

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

KTO MA RACJE?

ADAM ZIEMIANIN

W tramwaju

został im tramwaj
siódemka chyba
tuł się do siebie
na przednim pomoście

ona nic nie mówi
bo jest szczęśliwa
motorniczcy wiezie
ich miłość na osłep

wracają z wykładu
ekonomii
on kwiaty jej kupił
bukiet kaczeńców
w nim parę listków
nadziei

ile jeszcze przejadą
przystanków
zanim wysiądą po
latach
przed swym mieszkaniem
em trzy lub em cztery

Recytuje autor. W nocny,
zanieiony chmurami i des-
zczem, ale nie uśpiony
Kraków — płyną, słowa
poezji.

„Dni Krakowa” 16. VI.
1980 r. Rynek Główny.
Godz. 22.00. Pomnik Wiesz-
cza. Poeci i miłośnicy poe-
zji. Parasole i tłumy mie-
szkańców Krakowa.

Tych, którzy wysłuchali
już koncertu Pendereckie-
go w kościele Bernardy-
nów, zatrzymuje po drodze
poezja.

Uroczyste jest to miasto
od kilku dni; roześmiane,
rozśpiewane, poważne, my-
ślące, refleksyjne — piękne
i jakie swoiste w tym pięk-
nie, inne, niepowtarzalne.

ADAM ZIEMIANIN, au-
tor wiersza „Z tramwaju”
jest również autorem trzech
tomików poetyckich (ostat-
ni nosi tytuł „Nasz słony
rachunek” — Czytelnik
1980). Reprezentuje krako-
wskie środowisko literac-
kie, jest również naszym
kolegą po fachu, pracuje w
zaprzyjaźnionej redakcji
„Kolejarz” DOKP — Kra-
ków.

19 czerwca w godzinach
późnowieczornych wybrałem
się wraz z komendantem
Zakładowej Jednostki ORMO
Edwardem Kościem, inspek-
torem Działu BHP Henry-
kiem Wolakiem i fotoreporte-
rem Stanisławem Makarewi-
czem do Nowej Huty, aby tam
sprawdzić przy pomocy radaru
prędkość z jaką poruszają się
nasze tramwaje. Najpierw po-
jechaliśmy na ulicę Rewolucji
Październikowej, w miejsce
gdzie maksymalna dozwolona
szybkość wynosi 10 km/godz.
Dwa przejścia dla pieszych, jak
również przejazd dla samocho-
dów uzasadniają tak drasty-
czne ograniczenie na wydzie-
lonym torowisku. O 21.25 za-
czeliśmy dopiero rozstawiać ur-
ządzenia, a już 10 minut póź-
niej radar wykazał, że „26”
najeżdża z prędkością 32
km/godz. E. Kościś zaświecił
więc czerwone światło w la-
tarce i zatrzymał tramwaj.
Motorniczy wozu nr 345 tłum-
aczył się krótko, „Ja pierw-
szy raz”. H. Wolak spisał jego
dane i rozstaliśmy się. Dalszy
ciąg sprawy leży już w gestii
kierownictwa zakładu. Tym-
czasem, ponieważ działaliśmy
z oznakowanego samochodu,
zostaliśmy już zauważeni przez
motorniczych, którzy nawza-
jem ostrzegali się przed „dia-
belskim urządzeniem”. Nic
więc dziwnego, że następne
wozy jechały już znacznie

JAK MAŁE DZIECI

wolniej 19, 20 km/godz., te
prędkości najczęściej pojawia-
ły się na radarze. A ponieważ
stosowaliśmy, podobnie jak
milicja 10-kilometrową tole-
rancję, nie było podstaw do
zatrzymania. Byli i „złośliwi”.
Ci jechali tak wolno, że radar
w ogóle nie wykazywał ich
prędkości. Dalsze nasze pozo-
stawanie w tym miejscu mogło
mieć już tylko charakter pre-
wencyjny. Motorniczowie
zwalniali bowiem bardzo da-
leko od naszego wozu, reagu-
jąc nie tyle na znak, co na
samochód Pogotowia Wypad-
kowego. System informacyjny
działał bez zarzutu. Sprytni
byli motorniczowie, postanow-
iliśmy być sprytni i my. Po-
jechaliśmy na al. Lenina, w
okolicy nowohuckiego Zalewu,
tam gdzie aktualnie, z powodu
remontu torowiska, ruch od-
bywa się tylko w jedną stronę,
nie ma więc możliwości
ostrzeżenia najeżdżających z
przeciwka. O 21.57 zatrzymu-
jemy „9” trzecią. Na odcinku
o dopuszczalnej prędkości 30
km/godz., motorniczy nr 1457
jechał 47 km. Zapytany, dla-
czego jechał tak szybko, od-
parł: — Nie powiedziałbym,
żeby to było 47.

Następny wóz już przejechał

z szybkością 18 km/godz., ale
jego motorniczy widział, że
poprzednik był przez nas za-
trzymany. Przejeżdżając obok,
pokazał nam figę. Potem dzie-
się minut przerwy i 4 tram-
waje naraz. Pociąg 2212 jedzie
tuż za poprzednim. Niezależ-
nie od siebie z E. Kościem
wykrzykujemy:

— Tu jest 20 metrów.

Wolno jechać najbliżej 300
metrów za poprzednikiem. Mo-
torniczy nie reaguje jednak na
czerwone światło, zajęty roz-
mową, a gdy przejeżdża koło
nas, stwierdzamy brak świateł
z tyłu pociągu. Potem kilka
minut przerwy i znów stado.
Trzy kolejne wozy mieszczą
się w limicie, za moment naje-
żdża czwarty.

— Ten to pociąg, żeby
dogonił poprzednik — mó-
wi E. Kościś.

Okazuje się, że dobrze zna
psychikę motorniczych. Mamy
do czynienia z rekordzistą
dzisiejszego wieczoru. Prę-
dkość 50 km/godz.

— Jest znak „trzydzieści” i
tyle jechałem, tłumaczy się
prowadzący pojazd. Zawsze
jeżdżę z szybkością bezpiec-
zną.

— Dlaczego pan jest bez
munduru?

— Fatalny krój, jak „Szwęj”
będę wyglądał.

Kolejnych kilka wozów

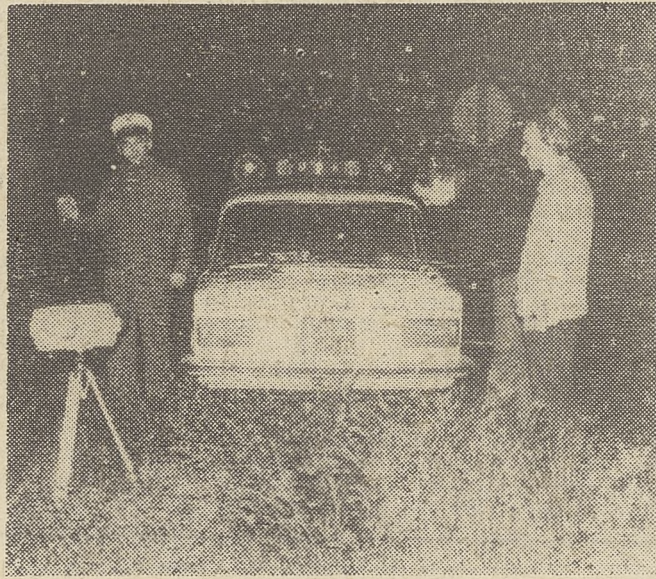
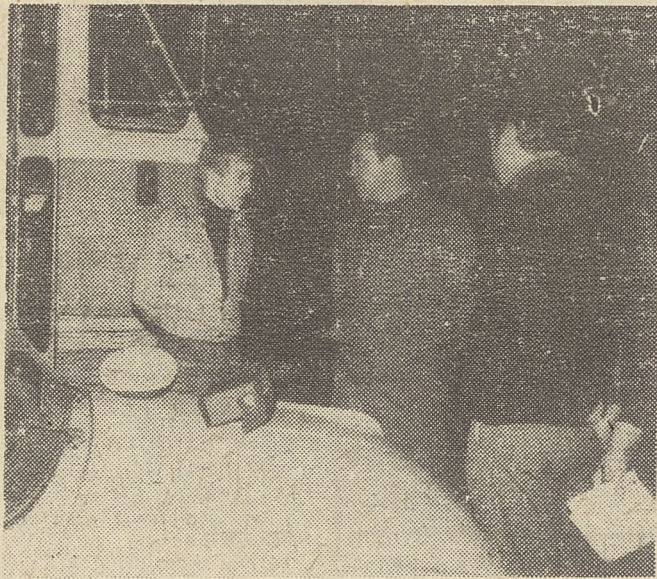
przejeżdża mieszcząc się w
wyznaczonych prędkościach.
Motorniczowie widząc radar,
świetnie wyczuwają prędkość.
Zatrzymujemy jeszcze tylko
dwa z kilkunastu przejeżdża-
jących tramwajów. Obydwa
jadą ponad 40 km/godz. I
wreszcie druga „14”. Za na-
stawnikiem młoda dziewczyna.
Prędkość — 45 km/godz.
Pytanie — ile tu wolno je-
chać? przynosi, dość nieocze-
kiwaną odpowiedź:

— 10 kilometrów.

