

Pożegnanie pełnomocnika KOK

7 stycznia br. był ostatnim dniem działania pełnomocnika KOK w naszym przedsiębiorstwie. Na ostatnim wspólnym sztabie kierownictwo administracyjne i polityczne przedsiębiorstwa pożegnało pika JANA ŻURAWSKIEGO i mjr. KAZIMIERZA NIKŁA.

„Ponad rok byliśmy razem i w dzień i w nocy, gdy tego było potrzeba, razem w wolne soboty, niedziele i święta. Wspólnie staraliśmy się tak zabezpieczyć bazę załódze, by mogła osiągnąć dobre wyniki. Załoga was zaakceptowała, został nawiązany kontakt między panem pułkownikiem, a ludźmi na stanowiskach pracy, pozwolili panu na działanie. Ludzie w mundurach w sposób zasadniczy wpłynęli na dobry klimat pracy w naszym przedsiębiorstwie. Byliście panowie współtwórcami osiągniętych efektów. Osobista duża wrażliwość pana pułkownika, taki (pracowaliśmy jednak bez rozkazów) i troska o człowieka sprawiła, że ludzie przechodzili do pana z pominięciem nas po drodze. Mieliliśmy panowie od was dużą autentyczną pomoc na co dzień i w sytuacjach szczególnie trudnych. Wiele spraw wydawałoby się nie do załatwienia (np. opory, płyn borygo, akumulatory) załatwiliśmy kanałem wojskowym. To dobrze, że sytuacja w kraju się normalizuje, dobrze, że zawieszono stan wojenny, ale żal rozstać się z przyjaciółmi” — powiedział dyrektor Tadeusz Trzmiel. Jest to chyba najlepsza ocena nie wymagająca analiz i sprawozdań o ludziach w mundurach, z którymi przyszło nam pracować.

„Dziękujemy za życzliwość i właściwe zrozumienie funkcji, jaką przyszło nam pełnić w waszym przedsiębiorstwie. To było podstawą bardzo dobrej współpracy między nami. Gratuluję wyników i proszę o przyjęcie żoimierskiego podziękowania, jakie pragnę wyrazić wszystkim tym, których ofiarność złożyła się na dobre wyniki. Niech mi będzie wolno za waszym pośrednictwem przekazać uznanie i podziękowanie załódze. W tym przedsiębiorstwie było i jest właściwe zarządzanie i kierowanie, właściwe i konsekwentne wdrażanie reformy gospodarczej w powiązaniu z

wprowadzaną reformą płac. U was widać autentyczną troskę o człowieka, o poprawę warunków pracy. Niech nam będzie wolno mieć nadzieję, że ta troska będzie wam towarzyszyć zawsze w waszej pracy. Mam nadzieję, że zostaniemy przyjaciółmi. Proszę przekazać podziękowania całej załódze” — powiedział płk Żurawski.

Ludzie w mundurach pracowali u nas ponad rok, w tym czasie był wprowadzony i odwołany stan wojenny, zmilitaryzowano przedsiębiorstwo i na dobrą sprawę wszyscy spodziewali się pracy „na baczność”, rozkazów. Nic takiego się nie stało. Oprócz prawnych konsekwencji, atmosfera pracy nie zmieniła się, a mimo to obecność wojska czuło się wszędzie. Trzeba było mieć dużo faktów, by swoje wojskowe uwagi — bo były przecież takie — przekazywać do realizacji w formie bezbolesnej. No cóż, jest to sztuka kierowania, ale i dyplomacji także. Zwrócił na to uwagę I sekretarz KZ PZPR, Ryszard Borowski stwierdzając — Chciałem podziękować za to, że nie ograniczaliście naszej inicjatywy i swobody działania. Oprócz pomocy nie czuliśmy nad sobą władzy z waszej strony. Dziękuję za tę postawę”.

Pożegnanie pełnomocnika KOK było w drugiej części sztabu. W pierwszej, oprócz informacji bieżącej i uwag z dyżurów, przewodniczący KZ NSZZ Stefan Nieć poinformował o dotychczasowym przebiegu pracy związkowej. Do 7 stycznia br. od momentu zarejestrowania 13 grudnia 1982 r.) deklaracje związkowe podpisało ponad 230 osób. Chętnych jest o wiele więcej. Do momentu relacji wybory przeprowadzono w ośmiu jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa. Kampania wyborcza trwa nadal. Konferencję zakładową przewidziano na 27 stycznia br.

(F. S.)



Taka sytuacja na przystankach rozwiązałaby nam problemy komunikacji miejskiej?

Wniosek o zastosowanie aktu łaski

Do Rady Państwa wystosowano 24 grudnia 1982 r. prośbę o ułaskawienie pracowników MPK skazanych z art. 46—48 Dekretu o stanie wojennym. Za kolektyw pracowniczy przedsiębiorstwa wniosek ten podpisali: dyrektor MPK, I sekretarz KZ PZPR i przewodniczący Zarządu Zakładowego ZSMP. Wniosek dotyczy: Ryszarda Domagały, Henryka Lewandowskiego i Stanisława Dylaga. Pracownicy ci zostali skazani na kary od 2 do 4 lat więzienia za to, iż będąc pracownikami przedsiębiorstwa zmilitaryzowanego odmówili 13 grudnia 1981 r. podjęcia pracy, przyłączyli się do strajku i kierowali akcją protestacyjną, przy czym dwaj ostatni posługiwali się autobusem MPK wykorzystując go do kontaktowania się z innymi załogami strajkującymi w MPK i Hucie im. Lenina.

W szerokich uzasadnieniach indywidualnych podkreślono, iż byli to pracownicy sumienni, wzorowi, zdyscyplinowani i obowiązkowi. Po ogłoszeniu stanu wojennego dzia-

lali pod presją byłego kierownictwa Zarządu Regionu „Solidarności” bądź ośrodka sterowania strajkiem w Hucie im. Lenina. W ich wcześniejszej działalności „solidarnościowej” zajmowali się sprawami związkowymi, socjalno-bytowymi, poprawą warunków pracy, nie zaś działalnością polityczną, czego dowodem jest fakt, że w tym ostatnim zakresie wielokrotnie odmawiali wykonania poleceń swoich związkowych przełożonych.

Kończąc konkluzję uzasadnienia prośby o ułaskawienie brzmi: „Biorąc pod uwagę postawę zawodową i społeczną ww. byłych pracowników jak również ich wyłączną działalność związkową oraz fakt niezaangażowania się w sprawy polityczne i ustrojowe kraju, kolektyw pracowniczy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie zwraca się z prośbą o zastosowanie aktu łaski w stosunku do wszystkich ww. skazanych oraz wyraża nadzieję, że po ich ułaskawieniu będą w przyszłości przestrzegać obowiązującego porządku prawnego”. (z.z.)

Pogoda, jaką mamy, w niczym nie przypomina, że to styczeń. Rano lekkie przymrozki, koło południa ciepło. Jak w jeden dzień pada deszcz, to już na drugi świeci słońce. „Sercowcy” narzekają na złe samopoczucie. Mniej natomiast powodów do narzekania mają kierowcy i motorniczowie prowadzący MPK-owski tabor. Bo i na co? Nie ma śniegu, nie ma też bardzo niskich temperatur. Takiej pogody, jaką mamy, nie przewidział żaden z uczestników posiedzeń zimowych sztabów. Dlatego to zrobiono wszystko, aby przygotować przedsiębiorstwo do

Sztab „Zima” VII

Na razie „walczymy” z jesienią

„prawdziwej” zimy. Ale jest jak jest i trzeba obiektywnie stwierdzić, że jest nieźle.

Na ostatnich dwóch posiedzeniach sztabu usłyszeć można było, że tramwaje przygotowane są do zimy prawie w 100 procentach. Z ogumieniem, niestety, w dalszym ciągu są kłopoty, ale mimo nie najlep-

szych opon autobusy jeżdżą, a odstawiłone zostały tylko te wozy, których cztery opony są zniszczone. W najbliższym tygodniu ma zostać nareszcie oddana stacja paliw na Woli.

Na wypadek, gdyby jednak „sypnęło” śniegiem — przed nami jeszcze przecież połowa stycznia, luty i marzec — w

zajezdniach trwa pogotowie śniegowe.

Nie może być również kłopotu ze zwrotnicami i te przecież zostały gruntownie przeglądnięte. Skompletowano też brygady sieciowe. Nowo przyjęci do nich elektrycy, otrzymali o grupę wyższe pobory.

Cena posiłków regenera-

cyjnych, ustalona została już do końca zimy na złotych 10.

Przecieki w dachach nad ZNT i ZTO zostały usunięte, chociaż „pojawiły” się znów nowe nad Wydziałem Gospodarki Odzieżą. Coś z tymi dachami jest nie najlepiej. Na szczęście dla tych, którzy pod nimi pracują, zima tegoroczna w opady nieobfita.

Życząc więc komunikacji miejskiej dalszego ciągu bezśnieżnej zimy, czym najprawdopodobniej narażę się sportowcom, kończę kolejną relację z posiedzeń sztabów ds. przygotowania przedsiębiorstwa do zimy. (M. B.)

● 5 stycznia br., odbył się przy ulicy Biołka 3 kiermasz książek dla dzieci. Okazją do jego zorganizowania stała się impreza choinkowa dla dzieci pracowników zarządu przedsiębiorstwa. Książek sprzedano aż za 15 tysięcy złotych.

● Dowodem na zupełne lekceważenie obowiązków służbowych jest sprawa niezgłoszenia się (nie raz, a trzy), przedstawicieli Zakładu Budowlanego na umówione wcześniej spotkanie z przedstawicielami Nadzoru Ruchu w PKR w Prokocimiu.

● „Ratujcie, bo toniemy w błocie”, wołają zgodnym chórem pracownicy różnych zakładów MPK, którzy zmuszeni są codziennie przechodzić między budynkami ZSP, a zakładowej stołówki. Zakreślając tamtędy wozy wieżowe wprowadzając głosy z siebie nie wydają, ale za to grzęzną w głębokim błocie, niebezpiecznymi przechyłami ostrzegając o wypadku. Liczymy, że znajdzie się ktoś i zajmie utwardzeniem odcinka wspólnej, jakby nie było znajdującej się na terenie MPK drogi.

● Coraz częściej zauważyć można na trasach, że niektórzy kierowcy autobusowi zamyka-



ją przednie drzwi tuż przed nosami pasażerów. Albo więc pouczyć należy ich o zasadach grzeczności wobec pasażerów, albo wydać zarządzenie o zakazie wsiadania do wozów przednimi drzwiami.

● Czy nie można by ściągać foliowych pokrowców z foteli nowych, wyjeżdżających po raz pierwszy na linie Ikarusów? Po paru dniach jazdy na liniach, na jednych siedzeniach znajdują się jeszcze pokrowce, na innych tylko ich fragmenty, a na jeszcze innych nie ma ich wcale, co w sumie stwarza niechlujny wygląd wnętrza wozu.

● Dostawy dla miejskiej komunikacji w kraju przewidują w roku bieżącym 220 wagonów tramwajowych i 2600 autobusów.

● W pierwszych dniach stycznia br. ZNT oddał do eksploatacji dwa wagony, wyremontowane już z planu roku 1983. Pogratulować tempa!

