię. O wóz trzeba dbać. Może właśnie dlatego, że dbam o swój wóz nie zdarzyło mi się zjeżdżać na awarię. O opuszczaniu pracy też nie było mowy, chyba że byłem bardzo chory. Człowiek przecież ma ambicję, żeby uczciwie pracować, dbać o opinię przedsiębiorstwa w którym jest zatrudniony".

BRYGADZISTA MECHANIK Z ZAC

Mówią o nim — jest jednym z najlepszych naszych pracowników, wychował kilka pokoleń fachowców

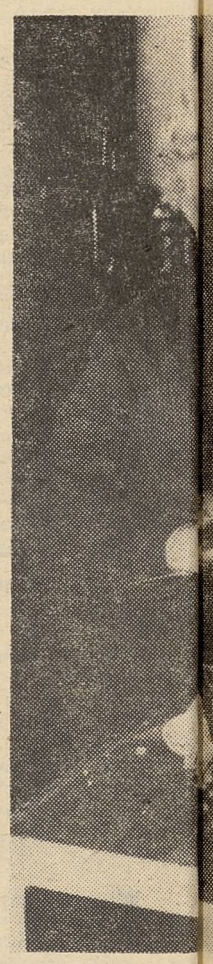
Edward Buda

„Zacząłem od ucznia w 53 roku i tak mi się zawód mechanika spodobał, że już 32 lata go wykonuję. Kiedy ja przyuczałem się do zawodu, to do młodych podchodzono inaczej niż teraz. Nie karano ich

Tekst ZE

tak szybko, tylko przede
taki młody 3-letnią szkołę
mości teoretycznych, nie
rozróżnia narzędzi. Poza
i pracy. A ja chcę młodych
dobrej, solidnej pracy. Tak
okazji poruszyć sprawę pr
wadząc odpowiednio wóz,
co otrzymuje dodatkowe
lania, od którego w pierwszy
przepały czy też nie, nie o
stem z tych, którzy nie mo
i dlatego zastanawiam się
i chcą odejść z przedsiębio
roku. Żaden z tych ludzi p
lekarskich, nic nie robią. P
cować, to się go przecież ni

Kazimierz Kadela



Mówią o nim — jest naszy

„Ludzie z którymi rozpo
łem przeszło 40 lat temu p
„tramwaju", są już na em
rach i rentach. Do przedsi
stwa przyszedłem już jak
kwalifikowany tokarz. Z
jestem człowiekiem wym
cym. Przede wszystkim
wiele wymagałem w pracy
bie, od innych również.
także wymagający w stosu
własnych dzieci. Uważam,
procentuje. Przeważnie
wydaje o sobie sąd jak
szy, ale przecież wiadomo,
wszyscy jednakowo pracu
przedsiębiorstwie płaci się
efektywnie przepracowany
tego dodatek motywacyjny
każdemu się należy. Różn

LBUM SPÓŁ-CZESNY

...KSZEWSKA

Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ

...wywano. Dzisiaj kończy ...a podstawowych wiado... ...silnika samochodu, nie ...mie garną się do nauki ...mie przychodzą, nauczyć ...uczono. Chciałbym przy ...paliwa. Kierowca pro... ...oszczędności paliwa, za ...wy regulując układ zasi... ...wy czy wóz będzie miał ...nic. I jeszcze jedno... je...notrawstwo, nieróbstwo ...rzy dali wypowiedzenie ...się przymusowo na pół ...siedzą na zwolnieniach ...Jak ktoś nie chce pra...

...cownikiem, doskonałym ...ek do pracy. Jednych ...drugich zaangażowany. ...Zakładzie coraz lepiej ...e. Od 1980 roku mamy ...k maszynowy. Jeżeli ...chodzi o stosunki mię...e, to były one przedtem ...że dlatego że ludzie byli ...owi niż obecnie. Mam ...dyplomy, ale wy...enię sobie Medal 40-le...który otrzymałem w ...we wrześniu, akurat w ...w którym ukończyłem ...cy w przedsiębiorstwie. ...iaj po tylu latach pra...dzieć, że zawsze stara... ...swoich obowiązków ...wywiązywać jak

Stanisław Kowalski

BRYGADZISTA W ZNA

Mówią o nim — człowiek uniwersalny, podpora Zakładu

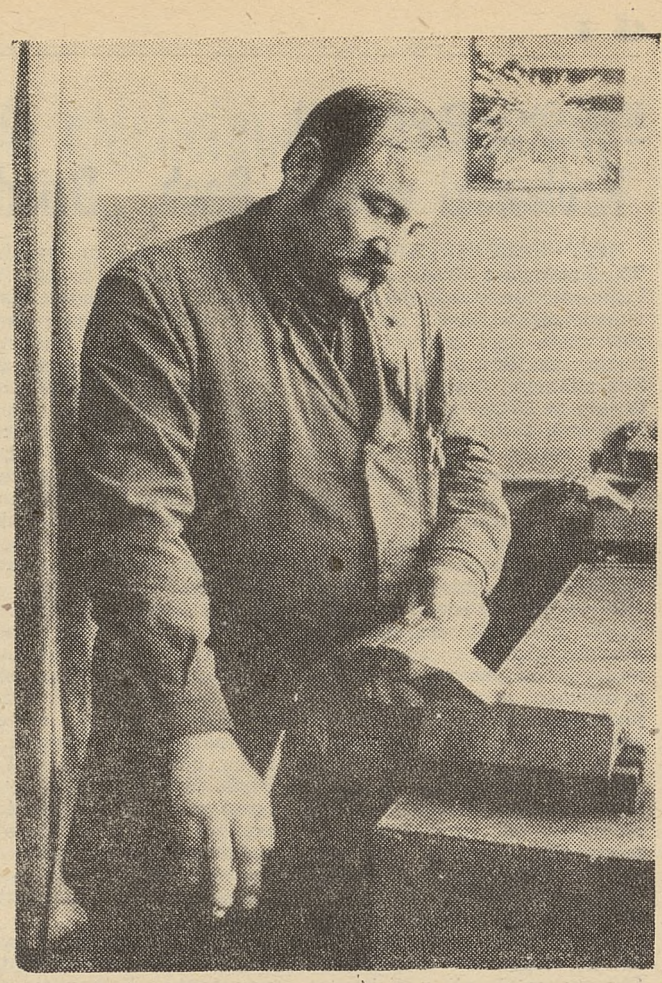
„Czas leci... 30 lat temu przyszedłem do przedsiębiorstwa nie mając żadnych kwalifikacji zawodowych. Tu zdobyłem dobry zawód kierowcy mechanika samochodowego, ale pracować mogę również w innych zawodach... jako stolarz, murarz. Nie ma właściwie dla mnie w Zakładzie roboty, której bym się nie podjął. Przedtem była u nas praca cięższa, ale mimo wszystko lepiej się robiło, bo była inna atmosfera, taka jakaś rodzinna, przyjazna. Wiadomo było co od kogo można było wymagać. Dzisiaj fluktuacja kadr. Co kogo wyszkolę, to odchodzi, twierdząc, że gdzie indziej więcej zarobi i rzeczywiście przychodzi po pierwszym miesiącu przepracowanym w innym przedsiębiorstwie, przynosi „pasek" od poborów, pokazuje i... co się okazuje, że zarobił tyle, na co ja muszę pracować trzy miesiące. Robota u nas nerwowa, a powodują ją stale zmiany profilu pracy. Ludzie chcieliby więcej zarobić i to jest nawet możliwe, ale brakuje części, które nie są nam sukcesywnie dostarczane, a stara hala też nie jest dostosowana do szybkich napraw. Człowiek się mimo wszystko do tej roboty, do ludzi i Zakładu przywiązał. Zresztą praca zawsze miała dla mnie swą wartość, może właśnie dlatego przyciągnąłem do Zakładu swoich dwóch synów. Obaj są po ZSZ MPK — Adam jest mechanikiem ślusarzem, a Janusz elektrykiem samochodowym".