Dziewczyna jest przestraszo-
na, stremowana. No cóż, bę-
dzie musiała ponieść konse-
kwencje.

Kończymy dyżur przy to-
rach. Jedziemy do zajezdni.
Tam, aż huczy. Wszyscy kom-
mentują naszą pracę. Okazuje
się, że znakomita większość
motorniczych, mimo braku li-
czników, znakomicie orientuje
się w prędkości prowadzonych
przez siebie pojazdów. Tyle,
że ograniczają oni szybkość
nie na widok znaku drogowego,
lecz... radaru. Tak jak ma-
łe dzieci — byle by mnie nie
złapali. A jakie są konsekwen-
cje takiego rozumowania,
przedstawimy na zdjęciach w
następnym numerze.

KRZYSZTOF GACEK



● Przekazaliśmy do remon-
tu w Jelczańskich Zakładach
Samochodowych 5 berlietów,
które do Jelcza pojechały po-
ciągiem...

● W kilku punktach Kon-
troli Ruchu udało nam się
zauważyć po dwie tabliczki o
następującej treści: „Kontrola
Ruchu, Informacja, Sprzedaż
biletów MPK” i „Nie prowa-
dzimy, sprzedaży biletów
MPK”. Może by się jednak ob-
sługa tych punktów na coś
zdecydowała.

● Od 12 czerwca z powodu
remontu ul. Lubicz, autobus
„A” pospieszny kursuje tylko
do Ronda Mogińskiego. Jednak
jeszcze 19 czerwca zauważy-
liśmy ludzi, w tym także na-
szych pracowników, czekają-
cych na ten autobus koło

15 dni
w MPK

Dworca Głównego. A wszy-
stko dlatego, że nikomu jakoś
nie wpadło do głowy zdjąć ta-
bliczki przystankowe, bądź
wywiesić stosowne ogłoszenie.

● W poprzednim numerze
pisaliśmy, że Zakład Budo-
wany zakończył przebudowę
pomieszczeń socjalnych na
Salwatorze. Okazało się jed-
nak, że innego zdania są u-
żytkownicy tych obiektów,
którzy uznali, że właściwe za-
kończenie prac, umieszczenie
w ustępach mało wybred-
nych napisów. A mówią, że
tramwaje i autobusy prowa-
dzą wyłącznie ludzie dorośli.

● Od początku roku wy-
mieniono w przedsiębiorstwie
około 100 silników autobus-
owych. Ponad 70 tych opera-
cji, to dzieło Zakładu Napraw
Autobusów.

● Czy dopiero wypadek
spowoduje właściwe usytu-
owanie przejścia dla pieszych
koło przystanku przy fabryce
kabli? Może wystarczy wia-
domość, że 17 czerwca, dwóch
pijanych osobników, weszło
tam między wozy ruszającej
właśnie z przystanku „13”.
Tym razem do wypadku nie
doszło dzięki przytomności u-
mysłu motorniczego i jednego
z pasażerów. Następnym ra-
zem może być gorzej. A wy-
starczy przesunąć przejście o
kilka metrów.

Od pewnego czasu wśród motorniczych
ZET N. Huta panuje nastroj niezadowolenia
i żalu do kierownictwa zakładu. A wszystko
to za sprawą radaru, w który wyposażony
został Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy na-
szego przedsiębiorstwa i którym namierza się
prędkość m.in. pojazdów szynowych. Aby
wyjaśnić zdanie dodam, iż po stwierdzeniu
przekroczenia prędkości o 10 km/godz. sporzą-
dzana jest notatka do kierownictwa zakładu,
które karze za to pracownika potrąceniem
300—500 zł z premii specjalnej na wzór służb
ruchu MO.

Jako przedstawiciel motorniczych na pro-
śbę załogi postanowiłem sprawdzić prawidło-
wość tych kar w organie najbardziej do tego
kompetentnym, tzn. w Wydziale Ruchu
Drogowego KW MO w Krakowie.

Kierownik tegoż wydziału autorytatywnie
stwierdził, iż karanie to jest bezprawne z
uwagi na brak prędkościomierzy w wago-
nach tramwajowych, a osoby kierujące tymi
pojazdami nie mają obowiązku „wyczuwa-
nia prędkości”.

I tu dochodzimy do sedna sprawy, wszak
w każdym nowym wagonie typu 105-N, któ-
ry dotarł do nas z „Konstalu” prędkości-
mierze były, i to sprawne, lecz już po kil-
ku dniach pozostały po nich w pulpicie dżu-
sy, po prostu zostały z polecenia kierowni-

stwa wymontowane. Co się z nimi dalej dzie-
je — nie wiadomo, prawdopodobnie (wiadomo-
ść nie potwierdzona) zostają przekazane
zakładowi eksploatacji autobusów z racji na-
dawania się do „berlietów” czy „jelczy”.

Motywacją wymontowywania prędkości-
mierzy z wagonów tramwajowych jest to,
że ginęły, lecz w tym układzie nie bardzo
rozumiem dlaczego nie giną one z autobu-

sów? Czyżby była tam lepiej zorganizowana
kontrola? Jedno nie ulega wątpliwości, że
karanie motorniczych nieświadomych prze-
kroczenia prędkości, którzy w większości
wypadków nie mieli nigdy do czynienia z
prędkościomierzem, jest praktycznie karaniem
za brak prędkościomierzy, brak, który na-
stał z winy przedsiębiorstwa czy zakładu.
Karanie takie nie może przynieść innych
skutków niż żal i rozgoryczenie.

Motorniczowie nie negują celowości na-
miaru prędkości radarem, bo i wśród nas

są tacy, których znaki ograniczenia prędko-
ści niewiele obchodzą, lecz trzeba się zasta-
nowić nad tolerancją przekroczenia prędko-
ści, bo w żadnym wypadku nie do przyjęcia
jest obecne 10 km/godz. A taką tolerancję
stosują służby ruchu MO, w stosunku do
pojazdów wyposażonych w prędkościomie-
rze, których kierujący mają szansę skontro-
lowania w każdej chwili swej prędkości.

Szanse, której nie mają niestety motorniczo-
wie, wyłączając ograniczenie (przy obecnym
typie wozów nierealne) 5 km/godz., przy
którym można się skontrolować na podsta-
wie prędkości idącego człowieka. Z obowią-
zku piszącego na ten temat przyznam się,
iż jadąc wozem typu 105-N zrobiłem 3-kro-
tną próbę „wycucia” prędkości przy ogra-
niczeniach 10, 30 i 40 km/godz. i okazało się,
że 3-krotnie chybiłem, a przeciętna tych błę-
dów 16 km/godz. ponad prędkości obowią-
zujące daje dużo do myślenia.

Z tym, że proponuję nie zastanawiać się
nad moim brakiem „wycucia”, bo nie jest
to istotne (biorąc pod uwagę fakt, iż pracu-
jąc w przedsiębiorstwie kilkanaście lat nie
spowodowałem żadnego wypadku zawnio-
nego, co świadczy o bezpiecznej jeździe, a prze-
cież o to chodzi), lecz należy zastanowić się
nad najlepszym wyjściem z tej sytuacji, tak-
kim, które byłoby do przyjęcia przez zain-
teresowane strony.

Rozmawiałem na ten temat z inspektorem
Jadachem z Działu Dochodzeniowo-Wypad-
kowego i dlatego sądzę, że dobrze byłoby,
aby dział ten zgłosił swe wnioski i propo-
zycje.