● 6 stycznia br. odbyło się spotkanie w sprawie inwestycji MPK z przedstawicielami: Wojewódzkiej Komisji Planowania, Dyrekcji Rozbudowy m. Krakowa i Zarządu Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej.

● Minął kolejny termin za instalowania elektrycznego sterowania bram wjazdowych na teren ZTP. A może odpowiedziałni za tę pracę wyznają zasadę że... „do trzech razy sztuka”. M. B.

Komunikat

Dział Kultury, Sportu i Turystyki informuje, że zakłady, które nie organizowały imprez mikołajowych dla dzieci pracowników mogą w zamian zorganizować dla nich wyjście do teatru „Grotteska”. Bilety na spektakl „Czekoladowa Kasia” na dzień 22 lub 23 stycznia (godzina 17.00) można pobrać w Dziale Kultury, Sportu i Turystyki w godzinach pracy. Ponadto do 20 stycznia Dział przyjmuje zamówienia na bilety na musical Operetki Krakowskiej „Błękitny Zamek”. Zamówienia te dotyczyć będą sobót w lutym.



W 100-lecie polskiego ruchu robotniczego

29 grudnia ub. roku odbyło się w naszym przedsiębiorstwie uroczyste spotkanie z okazji 100-lecia ruchu robotniczego. Zaproszeni goście między innymi: sekretarz KK PZPR — Władysław Kaczmarek, wiceprezydent m. Krakowa — Andrzej Żmuda, wicekonsul Konsulatu Generalnego ZSRR w Krakowie — Władimir Onosza i załoga wypełnili salę imprezową MPK.

Uroczystość rozpoczęła się odegraniem przez Zakładową Orkiestrę Dętą hymnu państwowego i wystąpieniem I sekretarza KZ PZPR — Ryszarda Borowskiego, który w skrócie przedstawił zebranym historię ruchu robotniczego. Mówił więc o pierwszych organizacjach robotniczych, procesach socjalistów, II Międzynarodówce, największych strajkach robotniczych w latach 1931—1932, starciach z policją granatową i ofiarach śmiertelnych, walce z okupantem w czasie II wojny światowej i o socjalistycznej przyszłości Ojczyzny, za którą opowiedział się naród.

Działacz ruchu robotniczego, członek Egzekutywy KD PZPR Kraków — Śródmieście i KZ PZPR w MPK, pracownik w Zakładzie Taksówek Zdzisław Kałwa, przedstawił w zarysie historycznym działalność ruchu robotniczego w naszym przedsiębiorstwie. Po-

cząwszy od roku 1901 aż po dzień dzisiejszy.

Uchwałą Rady Państwa z 15 grudnia 1982 roku, za wybitne zasługi w pracy zawodowej i działalności społecznej, odznaczeni zostali: Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski — Adam Bugaj, Henryk Czuba, Leszek Faberkiewicz, Jan Grzywacz, Michał Grzywacz, Maria Hohenauer, Władysław Klewski, Józef Kuraś, Stanisław Majcher, Jan Motyczynski, Jan Mrowca, Stanisław Piszczyk, Aleksander Styra, Julia Sliwińska, Władysław Zajac.

Złotym Krzyżem Zasługi — Karol Badura, Elżbieta Grochola, Władysław Koczwar, Alojzy Kusina, Mieczysław Maj, Aleksander Piszczyk, Eugeniusz Platek, Ryszard Sasula, Roman Weislo, Jan Szeffler, Jan Tomana.

Srebrnym Krzyżem Zasługi — Stefania Luszowicz, Roman Marchewczyk, Tadeusz Zwoliński.

Za postawę i ofiarną pracę, w tak bardzo trudnym dla naszego kraju i przedsiębiorstwa okresie, jaki mieliśmy w ciągu ostatniego roku, wiele osób otrzymało upominki książkowe.

Uroczystość zakończyła się złożeniem kwiatów przed tablicą poległych w walce z faszyzmem pracowników MPK. (M. B.)

W cyklu noworocznych spotkań kierownictwa przedsiębiorstwa z poszczególnymi komórkami to należało na pewno do najoriginalniejszych. Przybyłych na spotkanie do „Dому Tramwajarza” przy ul. Serkowskiego w dniu 7 bm. — dyrektora Tadeusza Trzmiela, wicedyrektorkę Stanisławę Kostro i sekretarza KZ PZPR Ryszarda Gurbieła powitała marszem MPK-owska orkiestra dętą, która „zabrała głos” wielokrotnie jeszcze w trakcie posiedzenia.

Było to bowiem, jak się łatwo domyślić, spotkanie właśnie z Zarządem i członkami orkiestry, tyle że przybrało charakter wieczorku towarzyskiego przeplatane go wymianą zdań na wcale poważne tematy. Goście złożyli orkiestrom przede wszystkim, obok życzeń noworocznych, gorące podziękowania za towarzyszenie swoimi występami wielu zdarzeniom w przedsiębiorstwie, które doprowadziły do pomyślnego zbilansowania roku 1982. Dyrektor Trzmiel poinformował pokrótce o tych osiągnięciach, jako że większą część orkiestry stanowią ludzie, którym nie dane jest śledzenie życia

przedsiębiorstwa na co dzień. Toteż dyrektor wyraził duże zadowolenie, że ostatnio orkiestra odmłodziła się o 6 nowych twarzy, co napawa nadzieją, że nie zaginie tradycja orkiestrowania w MPK. Padły też słowa podziękowania za energiczne działania aktywu orkiestry z prezesem na czele, które dzięki ambicji i uporowi przy pomocy małych stosunkowo środków nie tyl-

ko pozwoliły na utrzymanie orkiestry w ogóle, ale i na postawienie jej na poziomie, którego można się nie powstydząć wśród orkiestr „konkurencyjnych”.

O tych działaniach mówił zresztą sam prezes Zarządu Orkiestry w swoim sprawozdaniu z działalności za rok ubiegły, odwracając z kolei podziękowanie w stronę dyrekcji za ogromną życzliwość dla orkiestry i zrozumienie jej potrzeb, co konkretyzowało się w zakupie umundurowania, zakupie i remoncie instrumentów. Na tę życzliwość

Z Plenum ZZ ZSMP

Bilans roku — plany na przyszłość

30 grudnia ub. roku odbyło się Plenum ZZ ZSMP. Uroczystym jego akcentem stało się wręczenie odznak, które otrzymali:

Brazową za osiągnięcia w powszechnym współzawodnictwie kół ZSMP w latach 1981 i 1982, przyznana przez ZG ZSMP — IV Koło ZSMP i Zakładu Sieci i Podstacji, którego przewodniczącą jest Leokadia Bilska, (o dwóch złotych przyznanych kołom III z ZNT i VII z ZAB pisaliśmy już w jednym z numerów „Sygnałów — MPK” z ub. roku);

Za zasługi dla ZSMP, przyznane przez ZG ZSMP — Leokadia Bilska, Mieczysława Sobulę i Kazimierza Sabalę;

Za zasługi dla ZSMP, przyznane przez ZK ZSMP — Krystyna Hodura, Grażyna Rychtarska, Bogumiła Siwek, Wiesław Kasperczyk i Kazimierz Pawlik oraz „Młodzież dla postępu” — 3 złote, 7 srebrnych i 2 brązowe.

Niezwykle ważną funkcję, a mianowicie wiceprzewodniczącej ZZ ZSMP ds. Przyza-

kladowej Zasadniczej Szkoły Zawodowej MPK, Plenum powierzyło Lucynie Szklarczyk, wprowadzając ją jednocześnie w skład Plenum i Prezydium Zarządu.

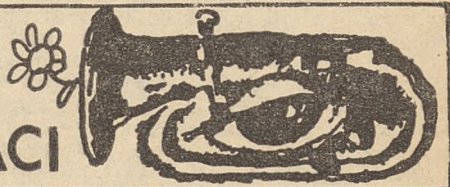
Obszerne sprawozdanie z działalności ZSMP w MPK w 1982 roku, złożył zebraniem wiceprzewodniczący ZZ ZSMP ds. organizacyjnych Jerzy Krauss. Mówił m. in. o dwóch książeczkach mieszkaniowych dla sierot z domu dziecka ufundowanych przez członków Koła z Zakładu Taksówek, organizowanych giełdach pomysłów młodych racjonalizatorów, patronacie nad Domem Opieki przy ulicy Praskiej, uczestnictwie w spartakiadach i obozach letnich.

W dyskusji wiele miejsca poświęcono sprawie dziś najistotniejszej dla ludzi młodych — budownictwu mieszkaniowemu w tym patronackiemu w MPK, które jak dotąd nie może pokonać etapu organizacyjno-formalnego.

Przedstawiono również plan pracy organizacji na pierwszy kwartał br.

(M. B.)

NASI JUBILACI



Serdeczne gratulacje i najlepsze życzenia zdrowia, dalszych owocnych lat pracy oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy Jubilatowi, którzy w grudniu ubiegłego roku obchodzili jubileusz pracy w MPK.

30 LAT

Józef Rogoda — Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych.

25 LAT

Jerzy Rotter — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce.

10 LAT

Daniela Dobosz — Zakład

Eksploatacji Tramwajów Podgórze

Józef Górecki — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

Adam Kowalik — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

Marek Kuryłowicz — Zarząd

Seweryna Mucha — Zarząd

Petko Petkow — Zakład

Sieci i Podstacji Trakcyjnych

Zofia Warzecha — Zakład

Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

Marek Zdanowicz — Zakład

Eksploatacji Autobusów Bieńczyce.

orkiestra nadal liczy, gdyż daleko jej do zaspokojenia wszystkich potrzeb materialnych, które umożliwiłyby realizację ambitnych planów programowych.

Mówiono też o tych zamierzeniach w czasie spotkania. Chcieliby jeszcze bardziej podnieść poziom poprzez wzmocnienie akcji szkoleniowej i dyscypliny, poszerzyć repertuar i przede wszystkim kon-

wany gość — wiceprezes Polskiego Związku Chórów i Orkiestr z Katowic Emil Czyż (nb. okrasa wieczoru w części towarzyskiej), który zaproponował stałe kontakty ze śląskimi orkiestrami, włącznie z wymianą występów. Propozycja została przyjęta.

Realizacja tych zamierzeń zależeć będzie nie tylko od członków orkiestry (zapewniałi o pełnej mobilizacji), ale w znacznej mierze od przychylności dyrekcji i pomocy ludzi odpowiedzialnych za kulturę w przedsiębiorstwie. Zapewnienia takie padły. Nie będą zapewne gołosłowne, gdyż kierownictwo MPK dało ostatnio dowód myślenia o orkiestrze — żeby tylko wspomnieć o niebagatelnej liczbie odznaczeń, z wysokimi państwowymi włącznie, no i o nagrodach pieniężnych, bo właśnie dyrektor nie przyszedł na spotkanie z pustymi rękami. To miało niejaki wpływ na atmosferę wieczoru, ale na poziom, na efekty działalności orkiestry na rzecz załogi, będzie mieć wpływ tylko talent, dobre chęci i praca. Ze spotkania można było wynieść wrażenie, że i na to można liczyć.

(Zd. Z.)