MISTRZ W ZTH

Mówią o nim — doskonały fachowiec, jeden z pierwszych pracowników Zajezdni

„Najpierw pracowałem w zakładzie przy ulicy Rzemieślniczej, później przy Wawrzyńca, aż wreszcie przydzielono mnie jako jednego z czterech fachowców, do budującej się jeszcze zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie. Było to na dwa lata przed oddaniem jej do eksploatacji. Naszym zadaniem było przygotowanie zaplecza, a przede wszystkim maszyn — tokarek, wiertarek, pił mechanicznych i innych do pracy na moment otwarcia Zajezdni. Właściwie to w MPK pracowałem na różnych stanowiskach. Jakiś czas przy naprawach w kanałach, jeździłem też na liniach jako zasilający. Pierwszym moim kierownikiem był Antoni Trzmiel. To właśnie od niego wiele się nauczyłem i jak go teraz mam nie wspominać? Ale ja chciałem się nauczyć, a z młodymi to teraz różnie bywa. Nie powiem jednak, że wszyscy młodzi są jednakowi. Nie ma też w naszym Zakładzie tego co dawniej — braterstwa życia się ludzi. A Zakład to ja zawsze traktowałem i traktuję

Franciszek Sałaja



jak swój drugi dom. Zawsze pół godziny wcześniej przychodzę do pracy i później też z niego wychodzę. Cieszy mnie, że nie tylko regenerujemy części do naszych wagonów, ale również produkujemy nowe. Mamy tyle ich teraz na składzie, że nie trzeba już na nie czekać, tak jak to dawniej bywało. W MPK w księgowości pracuje moja córka Maria, być może, że i syn wróci do przedsiębiorstwa po ukończonej służbie wojskowej, jest przecież z zawodu blacharzem karoseryjnym".

KIEROWCA Z ZAW

Mówią o nim — wzorowy kierowca, aktywista związkowy

„Ćwierć wieku w MPK... w zakładach przy ulicy Rzemieślniczej, w Czyżynach, a teraz na Woli. Praca na liniach i społeczna w Związkach Zawodowych Branżowych. Owszem, mam doświadczenie i wiedzę jeżeli chodzi o pracę związkową, ale teraz uważam, że pałeczkę powinni przejąć ludzie młodzi na Woli, a ja chętnie mogę służyć im pomocą w tej działalności. Od 9 lat jeżdżę tylko na noce. Wziąłem berlieta po remoncie, który wcześniej przeznaczono do kasacji i zrobiłem jeszcze na nim 128 tysięcy kilometrów. To mój drugi wóz na Woli. Pierwszy był też berliet i prowadziłem go aż do kasacji. Przydzielanie wozu kierowcy to dobra zasada. Młody człowiek uczy się w ten sposób szanować swój warsztat pracy. Każdy wóz wymaga pewnej delikatności, on też ma swoją duszę. Jeżdżę na nocnej linii „664", od 23.20 do 9.22. Nigdy nie zdarza mi się zjeżdżać na awarię. Staram się też być bardzo punktualnie na wszystkich przystankach mojej trasy, mam przecież stałych pasażerów którzy na mnie czekają. Jednych odwożę po pracy do domów, innych dowożę rano do pracy. Jakże mógłbym ich narażać na spóźnienia. Muszę być punktualny. Spotykamy się przecież od lat codziennie jak dobrzy znajomi. Nawet wiem gdzie niektórych z nich pracują, jakie zawody wykonują. Na przykład są wśród moich pasażerów... artystka występująca w nocym lokalu i piekarz. Ona wraca w nocy z pracy do domu, on znów przed

Kazimierz Wierciak

świtem — udaje się do pracy. Ich zaufanie do mnie jako kierowcy, to przecież zaufanie do przedsiębiorstwa, którego na linii jestem przedstawicielem".

Kraków — Drezno (I)

Królewski wyścig, Bach, „Dziady" a współczesność

BEZPOŚREDNIE KONTAKTY Krakowa z Dreznem mają kilkusetletnią tradycję, a najważniejszy epizod z ich dziejów wiąże się z ostatnią koronacją na Wawelu i z Janem Sebastianem Bachem. Rezydujący w Dreźnie król August Fryderyk z dynastii Wettyngów, zwany u nas Augustem III Sasem stoczył w 1733 roku bezpardonową walkę z wybranym wcześniej na polski tron Stanisławem Leszczyńskim. Po dokonaniu zamachu stanu August pospieszenie udał się do Krakowa, by uroczystą koronacją na Wawelu przypieczętować zwycięstwo nad pokonanym rywalem. Poprzedzona uroczystym przejazdem przez Kraków odbyła się ona z wielkim przepychem 17 stycznia 1734 r. Nikt nie przypuszczał, że była to ostatnia tego typu uroczystość w stołecznym Krakowie! Nie pamięta się, iż wtedy po raz pierwszy zabrzmiała na Wawelu muzyka Jana Sebastiana Bacha. Genialny twórca zabiegał już wcześniej o względy króla Augusta Fryderyka. Skomponował aż pięć kantat na cześć władcy, jego małżonki Marii Józefy, a nawet ich małoletniego syna. Zgodnie z przyjętą konwencją sławiły one monarszą potęgę, łaskawość, dobroć i męstwo. Gdy te panegiryki nie przyniosły rezultatu Bach zadedykował królowi pierwsze części wspaniałej Mszy h-moll. August Fryderyk tak szybko chciał stać się Augustem III Sasem, że Bach nie zdążył przygotować oryginalnej oprawy uroczystości koronacyjnej. Wziął więc jedną ze swych wcześniejszych kantat pod tytułem „Eolus uspokojony", przerobił tytuł i tekst. Zamiast przygód greckiego bożka wichrów słyszało się teraz postacie uosabiające Męstwo, Łaskę i Sprawiedliwość sławiące nowego władcę. Kantatę wykonał zespół kapeli katedralnej pod batutą ks. Grzegorza Gerwazego Gorczyckiego, wybitnego kompozytora i pedagoga. Kantatą odegraną na Wawelu Bach zdobył upragniony tytuł „muzyka nadwornego i kompozytora króla polskiego". Dla sędziwego kapelmistrza utwór ten stał się pechowy — zaziębił się w czasie uroczystości i szybko zmarł.

Drezno przeżyło prawdziwy najazd polskich emigrantów po powstaniu listopadowym. Tu Adam Mickiewicz napisał „Dziadów" część III i „Księgi narodu i pielgrzymstwa polskiego". Mało kto pamięta, że tę część „Dziadów" wykonano po raz pierwszy na ziemiach polskich właśnie w Krakowie 3 września 1848 r. Na ten niewątpliwy wyczyn poważył się Józef Mączyński, kierownik literacki teatru przy pl. Szczepańskim. Trzeba było tekst mocno pokroić (powstałe fragmenty sceny VII „Pan Senator"), zamienić tytuł („Senator Nowossiltzoff czyli śledztwo zbrodni stanu na Litwie, ustęp historyczny z poematu „Dziady" przez Adama Mickiewicza"), ale fakt pozostaje faktem, że tylko w Krakowie udało się zmylić cenzurę zaborców i odegrać utwór pisany w Dreźnie.

Przez wiele lat żył i pracował w Dreźnie tytan polskiej powieści, nauki i pędzla Józef Ignacy Kraszewski. Tutejsze wyższe uczelnie przyjmowały i przyjmują całe pokolenia Polaków. Królewski splendor dawnych dni, wysoka ranga kulturalna, naukowa i przemysłowa szczególnie mocno wiąże Drezno z Krakowem. Korzystają z tych możliwości naukowcy i artyści, ale na stałe zaprzyjaźniły się z sobą nasze przedsiębiorstwa. Jak do tego doszło powiemy już w następnym odcinku.

(aml)

Co planują nasi socjalni?

Wczasy — kolonie — obozy

LATA 1981 DO 1984 charakteryzowały się rozwojem różnorodnych świadczeń socjalnych dla pracowników MPK. Wzrost wydatków na działalność wczasową, kolonijną, sportową, turystyczną i kulturalną, pokrywany był w znacznej części z zysku. Ponieważ jednak odpis zasadniczy na działalność socjalną nie wystarcza na pokrycie kosztów tych świadczeń, działalność socjalna na rok bieżący dofinansowana została z zysku przedsiębiorstwa kwotą 37 milionów złotych.