Póki co, serdecznie współczuję moim uka-
ranym kolegom sądząc, iż nikt im straconych
pieniędzy nie wróci, choć moim skro-
mnym zdaniem winna to zrobić osoba, która
ich ukarała, bo w myśl porzekadła: pienie-
dzy nie znajduje się na ulicy i nie wolno
nikogo bezprawnie ich póżbawiać, gdyż wg
kodeksu karnego jest to karalne.

A może w następnym numerze naszej ga-
zety dowiemy się, kto wydał do zarządzenie
karania, na jakiej podstawie i czy poro-
zumiawano się przedtem z organami kompe-
tentnymi, czy też jest to indywidualny wy-
myśl kierownictwa zakładu?

JERZY POKUCINSKI

Głos w sprawie kar

ODMOWA WYJAZDU

18 stycznia Jerzy J. przyszedł jak zwykle do pracy w czyżńskiej zajezdni. Tego dnia jednak nie wyjechał jak co dzień na trasę, miejskim autobusem. Odmówił wyjazdu przydzielonym mu przez dyspozytora wozem, motywując swoją decyzję brakiem dowodu rejestracyjnego samochodu. Nie pomogło tłumaczenie, że większość pojazdów w tym dniu, w związku z masową wymianą tablic rejestracyjnych autobusów przez Wydział Komunikacji Urzędu Miasta, nie ma tych dowodów. Nie pomogła też karteczka z informacją o tym fakcie wisząca obok dyspozytorni. Jerzy J. kategorycznie odmówił wyjazdu, odmówił, mimo, że inni wyjeżdżali.

Jerzy J. wybrał inne rozwiązanie. Chyba najgorsze z możliwych. Postanowił autobusem, którym odmawiał wyjazdu na linię pojechać na Komentę MO przy ul. Siemiradskiego, aby zgłosić, że kierownictwo Zakładu nakazuje mu wyjazd niesprawnym autobusem. Dodajmy, że usterki, o których mówił kierowca milicjantom po raz pierwszy zgłoszone zostały właśnie im. W zajezdni nie było o nich mowy. Funkcjonariusz MO wpisał więc do karty drogowej m. in. „Kieruję pojazd na stację diagnostyczną MPK celem dokładnego zbadania stanu technicznego. Zjazd do bazy”. Badanie nie wykazało zgłaszanych przez kierowcę usterek.

Zaczytajmy dosłownie z akt sprawy odpowiedź Jerzego J. na pytanie kierownika Zakładu, czy zdawał sobie sprawę, że jadąc niesprawnym autobusem, mógł spowodować śmierć człowieka: „W takim przypadku zabiłbym tylko jednego człowieka, a nie kilkadziesiąt jeżdżąc na linii”.

I znów cytuję. Tym razem z wyjaśnienia kierownika ZEA Czyżyny: „Uważam, że człowiek o takim podejściu do spraw bezpieczeństwa drogowego, nie nadaje się w ogóle do pracy na stanowisku kierowcy”.

W tej sytuacji z Jerzym J. rozwiązano umowę o pracę za wypowiedzeniem, karząc go jednocześnie o pominięcie na niewykonanie polecenia służbowego (odmowa wyjazdu na linię i wyjazdu na kanał przeglądowy celem stwierdzenia stanu technicznego autobusu).

Od tej decyzji kierowca odwołał się do Terenowej Komisji Odwoławczej d/s Pracy. Ta uznała wypowiedzenie umowy o pracę Jerzemu J. za bezskuteczne, ponieważ zdaniem członków komisji, został on dwukrotnie ukarany za jedno przewinienie. Od tego orzeczenia odwołało się przedsiębiorstwo. Sprawa znalazła się więc w Okręgowym Sądzie Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Krakowie. Skład sędziowski podzielił stanowisko przedsiębiorstwa. Oddalił więc wniosek kierowcy o uznanie wypowiedzenia umowy o pracę za nieuzasadnione i przywrócenie do pracy.

Jerzy J. nie został jednak pozbawiony pracy. Kierownictwo, bowiem, przed wyrokiem Sądu, który zapadł w trzy miesiące po wydarzeniach z 18 stycznia przedłożyło z nim umowę o pracę, ponownie jej już nie wypowiadając.

(k.G.)

W którymś z magazynów „środkowych” Gazety Południowej wyczytałam w „Myślach tygodnia” — cytuję z pamięci — że „by mieć zaufanie do planów i programów trzeba ludzi odpowiedzialnym za ich realizację stworzyć minimum możliwości ich wykonania. A u nas czy to minimum zostało stworzone? Czy kierownicy zakładów eksploatacyjnych byli przekonani, że podołają zadaniom? Nie bardzo. W sytuacji ogólnych braków części były głosy przeciwnie podczas zatwierdzania planów. Od tego czasu minęło, pół roku no i półmetek w wykonaniu zadań.

Zakład Eksploatacji Autobusów w Bieńczykach zadań w stosunku do założonego planu nie wykonał. Sytuacja nie jest jednak prosta. W trakcie realizacji musiano zmienić plan bo „ruszyła” Gwardia Ludowa. Przekazano więc tam parę autobusów, parę linii a i trochę ludzi. Ci z Bieńczy mogli jedynie utrzymać gotowość techniczną i wskaźnik wykorzystania taboru; Tu także jednak do planu trochę brakuje. I tak wskaźnik gotowości technicznej powinien wynosić 72,5 a wynosi 71,1.

Plan roczny wykorzystania taboru zakłada 70,2 procent. Za pięć miesięcy br. wykonano 70,1. Brakuje do założonego planu 350 tys. kilometrów. Mniejsze także — od zakładanych wskaźników gotowości technicznej i wykorzystania taboru wykonanie mają w Czyżnach. Przekroczyli

PASAŻER I WSKAŹNIKI



natomiast wozokilometry o 137,7 tys. Rewelacyjnie natomiast spisuje się jak dotychczas Zakład Eksploatacji Autobusów — Wola Duchacka. Pierwsze autobusy wyjechały

stamtąd na trasę 16 marca. Było ich 19 — współczynnik wykorzystania taboru na zmianę „A” w stosunku do posiadanego taboru wynosił w tym miesiącu 89,5 procent, goto-

wość techniczna wynosiła 95,8 procent.

Natomiast w maju autobusów na stanie było 44, wykorzystanie taboru 90 procent, a gotowość techniczna w

94,2 procentach. Ze stan techniczny taboru jest dobry świadczy ilość zjazdów. Od marca do maja jest to tylko 8 procent wszystkich kursów. Fakt, że kierownictwo z Woli ma ułatwione nieco zadanie bo autobusy przeważnie nowe. Warunki pracy z jednej strony niby idealne bo zajezdnia budowana pod kątem autobusów PR-110. Nie zapominajmy jednak, że budowa ukończona jeszcze nie jest i że to budowlani są tu gospodarzami terenu. Co byśmy jednak nie powiedzieli o wykonaniu wskaźników planowych, komunikacja autobusowa w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego jest o wiele lepsza. I tu wnioski wyciągamy nie tylko z liczb w sprawozdaniach ale także z własnych obserwacji. Fakt. Jeździmy lepiej. W ubiegłym roku w pierwszym kwartale oddawaliśmy do ruchu średnio 282,4 autobusy przy stanie inwentarza 459, natomiast w roku bieżącym, 324 autobusy w ruchu przy 469 autobusach w inwentarzu.

Wzrost jest także w porównaniu z II kwartałem. W roku 1979 w inwentarzu średnio było 437,7 autobusów, jeździło natomiast 271,6, a w roku bieżącym w inwentarzu było 466 autobusów a w ruchu 330. Nie znaczy to oczywiście, że możemy być usatysfakcjonowani i cieszyć się wynikami. Pasażerowie bowiem czekając na przystanku nie myślą o roku ubiegłym. I nie porównując będą nas oceniać.

FILOMENA SERWIN

CYFRY

„Dziś wyjechało na trasę 340 autobusów. Jest więc dobrze z komunikacją”. Dowiedziałam się, że powinienam być zadowolona. Mniejsza o dzień, w którym miałam się cieszyć z komunikacji. Tymczasem daleko mi do optymizmu. Bo i co mnie obchodzi, że wyjechało o 10 więcej autobusów, niż przewiduje plan, zatwierdzony zresztą na KSR? Ja chciałabym czekać nie dłużej niż „mówi” średnia częstotliwość. A tymczasem?