Spotkanie pod batutą

certować. I to w sposób bardziej widoczny niż dotychczas; jak to określono — nie tylko na pogrzebach. Chcieliby też brać udział w konkursach orkiestr dętych, a także doprowadzić do realizacji ambitnego zamysłu stałej współpracy z zakładowym chórem i zespołem „Pantograf” w celu urządzania wspólnych spektakli dla załogi. Padła nawet propozycja, aby te wspólne występy poszerzyć o występy kabaretowe, recytacje poezji, gawędy itp.

Pomysł rozszerzenia tych planów podsunął niespodzie-

„Wyrośnięci” z układu zasilania

Kiedy spojrzymy w Zakładzie Sieci i Podstacji Trakcyjnej na mapę komunikacyjną Krakowa, to prawie cały obszar naszego miasta pokrywa sieć linii tramwajowych. W jednych punktach jest ona gęsta i pokrzyżowana, w innych obraz jej jest bardziej przejrzysty. Na mapie tej zaznaczonych zostało piętnaście odcinków sieciowych o złej oporności pętli zwarcia. Są to miejsca grożące poważnymi konsekwencjami w przypadku zaistnienia awarii.

*

— Co powoduje częste w naszym mieście awarie sieci? — z pytaniem tym zwracam się do zastępców kierownika Zakładu ds. Sieci Witolda Misiewicz, ds. Podstacji Bogdana Limanowskiego.

— W przypadku zgrupowania na jednym odcinku linii większej liczby wagonów (na przykład po wypadku), podstacja dana nie może wytrzymać obciążenia ze względu na zabezpieczenia, które mają zagwarantować bezpieczeństwo pasażerów, obsługi i urzędników i jeżeli zgrupowanie to nie zostanie prawidłowo rozproszzone dochodzi do awarii, o ile prawidłowe działanie zabezpieczenia czyli wyłączenie nazwać można awarią. Ponowne załączenie podstacji następuje samoczynnie jeżeli wszystkie nastawniki w wagonach tramwajowych ustawione są na zero i wszystkie urządzenia elektryczne są sprawne. W przypadku niespełnienia tych warunków po trzykrotnej samoczynnej próbie załączenia, podstacja zostaje zablokowana i uruchomić ją można dopiero po stwierdzeniu przyczyny blokady, a tę ustalić i ewentualnie usunąć mogą tylko pogotowia sieciowe i podstacyjne. Bardzo często okazuje się, że uszkodzenia żadnego nie ma, a tylko nadmierne zgrupowanie wozów spowodowało blokadę podstacji.

— Od kogo więc przede wszystkim zależy, aby jak najmniej było powodów do takich zgrupowań składów na linach, a w konsekwencji mniej awarii sieci?

— Przede wszystkim regularna, według rozkładów, jazda nie powoduje zatrzasków. Nie stwarza ona również warunków do nadmiernego po-

bierania energii trakcyjnej, na której można by zaoszczędzić mniej więcej około 10 mln złotych rocznie, nie mówiąc już o tym, że jazda taką spowodowałaby się wzrost zadowolenia z usług MPK. Myślę, że nie bez znaczenia byłoby też skrócenie pewnych linii tramwajowych na przykład „8” czy „4”, na których minimalne zakłócenia rozciągają się w czasie i powodują w konsekwencji trudne do wy-

nym czynnikiem poprawy sytuacji w tym zakresie, ale prócz tego istnieje jeszcze kilka innych sposobów. Istotnym jest utrzymanie w dobrym stanie technicznym torowiska tramwajowego czyli sprawne usuwanie pęknięć i montaż torowych łączników elektrycznych.

— Mimo to wszystko, uważa się jednak, że konieczne są inwestycje, że po prostu komunikacja w mieście „wy-

l nierównomiernego rozwoju komunikacji, co nie jest winą MPK jako że inwestycje energetyczne pozostają w tyle za urbanizacją i planowanymi z nią liniami. I tak, nie mamy na przykład problemów z nowo powstającymi liniami, mamy natomiast z tymi, z których „wyrośliśmy”, które znajdują się w miejscach ich największych zagrożeń.

— Można zwiększyć ilość

kszłą liczbę podstacji o stosunkowo mniejszej mocy i krótszych liniach zasilania. Dla tego niezbędne są już „na wczoraj” dwie nowe podstacje w naszym mieście — „Krakowska” i „Bulwarowa”.

— Mimo sprecyzowania koncepcji zasilania dla Krakowa, jaką wykonano w roku 1979, do chwili obecnej nie powstała ani jedna podstacja.

— Nie biorąc pod uwagę „prowizorki” jaką było oddanie podstacji „Cementownia”.

— A jakie były zamierzenia inwestycyjne w tym zakresie?

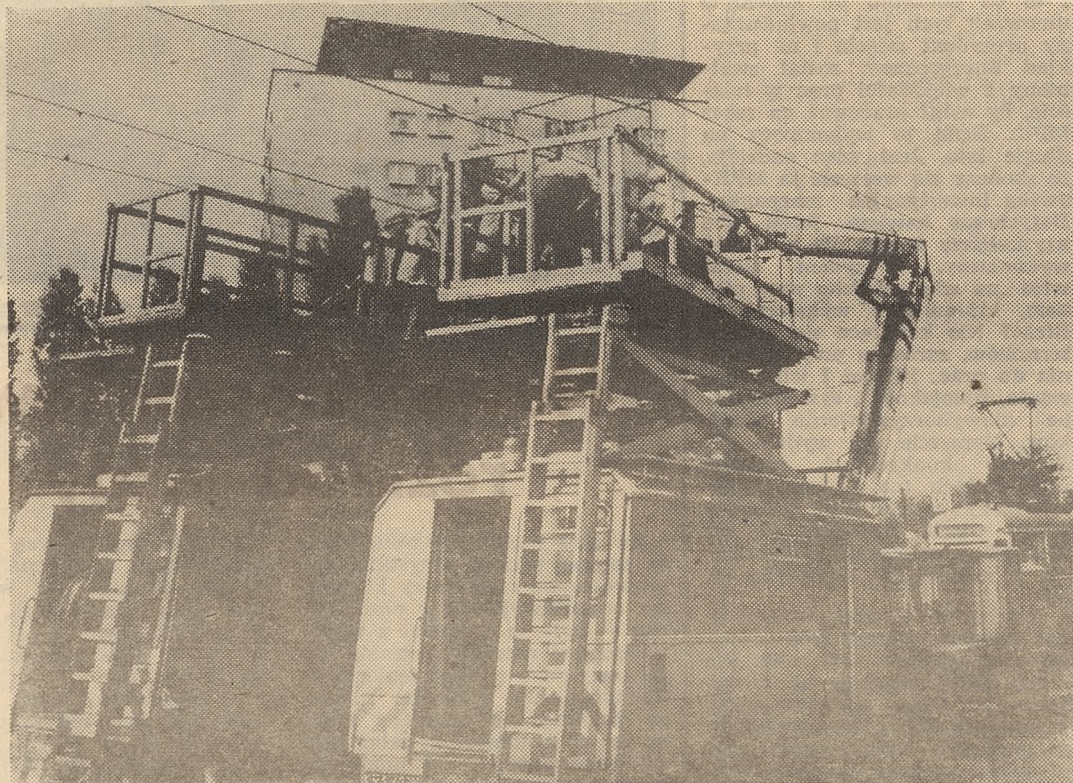
— Do roku 1985 miało powstać w naszym mieście aż 8 podstacji, a 5 istniejących miało zostać zmodernizowanych. Z niewielkimi poslizgami biegają tylko modernizacje. Jeżeli chodzi o budowę podstacji „Bulwarowa” to jest ona już w toku realizacji, natomiast „Krakowska” nie wyszła jeszcze poza dokumentację kablową i lokalizację. Sprawa jej budowy na pewno przedłuży się jeszcze, gdyż trzeba będzie z miejsca, w którym została w planach usytuowana, wywłaszczyć dotychczasowego użytkownika terenu. Kolejną inwestycją ma być podstacja „Wieczyśta”, która zdecydowanie poprawi sytuację na północnym ciągu komunikacyjnym Krakowa — Nowa Huta, a jeszcze później „Kocmyrowska”. Cykl realizacji podstacji, jak zorientować się można z praktyki, wynosi przeciętnie półtora roku. Wyposażenie wnętrza około 6 miesięcy.

— W najbliższym czasie planuje się modernizację z pełnym wyłączeniem z ruchu podstacji „Lubicz”. Modernizacja ta będzie wymagała skrócenia cyklu wyposażenia, a więc demontażu, przeróbek budowlanych i montażu nowych urządzeń.

*

Nietrudno ukształtować sobie obraz nie najlepszej sytuacji w zakresie zasilania w energię elektryczną sieci trakcyjnej i taboru tramwajowego. Wymienione więc inwestycje i zamierzenia techniczne przewidziane „na wczoraj” muszą stać się wreszcie przynajmniej sprawą dnia dzisiejszego.

Rozmowę przeprowadziła:
MARIA BUBACZEWSKA
Fot. ANDRZEJ MAKUCH



regulowania prawidłowe odstępy pomiędzy kolejnymi składami wagonów.

— Dużo zależy od motorniczych, którzy otrzymują przeciętne przeszkolenie co do prawidłowej jazdy, a mimo to po zatrzymaniu na trasie, natychmiast ruszają nie zachowując należytej odległości.

— Z wypowiedzi powyższych wysnuć można wniosek, że nie tabor 102N i 105N, a raczej tworzące się na linach „stada” są energochłonne.

— Właśnie, a komunikacja w dzień 1 listopada ub. roku może być dowodem na to, iż regularność jazdy jest istot-

rosła” w zakresie zasilania z możliwości dalszej, bezawaryjnej pracy.

— Moc zainstalowana we wszystkich pociągach tramwajowych i urządzeniach elektrycznych wynosi 60 megawatów. Moc zainstalowana w podstacjach około 40 megawatów, a maksymalna moc pobierana w naszych warunkach ruchowych około 20 megawatów. Patrząc więc na te liczby teoretycznie, wydawać by się mogło, że sytuacja jest dobra, gdyby... nie brak równomiernego zasilania. Nieprawidłowe rozmieszczenie podstacji wynika z żywiołowego

kabli zasilających i powrotnych. Byłyby to już jednak inwestycje polegające na przebudowie — dokładaniu dodatkowych kabli do istniejącej sieci. Można również podzielić zagrożone odcinki sieci na krótsze, z których każdy musi wówczas posiadać odrębne zasilanie, co będzie się łączyło również z rozbudową podstacji i linii kablowych. Wreszcie, można zmniejszyć zasięg zasilania z poszczególnych podstacji.

— Ponieważ straty przesyłowej energii są proporcjonalne do drugiej potęgi przesłanego prądu, należy budować wię-

Bieżnikowanie TO TAKŻE OSZCZĘDNOŚĆ

Gdyby ustanowić kolejność problemów z jakimi boryka się komunikacja autobusowa w naszym mieście, pierwsze miejsce zajęłyby opony, (szczególnie te o wymiarach 1000-20 do Berlietów).

Dostawy nowych opon nie pokrywają potrzeb ilościowych i nie są rytmiczne. Jedyny więc ratunek w regeneracji — bieżnikowaniu, które stwarza możliwość ich powtórnego stosowania.