Jednym z kierunków działalności socjalnej jest organizowanie wypoczynku dla pracowników MPK i ich rodzin. Na pytanie, gdzie odpoczywać będzie w tym roku załoga naszego przedsiębiorstwa odpowiedź znaleźć można w informatorze wydanym przez Wydział Socjalno-Bytowy.

Wczasy. — Z turnusów zorganizowanych w Ośrodku MPK w Osieczanach skorzysta w br. 630 osób, w Zawoi — 429 osób, w Zakopanem — 272, a Bukowinie Tatrzańskiej — 252.

Wczasy turystyczne. — Każde z 1200 skierowań dofinansowane zostanie kwotą — 4.200 złotych.

Na wczasach w miejscowościach nadmorskich wypoczywać będzie — 270 osób. Z dofinansowania skierowań wykorzystanych w zakładach pracy współmałżonków pracowników MPK, skorzysta 200 osób, a z rehabilitacji w Osieczanach — 600. W sumie z wypoczynku poza Krakowem w ramach urlopów skorzysta 3853 pracowników. Koszt całej akcji wczasowej wyniesie — 39.634.300 złotych, odpłatność pracowników — 11.072.100 zł.

Wypoczynek dla dzieci. — Z zimowisk zorganizowanych w Starym Sączu i Zawoi, skorzystało w br. — 113 dzieci, dofinansowano — 87 skierowań z zakładów pracy drugiego z rodziców. Z kolonii letnich skorzysta — 600 dzieci pracowników, na które w MPK pobierane są zasiłki rodzinne.

Obozy młodzieżowe. — 100 skierowań otrzyma do dyspozycji dla młodzieży pracującej ZZ ZSMP, natomiast 50 skierowań przeznaczonych jest dla młodzieży uczącej się w ZSZ MPK. W sumie z zimowisk, kolonii i obozów skorzysta 950 dzieci i młodzieży. Koszty związane z wypoczynkiem dzieci pracowników MPK i młodzieży uczącej się i pracującej w przedsiębiorstwie wyniosą: 17.500.000, natomiast odpłatność 3.725.000 zł.

W zakładowym planie działalności socjalnej na rok 1985, prócz kwoty przeznaczonej na dofinansowanie wczasów, rehabilitacji, kolonii i obozów, znaleźć można zakres dotacji na: działki pracownicze — „Tramwajarz", „Pielgrzymowice" i „Brzyczyna", w wysokości 1.600.000 złotych, pomoc rzeczową i finansową dla emerytów i rencistów i pracowników — 1.400.000 złotych, imprezy noworoczne dla dzieci — 1.600.000 złotych, Dzień Kobiet — 1.000.000 złotych, kredyty MM — 200.000, zwrot kosztów podróży z urlopów — 100.000 złotych, kulturę i oświatę — 2.155.000, sport i rekreację — 3.931.000 złotych, turystykę — 900.000 złotych.

Ogółem koszty działalności socjalnej w 1985 roku wyniosą: 74.945.300 złotych. Po odjęciu z tej sumy wpływów — odpłatności za świadczenia, odpisu podstawowego na Zakładowy Fundusz Socjalny i przewidywanego odpisu z zysku, wynik finansowy działalności, pozostały do pokrycia z pozostałości funduszu z 1984 r. wynosić będzie 303.200 zł.

O zakresie prowadzonej działalności socjalnej dla załogi MPK świadczą powyżej zamierzone liczby. Rokrocznie działalność ta się powiększa. Chociażby w ostatnim czasie z funduszów przedsiębiorstwa wykupiono ziemię pod pracowniczy ogród działkowy w Pielgrzymowicach. Przybyła też nowa forma odpoczynku połączona z leczeniem — rehabilitacja w zaadaptowanym na ten cel Ośrodku w Osieczanach.

(M.B.)

KIEDY PÓŁ ROKU TEMU zapytałam komendanta Zakładowej Straży Przemysłowej **Józefa Krzaka** o przypadki picia alkoholu na terenie przedsiębiorstwa, odpowiedział... „Nasze kontrole ujawniają obecnie mniej tego typu spraw". Dodał nawet... „Widocznie ludzie się boją, nie chcą tracić pracy, odejść do innego zakładu z opinią pijaka". I nagle jakby po chwilowym przyczajeniu, **znów słyszy się, że w niektórych zakładach piją, piją nawet całe brygady, że obserwuje się większą agresywność nietrzeźwych.**

— *Czy rzeczywiście jest tak źle w naszym przedsiębiorstwie?* — pytam ponownie J. Krzaka

— Niestety. W ostatnim czasie mieliśmy sporo kłopotów z nadużywającym alkoholu pracownikiem jednego z zakładów, który 27 lutego w godzinach rannych będąc w stanie nietrzeźwym, złożył wizytę pracownikowi stacji paliw przy ulicy Rzemieślniczej. Jak się okazało, wizyta ta nie miała charakteru kurtuazyjnego. W tym samym dniu o godz. 20.30 będąc również w stanie nietrzeźwym, postanowił powtórnie odwiedzić pracownika stacji paliw. Tym razem wjechał od strony ulicy Rzemieślniczej prywatną „dacią" prowadzoną przez znajomego, a kiedy wóz zatrzymał się przed budynkiem stacji paliw, wysiadł i zwracając się do zatrudnionego tam pracownika usiłował wymusić zatankowanie na swoją kartę paliwa do prywatnego wozu. Tym razem sprawa skończyła się wezwaniem MO i raportem sporządzonym przez przedstawiciela straży przemysłowej do dyrektora MPK. Po raz trzeci, a było to już w trakcie zwalniania się z przedsiębiorstwa, pan ów zawitał, oczywiście w stanie nietrzeźwym do portierni ZTO od strony ulicy Rzemieślniczej. Przyszedł w środku nocy z wymówkami co do spisanego na temat poprzedniej jego wizyty w przedsiębiorstwie raportu. Wyglądało na to, że chciał się na portierze zemścić. Na szczęście w tym ostatnim przeszkodzili mu odbywający służbę patrolową wartownicy, którzy awanturnika oddali wezwanemu patrolowi MO.

Mniej serca dla pijaków

— *Mówił pan, że zdarzają się pijaństwa zbiorowe. Jest to możliwe w czasie pracy?*

— Nie jest żadną tajemnicą, że w jednym z naszych zakładów ludzie piją. Nie można uogólniać, oczywiście nie wszyscy. Pije pewna grupa ludzi. Właśnie w połowie marca jeden z pracowników tego zakładu, usiłował wnieść na jego teren pół litra alkoholu. Zatrzymany został przez wartownika i do zakładu nie wpuszczony. W tym samym dniu po godzinie 14.00, widziano go jak usiłował wejść na teren innego, sąsiadującego z jego zakładem pracy. W jednym z naszych zakładów, w pełnym składzie pijana brygada, wsiadła do autobusu i wjechała na dystrybutory. Efektem pijackiego wyczynu są poważnie uszkodzone dystrybutory i autobus. Koszty naprawy będą znaczne.

— *Jak do tego doszło, gdzie był średni dozór?*

— Brygadzista też pił i również znajdował się w autobusie. Zdarza się, że za barek służą szafki na ubranie i w nich przechowuje się alkohol. Samych usiłowań wniesienia na teren przedsiębiorstwa alkoholu — tylko na przestrzeni ostatniego miesiąca, było kilkanaście.

— *Przypadkowo byłam świadkiem nieodpowiedniego zachowania się dwóch pracowników w stosunku do wartownika...*

— Niestety, jest to nagminne. Nie tylko tak odnoszą się do naszych ludzi nietrzeźwi, którzy im grożą i zachowują się wobec nich agresywnie, ale również osoby trzeźwe, którym na przykład nie chce się okazać przepustki, albo mają ją nieprawidłowo wypełnioną. Przy okazji straszą płk. Płatkiem, naczelnym dyrektorem itp. Ostatnio nie tylko że zatrzymujemy na terenie naszego przedsiębiorstwa coraz więcej nietrzeźwych, ale również zaobserwowaliśmy, że wzmogła się agresywność w stosunku do drugiego pracownika. **Przy okazji trudno nie stwierdzić, że oprócz niewielkiej grupy ORMO, która stara się walczyć z objawami pijaństwa na terenie zakładów, żadna z organizacji tą nabrzmiałą sprawą tak naprawdę się nie zainteresowała. Czasem idzie się nawet pijakom „na rękę", zamieniając dyscyplinarne zwolnienie z pracy na zwykłe.**

— *Podobno sporo kłopotów sprawiają także wartownikom pijani pasażerowie, których kierowcy i motorniczowie zwożą po skończonej pracy do zajezdni.*

— Najwięcej takich mamy w dni wypłat, święta, czy popularnych imienin. Nie wiadomo co z nimi robić, gdzie ich przechować do wytrzeźwienia.