Łącznie MPK-owskimi autobusami powinniśmy „zrobić” 5145 kursów dziennie. To oczywiście byłoby możliwe, gdyby wszystkie, zgodnie z planem, wyjechały z zajezdni i jeździły przewidzianą ilość godzin. Oczywiście wykonanie wszystkich kursów nie jest rzeczą możliwą. Istnieją nawet założenia, mówiące, że „ileś tam” ich będzie niewykonanych. My jednak średnio dziennie tracimy około 1000 kursów (jest to 19 procent wszystkich). Na co jest najwięcej zjazdów? Ostatnio oczywiście na ogumienie. Nowych detek nie mamy na tyle, by nie jeździć „łatanymi”. Te, przy wysokich temperaturach odklejają się. Jeżeli do tego dodamy jeszcze „normalne kapcie” to na przykład tylko 13 czerwca zanotowano 72 awarie ogumienia. W zasadzie nie ma dnia, by było mniej zjazdów niż 150. Bywa, że dochodzi i do 192 — tyle zjechało autobusów 19 maja br. Na jakie awarie najczęściej było zjawisko? Okazuje się, że na ogumienie, bo aż 64, a strata kursów z tego tytułu wyniosła 197,5. Drugie niechlubne miejsce zajmują w tym dniu awarie układu hamulcowego.

Jak wynika z zestawienia sporządzonego przez Główną Dyspozytornię w miesiącu maju, były aż 1523 zjazdy na ogumienie, 466 awarii układu hamulcowego, 445 awarii silnika. Ogółem na wszelkiego rodzaju usterek było 4786 zjazdów, co dało stratę 12765,5 kursów. Przysięgam, że te cyfry mnie przeraziły. Jak już pisałam awarii całkowicie wyeliminować się nie da. Czy jednak musi ich być aż tak dużo? Nie bardzo też mogę

Światliki. Niestety nie te rozświetlające ciepłe noce czerwcowe, chociaż też mające rozświetlać mrok naszych hal produkcyjnych. Z reguły są one jednak delikatnie mówiąc — nieco zabrudzone.

W ubiegłym roku, w sierpniu przystąpiono do wymiany przetrzaskanej konstrukcji stalowej ram mocujących szyby i samych szyb. By wykonać tę pracę trzeba było oczywiście stawić rusztowanie. Otwory okienne w ZNA przebiegają wzdłuż hali zgodnie z biegiem kanałów do napraw autobusów. Pół świetlikowych jest siedem. Do każdego trzeba by było więc postawić rusztowanie co uniemożliwiałoby tym sposobem pracę w kanałach. Biorąc pod uwagę, że „zagrożone” były cztery kanały i dwa podnośniki, i że praca przy jednym świetliku nie mogłaby być krótsza niż 7 dni, nie można było się zdecydować na tradycyjne metody wznoszenia rusztowania.

Pracownicy ZNA wspólnie z mistrzem Zakładu Budowlanego

panem Wacławem Gluzem pomysłeli i znaleźli rozwiązanie. A zadanie łatwym nie było, należało bowiem stworzyć optymalnie bezpieczne warunki dla tych, którzy pracować będą na wysokości 15 m, nie zakłócić produkcji, no i nie wydłużyć procesu remontu świetlików, bo

w czasie burzy mogłoby dojść do powodzi. Zainstalowano rusztowanie... podwieszone. Wydaje się być bezpieczne, zatwierdziło go zresztą bhp.

Na czym polega projekt? Konstrukcję dachową wzmacniają rozmieszczone co 5 metrów wregi. Na nich to właśnie umieszczone jest rusztowanie obudowane ze wszystkich stron. Wygląda to jak chatka z bajki —

sobie wytłumaczyć zjazdy z powodu braku paliwa, czy braku... zmiennika, gdy tymczasem w zajezdniach siedzą kierowcy z tzw. rezerwy. Jest przecież zarządzenie, że w sytuacji, gdy nie ma zmiennika, kierowca zawiadamia o tym służby ruchu i wykonuje dodatkowo jeszcze jeden kurs co umożliwia dowiedzenie kierowcy z zajezdni. Jeżeli przyjmujemy, że średnia likwidacja awarii waha się od 2 do 3 godzin, a bywa, że i godzin 12 — tak było np. z 13 na 14 czerwca br., to straty z tego tytułu są milionowe. Sytuacja dojrzała już, by dbać nie tylko o ilość autobusów w godzinach wyjazdów, ale także o utrzymanie większości na trasie, w czasie przewidzianym przez rozkład jazdy.

I jeszcze jedno. Jak tu znaleźć logikę w fakcie, że wskaźnik wozokilometrów jest przekroczony, skoro około 19 procent kursów dziennie jest nie wykonanych?

Znacznie lepiej jest natomiast w traktacji tramwajowej. Tam nie wykonuje się dziennie tylko około 5 procent kursów. Nie znaczy to oczywiście, że jest świetnie i nie poprawi się nie da. Tutaj jednak jak poinformowałam mnie zastępcą dyrektora ds. ruchu główną przyczyną powstających awarii jest fatalny stan większości torowisk. Zbyt długo już chyba mówi się o złych torowiskach. Najwyższy czas, by zaczęto mówić także o tym, co się robi, by torowiska były lepsze.

Poinformowano mnie także, że zaczynają się kłopoty z siecią. Na dzień dzisiejszy nie jest to jeszcze problem, ale za lat parę oby nie stało się tak jak z torowiskami.

Udało się znacznie natomiast zmniejszyć ilość najeżdżania „tramwaju na tramwaj”. Oczywiście i tego zjawiska nie wyeliminuje się całkowicie, ale dzięki podjętym działaniom przez służby ruchu między innymi pozabawianie praw jazdy winnych kolizji, ponowne egzaminy, sankcje dyscyplinarne, najeżdżanie jest mniej.

Tylko z tego co tu napisałam wynika, że chociaż wskaźniki wozokilometrów są przekraczane, chwalić się nie ma czym, a pomyśleć należy jak zapewnić przewidzianą ilość autobusów na liniach nie tylko w godzinach porannych.

F. SERWIN

tyle, że nie na kurzej stopce. Wejście na rusztowanie możliwe jest przez dach.

Byśmy jednak nie popadli w samozadowolenie to... ostatnio jednak prace przerwano z powodu braku szkła zbrojonego. Martwią się pracownicy ZNA co będzie jak nadejdzie burza? Parę otworów jest bowiem nie zaszkolonych.

Jak powiedziano mi w Wydziale Zaopatrzenia — przepadło nam 100 m kw. szkła zbrojonego ponieważ od marca nie udało się dowieźć do przedsiębiorstwa. Dlaczego więc rozpoczęła się praca? No cóż, była gwarancja, iż będzie materiał. Roboty rozpoczęto, szkła nie ma, pozostały puste otwory i nie nie znaczyła już dziś gwarancja. Na zakończenie zamiast komentarza dodam tylko, że szkło było załatwione poza przydziałem, bo takiego nie mamy. Redakcja, a i czytelnicy czekają na wyjaśnienie.

FILOMENA SERWIN

ABSOLWENCI

Koniec roku szkolnego. Ostatnie, uroczyste spotkanie z wychowawcami i kolegami. Dla tych, którzy ją kończą równie... pożegnaniem. Uroczyste zegnano w dniu 21 czerwca br. absolwentów naszej przyzakładowej ZSZ.

Dyrektor szkoły inż. Kazimierz Sułkowski, porównał wyniki nauczania w bieżącym roku szkolnym z latami poprzednimi, przedstawił w ujęciu statystycznym rok szkolny 1979/80. Gratulował tym, którzy osiągnęli zarówno w nauce jak i w pracy społecznej najlepsze wyniki oraz dziękował wszystkim wychowawcom, pracownikom szkoły, komitetom rodzicielskim, partii oraz organizacjom młodzieżowym za całoroczny wysiłek jaki włożyli w wychowanie i nauczanie młodzieży. Głos zabrała również z-ca dyrektora ds. pracowniczych mgr Stanisława Kostro. — Zwracając się do absolwentów m. innymi powiedziała — „Kończy się pewien ważny okres w waszym życiu. W zakładzie pracy traktowani będziecie już jak dorośli. Czekamy na waszą solidną pracę bo tylko taka się teraz liczy”. W imieniu uczniów, podziękował za przygotowanie do zawodu przewodniczący Samorządu Szkolnego — Janusz Malik.