Pewne kryteria powodują, że nie wszystkie opony kwalifikują się do bieżnikowania. Niektóre są po prostu już zbyt zniszczone. Guma bowiem ulega stosunkowo szybkiemu zmęczeniu — starzeniu się. Zdarza się też, że nie wszystkie opony przyjmowane do bieżnikowania — mimo iż podlegają normom branżowym w tym zakresie — zostają poddane bieżnikowaniu. Na co MPK nie ma już żadnego wpływu. A dzieje się tak dlatego, że przedsiębiorstwa wykonujące te czynności, obawiają się również ewentualnych następstw w komunikacji masowej (wypadków) i dlatego poddają je jeszcze raz szczegółowej selekcji.

Ilość opon przekazywana do bieżnikowania mogłaby być większa, gdyby

kierowcy podczas jazdy zwracali uwagę na zachowanie w nich właściwego ciśnienia. Poza tym rozwiązanie konstrukcyjne osi napędowej oraz bębnow hamulcowych kół tylnych w Berlietach jest tego rodzaju, że powoduje w czasie jazdy i hamowania zbyt duże nagrzewanie się opon. Ale nie tylko. Również słabe przewietrzanie bębnow hamulcowych kół tylnych powoduje przechodzenie ciepła z hamulców na opony. Jelczańskie Zakłady Samochodowe znają te problemy użytkowników wozów i prowadzą badania jak im zaradzić.

Do przyspieszenia zużycia ogumienia przyczynia się również nierytmiczność dostaw oraz różna rzeźba bieżnika, opon pochodzących od różnych producentów. Bardzo często zachodzi konieczność stosowania opon o niejednakowej rzeźbie bieżnika w jednym autobusie, również ich jakość nie zawsze jest taka jak być powinna. I tak, opony ze Stomilu w Olsztynie są bez zarzutu. Trudno też narzekać na importowane z NRD, Węgier czy Chińskiej Republiki Ludowej. Natomiast cała partia jaka przysłała z Rumunii została z uwagi na złą jakość zareklamowana. Długość przebiegu uzależniona

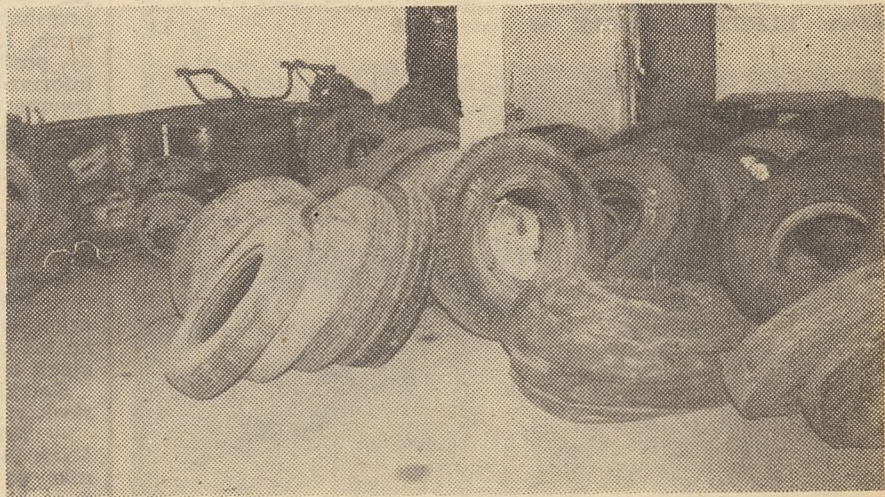
jest też od tego czy są to opony radialne czy diagonalne — krzyżowe. Przewidywany przebieg nowej opony powinien wynosić od 50 do 60 tysięcy km., w zależności od jej rodzaju.

Planowa gospodarka oponami wprowadzona została w MPK w zasadzie dopiero od tego roku, a unormowana jest programem działania poprawy gospodarki ogumieniem, którego celem jest obniżka kosztów i rytmiczność dostaw. Trudno służyć nam więc danymi porównywalnymi za lata ubiegłe, niemniej możemy już podać kilka cyfr za trzy kwartały roku 1982. W pierwszym więc kwartale poddano bieżnikowaniu ogółem 31,4 procent wszystkich opon. W drugim 25,6 procent, w trzecim 38,5 procent. Wykonanie poniżej

30 procent bieżnikowania za dziesięć miesięcy, spowodowane zostało nieprzyjmowaniem w drugiej połowie października opon do bieżnikowania z uwagi na przestoje w pracy przedsiębiorstw wykonujących te czynności. Procentowo wykonanie bieżnikowania za dziesięć miesięcy 82 r. wynosi w oponach 1100-20 — 47,2 procent, w oponach 1000-20 — 21,4 procent.

Myliłby się więc ten kto by sądził, że bieżnikowanie jest tylko ratowaniem trudnej sytuacji w zakresie braku opon do różnych typów autobusów, jest ono również planową działalnością związaną z obniżaniem kosztów eksploatacji — oszczędzaniem czyli powtórnym ich wykorzystywaniem.

(M.B.)



Marian Kalinowski — zastępca dyr. do spraw inwestycji i rozwoju

Zaczęto doceniać nasze potrzeby

Nie pamiętam, by przed rokiem 1982 udało się sporządzić plan rozwoju przedsiębiorstwa nie tylko perspektywnie, ale i na najbliższy rok. Nawet jeżeli próbowano nigdy nie wiadomo było czy będą środki na jego realizację i czy znajdzie się wykonawca. Toteż plany były hasłowe.

Chyba po raz pierwszy w roku 1982 udało się wykonać konkretne projekty. Od początku do końca wiemy, co będziemy robić np. w ZTH, w Podgórzu i ZAB. Zmieniają się natomiast plany prac w ZAW. Upřednio miała tam być tylko zajezdnia, a będzie też chyba zaplecze regeneracyjno-naprawcze. Perspektywnie mamy też sprecyzowaną pomoc ze strony miasta. Z funduszy terenowych muszą być finansowane takie inwestycje jak: warsztaty Torów i Sieci, linia tramwajowa na Azory, zakończenie prac na Woli, podstacja przy Bulwarowej i Krakowskiej, dworce autobusowe przy ul. Srebrnych Orłów i Łokietka, myjnia i wózkownia w Nowej Hucie. Natomiast ze środków własnych finansowane są inwestycje (już w realizacji): modernizacja torów przy ul. Rzemieślniczej, modernizacja podstacji Czyżyny, Pleszów i przy ul. Wielickiej, budowa hali magazynowej, hali obsługi napraw w Czyżynach, hali postojowej i obsługi napraw w Nowej Hucie, modernizacja nawy 1 i 6 w zajezdni Wola, przybudówki w ZTP, akumulatorni przy ul. Rzemieślniczej. W sumie, w przedsiębiorstwie wydatkowano na te cele (w 1982 r.) 399 mln zł. Zakupy w minionym roku wyniosły 116 369 tys. zł. Na tę kwotę złożyły się zakupy maszyn i urządzeń oraz samochodów (z wyjątkiem autobusów). W sumie zakupiono 84 pozycje. Dla przykładu, pod jedną pozycją mieści się 11 tokarek. Tak dużo maszyn i urządzeń kupowano w przeszłości w ciągu paru lat. Toteż rok 1982 zaznaczył się znacznym uspróśtowieniem stanowisk pracy. Te zakupy udało się zrealizować dzięki dobrej współpracy z PONAR-BIPROM. Okazało się, że trafiliśmy w dziesiątkę, bo partner i solidny, i... nie wymaga od nas dewiz na zakup towaru importowanego. Płacimy złotówkami. PONAR-BIPROM dostarczył nam w minionym roku 8 tokarek za sumę 76 mln zł. W myśl umowy przedsiębiorstwo to będzie nam wyposażało w maszyny nowe obiekty od początku do końca. Jak na razie (odpukać, by nie zapeszyć) idzie więc na lepsze. Trafione też wydają się umowy z Przedsiębiorstwem Budowy Elektrowni i Przemysłu „ENERGOPRZEM”, Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego, Przedsiębiorstwem Produkcji i Montażu Przemysłowych Urządzeń Elektrycznych Budownictwa ELEKTROMONTAŻ

nr 2”. Będą oni jedynymi wykonawcami prac na rzecz MPK i to od początku do końca. O umowach tych jest powiadamiany prezydent miasta i na przykład EnergoPrzem został zwolniony z większości prac w mieście, by mógł pracować na rzecz MPK. Będą to wykonawcy na długie lata. Jest więc nadzieja, że skończy się wreszcie ta MPK-owska inwestycyjna szarpanina. Dotychczas bowiem, jeżeli już uzyskaliśmy środki nie mieliśmy wykonawcy. Prezydent zlecał więc „na siłę”, niejako poza planem, któremuś z wykonawców. Efekt? Nie kończące się zmiany terminów, zarówno przystępowania do prac, jak też i ich oddawania, bylejakie i systematyczne niewykorzystywanie środków. Nareszcie też wydaje się, że przy konkretnych naszych propozycjach (no i, lepszej komunikacji) wzrósł nasz prestiż u władz miasta. Przestało się zapewniać o znaczeniu komunikacji, a zaczęło coś naprawdę robić.

Chcemy też i musi się nam udać pierwszy własny blok mieszkalny w grudniu 1985 roku. Dla ludzi, którzy czekają na mieszkania to długo, ale zaczęliśmy w roku ubiegłym, a „normalnie” sporządzanie dokumentacji trwa w cyklu inwestycyjnym 2 lata. My chcemy to zrobić w ciągu roku. Oczywiście, przy tym tempie nie ma mowy o załatwianiu wszystkiego pocztą czy gońcem, są w to zaangażowani specjaliści. Próbuemy, miast przesyłać dokumenty z biurka na biurko, przekazywać z rąk do rąk.

Nie udało się w minionym roku wykorzystać wszystkich środków, przeznaczonych na inwestycje z przyczyn podawanych już wcześniej. Dla przykładu, nie zakończono prac przy ul. Gwardii Ludowej, modernizacji torów w Podgórzu, pół roku później rozpoczęto prace przy Bulwarowej.

Najwięcej zastrzeżeń i chyba mało pochlebne opinie zebrał pion za tematy „na już”, wrzucane poza planem. Często padały hasła bez rozważania możliwości. Myśmy przyjmowali je do realizacji zdając sobie sprawę z potrzeb przedsiębiorstwa. Często terminy były wymuszane, a do trzymanie ich nie zawsze od nas zależało (tak miała się sprawa z PKR-ami). A przecież część sprawy musimy uzgadniać na zewnątrz, poza przedsiębiorstwem. Tam nikogo nie obchodzi, że „ja muszę”. Oni mają „swoje cykle” i koniec. Nie zawsze była właściwa ocena możliwości wykonania.

Cieszy, że nareszcie w tym „śmietniku” — jak nas nazywają czasami — powoli zaczyna się krystalizować, ludzie pracują lepiej. Ot, chociażby Dział Głównego Mechanika. Wiemy, co chcemy, co będziemy i co możemy robić.