Niełatwą pracę mają wartownicy i portierzy (część z nich to przecież kobiety i emeryci). Ponadto do optymalnego składu brakuje aż 52 osób. Płynność kadr w tej grupie zawodowej wynosi aż 50 procent. Niewdzięczna to praca, więc stosunkowo często się zwalniają albo też są zwalniani za... między innymi przyjście do pracy w stanie nietrzeźwym. Tak, za to również.

MARIA BUBACZEWSKA

Pijaństwo, kradzieże, fuchy — kto to zlikwiduje?

MIMO ISTNIENIA ustawy antyalkoholowej i rygorów z niej wypływających spożycie alkoholu wcale nie zmalało, ba, pije się także w pracy. Tylko w jednym przypadku na sześciu przebadanych w brygadzie, pijanych było pięciu, z czego dwóch jeździło autobusem. Pije się w pomieszczeniach na końcówkach, przeznaczonych dla remontowców z Zakładu Torów. Że można wyjechać po wódkę na melinę autobusem, — to już nie dziwi. Okazuje się, że można także dowozić alkohol... tramwajem. Wywiesza się po prostu tabliczkę z napisem „jazda próbna", bądź „próba hamulców" i po kłopocie. Jeżeli akurat jest to noc, tramwaj czeka, aż „towar" zostanie dostarczony, jeżeli natomiast istnieje nasilenie ruchu, robi koło i zabiera po drodze pasażera i „zaopatrzenie". Co robi w tym czasie nadzór? Przecież ktoś powinien wiedzieć, że tramwaj wyjeżdża z zajezdni, powinien też wiedzieć w jakim celu. Niejako z tą sprawą związane jest zabezpieczenie naszych obiektów, mienia i porządku. W ostatnim okresie nastąpiło nasilenie kradzieży i niegospodarności i to w takich rozmiarach, że stało się to problemem. Klasycznym przykładem może tu być magazyn nr 10. Stwierdzono niedobory. Sprawę skierowano do sądu, na protesty pracowników postanowiono wznowić dochodzenie, przeprowadzić ponowną inwentaryzację. Ta zaskoczyła pracowników, zaczęły się manipulacje dokumentacją i materiałami, w efekcie niedobory się pogłębiły, ujawniło marnotrawstwo.

Dodatkowym kłopotem w prawidłowym zabezpieczeniu naszego majątku są braki w zatrudnieniu strażników. Mimo iż pensje pobierają oni u nas, jej wysokość ustalana jest przez MSW. Pobory są niskie, praca niezbyt wdzięczna, jeżeli już są chętni to najczęściej emeryci, czy renciści, młodym się nie opłaca. Najbardziej otwartym terenem jest teren budynków przy Brożka i Rzemieślniczej. Przy ulicy Wawrzyńca powstał „pod chmurką" swoisty zakład usługowy. Żeby była pełna jasność, naprawiane tam są auta ludzi z zewnątrz, oczywiście są też MPK-owskie. Inna sprawa to usługi świadczone przez nasze taksówki. Wcale do przypadków nie należą oczekujące pod hotelami. Oczywiście nie jest tego dużo, ale stoją ciągle taxi o tych samych numerach. Chyba więc stali i raczej wiadomi klienci nimi jeżdżą.

Inna sprawa to mnogość melin wokół naszych obiektów, ale jeżeli wszyscy wiedzą o nich, to dlaczego funkcjonują? Nawet jeżeli jest „nalot" to po paru dniach wszystko wraca do normy i meliniarze funkcjonują nadal. Gdyby tak naprawdę ktoś chciał wgryźć się w problem pijaństwa w pracy, (niekoniecznie w naszym przedsiębiorstwie) czemu nie sprawdza się kierowców przyjeżdżających w biały dzień służbowymi samochodami do sklepów monopolowych? Zjawisko szczególnie nasilone w piątki i poniedziałki.

Jak więc widać tylko z tego co napisałam wynika, że nawet najlepsza ustawa nic nie zmieni i nie wyeliminuje zjawiska jeżeli nie będzie przestrzegane jej wykonanie i egzekwowanie jej postanowień.

fis.

Do czego prowadzi plotkarstwo, od dawna wiadomo. Przykre jest jednak, gdy plotki stają się systemem pracy odpowiedzialnych bądź co bądź tzw. Komórek Sztabowych, a w czym zaczynają im pomagać również niektórzy redaktorzy w redakcji „Sygnałów MPK".

W „Sygnałach MPK" nr 5 z dnia 15 marca br. w rubryce „Poplotkujmy" urażony „spec z Brożka" pożalił się redakcji, że kazano mu robić harmonogram mycia wagonów tramwajowych (ba, śmiał to zaproponować „jeden z zastępców kierownika Zakładu" — też mi partner dla Głównego Energetyka) tylko dlatego, że nakazał Zakładowi ograniczyć zużycie wody. I tu cała afera, z pogróżkami, że np. może to prokurator ma coś wyjaśnić. Ano, dobrze by było, żeby się zainteresował. Bo po co niby winien wyjaśnić? Że własne ujęcie wody czynne (skąd informacja w redakcji, że niesprawne?) jest niewydajne i że wody brakuje nawet do picia? Czy można racjonować wodę miejską skoro jej w ogóle nie ma w ZTH? Tak, tak, szanowna Redakcjo, w plotce jest zawsze tylko część prawdy. A sprawa wody w ZTH widać tylko na sercu załodze i kierownictwu Zakładu leży, a reszta nad tym tematem plotkuje. Może z gazety wycisnę trochę wody do mycia wagonów i do ugaszenia pragnienia, które mnie męczy po przeczytaniu kolejnych, nie sprawdzonych bzdur. Przydałby się i kubeł wody na wylanie jej na głowę tych co smacznie śpią, gdy załoga w ZET — Nowa Huta po pracy nie ma się w czym umyć. Wówczas to nagłe przebudzenie spowoduje być może, że się zajmą tym tematem, a nie będą tracić czasu na spacery z drugiego piętra na piętro trzecie.

Z poważaniem
jeden z kierowników Zakładu
JULIAN PLISZCZEK

OD AUTORKI — Dziękuję „jednemu z kierowników" z ZTH — Julianowi Pilszczkowi, za odpowiedź. Szanowny panie kierowniku, nie bardzo wiem skąd u pana przeświadczenie o plotkarstwie komórek sztabowych. Gdyby nie pańska odpowiedź, uwierzyłabym panu jako lepiej poinformowanemu, ale... Notatka umieszczona pod winietką „Poplotkujmy", znalazła się w naszej gazecie tylko dlatego, iż całkiem przypadkowo dostało się w moje ręce pismo z ZTH w gabinecie zastępcy dyrektora do spraw technicznych. Zbierałam tam całkiem inne materiały. Nie byłą więc wynikiem „straty czasu na wędrówki" po piętrach.