Najlepszym spośród kończących szkołę, wręczone zostały uroczyste świadectwa i upominki książkowe.

W części artystycznej, wystąpił 4-osobowy uczniowski zespół wokalny muzyczny. Solista zespołu Jerzy Konieczny zdobył zasłużone brawa. Szczególnie podobała się w jego wykonaniu piosenka pt. „Anna Maria”.

★

Przyzakładową ZSZ MPK ukończyło w br. szkolnym 135 uczniów. 35 ma już jeszcze szansę ukończyć, zdając po wakacjach egzaminy poprawkowe. Wśród tych, którzy ukończyli ją z wyróżnieniem są: Adam Krzanik, Wojciech Stepiski i Romuald Suski. Jakże są plany tych młodych ludzi na najbliższą przyszłość?

Mówią absolwenci: — Będę się uczył dalej. Wybrałem Technikum Elektryczne. Kierunek ten zgodny jest z zawodem jaki zdobyłem w tej szkole. Od 1 września zaczynam również pracę w ZET Nowa Huta. Na razie wakacje. Na pewno na nie wyjadę ale gdzie to jeszcze nie wiem — ADAM KRZANIK.

— Idę do wieczorowego Technikum Mechanicznego. Równocześnie będę pracował w naszym przedsiębiorstwie. Chciałbym bardzo w Zakładzie Taksówek. To wszystko od września, a teraz dwa miesiące wakacji! — WOJCIECH STEPISKI.

— Nie skorzystam już w tym roku z wakacji. Jestem jednym z tych, którzy podpisali już umowę o pracę z ZEA Czyżyny. Od najbliższego poniedziałku rozpoczynam więc pracę — ROMUALD SUSKI.

Młodzi, zdolni, pełni zapału do dalszej nauki i pracy. Pozostaje im życzyć jak również ich kolegom — tegorocznym absolwentom naszej ZSZ aby tak jak w szkole przodowali w nauce również w zakładzie pracy liczyć można było na ich zaangażowanie i zawsze dobrą pracę.

M.B.

Pomóżmy dojeżdżającym

Skarżą się nasi pracownicy, że znaczków dojeżdżających do pracy po prostu nie ma. W efekcie trzecim, że od czasu przeniesienia punktu pobierania znaczków do kolejowych biuletów miesięcznych, na ulicę Bożego Ciała, napotykają na trudności w ich zakupie. Dawniej, gdy sprzedawał znaczków zajmowała się pani Jajna Nikiel, można je było nabyć bez żadnych kłopotów. Obecnie zdarza się, że gdy pracownicy chcą je wykupić kilka dni przed końcem mie-

(K.G.)

SŁOŃCE ZAWINIŁO?

WSTYDLIWY TEMAT

LUDZIE MÓWIĄ

Feralny dzień dręczy mnie — wszak życzyć by sobie należało by wszystkie dni lata były słoneczne, a co wtedy z komunikacją? Wciążam więc wszystkich wokół mnie, do dyskusji, oczekuję propozycji rozwiązania problemu. I co słyszę: słyszę, że zużywamy więcej dętek niż w Warszawie gdzie jest 1500 wozów i zużywają 80 dętek, my mamy średnio 320 wozów w ruchu i zużywamy 110 sztuk. Może ich wozy mają mniejsze przeciążenie? Ale czy my mamy czyste sumienia? Pracownicy naszego MPK mówią, iż zakłada się dętki bez kołnierzy, ciśnienie w kołach winno być 3,0 atm a w mało którym tak jest, zresztą tego się nie sprawdza, brak zwornic elektromagnetycznych powoduje przegrzewanie kół.

A... na dodatek to się rozlażymy w planach i projektach. Ktoś ma pomysł, dobry, i co z tego! Tak — proszę pani było z wulkanizatornią. W październiku ubiegłego roku kupiliśmy całą wulkanizatornię, która miała być użyta do regenerowania opon i dętek oraz do robienia kołnierzy. W ubiegłym roku nawet przyjęto fachowca i jest...(!) bezrobotny, bo urządzenia nie zainstalowano. Budynek jest dopiero w budowie. A roboty było na dwa tygodnie. MPK w Łodzi dowiedziało się i zdążyli zrobić; kupić sprzęt, zainstalować i problemy z dętkami mają z głowy.

Przeprowadziłam kilka rozmów telefonicznych. Tak jakby wszystko się zgadzało, bo kompetentni milczą — temat ponoć wstydliwy.

MÓWI ŁÓDŹ — 18 CZERWCA BR...

...Tak uruchomiliśmy w maju tego roku „bieżnikownię”. Dętki naprawiamy od ręki. Na dzień dzisiejszy nie mamy problemów z ogumieniem. Pracujemy na dwie zmiany. Jeżeli chodzi o kołnierze to robimy tylko płaskie, bez formowania. Zresztą jesteśmy jeszcze w rozruchu — powie kierownik łódzkiej bieżnikowni.

MÓWIĄ PRACOWNICY MPK — KRAKÓW

— Mieli budować wulkanizatornię w Bieńczycach. I nie z tego nie wyszło. Po przeglądzie stanu budynków w MPK wybrano Czyżyny. I to trwa... a tymczasem kołnierzy się nie produkuje, ci co dotąd produkowali wstrzymali produkcję, a Sanok uruchomił produkcję taśm gumowych w metrach, które są wulkanizowane w kształcie koła. Sprawa budowy wulkanizatorni jest odzwierciedleniem pewnego stanu rzeczy w przedsiębiorstwie. Nie było po prostu jednej osoby odpowiedzialnej od początku do końca. Kupa inżynierów, specjalistów i sprawa się rozlaża.

W NIESŁONECZNYM NASTROJU...

przychodzi mi podsumować kwestię kapci i wulkanizatorni by i nam sprawa się nie rozlaża i nie zatrzymała na etapie rozważań. Czas i na popędzenie kogo trzeba do roboty i to nie budowlanych, a... tych od dokumentacji. Gdy odwiedziłam budowę wulkanizatorni 4 stolarzy robiło podłogę. Było 2 murarzy, 1 pomocnik i 4 instalatorów. Łało jak z cebra, robota więc nie szła. A gwoździ ścisłości nie jest to budowa, a wyburzanie w wybudowanym już dla potrzeb Czyżyn — magazynie. Ledwośmy coś wybudowali — mówią zatrudnieni tutaj — a już wyburzamy. Wybito drzwi, między hałą a wulkanizatornią; zakłada się kanalizację, kratki ściekowe, instalację technologiczną pary. Muruje: kotłownię, Urządzenia są, ale w jakim stanie: kocioł nie posiada zaworów bezpieczeństwa, a przy tablicy sprężarkowni rury pozginane, brak śrubunków. Pracujemy bez dokumentacji (pełnej). Termin zakończenia prac otrzymaliśmy na wczoraj (21.06.) — 10 dni czasu. Robimy na wariackich papierach — 7 dni temu otrzymaliśmy szkieletową dokumentację, na której naniesiono już kilkadziesiąt zmian. A przecież już jesienią wiadomo było, że wulkanizatornia będzie potrzebna. To nie praca to szarpanina. A jak się nie ma dokumentacji nie wiadomo jaki materiał zamawiamy — zamiast raz przywieźć jeździć bez przerwy. Czy to gospodarność? Brak gwoździ na budowie. Pracownicy wyjmują stare i prostują — czy to ekonomiczne?

OD. RED. Zapewne (i znowu oby) gdy ukaże się artykuł wentylatornia będzie już w rozruchu. Nie rozwiąże to co prawda problemu jakości dętek i kołnierzy ale załagodzi kryzys. Pokazaliśmy przykład dobrego pomysłu i braku nie tyle możliwości co chęci jego realizacji. Wydaje się, że w stosunku do winnych zaniedbań (nie nazwanych tu po imieniu) należy wyciągnąć konsekwencje. Prosimy czytelników o wskazywanie podobnych przykładów. (J. D.)