Marian Dudek — I zastępca dyr. do spraw ruchu

Nawet kieszonkowy rozkład jazdy

Na plus minionego roku należy zapisać przede wszystkim poprawę organizacji pracy i struktur organizacyjnych w pionie ruchu — było to związane z wprowadzeniem nowego schematu organizacyjnego przedsiębiorstwa. Startowaliśmy z bardzo niskiego poziomu na początku roku, bo już po grudniowym załamaniu się komunikacji — i udało się doprowadzić ją do stanu sprzed kryzysu. Było trudno, ale już w marcu w trakcji tramwajowej doszliśmy do stanu normalnego. Tak samo w trakcji autobusowej. Dziś nie kursują w niedziele i święta tylko dwie linie — 119 i 144. Zresztą praktyka wykazała, że w te dni są one niepotrzebne. Tu trzeba, oczywiście, podziękować kolegom z poszczególnych trakcji i zakładów za ich pracę.

Cały posiadany tabor kierowaliśmy na linie już istniejące — nie uruchamialiśmy żadnych nowych linii (poza 184 i 143 bis), które powiększałyby obszar naszej działalności poza miasto, a główny nacisk położyliśmy właściwie na obsługę mieszkańców Krakowa. Nowe wozy, które otrzymaliśmy, kierowane były na trasy już istniejące. Jako sukces trzeba też traktować zorganizowanie innego dojazdu do Skawiny, tak by ominąć trudne wzniesienie w Sidzinie.

Udało się wyegzekwować od odpowiedzialnych instytucji poprawę stanu dróg: latanie nawierzchni, podnoszenie kraterów ściekowych itp. Tam, gdzie nie mogliśmy wymóc poprawy, skracaliśmy trasy (np. linia 103).

Poprawiliśmy stan czystości przystanków. Dzięki uruchomieniu naszego „UFO”, tj. pojazdu do mycia przystanków, uniknęliśmy skąpsci na ten temat z prasą i Sanepidem. Nie jest to wprawdzie stan doskonały, ale jest znacznie lepiej. Wymieniono też ok. 4500 szt. tarcz, tabliczek przystankowych, tabliczek liniowych, 1245 szyb rozkładów jazdy, postawiliśmy 6 dużych tablic informacyjnych na największych dworcach.

Po raz pierwszy wydaliśmy kieszonkowy rozkład jazdy i, o dziwo, aktualny! Nie udało się jednak zahamować zmian i korekt rozkładów. Ich budowa nie zawsze jest idealna, ale też bardzo trudno pogodzić interesy kierowców (motorniczych) i pasażerów. Nieraz trzeba specjalnych negocjacji. Zmiany spowodowane też były wejściem do eksploatacji nowego taboru.

Kolejne sukcesy podam już w skrócie:

— Zakup zestawu urządzeń Mera 1400 i wdrożenie tej techniki do budowy rozkładu jazdy;

— Uzyskanie dużych wpływów finansowych i wykonanie planu w tym zakresie już w listopadzie (przy zmniejszeniu się liczby kontrolerów o 1 osobę, wpływy w tej dziedzinie wzrosły z 7 do 13 mln zł);

— Uzyskanie dość znacznej podwyżki płac dla pracowników pionu (o ok. 30 proc.);

— Poprawa regularności ruchu, czego odbiciem może być choćby znaczne zmniejszenie się skarg;

— Wypracowanie form współpracy z instytucjami z zewnątrz — wydziałem komunikacji, KZD, służbami MO i innymi;

— Poprawa oświetlenia tras, przystanków i pętli — wprowadziliśmy podświetlane znaki przystankowe;

— W najcięższym dla komunikacji okresie włączyliśmy do ruchu 52 autobusy przegubowe i autobusy biur turystycznych, tworząc linie E-1, E-2 i E-3;

— Opracowaliśmy szczegółowe trasy zjazdów taboru, uporządkowaliśmy sprawy odszkodowań powypadkowych, a nawet uzyskaliśmy zgodę PZU na sporządzanie kosztorysów przez naszych fachowców do 20 tys. zł wartości;

— Wydział łączności sprowadził 62 radiotelefony przenośne dla potrzeb służb ruchu, rozwiązał w końcu problem łączności w ZAW, oraz przyjął konserwację instalacji p.p.o. w przedsiębiorstwie, a usprawnił ją już w ZAB.

A teraz też w skrócie o tym, czego nie udało się zrobić w 1982 r.:

— Zbudować dobrego rozkładu jazdy;

— Rozwiązać do końca problemu przystanków i zakończyć tę przystankową karuzelę;

— Zorganizować specjalistyczny zespół do ustalania przyczyn awarii taboru i urządzeń w ruchu;

— Stworzyć sprawnego systemu informacji o aktualnej sytuacji i o awariach na trasach;

— Nie uzupełniliśmy znacznych nadal braków załogi;

— Brak dokładnego i szczegółowego planu rozwoju komunikacji w obu trakcjach;

— Brak środków transportowych i technicznych do bieżącej kontroli ruchu i szybkiego usuwania awarii;

— Nie zrealizowaliśmy też hasła „Uśmiech dla klienta na co dzień”. Nie do wszystkich motorniczych i kierowców dociera, że praca w MPK jest służbą dla społeczeństwa, choć zdaje sobie sprawę, że należałoby również apelować do pasażerów o uśmiech dla naszych pracowników.

Zdzisław Skubieda — zastępca dyr. do spraw tramwajowych

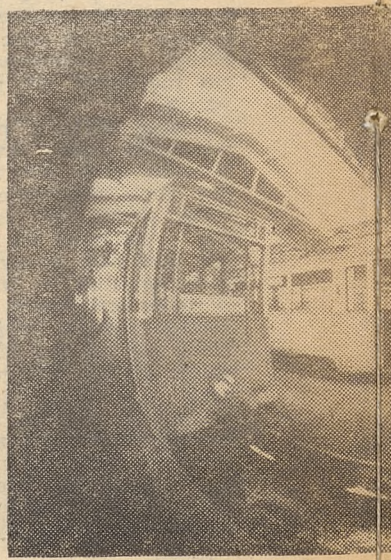
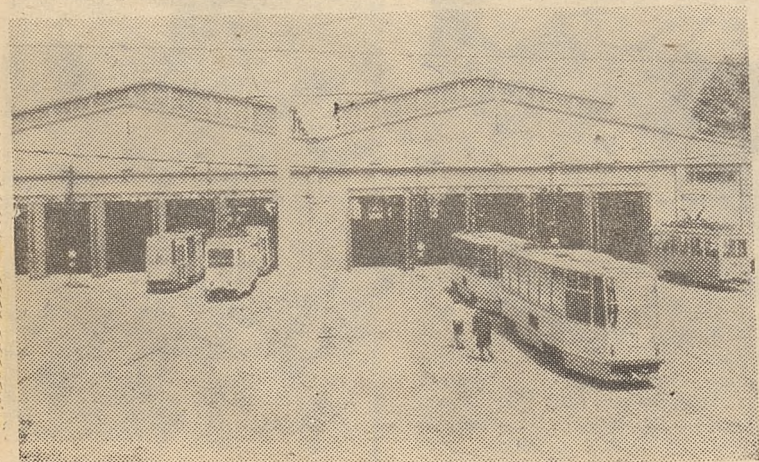
Zajezdnie pękają w

„Rok 1982 był dość ciężki, mimo to trakcja tramwajowa zamknęła go sukcesem. Wykonano wszystkie wskaźniki, uzyskując najwyższe w Polsce wyniki. W Zakładzie Napraw Autobusów po raz pierwszy od 15 lat wykonano zadania przed terminem. Ani jeden wagon tramwajowy przewidziany do remontu w 1982 roku nie przeszedł na rok 83. Mamy też taką ilość zregenerowanych części, że właściwie zima może nie straszyć. Posiadamy rezerwę 35 silników do starych wozów i 25 do wagonów nowego typu. W minionym roku przemysł przestał produkować przetwornice. Kupiliśmy ich tylko 4 sztuki. Po raz pierwszy więc w ZNT zaczęto ich regenerację i w tej chwili mamy 25 sztuk w zapasie.

Zakłady Torów oraz Sieci i Podstacji Trakcyjnych miały w ubiegłym roku duże braki kadrowe. Z dużą pomocą przy pracach torowych przyszło nam wojsko. Wyremontowano 32 tys. 700 km torów. Tego jeszcze w przedsiębiorstwie nie było. Mimo iż w Krakowie ciągle narzekamy na torowiska, to w stosunku do innych miast w Polsce, ich stan jest dość dobry. W Zakładzie Sieci i Podstacji Trakcyjnych zadania także przekroczono. Objęto 36 tys. m remontem bieżącym i kapitalnym. Mimo to zasilanie w Krakowie jest na progu wytrzymałości. Wstrzymuje rozwój komunikacji tramwajowej.

Obecnie istnieje potrzeba ułożenia 272 km kabli zasilających i powrotnych, potrzebne są trzy podstacje: przy Wieczystej, Bulwarowej i Krakowskiej. W związku z tego typu zaporami nie można dokonywać podmiany taboru. W planie do 1985 roku była likwidacja wysłużonych wagonów starego typu. W tej sytuacji będzie to chyba możliwe dopiero około 1990 roku. Sprawą bardzo pilną jest rejon I obwodnicy i podstacji przy ul. Reja. Musimy niestety, w zakresie inwestycji sieciowych być bardziej paźerni i robić wszystko by poprawić nasze zasilanie.

Mimo przekroczenia wskaźników wiele jeszcze trzeba będzie poprawić w tym roku. Dużo do zrobienia jest w zakresie lepszej technologii spawania szyn, zmniejszenia, dużej jednak, awaryjności taboru, torów i sieci. Większą uwagę trzeba zwrócić na konserwację, tracane kursy i wozokilometry, późne wyjazdy, na dyscyplinę pracy w Torach (i to średniego dozoru także). Od dłuższego czasu był tam tylko jeden szef „pełniący obowiązki”. Musiał robić wszystko sam, nie



— zastępca dyr. ds. trakcji
mawajowej

ezdnie w szwach

było mu lekko. Dziś jest już kie-
rownik, wiele sobie po nim obie-
cujemy.

Posiadamy dobrą sieć telefo-
niczną i radiową, a mimo to in-
formacja wewnątrz, a na pewno
zewnętrzna, szwankuje.

Mimo planów nie udało się, z
powodu braków w zatrudnieniu,
utworzyć brygad rejonowych w
Torach i zwrotnicowo-sygnaliza-
cyjnych.

Chcemy stworzyć komisję do
oceny zaistniałych awarii. Skoń-
czy się wreszcie wtedy chyba
zwalanie winy z Torów na Sieć
lub zaplecze (postulowałam utwo-
rzenie takiej komisji chyba już
w roku 1975 — przyp. autorki).

W bieżącym roku chcemy cał-
kowicie „zejść” z sieci ze stero-
waniem zwrotnic. Będą sterowa-
ne z wagonów. W taborze nowego
typu nie będzie problemów, go-
rzej z tymi starymi. Nie uporali-
śmy się także z problemami od-
wadniania zwrotnic.

Hamulec rozbudowy komuni-
kacji szynowej tkwi nie tylko w
mocy podstacji, są to także pęka-
jące w szwach zajezdnie. Dłate-
go możemy tabor tylko podmie-
niać — nowy w miejsce kasowa-
nego. A tymczasem z budową za-
jezdni nie znaleźliśmy się w pla-
nie rozbudowy miasta do roku
1985. To musi się zmienić.