Z wyciskaniem wody z gazety radzę się nie spieszyć, tym bardziej, że wcale nie gorsze „źródło" ma pan gdzieś w pobliżu, choćby kopię pańskiej odpowiedzi. Pisze pan, iż nie można racjonować wody z ujęcia komunalnego w ZTH, bo jej tam po prostu nie ma. Jeżeli tak mówi gospodarz zakładu wypadałoby mu wierzyć. Lecz tym razem nie jest to tylko ploteczka, więc postanowiłam sprawdzić. Przy całkowitym braku wody z ujęcia miejskiego, jak pan to pisze, jak wytłumaczyć odpisy z odczytów licznika zainstalowanego przy ujęciu właśnie komunalnym? Są one robione przez pracownika MPWiK, potwierdzane zresztą także każdorazowo przez pracownika ZTH? Nie chcę tu przytaczać cyfr comiesięcznego odczytu, ale polecam stosowne dokumenty. Panie kierowniku „spece" z Brożka może by i nie wiedzieli jak to naprawdę jest, ale pan gospodarz chyba wie za co płaci? By nie szukać argumentów w odległym czasie — tylko w marcu br. już po 10 dniach miał pan wyłączone ujęcie miejskie, bo wykorzystaliście cały limit miesięczny. Cała reszta wody była już z ujęcia własnego. Nie jest więc prawdą, iż nie korzystacie z wody miejskiej. **Pański limit wody z ujęcia komunalnego wynosi 2500 m sześciennych. Według obliczeń dla ZTH powinno miesięcznie wystarczyć 3100 m sześć. Tymczasem potrzeba wam trzy razy tyle.** Nawet, gdyby limit okazał się za mały, to i takie przekroczenie można tłumaczyć tylko wyciekiem i to, skoro pan o nim nie wie — niezidentyfikowanym. Zresztą, właśnie z powodu nieszczelności instalacji zasilanie w wodę jest u pana na znacznym odcinku na wspólnej sieci. Może miast ciekawości rozpalonej głowy skąd informacja, że ujęcie niesprawne, zlokalizować wycieki? Zresztą to źródło mogę panu zdradzić, pochodzi bowiem z dokumentów. Przy okazji zakładania nowego wodomierza na ujęciu własnym 19 marca od godz. 12 do 8,05 — 20 marca, zegar zarejestrował 169 m sześć. Wydajność więc własnego ujęcia powinna wystarczyć na potrzeby zakładu, tymczasem pisze pan, iż nie tylko nie ma wody do picia, ale i mycia. Może jednak ta kanalizacja jest niesprawna i wycieki są?

Co do wylewu kubłów na urzędnicze głowy (w podtekście) zgadzam się, iż by się to przydało. Pismo skierowane do Głównego Energetyka datowane jest 4 lutego br. i wyjaśnia, „że woda w przeważającej większości zużywana jest do mycia taboru tramwajowego" i dalej propozycja harmonogramu. Czyżby u pana myto tramwaje codziennie, także przy temperaturze niższej niż — 10 stopni?

Kolejna nieścisłość. Akurat w tym piśmie skierowanym do was nie było nic o nakazie, lecz uprzejma informacja, że zgodnie z zarządzeniem prezydenta miasta nr 45 nasze przedsiębiorstwo zostało zobowiązane do nieprzekraczania limitów średniego zużycia z roku 1984. Limit nie został więc ustalony z sufitu, bo o ile wiem taboru nie przybyło w tym roku? Przyznam że ton tych dwóch pism — pańskiej odpowiedzi i uprzejmej informacji — odbiega znacznie od siebie.

I jeszcze jedno, gdy o urzędników już chodzi. Chyba tylko znów urzędnicze roztargnienie spowodowało, że jedno z kolejnych pism — o zakup termometrów — skierowane zostało z pańskiego zakładu do Głównego Energetyka? Przecież nie mogę podejrzewać, że była to złośliwość lub, że „jeden z kierowników" nie wiedział o istnieniu przygotowań — wprawdzie do minionej — zimy i o czymś takim jak Zakład Zaopatrzenia? Jak pan widzi bzdury i nonsensy istnieją, i może w ich świetle nie ma się czemu dziwić, że w ZTH wody brakuje skoro tam tyle głów trzeba gasić?

FILOMENA SERWIN

LISTY OPINIE POLEMIKI

Poplotkujmy

WGO niechcianym dzieckiem

Wydział Gospodarki Odzieżą przyzwyczaił nas do swej solidnej pracy, a jednocześnie rozpuścił. Nie pobieramy więc sortów, wybrzydzamy, lecz skwapliwie korzystamy z możliwości komisowych czy z ekwiwalentów pieniężnych. Nie podliczono jeszcze sortów za okres jesienno-zimowy, ale wstępne szacunki wykazują, iż lista opornych na pobieranie odzieży pracowników nie będzie mniejsza niż ta, którą publikowaliśmy w zeszłym roku. Z wybrzydzaniem to jest np. tak — ostatnio załoga ZTP postulowała, by do tabeli odzieżowej wprowadzić zimowe czapki i nausznice. Od lat figurują w tejże tabeli i co ciekawe — nikt z kierownictwem zakładów nie egzekwuje ich pobierania. Przykładowo tych stosunkowo tanich sortów (570 zł) w samym ZTP nie pobrało 315 osób, co daje niebagatelną kwotę 116.550 zł.

W roku ubiegłym wypłacono milion zł ekwiwalentów, w roku br. już 779.361 zł, czyli prawie o 2 miliony więcej zostało w magazynie tworząc zapas. Pieniądze nie chronią przecież pracownika przed wypadkiem ani go nie ubierają. To, że pracowncy WGO robią wszystko, aby magazyn był pełny sortów, by były to rzeczy estetyczne, dobre i spełniały swoje funkcje — stwierdzić może każdy malkontent na miejscu. Prawdą jest, iż WGO zakupuje też inne towary (np. wyposażenia i leki do Osieczan) — te rozchwytują od razu zainteresowane działy — ale niepokoi zestawienie zakupu od 1 I do 29 III 85 r.: dokonano ich na kwotę 25.254.308 zł (tu największą pozycję stanowią mundury z „Vistuli" — 15.418.600 zł, ale to dostawa aż na 2 lata), natomiast z magazynu wydano towarów na 19.204.330 zł. Jak zmusić pracowników, by pobierali sorty? Czyżby trzeba było, wzorem umundurowania, aż decyzji dyrektora MPK o bezwzględnym obowiązku pobierania odzieży roboczej i obuwia, które dosłownie zalegają magazyn?

Nie ma natomiast kłopotu z dotarciem pracownika do komisu WGO — stał się on popularny, notuje spore obroty (w 1984 — 9.053 tys. zł). Tajemnicą poliszynela jest fakt, że korzystają z niego, po cichutku, również osoby spoza MPK. Jest to jedyny w Krakowie komis, który nie pobiera prowizji, a ceny ustala osoba oddająca towar. Inną formą, traktowaną jak i pozostałe jako pomoc socjalna załodze, jest sprzedaż towarów trudno dostępnych na rynku np. termosów, bielizny, kosmetyków, pościeli, koców, obuwia, pantofli, rękawic. Do komisu kieruje się z magazynu każdą nadwyżkę odzieży czy obuwia i sprzedaje się te nowe artykuły po cenach zakupu. Zapobiega się w ten sposób nadmiernym zapasom, a klienci są zadowoleni.

Największą popularnością cieszy się sprzedaż sortów zwracanych przez pracowników odchodzących z MPK, zwłaszcza emerytów i uczniów, gdyż ceny są tu wyjątkowo przystępne. I tak mundurowe marynarki męskie granatowe — 450 zł, popielate — 200 zł, takież spodnie 350 i 150 zł, damskie spodnie granatowe 350 zł, a spódniczki 250 zł, wiatrówki 200 zł, kurtki ocieplane 1000 zł, a sukienne 400 zł. Ceny ustala specjalna komisja. Sorty są oczyszczone i wyprasowane. Zyskują pracownicy — zyskuje przedsiębiorstwo, gdyż używanej odzieży nikt nie chce pobierać i trzeba by ją było spisać w straty firmy (a to nas już bezpośrednio bije po kieszeni, choćby przy nagrodach z zysku).