Jutro jest piątek i to — 13 — powiedział ktoś w czwartek. Dzień może najładniejszy tego lata; lazurowe niebo o godzinie 8 z minutami zapowiadało upał. Przesądni byli prawie przewidziani uroda poranka, który nie zapowiadał burzy. Nastrojał optymistycznie. Zauważyłam co prawda pod Dworcem Głównym 7 autobusów stojących sobie równiutko, ale... może kierowcy odpoczywają pomysłami i poszłam dalej. Po- stanowiłam nie dać się sprostować.

Godzina 14 z minutami — z nieba leje się żar. Aż kręci się w głowie od kolorowych pasażerów pod Dworcem Gł. Setki grzecznie stojących w spiralnie poskręcanej kolejce. Nie da się przejść chodnikiem ale również nie da się przejść przez dworcową zajezdnię autobusową linii 105, 124, 208. Z trudem przeciskają się kursujące ostatnie autobusy, na wydechu dojeżdżające do dworcowej zajezdni ze słowem „kapeć”. Powie ktoś autobusy nie mówią. Oj mówią, mówią czasem o ludziach i nie zawsze dzieje się to w noc świętojańską.

ROZGRYWKĄ

Pingpong. Pasażerowie, kierowcy i ja! Sędziami — pasażerowie. Przyznam szczerze chciałam uciec, nie „na rękę” mi było być partnerem w grze nierównej ale... niech przyjdzie — słyszę a barytonowy głos biegnie od budki regulatora ruchu — prawie niegrzeczne było to bezosobowe zaproszenie — niech napisze, piszą o nas tylko źle. I już jestem wciągnięta w sprawę. Byliście zmęczeni panowie kierowcy — przyznaję tym biczem spojrzeń tłum, spojrzeń wymownych, dziesiątkami udzielanych odpowiedzi, żarem w dusznych autobusach.

Trzech, czterech, pięciu... dziewięciu otoczyło mnie kierowców. Nie umiałam wam dać odpowiedzi bo nie zawsze dziennikarz ma moc przedziwną równą balsamowi w

Zbiegliście się wszyscy po pomoc, i to był mój osobisty sukces. Zmobilizowaliście mnie tym zaufaniem do nieładnego w swej wymowie artykułu. Nie będą tu winni wy-

giego. W budce regulatora robiło się coraz duszniej (pasażerowie mówili przez okienko). Mówiliście mamy klucz do dokręcenia kół w berlicie nie mamy do jecha a tam

giego. W budce regulatora robiło się coraz duszniej (pasażerowie mówili przez okienko). Mówiliście mamy klucz do dokręcenia kół w berlicie nie mamy do jecha a tam

fot. St. Makarewicz

Daj wszystkim...

lam własne spostrzeżenia na Główną Dyspozytorni umiano mi odpowiedzieć i może chciało... na wszystkie pytania. Dowiedziałam się jedynie, mało, udostępniono mi karteczkę, a to ważne, że było polecenie dyrektora St. Kowalczyka aby autobusy na defekty tylnych opon nie były

puszczane do zajezdni — cytuję. Pozwólcie a wolno dziennikarzowi, że ujawnię, mimo ogromnej sympatii do dyrektora, że podobne polecenie spaliło rok temu na panewce, że dyspozytornia go nie przestrzega bo więcej byłoby podziwiałych nasze kapcie pod dworcem, i że polecenie dy-

razy dętki nie nadają się do użytku. Na ogumienie zjechało już dziś 10 wozów. Analogiczną sytuację zastałam w dniu 19 czerwca br. w zajezdni czyżyńskiej. Tu na wozy czekało 12 kierowców. Jeden wyjechał na dotarcie wozu. Muszę od razu sprostować. Nie czekali bezczynnie. Zatrudniono ich na zaplecze.

SZEFOWIE MAJĄ GŁOS

„Ludzi nam więcej nie potrzeba, z tymi co mamy, plan wykonać możemy. Potrzeba

POGODA NIE DLA BOGACZY

nam części zamiennych. Gdyby one były, wozy zamiast stać w zajezdni byłyby na liniach”. — szef ZEA Bieńczyce Leszek Rumian.

„Przyczyna niezgodnych z planem wyjazdów nie w braku ludzi, a w częściach zamiennych. Szczególnie w ogumieniu. Systematycznie brakuje nam dętek, opon, wentyli. Odczuwamy brak nawet takich drobniagów, jak elektrozaory do drzwi” — szef ZEA Czyżyny inż. Jan Chleba.

FAKTY

W dniu 12 czerwca br., wyjechało rano na linię z bieżni zajezdni 157 autobusów — powinno 166. Do godziny 13.30 na awarie zjechało 42 wozy, z czego 23 o godz. 14.00 stało jeszcze w zajezdni. Feralny dzień? „Bywają gorsze” — odpowiedział dyspozytor

jest potrzebniejszy. Po raz drugi uwierzyłam, że wśród was są nie tylko tacy, którzy dziurawią ponoć jakimś trójnikiem dętki.

KIEROWCY — MÓWIĄ

— „Kapeć” znowu’ przyjechał. 208 nie odjedzie (40 minut już czekają pasażerowie). Teraz go pobija (regulatora). Obserwujemy z kierowcami z wnętrza autobusu, gdzie przeniesiemy się na wysłuchanie wspólnych uwag... Romka (Romana Nawalanego) w jego zmaganiach z pasażerami i kapciami. Biega od autobusu do autobusu (Twarz koloru purpury) ... decyduje autobus ten, który jeszcze jeździ dać na 208...

Kierowców więcej niż wozów. To przyszła druga zmiana. Nerwowi, z niepokojem patrzą na prażonych przez słońce pasażerów. — „Kapeć jestem — mówi wchodzący do wozu kierowca z (3) 208. Stał na hamulcu”.

Od 7.00 do 12.00 stoi 140 (3) na przednią oponę. Od dziś nie wolno zjeżdżać do zajezdni — polecenie dyrektora mówi kierowca Władysław Zuchowicz.

Od 8.00 stoi 105 (9) — defekt opony. Kierowca Lucjan Sobieraj podobnie jak pozostałych ośmiu denerwuje się. Od 7.00 rano — 105 (8) — wysiadła opona. Kierowca Jan Kraus, który miał dwurazówkę z niepokojem mówi o tym, że i popołudnie przyjdzie mu tu spędzić. Pogotowie przyjechało o 7.00-ej rano i go wcieli — informują kierowcy. A my ściągamy tablice, żeby pasażerowie dali nam spokój. Wychodzimy z autobusów na lawki.

Pocieszam kierowców — rozmawiałam z Głównym Dyspozytorem. Pogotowie już z dętkami w drodze (to prawda takiej odpowiedzi udzielił mi pełniący w tym dniu dyżur, Edward Jewulski. Na pogotowie nie czekałam się a od kierowców usłyszałam co następuje „co z tego, po 15 łatek na jednej detce. Dętek nie ma. Kołnierzy też.

J. DZIURO

rektora St. Kowalczyka zostało odwołane o godz. 16-tej przez dyrektora W. Maika. Zanim przejdziecie do lektury kolejnego artykułu tym razem red. Filomeny Serwin „Cyfry” — informuję za kierowcą Janem Krausem „do godziny 20-tej — 13. VI. staliśmy na defekty. POGOT przyjechał o 16-tej, 1 gumę, założył na autobus o numerze 32235. Nie zdążył koła skrócić — guma strzeliła”... (j. d.)

Jakub Machalski. Czy to może defekty ogumienia? — „W przeważającej części”.

Nie lepiej było w dniu 19 czerwca br. przy rannych wyjazdach w ZEA Czyżyny. Wyjechało 123 autobusy, powinno 141. Do godz. 9.30 zjechało na awarię aż 9 wozów. Warto zaznaczyć, że urlopy jeszcze nie w pełni, zachorowalność procentowo niska... więcej...

PRAWDA O OGUMIENIU

Starszy mistrz Rozdzielni Robót i Przygotowania Produkcji w ZEA Czyżyny Kazi-

mierz Durek narzeka... „Z częściami zamiennymi jak było tak jest. Nic nie zapowiada poprawy. Nawet nasi zawałają. Właśnie wybieram się na Wawrzyńca do ZNA. Cała partia resorów nie da się zamontować w „berlietach”, a przecież to nasza produkcja”.