Dokonyje się modernizacji za-
kładu w Podgórzu, musimy do-
sprzątać Zakład Torów. Ko-
ńieczna jest rozbudowa ZNT. W
roku bieżącym potrzeby w zakre-
sie remontów wynoszą 282 wago-
ny, a zakład może zrobić 170.
Ratować musimy się przybudów-
kami, bo na rozbudowę nie ma
miejsca. To, że zamknęliśmy rok
dobrymi wynikami jest efektem
pracy ludzi — kadry kierowni-
czej i szeregowych pracowników
dozoru technicznego.

Do sukcesów zaliczam remont
torowiska w ul. Straszewskiego.
Tempo było rekordowe. Wpraw-
dzie mieliśmy tam wyjątkowo
sprzyjające warunki — zamknię-
ty ruch — ale też ja tam przez
tydzień „mieszkałam”. Drugi
sukces to oddanie do ruchu wo-
zów trwale unieruchomionych,
oczywiście, dzięki dobrej pracy
w ZNT. Nareszcie mamy też wie-
żowy wagon sieciowy. Jest także
plug odśnieżający.

Są trudności w ZT Podgórzu.
Oni mają tam to, co parę lat te-
mu „przeżywała” Huta — stary
i nowy tabor tramwajowy. Trze-
ba by sięgnąć do doświadczeń z
ZTH.

Na zakończenie życzylibym so-
bie i podległym zakładom, by
osiągnęły pełne zatrudnienie, no i
realizację zadań”. (F.S.)



Stanisław Kowalczyk — zastępca dyr. do spraw trakcji
samochodowej

Magiczna liczba — 400

Podstawowym celem naszego
działania w roku 1982 było po-
prawienie jakości i poziomu
usług przewozowych w komuni-
kacji autobusowej. Wraz z
tym podstawowym celem zało-
żyliśmy także poprawę efektyw-
ności gospodarowania poprzez us-
prawnienie gospodarki paliwo-
wej, gospodarki ogumieniem i
akumulatorami. Założyliśmy tak-
że zmniejszenie awaryjności ta-
boru autobusowego. Wszystkie te
cele udało nam się zrealizować.

Dużym osiągnięciem naszej tra-
kcji jest zwiększenie liczby au-
tobusów w obu szczytach prze-
wozowych — rannym i popołud-
niowym. W roku 81 osiągnęli-
śmy w szczycie rannym liczbę
330 autobusów, natomiast w tym
roku udało nam się przekroczyć
„magiczną” liczbę 400 autobusów
wyjeżdżających codziennie na
trasę. Jeszcze większym osią-
gnięciem jest poprawienie usług
przewozowych w drugim szczy-
cie, popołudniowym, który (jak
wykazały badania naukowe) jest
nawet ważniejszy dla sprawności
komunikacji miejskiej niż ranny.
Również w tym drugim szczycie
zblizamy się do liczby 400 au-
tobusów.

Drugą bardzo istotną sprawą,
którą zakładaliśmy w programie
działania na ten rok była po-
prawa sprawności taboru auto-
busowego. Udało nam się ją o-
siągnąć. Zmniejszyliśmy ilość
straconych wozokilometrów o
ponad 40 proc. w stosunku do
roku ubiegłego. Również pozo-
stałe podstawowe wskaźniki, po-
cząwszy od wozokilometrów, (w
których 20 grudnia zrealizowali-
śmy plan roczny), wskaźnik go-
towości technicznej taboru i
wskaźnik wykorzystania taboru
— znacznie wyższe w wykonaniu
niż w roku 81, zmniejszony
wskaźnik zjazdów; przemawiają
za tym, że osiągnęliśmy podsta-
wowe cele naszego działania.

Podkreślić należy, że w reali-
zacji tych podstawowych zadań
istotne znaczenie miała dobra
praca załóg poszczególnych za-
kładów eksploatacyjnych i za-
kładów, które nazywamy pomoc-
niczymi. Zakład Napraw Auto-
busów i Zakład Transportu i
Sprzętu Specjalnego spełniają
ważną rolę w zapewnieniu go-
towości technicznej zakładów eks-
ploatacyjnych.

Ogólne zwiększenie wydajno-
ści pracy i zdyscyplinowanie za-
łogi, odpowiedzialna praca kie-
rownictwa poszczególnych zakła-
dów, a także działalność innych
jednostek organizacyjnych pra-
cujących w naszym przedsiębior-
stwie — jak choćby Zakładu
Zaopatrzenia z pionu dyr. ds.
technicznych, którego zadaniem
było dbanie o utrzymanie spraw-
ności maszyn i urządzeń — to
również czynniki mające wpływ
na osiągnięcie tak wysokich wy-

ników.

Na zwiększoną gotowość tech-
niczną taboru, większą w sto-
sunku do roku ubiegłego o 8
punktów procentowych duży
wpływ miały dostawy nowych
autobusów typu Ikarus (prze-
gubowych), a także oddanie do u-
żytku nowej zajezdni na Woli
Duchackiej. Ten nowy obiekt,
mimo znacznych usterek w za-
kresie wentylacji i uzbrojenia
technicznego znacznie przyczy-
nił się do poprawienia komuni-
kacji poprzez stworzenie zaple-
cza organizacyjno-technicznego
dla taboru.

Mówiąc o działalności, która
miała na celu poprawę gospo-
darności należy wspomnieć rów-
nież o tym, że rok 1982 przy-
niósł dalszą poprawę w zakresie
gospodarki paliwami. Zamknijmy
ten rok zmniejszonymi o ok. 8
mln zł kosztami w zużyciu pali-
wa. Również pewnej poprawie
uległa gospodarka ogumieniem —
w zakresie przekazywania tego
ogumienia do regeneracji. W ro-
ku 81 przekazywaliśmy niespełna
16 proc. ogumienia do regenera-
cji, w 82 roku przekazyaliśmy 30
proc. Nie oznacza to, że należy
pozytywnie ocenić gospodarkę o-
gumieniem. W tym zakresie po-
zostaje jeszcze dużo do zrobienia.
Nie udało nam się w pełni zreali-
zować programu zwiększenia
przebiegu ogumienia. Pozosta-
wiamy to w dalszym ciągu do
realizacji w roku następnym.

W programie przedsięwzięć or-
ganizacyjno-technicznych na 1983
rok zakładamy różnego rodzaju
działania, zmierzające do:
zwiększenia zdolności przewo-
wej, zmniejszenia ilości traco-
nych wozokilometrów, tracenych
kursów, poprawy stanu technicz-
nego taboru, poprawy efektyw-
ności gospodarowania. Musimy
także poprawić estetykę taboru.
Jest to problem wymagający
kompleksowego załatwienia. Bę-
dziemy w dalszym ciągu wytwa-
rzać myślnie i może uda nam się
wreszcie wprowadzić ujednolico-
ne oznakowanie taboru z obo-
wiązującą normą branżową.

Konieczne jest jeszcze nastę-
pujące uzupełnienie: na dobre e-
fekty działalności trakcji auto-
busowej sporo pracowali się
również pracownicy z innych za-
kładów. Chciałbym wysoko oce-
nić działalność w sferze socjalnej
i bytowej.

Nie był to na pewno rok łat-
wy. Był to rok trudny, zma-
gań z problemami, które musie-
liśmy na bieżąco rozwiązywać,
ale sądzę, że skończyliśmy ten
rok z satysfakcją — udało nam
się poprawić komunikację auto-
busową w Krakowie. Wspólnym
działaniem całej załogi, organi-
zacji społeczno-politycznych i
kierownictwa udało nam się zreali-
zować zadania postawione na
początku roku.

CO CI
PRZESZKADZA
W PRACY?

66-66-29: zadzwoń i opowiedz

„Reakcje u nas w przedsiębiorstwie na rzeczową krytykę,
które są odwrotne, niż należałoby się tego spodziewać. Szu-
ka się autora informacji, a nie źródeł jej powstania i ewen-
tualnego zlikwidowania przyczyn niezadowolenia.” — kie-
rownik jednego z działów.

„Dozór techniczny w zajezdniach autobusowych, który
zupełnie nie dba o przestrzeganie przepisów przeciwpoża-
rowych. Między innymi, pali się papierosy w miejscach nie-
dozwolonych, zastawia pod ręczny sprzęt przeciwpożarowy
i drogi komunikacyjne. W ZTH, na przykład, nie przestrze-
gają zarządzenia naczelnego dyrektora o ściąganiu panto-
grafów w czasie postoju wozów na bocznych torach.” —
inspektor ochrony przeciwpożarowej Adam Matiasik.

„Popłoch w pracy. Oddawanie do przepisywania w ostat-
niej chwili, a później zagładanie na maszyny czy pismo już
gotowe, co stwarza niepotrzebnie nerwową atmosferę. Rów-
nież oddawanie bardzo niedbale i nieczytelnie napisanych
pism.” — panie z hali maszyn.

„Niesumienność niektórych czytelników w oddawaniu
książek. Zdarza się przetrzymywanie nawet do roku, a w
przypadku zagubienia książki unikanie kontaktu z biblio-
teką. Pożyczanie książki, z góry podjętym zamiarem nie-
oddania jej i zapłacenia nawet podwyższonej wartości. Zda-
rzają się też oferty w rodzaju: „proszę mi sprzedać tę ksią-
żkę z biblioteki.” — panie bibliotekarki.

„Pracownicy wyjeżdżający na wycieczki organizowane
przez Dział Kultury Sportu i Turystyki, na zamówienia po-
szczególnych zakładów przedsiębiorstwa nie korzystający
w pełni z wcześniej opracowanego programu, a nastawia-
jący się na rozrywkę innego typu — po prostu nadmierne
picie alkoholu, które zaczyna się już po kryjomu w autobu-
sie, a w miejscu zakwaterowania dochodzi do pełnego „ga-
zu.” — pracownik Działu Kultury Sportu i Turystyki.

„Pracownicy socjalni z poszczególnych zakładów zajmuja-
cy się rozprowadzaniem biletów na imprezy dla swojej za-
łogi, którzy żądają ich wyłącznie na soboty lub niedziele,
nie biorąc pod uwagę tego, że instytucje przydzielające
MPK bilety, sprzedają przedsiębiorstwu na różne dni i ter-
miny, co zresztą warunkuje w ogóle ich przez Dział zaku-
pienie.” — inny pracownik Działu Kultury, Sportu i Tury-
styki.

„Ludzie nerwowi, którzy nie rozumieją jak wygląda pra-
ca w centrali telefonicznej. Szczególnie ci, którzy niecierpli-
wie stukają w widełki.” — pracownice centrali telefonicz-
nej przy ulicy Brożka 3.

„Jeżdżące „stadami” tramwaje i autobusy. Jedzie takich
trzy, a nawet cztery naraz, na przykład przez Aleje 3
Wieszców, a później długo, długo... nic” — pracownica
i równocześnie pasażerka MPK.

„Palenie papierosów w czasie przeróżnych narad, a także
w czasie jazdy w wozach służbowych. Tłumaczenie, że pa-
lenie pomaga komuś w pracy i on musi palić, nie jest żad-
nym tłumaczeniem ponieważ innemu ono może wręcz prze-
szkadzać.” — kilka osób oczywiście spośród pracowników
MPK. M.B.

Nie wpuszczaj dymu w moje płuca...