Mówimy dużo o gospodarności — tu mamy przykład, co ona w praktyce oznacza. Zastanawia nas natomiast beztroska z jaką podchodzimy do ochrony zdrowia, życia oraz prywatna rozrzutność pieniędzy, gdy wstydzimy się chodzić w mundurze. (aml)

Powołanie młodzieżowych SIP

Na Plenum ZZ ZSMP 23 stycznia br., zrodziła się myśl powołania Młodzieżowych Społecznych Inspektorów Pracy, którzy podlegaliby wiceprzewodniczącemu ZZ ZSMP ds. społeczno-zawodowych. Myśl ta przerodziła się w propozycję, którą z aplauzem przyjęto w ZZ NSZZ Pracowników MPK. I tak **doszło do podpisania pierwszego w województwie krakowskim, a być może w skali całego kraju porozumienia między Społeczną Inspekcją Pracy NSZZ Pracowników MPK i ZZ ZSMP**, dotyczącego ochrony pracy pracowników młodocianych i o krótkim stażu pracy. Oni to bowiem ulegają najczęściej wypadkom przy pracy.

Na miejsce podpisania porozumienia, jakie odbyło się 27 marca, wybrano Zakład Autobusowy na Woli, w którym zatrudnionych jest najwięcej młodych ludzi. Celem porozumienia jest **uświadomienie młodzieży potrzeby łączenia aktywności w realizacji zadań produkcyjnych z obowiązkiem przestrzegania wymogów ochrony pracy oraz przyczynianie się do stworzenia warunków do bezwypadkowej, zdrowej i efektywnej pracy.**

W najbliższym czasie ZZ ZSMP powoła Młodzieżowych Społecznych Inspektorów Pracy, którzy są członkami ZSMP i będą współpracowali ściśle z Oddziałowymi Społecznymi Inspektorami Pracy na terenie macierzystego zakładu w ramach zapewnienia prawidłowych warunków pracy. Ta współpraca polegać będzie na zwracaniu bacznej uwagi na pracowników młodocianych i o krótkim stażu pracy, na popularyzowaniu wśród młodzieży wiedzy o zagadnieniach bhp, aktywnym uczestnictwie w działalności Komisji Ochrony Pracy NSZZ oraz występowaniu w sprawach ochrony pracy młodzieży na forum organów przedsiębiorstwa.

Do praw i obowiązków Młodzieżowego Społecznego Inspektora Pracy należeć będzie: uczestniczenie w przeglądach i kontrolach stanu bhp w macierzystym zakładzie, w zebraniach Społecznej Inspekcji Pracy na terenie swojego zakładu, występowanie z wnioskami dotyczącymi poprawy warunków pracy do Oddziałowych Społecznych Inspektorów Pracy oraz udział przy opracowywaniu zakładowego planu poprawy warunków pracy. Swą postawą dawać będą przykład właściwego stosunku do pracy i zagadnień bhp, a w przypadku stwierdzenia zagrożenia życia lub zdrowia pracownika (pracowników), podejmować będą natychmiastową interwencję u Oddziałowego Społecznego Inspektora Pracy lub kierownictwa zakładu zmierzające do usunięcia zagrożenia.

Podpisana umowa jest jeszcze jedną z form ochrony ludzi młodych, o krótkim stażu zatrudnienia w przedsiębiorstwie. Niezmiernie ważna z uwagi na dobro społeczne. (M. B.)

Kronika wypadków – marzec

● Mechanik napraw pojazdów, **Janusz Porębski** z ZAW, 7 marca, podczas demontażu tulei zwrotnicy, został uderzony 5 kg młotkiem w kciuk lewej dłoni przez pomagającgo mu w pracy A. Sikorę. Wina wspólna. **Zwolnienie lekarskie — 8 dni.**

● Mechanik napraw pojazdów, **Paweł Szymoniak** z ZNA, 11 marca br., podczas rozładunku resorów, którą to pracę wykonywał wraz z innym pracownikiem — T. Trójnackim, uderzony został upadającym resorem w prawą nogę i doznał pęknięcia kości. Wina wspólna. Poszkodowany **nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.**

● Ślusarz, **Andrzej Pabiś** z ZTH, 12 marca doznał złamania podstawy czaszki. Wypadek ten nastąpił podczas wybijania sworznia przy użyciu nieprawidłowego narzędzia. Odpowiedzialnym za jego powstanie jest brygadzista J. Zębala. Poszkodowany **nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.**

● Uczeń ZSZ MPK, **Artur Penar,** podczas wykonywania prac porządkowych w ZTH 14 marca uderzony został przez kolegę Jacka Urbanika łopatą, w wyniku czego doznał rozcięcia małego palca lewej ręki. Winę za wypadek ponosi Jacek Urbanik. Poszkodowany przebywał **na zwolnieniu lekarskim — 16 dni.**

● Wartownik, **Kazimierz Kornaszewski,** 16 marca uderzony został przez nietrzeźwego pracownika ZTS J. Jagochę i doznał złamania kości twarzy w okolicy nosa. Poszkodowany wartownik przebywał **na zwolnieniu lekarskim — 23 dni.**

● Szewc, **Józef Skrzyński** z WGO, 19 marca na skutek odbicia sprężyny kopyta i uderzenia pilnikiem, doznał złamania kości nosa. Winę za ten wypadek ponoszą kierownictwo Wydziału i sam poszkodowany. **Zwolnienie lekarskie — 9 dni.**

● Motorniczy, **Franciszek Stankowski** z ZTP, 20 marca, doznał w wyniku dotknięcia podgrzewacza szyb w tramwaju, poparzenia nadgarstka prawej ręki. Winę za wypadek ponoszą kierownictwo Zakładu i poszkodowany, który **na zwolnieniu lekarskim przebywał 15 dni.**

● Ślusarz, **Leszek Bojek** z ZTO, 22 marca, w wyniku obsunięcia się niewłaściwie składowanych szyn tramwajowych, doznał stłuczenia lewej stopy. Również i za ten wypadek ponoszą wspólnie winę kierownictwo i poszkodowany, który **nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.**

● Kierowca, **Krzysztof Bielski** z ZTS, 21 marca, podczas wchodzenia do kabiny wozu, doznał skręcenia stanu skokowego lewej nogi. Wina poszkodowanego, który **nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.**

● Mechanik napraw pojazdów, **Józef Twardowski** z ZAW, 22 marca, podczas naprawy kompresora w Jelczu, doznał stłuczenia kciuka lewej dłoni. Wina poszkodowanego, który **nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.**

● Kierowca, **Janusz Malik** z ZAW, 22 marca, w wypadku — kolizji drogowej z tramwajem, doznał rany ciętej czoła. Wina poszkodowanego, który wymusił pierwszeństwo przejazdu przez torowisko i **nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.**

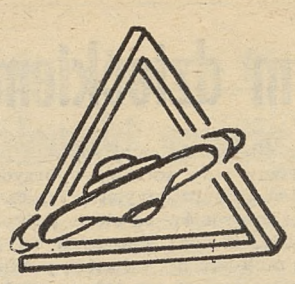
● Hydraulik z ZTH, **Stanisław Burnet,** 27 marca, doznał poparzenia twarzy i obu rąk, a stało się to na skutek wciągnięcia płomienia do palnika i rozerwania węża spawalniczego. Wina obiektywna. Poszkodowany **nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.**

✷

W marcu, według informacji jakie otrzymaliśmy z Działu Dochodzeniowo - Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 165 wypadkach i kolizjach drogowych na terenie miasta, w tym 47 zawinionych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

W ZTH zanotowano w tym czasie na ogólną liczbę 34 wypadków i kolizji — 8 zawinionych, w ZTP — 56, 7 zawinionych, w ZAB — 20, 7 zawinionych, w ZAC — 9, 3 zawinione, w ZAW — 24, 13 zawinionych, w ZAP — 14, 6 zawinionych, w ZTX — 7, 2 zawinione, w ZTS — 1, 1 zawiniony.

(M.B.)



Krakowskie Towarzystwo Badań NOL

W DOTYCHCZAS prezentowanych artykułach przedstawiliśmy w wielkim skrócie najważniejsze aspekty ufologii. Kończąc cykl, chcielibyśmy jeszcze Czytelników zapoznać z niektórymi z ciekawszych obserwacji NOL zarówno w Polsce, jak i na świecie. To jednak w kilku kolejnych odcinkach, ten bowiem w całości poświęcimy naszemu Towarzystwu, które 27.01.1985 r. obchodziło pierwszą rocznicę istnienia. Miniony rok poświęciliśmy przede wszystkim działalności organizacyjnej i administracyjnej. Równolegle prowadzona była działalność popularyzacyjna, weryfikacyjna oraz badawcza.