W warsztacie ogumienia, dwa pomieszczenia wypełnione oponami, dętkami, kołnierzami itp. Przy stanowisku, naprawczym Antoni Strona. „Nie nadążamy z lataniem dętek. Niektóre naprawiamy po kilkanaście razy. Nie wyrzucamy żadnej. My robimy co możemy, ale wina jest producenta. Zarówno dętki jak i kołnierze zrobione zostały z nieodpowiedniego materiału. Ich grubość jest nierównomierna. W miejscach cieńszych, pękają pod ciśnieniem powietrza”. „Nie najlepiej są też zaworki” — wtrąca się do rozmowy monter ogumienia Bolesław Kozioł.

„Ostatnia partia — 600 sztuk ma słabe gumki i złe gwinty. Najlepsze, to były te oblewane kauczukiem, ale teraz ich nie ma”.

NIEEFEKTYWNA PRACA

Zajezdnie autobusowe nie wykonują zadań. Płoch rannych wyjazdów, niezgodna jest z planem. Awarie dziesiątkują tabor, który zjeżdża masowo z trasy. Efekt... komunikacja miejska nieustannie jest pod pretekstem krytyki, której słuszność jest niepodważalna. Trudno bowiem nie solidaryzować się z tymi, którzy mają prawo żądać pojawienia się na przystanku autobusu, zgodnie z planem częstotliwości kursowania danej linii. Jak to jednak uzyskać, gdy... znów ograniczyć się tylko do dwóch dni miesiąca czerwca i podam, że 12 bm. o godz. 14.30 brakowało 5 wozów na linii „105”, 4 na „139” i 3 na „124”. Wymienione linie obsługiwane są przez ZEA Bieńczyce. Natomiast w dniu 19 bm. już o godz. 9.30 brakowało na linii „119” — 5 wozów, na „132” — 2 i na „128” — 1. Te z kolei przez ZEA Czyżyny.

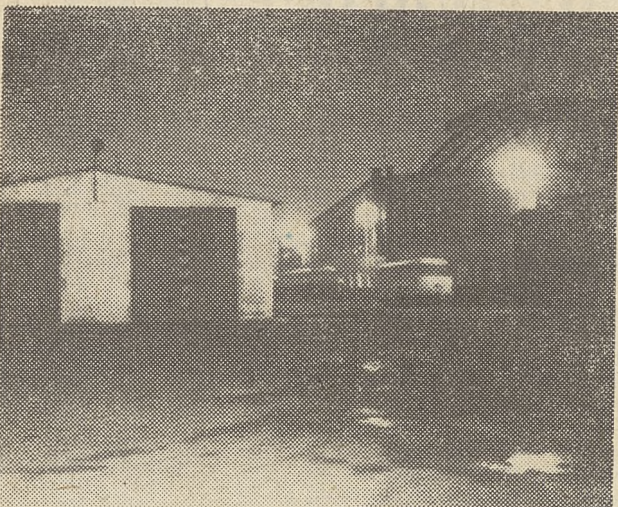
OTWARTY PROBLEM

Jak poradzić sobie z brakiem części zamiennych? Co należy zrobić, aby wyjść z błędnego koła, że jak taki czy inny detal jest, to znów brakuje kolejnego lub, że jest nieodpowiednio wyprodukowany? Dokąd tak można pracować?

Nie kończąc tego artykułu receptą na lekarstwo mające cudowne właściwości lecznicze. Zapraszam wszystkich do dyskusji. Każdy rozsądny w tej sprawie głos, może pomóc w uzdrowieniu sytuacji.

M. BUBACZEWSKA

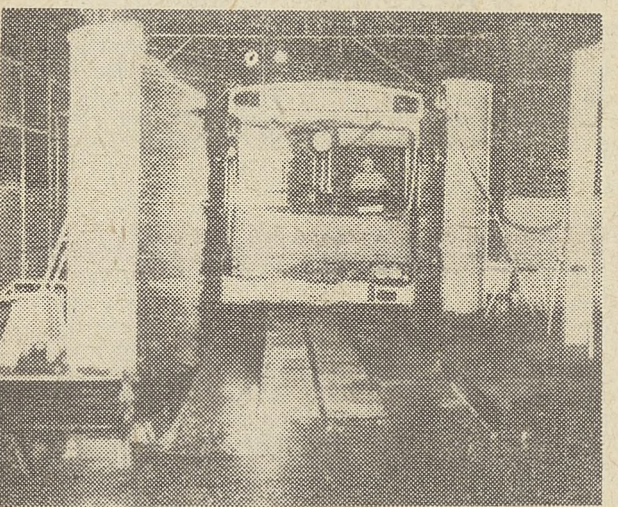
KSIEŻYC nad ZAJEZDNIĄ



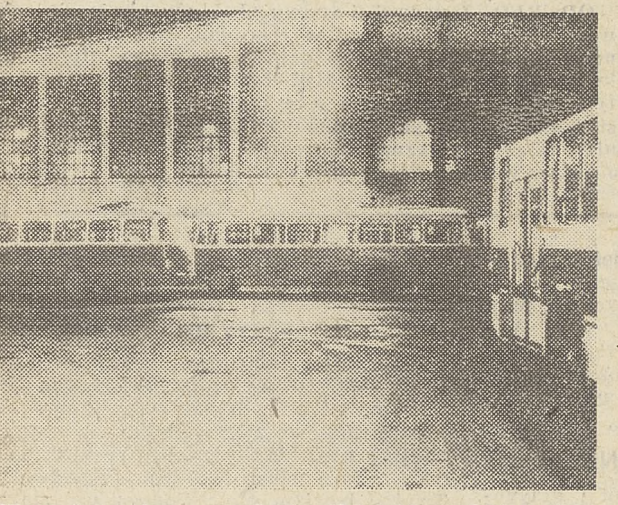
Gdy nad czyżynską zajezdnią wschodzi księżyc, zaczyna się w niej ruch.



Wracają z całodzienniej służby na miejskich trasach autobusy.



Pora na generalne mycie.



Wreszcie można samochody odstawić na kilkugodzinny odpoczynek.



Świt. I jak tu teraz znaleźć swój autobus.

Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ
Tekst: K.G.

Do naszej redakcji wpłynęło niedawne pismo z Zakładu Eksploatacji Tramwajów z Podgórza. Ze względu na wagę problemów w nim poruszonych cytujemy je prawie w całości.

27 kwietnia około godz. 22.15 w pociągu nocnym „8” dwaj pijani mężczyźni swoim gorszącym zachowaniem zakłócili spokój innych pasażerów. Motorniczy nr służbowy 764 — Ob. Kazimierz Składanowski, obsługujący ten pociąg, na przystanku przy Matecznym zwrócił im uwagę, za co został znieważony obelżywymi słowami przez jednego z chuliganów, a w wyniku ponownej interwencji — na przystanku przy ul. Rzemieślniczej — uderzony kilkakrotnie w twarz i głowę przez tegoż osobnika. W wyniku pobicia motorniczy doznał poważnych obrażeń ciała.

Napastnik został rozpoznany przez jedną z pasażerek i już w następnym dniu ujęty przez MO; obecnie przebywa w

O pasażerach—chuliganach

areszcie śledczym. Natomiast motorniczy ob. Kazimierz Składanowski nadal przebywa na zwolnieniu chorobowym.

Zastanawiający jest fakt znieczulicy pasażerów — mężczyzn, których kilkunastu znajdowało się w wagonie w momencie zajścia, a pomimo tego, żaden z nich nie stanął w obronie motorniczego.

W tym samym dniu motorniczy nr służb. 859 — ob. Tadeusz Forma zjeżdżając do zajezdni pociągiem linii „24” o godz. 23.45, w Łagiewnikach został uderzony w tył głowy przez pijanego pasażera. Tylko dzięki silnej budowie fizycznej motorniczego Forma ujął chuligana i doprowadził do dyspozycji ZET „Podgórze”, skąd chuligan został zabrany przez MO.

Finał tej sprawy odbył się w Sądzie Rejonowym dla Dzielnicy Podgórze. Sprawca bandyckiego wyczynu ukarany został w trybie przyspieszonym grzywną 25 tys. zł., z zamianą w razie nieściągalności na 18 miesięcy aresztu.