Tak. Mówi się, pisze, że szkodzi, organizuje ani bez papie-
rosa, ale... palili, palą i będą palić. Swoistego rodzaju nieprzy-
musowe nie wolnictwo. Choć tłumaczą się, że muszą, że im po-
maga, że bez papierosa nie potrafią... Tłumaczą się przed sobą,
bo nawet gdy im ewidentnie szkodzi, nie umieją lub nie chcą
zwrócić z naciskiem. Może nie wszyscy, jak choćby moja znajo-
ma, która przyrzekała, że jeśli zdarzy się jej nie zapalić w cią-
gu doby, to więcej nie będzie. Długo nie czekała, akurat za-
istniała taka sytuacja a słowo się rzekło. Można jej tylko po-
zazdrościć. Jest zdrowsza (tak!) i bogatsza o ileś tam nieprze-
palonych pieniędzy. I co? Ano nic. Może tylko tyle, że wresz-
cie dostrzegła nas, z drugiej strony papierosowego dymka. Czar-
ne owce, które śmiały się palić. Egoistów, którzy wreszcie za-
czeli się domagać swoich praw — w miarę czystego powietrza,
niepalenia tam gdzie nie wolno.

Nie chcemy oddychać nikotyną za Wasze pieniądze. O tym,
że Wam szkodzi nie można przeczyć w nieskończoność. Ze szko-
dzą nam? No jakoś tak wypada. Między innymi jesteście
matkami, ojcami. Tak łatwo potrafiacie dziecku powiedzieć —
tego nie wolno, stworzyć mu świat zakazów. A sami? Upomi-
nając się o swoje nie chcemy i my Wam go tworzyć. Czy jed-
nak Wasza kultura, etyka nie mówi Wam, że możemy nie chcieć
Waszych „cegiełek” do i tak przecież nie najczystszej powie-
trza?

Miejsce pracy. Jeśli jedni palą to drudzy są poszkodowani
i odwrotnie, jeśli niepalący się sprzeciwiają poszkodowana bę-
dzie druga strona. Jak to rozstrzygnąć? Z reguły życie rozstrzy-
ga bez pytania na korzyść tych pierwszych. No cóż, rzadko
albo chyba wcale nie ma palarni w biurach. Nie będą też
przecież pytać za każdym razem swoich współpracowników.
Choć czasem mogliby. Jak by to było elegancko z ich strony.
Póki co mam propozycję dla niepalących. Może tak zorgani-
zować wyjścia na tyk świeżego powietrza? Trwałoby to tyle,
ile przeciętnie pali się papierosa. A jeszcze lepiej, żeby sobie
całkowicie nie dezorganizować pracy, można by zsumować ilość
przeciętnie wypalanych przez współpracowników papierosów,
pomnożyć przez czas palenia jednego. I w ten sposób mamy
ładny spacer. Żeby tak jeszcze park w pobliżu... Można też
wprowadzić sobie pewną formę oszczędzania. Zapytać znajo-
mych, oczywiście tych palących ile przeciętnie miesięcznie wy-
dają na papierosy i tę sumę odkładać. Jeśli zaś ktoś miałby
fantazję mógłby na oczach tychże znajomych spalić całą kup-
kę „nieprzypalonych” oszczędności, bo i tak lepiej na tym się
wyjdzie. Efekt byłby mroźny. Oburzenie też. I co Wy na to?
(T.B.)

Zakład Autobusowy Płaszów już działa!

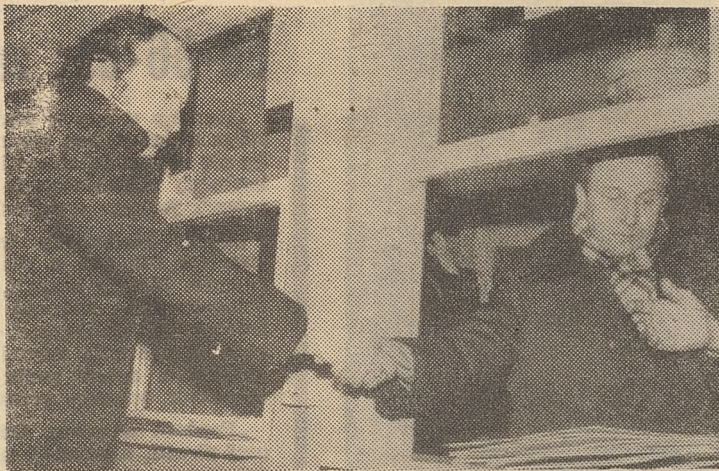
Pierwsze godziny w nowej zajezdni

O tym, że drogą bezinwestycyjną nasze przedsiębiorstwo zdobędzie nową zajezdnię autobusową już informowaliśmy na naszych łamach. Nowa to ona raczej nie jest, bo za 150 mln zł kupiliśmy używaną już (choć dopiero przed kilku laty wybudowaną) bazę samochodową po PTSBK, ale ważne, że daje nam ona nowe stanowiska naprawcze i postojowe dla taboru, którego już nie mamy gdzie upychać. Pozwoliło to w szczególności usunąć uciążliwe dla otoczenia Jelcze z Zajezdni w Czyżynach. Planowane terminy uruchomienia zajezdni trochę przesunęły się w czasie, bo dotychczasowy użytkownik z ociąganiem opuszczał swoją bazę (i nawet jeszcze w dniu uruchomienia część magazynów była przez niego zajęta), ale ostatecznie 5 stycznia 1983 roku zajezdnia przy ul. Plk. Dąbka wypuściła pierwsze autobusy.

Przybyliśmy na pierwsze wyjazdy z fotoreporterem, licząc na wielkie fanfary, przecięcie wstęgi, okłaski, uściski... Tymczasem nic z tych rzeczy. Pierwszy autobus wyjechał w ciemności (godz. 4 rano) w obecności z-cy dyr. d.s. trakcji autobusowej Stanisława Kowalczyka, który złożył tylko kierowcy tego pierwszego autobusu Tadeuszowi Doboszewi życzenia szerokiej drogi i dobrego służenia mieszkańcom Krakowa. Nie traktował też tego świątecznie sam kierowca. Ot, trzeba było przejść tu z Czyżyn, to przeszedł, a że wypadło pierwszemu za brame wyjeżdżać, to już czysty przypadek.

Warto dodać, że pierwszy dzień pracy nowej zajezdni był też pierwszym dniem istnienia nowej linii — pospiesznej linii E, kursującej spod zakładu do Łagiewnik i z powrotem. — Myśleliśmy, że chociaż tu znajdziemy tę uroczystą chwilę. Ale gdzie tam? Pierwszy pasażer też nie był nową linią zaskoczony. Wiedział już o niej z prasy z poprzedniego dnia i jechał nią do pracy do istniejącej w pobliżu zajezdni Spółdzielni Inwalidów. Sądzi, że przyda się ta linia na tej trasie.

No cóż nowy zakład, to i nowe problemy. — Jakże z nich są najważniejsze? — pytam zastępcę kierownika zakładu d. s. technicznych. Okazuje się, że jest ich sporo. Przede wszystkim to wyposażenie zakładu w sprzęt, by umożliwić pracę załodze, po drugie czeka nas modernizacja zajezdni, która była projektowana i wykonana na ob-



sługę Stara, natomiast Jelcze, a potem inne autobusy, wymagają innych parametrów kanałów, trzeba wyasfaltować plac postojowy, bo betonowa wylewka już się sypie, poważnym problemem będzie też integracja załogi. No, a przede wszystkim trzeba będzie załatwiać te sprawy i eksploatować otrzymywane autobusy,

bo teraz codziennie będziemy przejmować nowe linie do obsługi. Będzie więc trzeba załatwiać wszystkie problemy „z marszu”.

Kończymy więc pierwszą wizytę w nowej zajezdni. Przyjeździemy tu za dwa miesiące, by zobaczyć jak też zajezdnia się rozkręciła.

A. Z.

Równocześnie z kryzysem, który dotknął prawie wszystkie dziedziny naszego życia, pojawiło się zjawisko w nie spotykanym dotąd rozmiarze spekulacji. Jednostki w szybkim tempie dorabiają się kosztem większości, która bardzo często nie mając innego wyjścia decyduje się płacić narzucone im ceny za towary, nierzadko znajdujące się w uśpiętnionym handlu, ale w niewystarczających ilościach. Gama towarów na których spekulanci zbijają fortuny, jest olbrzymia — od 10-dekowej paczki kawy czy kakao kupionych w sklepie, a sprzedanych po trzykrotnie większej cenie na placu targowym, po używanego fiata nabytego kiedyś za złotówki, a oferowanego teraz na giełdzie za dolary.

Do walki ze spekulacją powołano w naszym mieście specjalne komisje, w skład których wchodzi również przedstawiciele załóg cieszący się zaufaniem i autorytetem w swoich zakładach. Uczestniczą oni w organizowanych wspólnie z MO akcjach kontrolnych w placówkach handlowych, na placach targowych oraz tandecie.

Rekiny i płotki

Do tej odpowiedzialnej, społecznej pracy wytypowano z MPK: Stanisława Wiśniowskiego z ZNT, Jana Piotrowskiego z ZTP, Mieczysława Wąsowskiego z ZSP, Marka Solarza z ZTH, Mariana Spalka z ZAC i Wiesława Salika z ZNA. Posłuchajmy co mówią o swoim udziale w komisjach działających w zakresie zapobiegania i zwalczania spekulacji.

STANISŁAW WIŚNIEWSKI: „Brałem udział już w pięciu akcjach z przedstawicielami Komendy Dzielnicowej w Podgórzu. Kontrolowaliśmy sklepy odzieżowe i obuwnicze. Sprawdzaliśmy zeszyty zakupów personelu sklepów, przede wszystkim ceny zgodne z fakturami, a także magazyny czy nie ukrywane są w nich towary. Otrzymaliśmy informację, że w jednym ze sklepów przy ulicy Kobierzyńskiej agent handluje wódką. Informacja ta nie została przez nas potwierdzona. Na tandecie sprawdzaliśmy przeważnie prywatne budki czy właściciele ich mają zezwolenie na handel. Kilka osób otrzymało mandaty za sprzedaż kawy po 4 tys. złotych za kilogram”.

JAN PIOTROWSKI: „W czasie kontroli sprawdzamy przeważnie artykuły zagraniczne i niewiadomego pochodzenia, a poza tym krajowe sprzedawane po cenach zawyżonych. Stwierdziliśmy na placu targowym bardzo wysokie ceny masła oraz sprzedaż mięsa i kiełbasy. Oczywiście, w tych

przypadkach trzeba było dawać mandaty. Przeważnie 1000 złotych. Protokoły z tych akcji kontrolnych kierujemy do Wydziału Handlu. Jeżeli chodzi o tandetę to rzucą się na niej w oczy handel zorganizowany. Działają rekiny i płotki. Za „sztruksy” żądają od 8 do 12 tys. złotych. Za krajowej produkcji bućki dla dziecka 1.500 złotych. I cóż z tego, że sypią się mandaty. Mandaty płacą, a za moment zjawiają się z następną sztuką do sprzedania. Widocznie im się to i tak opłaca. Wpadają przeważnie płotki. Rekiny są nietykalne. Handlem zorganizowanym, bo tak go można nazywać zajmują się na krakowskiej tandecie całe rodziny. I to jest właśnie nadmierne bogacenie się. Nie ciulanie całymi latami uczciwie zarobionych groszy, ale w szybkim tempie — na wyzysku innych. Proponowałbym jeszcze częstsze i wzmocnione o służbę skarbową kontrole”.