W ramach popularyzacji zorganizowaliśmy kilkanaście prelekcji przeznaczonych dla mieszkańców Krakowa, w „Domu Tramwajarza", który jest naszą siedzibą, oraz w bibliotece MPK przy ul. Brożka, a także w Nowej Hucie dla pracowników MPK. Staraliśmy się przekazać ciekawe dane z zakresu ufologii i sądzimy, że prelekcje te przyczyniły się do wzrostu zainteresowania tym tematem. Będziemy je kontynuować również w roku bieżącym.

W archiwum KTBNOL znajduje się ponad 40 zgłoszeń przypadków obserwacji NOL. Wszyscy obserwatorzy wypełnili „Kartę zgłoszenia obserwacji NOL" i ich przypadki zostały zewidencjonowane. Obecnie prowadzone są prace weryfikacyjne i badawcze. Posiadane relacje z obserwacji NOL dotyczą przede wszystkim Nocnych Świateł, kilka z nich jest jednak bardzo interesujących. Szczególnie interesującym przypadkiem jest obserwacja z 2.12.1983 r. — przelot obiektu na linii Brzeg, Skierniewice, Warszawa gdzie miało miejsce lądowanie obiektu i jego dalszy lot w kierunku Siedlec i ZSRR. Przypadek ten przedstawimy w jednym z najbliższych odcinków.

Z innych prac badawczych Towarzystwa należy wymienić wstępne badania kuli ceramicznej przesłanej do KTBNOL z Nowej Zelandii przez dr Jana Pająka (kule te mają być związane z UFO), badanie „diabelskiego kamienia" koło Szczyrzyca („diabelskie kamienie" wg jednej z hipotez mają być punktami nawigacyjnymi UFO) oraz analiza hipotezy inż. M. Wilka dotycząca kanałów ZXY (również rzekomo związanych z UFO, co jednak w świetle dotychczasowych badań nie znalazło potwierdzenia).

W dniach 17—18.11.1984 r. w Szczecinie odbył się II Ogólnopolski Zjazd Ufologiczny. Wzięli w nim udział m. in. również przedstawiciele naszego Towarzystwa, którzy wystąpili z trzema referatami. Dwa z nich dotyczyły prac dra Jana Pająka — teorii Magnokraftu oraz różnorodności kształtów UFO, trzeci natomiast, ilustrowany slajdami, dotyczył kontaktu Edwarda Meiera z przybyszami z gwiazdozbioru Plejad (materiał ten był później prezentowany na prelekcjach). Podczas Zjazdu powołano grupę badawczą NOL składającą się z ekspertów ufologii w Polsce, w skład której weszła również jedna osoba z naszego Towarzystwa. III Ogólnopolski Zjazd Ufologiczny odbędzie się jesienią tego roku w Lublinie.

Obecnie KTBNOL liczy 40 członków, kilkunastu kandydatów, oraz liczne grono sympatyków. Siedzibą Towarzystwa jest „Dom Tramwajarza" przy pl. Serkowskiego 7, gdzie w środy w godz. 17.00—19.00 odbywają się spotkania (tel. 66-12-42). W każdą, ostatnią środę miesiąca organizowana jest prelekcja. Osoby zainteresowane ufologią, pragnące dowiedzieć się czegoś więcej o KTBNOL, proszone są o kontakt osobisty lub listowny pod adresem: KTBNOL, skr. poczt. 71, 30-529 Kraków-14. Oczekujemy również na zgłoszenia obserwacji NOL.

Ger — KTBNOL

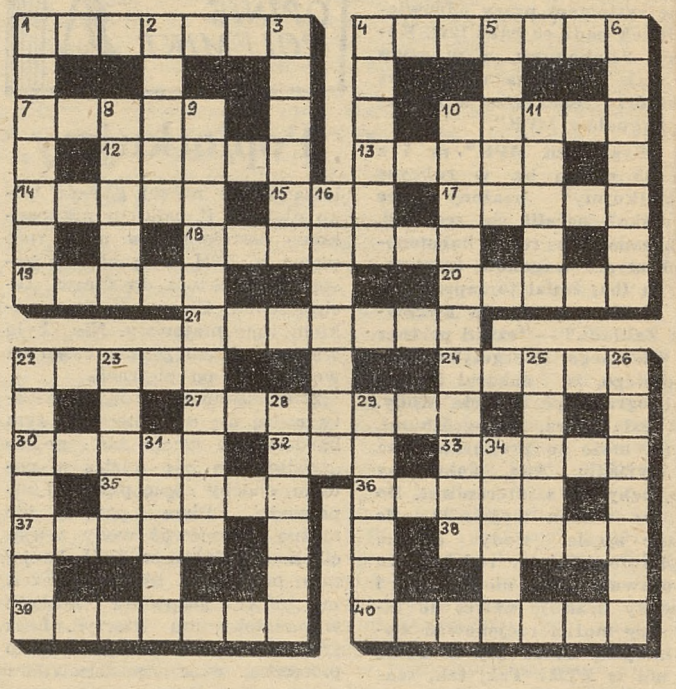
Kącik działkowicza

Warzywa korzeniowe

WARZYWA korzeniowe są to rośliny, których część jadalną stanowią korzenie spichrzowe. Są one dobrym źródłem soli mineralnych, cukrów i witamin. Do warzyw korzeniowych należy marchew. Ma ona stosunkowo małe wymagania klimatyczne i glebowe. Udaje się na każdej glebie, byle by nie podmokłej, niezbyt ciężkiej i niezbyt kwaśnej. Źle udaje się w stałej uprawie po sobie. Najlepszym przedplonem są rośliny cebulowe i kapustne. Pod marchew nie należy stosować świeżego obornika, gdyż nie daje ona dobrych plonów, zniekształcają się korzenie oraz większa się możliwość występowania połyśnicy marchwianki. Nawożenie mineralne powinno być dostosowane do zasobności gleby. Ważne jest obfite nawożenie fosforem i potasem. Można stosować 4—6 kg/ar NPK w stosunku 2:2:3. Marchew nie znosi przesadzania, dlatego sieje się ją do gruntu na stałe miejsce. Bardzo ważne jest wybranie odpowiedniego terminu siewu, gdyż należy wziąć pod uwagę długość okresu wegetacji, który wynosi od 85—240 dni, zależnie od odmiany. Dłuższy dla odmian późnych. Najpopularniejszą z grupy odmian wczesnych jest amsterdamska, natomiast średnio wczesne to nantejska i selecta. Późne — dobrze udające się na działkach to perfekcja i amager. Aby uniknąć pracochłonnego przerywania, sieje się 6—7 dag/1 ar dobrze kiełkujących nasion. Przy stosowaniu dość dużej rozstawy roślin korzenie są krótkie, grube i pękają. Roślina ta jest wrażliwa na suszę w okresie najintensywniejszego jej wzrostu, czyli w ciągu ostatnich 2 miesięcy okresu jej wegetacji. Dlatego podczas suszy bardzo pożądane jest nawadnianie.

OGRODNIK

KRZYŻÓWKA NR 7



POZIOMO: 1. wąskonosa małpa z Afryki równikowej, 4. karton dwubarwny używany na okładki, 7. miejscowość turystyczno-wypoczynkowa w woj. nowosądeckim, 10. część obszaru wodnego portu, 12. termin matematyczny oznaczający kolowe funkcje, 13. termin treserski, 14. „Słoneczniki" Van Gogha, 15. cyrk lodowcowy, 17. instrument muzyczny, 18. część składowa instrumentów mierniczych, 19. działacz ruchu ludowego, były prezes NK ZSL, 20. kamień szlachetny, 21. część dzielnicy, 22. stolica „braci polskich", 24. postać z „Pana Tadeusza", 27. największy jest wtedy gdy dwoje naraz, 30. rodzaj wtyczki diodowej, 32. litera grecka, 33. na zakupy, 35. niematerialny opiekun, 36. doza, racja, 37. jezioro koło Moraga, 38. pisarz polski, twórca „Komorników", 39. abecadło, 40. niewłaściwy postępek.