Również 27 kwietnia nieznani sprawcy zdewastowali 12 siedzeń oraz śmietniczki w drugim wagonie doczepnym pociągu linii „12”. Straty oszacowano na 1500 zł. Sprawców nie ujęto.

Kierownik Zakładu Eksploatacji Tramwajów Podgórze
STANISŁAW MIKULSKI

Zwycięstwo wielu ma ojców...

...porażka zaś jest sierotą. Ta gorzka sentencja przypominała mi się, gdy usiłowałem przeprowadzić dyskusję nad dopiero co zakończonym sezonem piłkarskim. Sezonem, co tu ukrywać, dla ZKS Tramwaj nieudanym. Były ambitne zamierzenia, plany, a i szanse awansu do klasy wojewódzkiej. Skończyło się jednak na dopiero piątym miejscu w A klasie. To chyba głównie zadecydowało, że wielu ludzi nie mogło znaleźć ani chwili czasu na rozmowę podsumowującą sezon.

Skoro nie udało się z działaczami, postanowiłem poszukać piłkarzy. Znalazłem ich w starej, prymitywnej szatni, gdzie myli się po treningu przeprowadzonym na błotnistym boisku przy ul. Rzemieślniczej, które według przyrzeczeń ludzi odpowiedzialnych, już dawno miało być wyremontowane. Piłkarze początkowo niezbyt chętnie chcieli zgodzić się na rozmowę. Są w tej chwili przynębie niepowodzeniem, załamani. W końcu jednak rozgadali się.

Wszyscy zgodnie stwierdzili, że warunki, jakie zapewniono im w przedsiębiorstwie były bardzo dobre i że zawiedli. Dlaczego tak się stało? Pierwsza sprawa to kontuzje, których w takiej ilości w jednym sezonie nie pamiętają najdłużej grający zawodnicy, a druga to kwestia presji psychicznej spowodowanej koniecznością awansu. Wychowankowie Tramwaju i zawodnicy grający w nim długie lata Paweł Starecki, Zdzisław Pieprzyca, Jan Tomczyk, Janusz Walczyk i inni twierdzą zgodnie, że niezbyt przemysłane były zakupy nowych zawodników, którzy poza kilkoma, nie wnieśli nic nowego do drużyny. W wielu wypowiedziach powracał motyw hokeistów Zagłębia Sosnowiec, które ściągnęło do swego klubu połowę reprezentantów Polski w tej dyscyplinie sportu, a mistrzostwo kraju wywalczyło po trzech latach gry w tym składzie. Tymczasem w Tramwaju sukces miał być po trzech miesiącach.

Rozczarowani są zawodnicy, którzy przyszli z innych klubów. Jerzy Szafraniec mówi: — Ściągnęli mnie do MPK, bo mówili, że

chcą mieć wszystkich zawodników razem. W efekcie straciłem na tym finansowo, mniej teraz zarabiam, bo odpadł mi dodatek za wysługę lat, a w tej chwili na dodatku twierdzą, że koniec z wszelkimi ulgami w pracy. Na obóz przygotowawczy mamy jechać w ramach własnych urlopów.

— A przecież my tam nie jedziemy wypoczywać — to głos Stanisława Kucia. — Najpierw nie było drużyny na awans, ponieważ inni słabo grali, więc stworzyła się szansa, a gdy jej nie wykorzystaliśmy, to ogromne rozczarowanie.

— Przecież chyba jeszcze jedną rundę, nie mówię sezon, ale rundę, można nam zaufać — dodaje Zdzisław Pieprzyca.

Janusz Walczyk, Janusz Piotrowski, Krzysztof Sekunda mówią:

— Z trenerem Szymczykiem pracujemy dopiero od rundy wiosennej. Treningi są ciekawe, urozmaicone, ale to za krótki okres, aby coś zrobić. Nie ma opieki lekarskiej z prawdziwego zdarzenia. Na przykład ja (Krzysztof Sekunda), ostatni mecz grałem z kontuzją, bo nie miał kto grać. Za duża jest także chyba rotacja zawodników. No, ale trener na razie nie wie na co kogo stać, musi wszystkich wypróbować.

— Prezesów jest coś szczeni, ale my znamy tylko jednego — mówi Jan Tomczyk.

Mieczysław Mazurek, były zawodnik Kabla.

— Nie można zrobić drużyny w pół roku. Koledzy przyjęli nas, nowych, dobrze, ale za mało było czasu, aby się z nimi zgrać. Teraz chcemy wybrać się na posiedzenie Zarządu, porozmawiać o sprawach klubu.

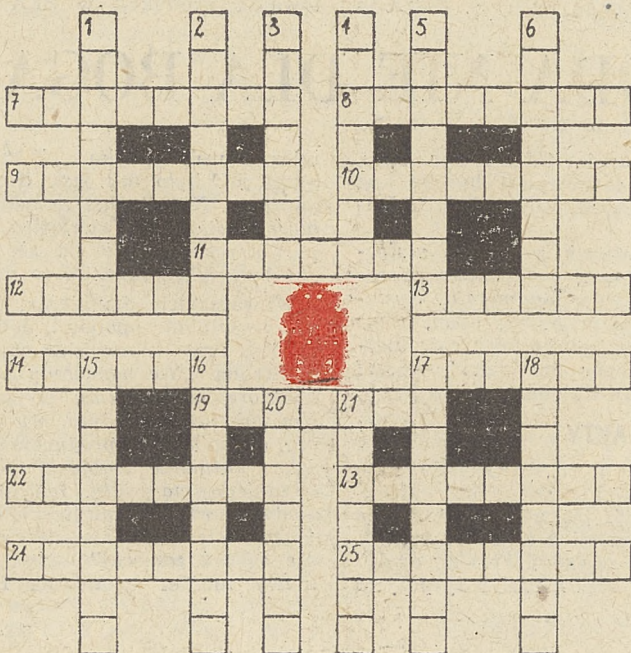
— To przedstawiciel zawodników nie bywa na tych zebraniach?

— Nie. Dlatego chcemy pójść, aby dowiedzieć się, co dalej.

I jeszcze jako podsumowanie dwa fakty. Jesienią, gdy Tramwaj grał starym składem, złożonym w ogromnej większości z wychowanków, zdobył 16 punktów. Wiosną, po licznych „wzmacniająco” transferach — 11.

KRZYSZTOF GACEK

KRZYŻÓWKA NR 100



POMIOMO: 7) Super rachmistrz. 8) Ciągłe na morzu. 9) Figura geometryczna. 10) Pokrywa bieguny. 11) Umowa międzynarodowa. 12) Możliwość, okazja. 13) Sklepienie oparte na filarach. 14) Władca nad Nilem. 17) Nieproszony gość. 19) Błazen, trefniś. 22) Twardy ser używany jako przyprawa. 23) Narzędzie do drzewa. 24) Kontroler, inspektor. 25) Udział autora w dochodach z jego dzieła.

PIONOWO: 1) Część ściany pokryta farbą olejną. 2) Miłujący ojczyznę. 3) Zawiadomienie przesyłane obiegiem. 4) Zestaw, zbiór. 5) Grecka bogini miłości. 6) Muzyk. 15) Bawi i uczy. 16) Ufność, wiara. 17) Przyszkolne mieszkanie. 18) Jeszcze raz w klasie. 20) Śpi i chodzi. 21) Mała twierdza.

13. rewanż, 14. fosfor, 17. szalk, 19. ekspert, 22. dysydent, 23. ornament, 24. skarpeta, 25. seradela.

Pionowo: 1. magister, 2. festiwal, 3. starter, 4. pedagog, 5. Sekwestr, 6. sielanka, 15. sekstans, 16. repetent, 17. stangret, 18. kamelion, 20. sátrapa, 21. egoista.

Za prawidłowe rozwiązanie nagrody wylosowała: Irena Kardas, Kraków, ul. Brzozowa 7/8 i Maria Kończewska zam. Rudawa nr 102

WAŻNE DLA KOMPLETUJĄCYCH „SYGNAŁY MPK”

Niektóre poprzednie numery naszego dwutygodnika można otrzymać bezpłatnie przy ul. Wawrzynca 15 pok. 76 w godz. 14—16.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000, 1-9

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 98

Poziomo: 7. pogłoska, 8. dokument, 9. kaszkiet, 10. Gierlach, 11. agregat, 12. Portal,