PIONOWO: 1. pionier światowej radiotechniki, 2. murzyńskie sorgo, 3. piłkarski klub z Sofii, 4. żywica naturalna otrzymywana z gatunków drzew Archipelagu Sundajskiego, 5. francuska Wisła, 6. smaczna ryba drapieżna z rodziny okoniowatych, 8. machina oblężnicza, 9. zachwyt, fascynacja, 10. męstwo, dzielność, 11. górna powierzchnia wyrobiska, 16. na kopercie, 22. grochodrzew, 23. tyka w koronie samca jelenia, 25. prowizoryczny budynek, 26. instrument muzyczny, 28. niewyraźna mowa, 29. podstawowa jednostka kąta płaskiego, 31. imię znanej aktorki polskiej („Kamienne tablice"), 34. duży statek morski.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 5 wylosował **ANATOL LATKO** z Trzebini.

Mieszanka firmowa

NIE TYLKO

TRAMWAJEM DOJADĄ NA ZIELONĄ TRAWKĘ

Projekt przedłużenia linii tramwajowej, kończącej się obecnie na os. Leśnym koło stadionu WKS „Zawisza" w Bydgoszczy istnieje od wielu lat, ale dotąd nie mógł doczekać się realizacji. Ale w połowie br. mają wreszcie ruszyć prace budowlane. Pomoc w tej bardzo przydatnej bydgoszczanom inwestycji komunikacyjnej deklaruje wojsko oraz miejscowe zakłady pracy. Końcowa pętla ma powstać za wystawowymi terenami Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku. Nowa linia ułatwi więc dojazd do parku, ośrodka fauny polskiej, wesołego miasteczka oraz ośrodka jazdy konnej. Zaś w bezpośrednim sąsiedztwie parku znajduje się kilkaset ogródków działkowych. Ponieważ Park Kultury dysponuje chętnie wypożyczanymi „melexami", wysiadający na końcowym przystanku tramwajowym mieszkańcy miasta będą mogli bezpośrednio wyruszać w objazd parku.

SĄD W METRZE

Burmistrz Nowego Jorku, Edward Koch przedstawił ostatnio projekt, aby w związku ze wzrostem przestępczości w metrze utworzyć specjalny trybunał, który na gorąco będzie osądzał schwytanych sprawców przestępstw. Ma to usprawnić procedurę karania i w ten sposób działać profilaktycznie na potencjalnych przestępców. Pierwszy taki sąd miałby pracować przez okrągłą dobę na węzłowej stacji metra przy Times Square.

LONDYŃSKIE METRO TYLKO DLA NIEPALĄCYCH

W londyńskim metrze ostatecznie zabroniono palenia papierosów. Od połowy ub. roku wprowadzono taki zakaz na próbę. Niedawno utrzymano go już na stałe, przy czym zakaz dotyczy nie tylko wagonów, ale również podziemnych stacji. Londyńczycy przyjęli tę decyzję niezbyt przychylnie.

NOWA WROCŁAWSKA LINIA TRAMWAJOWA

Wrocławskie MPK wychodząc naprzeciw postulatom załóg zakładów pracy — uruchomiło 1 kwietnia nową linię tramwajową (nr „21"), której wagony kursują tylko w dni robocze oraz w godzinach tzw. szczytu. Poprawiło to dojazd do pracy z osiedla na Pilczycach do zakładów „Wrozamet". Nową linię obsługują nowe, szybkobieżne tramwaje, dzięki czemu przejazdy skrócono średnio o 5 minut. Wrocławskie MPK wprowadziło dodatkowe autobusy na popularnych liniach: „107" i „143", usprawniając dojazdy w zachodnich i północnych osiedlach mieszkaniowych Wrocławia.

ROŚNIE PRZESTĘPCZOŚĆ W PARYSKIM METRZE

W ubiegłym roku zanotowano poważny wzrost przestępczości w paryskim metrze. Według opublikowanego w stolicy Francji raportu, w ub. roku dokonano tam przeszło 4000 napadów na pasażerów — o 18,5 proc. więcej niż w 1983 r. i 30 razy więcej niż w 1970 r. Autorzy raportu zaproponowali wprowadzenie wzmożonego patrolowania stacji metra w godzinach wieczornych przez grupy wojskowych.

SŁUPSK OTRZYMA TROLEJBUSY

W Słupsku rozpoczęto budowę pierwszej linii trolejbusowej, łączącej dwie najodleglejsze dzielnice mieszkaniowe zbudowane w tym mieście w minionym 40-leciu. Na trasie — od „Budowniczych Polski Ludowej" do „Westerplatte" ustawionych zostanie 460 betonowych słupów trakcyjnych. Przewidziano modernizację nawierzchni kilku ulic i inne prace poprawiające estetykę trasy, którą będzie przemierzało dziesięć pierwszych wozów trolejbusowych kursujących co 10 minut. Roboty wykonuje dziesięć specjalistycznych przedsiębiorstw. Wojewódzki konserwator zabytków będzie pilnował przestrzegania zaleceń dotyczących przebiegu trasy przez zabytkowe rejony secesyjnego starego miasta. Liga Ochrony Przyrody ograniczyła do minimum „przycinanie" drzew na trasie. W sumie jednak wszyscy przyznają, iż trakcja elektryczna znacznie odciąży spalinowy ruch autobusowy w centrum miasta. Oddanie do użytku trasy „A" przewidziano przed 22 lipca br. Zaplanowano już kolejną linię komunikacyjną.

RADYKALNE PORZĄDKI NA ULICACH JAKARTY

Z myślą o usprawnieniu komunikacji miejskiej służba bezpieczeństwa ruchu stolicy Indonezji — Jakarty — rozwinęła kampanię mającą na celu zmniejszenie liczby wypadków drogowych i zlikwidowanie zatorów na miejskich magistralach. Policja ostro karać będzie naruszenia zasad ruchu drogowego przez kierowców i przechodniów. Szczególną uwagę poświęca się skrzyżowaniom miejskim. Jak podkreśla tamtejsza prasa, w ostatnich miesiącach liczba wypadków na ulicach Jakarty znacznie się zwiększyła. Według oficjalnych danych, w styczniu i lutym br. zginęło ponad 100 osób.

„DEKAR" RATUJE TORUŃSKĄ KOMUNIKACJĘ

Kilkuletnie starania gospodarzy grodu Kopernika o znalezienie firmy, która podjęłaby się remontu i konserwacji jedynego w Toruniu mostu drogowego przez Wisłę zostały wreszcie uwieńczone powodzeniem. Zlecenie przyjęło przedsiębiorstwo „Dekar" z Wrocławia. Prace mają trwać do końca br. Przewiduje się m. in. piaskowanie konstrukcji metalowych, gruntowanie i 2-krotne malowanie przęseł farbami chlorokauczukowymi. Następnie inna firma zajmie się nawierzchnią mostu. Do tego czasu — co ma istotne znaczenie w komunikacji między prawobrzeżną i lewobrzeżną częścią miasta oraz w ruchu tranzytowym — roboty odbywać się będą przy nie zakłóconym rytmie komunikacji samochodowej. Konserwatorzy z „Dekaru" zamierzają jedynie na czas robót korzystać z 3-metrowych wydzielonych odcinków na jezdni.

FRANCUZI DROŻEJ PŁACĄ ZA PRZEJAZDY

Z dniem 1 kwietnia we Francji podrożały bilety metra i szybkiej kolei miejskiej. Ich cena wzrosła średnio o 4,5 proc. Natomiast od 15 bm. Francuzi muszą drożej płacić także za przejazd koleją. W ciągu niespełna roku była to już kolejna podwyżka cen za przejazdy komunikacją publiczną we Francji.

(Oprac. l-k)

„SYGNAŁY MPK" — Dwutygodnik Załogi Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Lech Kłeczek (redaktor techniczny), Leszek Laskowski (sekretarz redakcji), Stanisław Makarewicz (fotoreporter), Filomena Serwin, Zdzisław Zygma (redaktor naczelny). Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Brożka 3, p. 301, Tel. 66-20-22, wew. 14—16, 14-36. Wydawca: Krakowskie Wydawnictwo Prasowe. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa—Książka—Ruch", Kraków, al. Pokoju 1.

L-4