MIECZYSLAW WĄSOWSKI: „Uczestniczyłem w kilku już kontrolach w sklepach Podgórza i na tandecie. Moje spostrzeżenia? Łapie się małe płotki, gdy tymczasem duże działają nadal bezkarnie. Za

modne spodnie „ogrodniczki” żądają na tandecie około 15 tys. złotych. Cóż to jest więc dla nich mandat wynoszący tylko 1 tysiąc złotych. Handel kozuchami czy płaszczami skózanymi jest zorganizowany. Zasadą jego jest, że sprzedający ma przy sobie tylko jedną sztukę, reszta dobrze jest ukryta na przykład w samochodzie. Działają zorganizowane i wyszkolone gangi rekinów. Bardzo często „pracują” całe rodziny — na przykład ojciec, synowie i synowe. Myślę, że zarobki ich sięgają do kilku setek tysięcy dziennie. Co robić w tej sytuacji? Zniszczyć przede wszystkim „rekiny”. I jeszcze jedna ważna zastanawiająca sprawa, skąd handlarze na tandecie wiedzą wcześniej, że my w tym akurat dniu przyjeździemy. Gdzie są te przecieki informacji o planowanej akcji kontrolnej? A może by tak przeprowadzać je na zasadzie wymiany przedstawicieli MO z innymi miastami. Jeżeli robia to stale jedne i te same osoby nawet nie w mundurach, stają się przecież w niedługim czasie wszystkim znane”.

Warto, aby odpowiednie czynniki powołane do walki ze spekulacją w swojej dalszej pracy, wzięły pod uwagę te głosy oparte przecież na obserwacjach poczynionych właśnie w czasie przeprowadzanych akcji kontrolnych.

(M. B.)

Mamy już taką tradycję, że z początkiem roku staramy się zrobić rachunek tekstów krytycznych, no powiedzmy łagodniej kontrowersyjnych, na które nie dostaliśmy odpowiedzi. Wprawdzie swoją pracę wykonaliśmy, zapłacono nam za nią i można by do sprawy nie wracać, ale... Z każdej pracy oprócz zapłaty trzeba mieć jeszcze satysfakcję. Trzeba mieć świadomość użyteczności tego, co się robi, także gdy dany tekst jest niepopularny dla moźnych tego MPK-owskiego świata. Władzę tak w ogóle i bezosobowo, krytykować można. Wbrew pozorom jest to bezpieczne. Można też krytykować dyrektora, gorzej natomiast już z kierownikami. Nie najważniejsze jest tu nawet, że odpisują zarzucając nam dyletanctwo w temacie czy też obrażają się. Gorzej, gdy ta obraza jest jedyną reakcją na to, co piszemy, bo lekceważą tym sposobem własną załogę. Gdybyż zechcieli zastanowić się nad problemami, których rozwiązywanie nam, a w konsekwencji załodze, bo o niej przecież piszemy — wydaje się niewłaściwe. Być może istnieją racje, dla których trzeba było postąpić właśnie tak a nie inaczej, tyl-

ko że przyzwoitość wymagała by ludziom to wytłumaczyć. Truizmem wydawałoby się jest stwierdzenie, że lekceważenie własnej załogi mści się okrutnie, a jednak nie wszyscy to rozumieją. O konieczności odpowiedzi rozpisywać się nie będę. Nareszcie też należałoby zrozumieć, że krytykując

łatwieniu — bądź nie — danej sprawy.

Nie będę wyliczać wszystkich tematów, na które brak odpowiedzi, różna była ich waga i znaczenie, są jednak takie nad którymi do porządku przejść trudno.

Ileż to razy pisałam, że gospodarka częściami zamiennymi jest zła, czy

A po krytyce ani śladu

chcemy pomóc. Zwracamy uwagę na problemy stojące niejako z boku i stanowisko nasze jest bezstronne. Często wygląda to zupełnie inaczej niż wtedy, gdy jesteśmy w to zaangażowani. Myślę, że poszczególnym kierownikom czy szefom nie potrzeba będzie osobistych rzeczników prasowych, by byli łaskawi odpowiedzieć nam, a więc poinformować tym samym załogę o za-

wręcz karygodna, że nie ma odpowiedzialnych, nie ma nie tyle może analiz zużycia, co przeciwskażania by taki stan rzeczy istnieć nie mógł. Co się zrobiło by wyeliminować kosztowne śmiećniki z dobrymi częściami zamiennymi? Ta cisza niepokoi. Nie wiedzą także czytelnicy dlaczego udaje się naprawić i przywieźć silnik autobusowy np. z Opola, nie uda się tak łatwo za-

ładować go na samochód w naszym własnym magazynie. Jakimi racjami kierowano się obniżając niektórym „rację” pasty bhp do pół pudełka miesięcznie, jeżeli nie nie zrobiono by praca była na tych stanowiskach czystsza? Że obostrzenia centralne? Braki na rynku? Zgoda. Tylko nikt nie starał się wytłumaczyć ludziom, że powinni się mniej na niektórych stanowiskach brudzić. I tak dalej i tak dalej. Nowy rok już biegnie. Zadania będą większe, powinny być realizowane i oprócz setki innych ważnych rzeczy, konieczna jest także dobra atmosfera. Panowie kierownicy, koron dziś coraz mniej, nie będzie więc huku przy ich upadku, odpisujcie więc na uwagi do was skierowane.

Zdaje sobie sprawę, że pisząc anonimowo, dotykam tych którzy jednak reagują natychmiast. Nie ma jednak obawy — czytelnicy wiedzą, kto nie lekceważy ich głosów i wyjaśnia sporne problemy. Tym razem pozostane przy anonimowości, chyba, że będziemy musieli, co dla niektórych, wystąpić do dyrektora z prośbą o rzeczników prasowych.

F. SERWIN

W noc sylwestrową życzenia dla załogi

Około godziny 22 w sylwestrowy wieczór spotkaliśmy się w Główniej Dyspozytorni wszyscy — Michał Jankowski reprezentujący dyrekcję, członkowie XIII Koła ZSMP, przedstawiciele kierownictwa Zakładu Nadzoru i Utrzymywania Ruchu, i tu też zaczynamy składanie życzeń. Zaraz na początku zaskoczenie — oprócz życzeń również pożegnania. Główny dyspozytor — Marian Jewulski żegna nie tylko stary rok, ale i swoją pracę, jest to bowiem jego ostatni przed emeryturą dyżur. Dlaczego tak właśnie wypadł ten dyżur? — pytam pana Jewulskiego. — Sam zgłosiłem się na ten dyżur — odpowiada. — Jestem już stary i na żadne bale nie wybieram się. Niech więc na bale idą młodzi, a ja tu posiedzę.

Zyczymy panu Jewulskiemu dużo zdrowia i długich lat życia i wyruszamy dalej — każdy chce jeszcze przed północą dotrzeć do domu, by Nowy Rok powitać z rodziną. Dzielimy się więc na grupy i wyruszamy na trasy — mnie wypało jechać samochodem Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego.

Pierwsza wizyta w Punkcie Kontroli Ruchu przy Dworcu Głównym. Regulatorka przyjmuje życzenia i upominek nieco zaskoczona, tłumaczy, że przyjmuje je jako przedstawicielka wszystkich pracujących na tym punkcie. Drugi etap to PKR Nowy Kleparz. W trakcie składania życzeń regulatorce, ktoś puka w okienko — to jakaś spóźniona na bal państwa prosi o bilety, przerywamy więc na chwilę uroczystość, by obsłużyć klientów. Jeszcze tylko życzenia dla znajdujących się w PKR kierowców i udajemy się na dyspozytornię ZTP.

Teraz najtrudniejsza część zadania — złapać kierowców i motorniczych jeżdżących na nocnych kursach. Zaczynamy od nocnej 1. Na pętli na Salwatorze jeszcze jej nie ma, więc wyruszamy wzdłuż trasy. Niedaleko ujechalibyśmy, bo już przed Alejami widzimy zbliżający się tramwaj. Zatrzymujemy się na przystanku i czekamy. Po wyjściu pasażerów wchodzimy do tramwaju, prosimy motorniczego, by zechciał wyjść zza swoich drążków. Ten spogląda nieufnie na stojący w pobliżu wóz „wypadkowców” — Co? Dmuchańko będzie? — pyta zaczepnie. Życzenia i upominek zaskakuja go — To mi się naprawdę pierwszy raz zdarza — mówi wzruszonym już teraz głosem. Do życzeń dołącza-

ją się siedzący w wagonie pasażerowie. Nie pozostajemy więc dłużni i składamy w imieniu przedsiębiorstwa noworoczne życzenia pasażerom.

Teraz udajemy się na poszukiwanie nocnej 7. Po drodze odwiedzamy jeszcze PKR przy Poczcie Głównej, by złożyć życzenia regulatorom. Jest już godzina 23 i ulice wydają się martwe.

Po kilku minutach widać zbliżający się tramwaj. — Ten motorniczy to prawdziwy „pechowiec” — mówi przedstawicielka ZSMP. — Jeździł w Wigilię i teraz znów wypadło mu jeździć w Sylwestra. — Czy tylko pech? A może to niedbałość kogoś, kto budował harmonogram jazdy w zajezdni? Ale tramwaj zatrzymuje się i przerywam swoje rozmyślenia. Motorniczy jest zaskoczony. Dziękuję i dziwi się. — Że też wam chce się teraz tuż przed północą jeździć, gdy nie musicie? Inni woleliby siedzieć w domu ze swoimi. Ja to co innego. Muszę!

Na Matecznym łapiemy jeszcze nocny autobus z ZAW. Kierowca przyjmuje życzenia w Nowym Roku samych szerokich dróg i gumowych drzew oraz słupów i prosi o to by mógł drugą część życzeń sam sobie dopowiedzieć. — A więc życzę sobie, by w 1983 roku były dobrze ułożone harmonogramy, by człowiek z góry wiedział kiedy jeździ a kiedy ma wolne dla siebie i rodziny, a także by rozkłady jazdy były właściwie zbudowane, by przystanki mądrze na trasach rozmieszczone i by jeszcze można było trochę na końcówce odsapnąć. — Licząc na to, że wszystkie życzenia wypowiedziane tej nocy na pewno się spełnią żegnamy się z kierowcą i jedziemy na ostatni już na naszej trasie etap — PKR na Cekierzy. Składamy życzenia pracującej tam regulatorce i spoglądamy na zegarki. Jest 23.30. Teraz przedko każdy do swego domu. Już w samochodzie żegnamy się składając sobie nawzajem życzenia na ten Nowy Rok.

Ja jeszcze przed północą znalazłem się w domu, z rodziną, ale przecież byłam tylko w jednej z trzech grup, jakie wyjechały tego wieczoru. Im nie poszło tak szybko. Nasz fotoreporter witał Nowy Rok na Placu Centralnym w Nowej Hucie, gdzie czekali na jeżdżące w tamtym rejonie nocne tramwaje. A wszystko to po to, by ci, którym wypadło w tę uroczystą noc pełnić swoje służbowe obowiązki nie czuli się samotni.

A. Z.



Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ

Motorniczy z ZTP Marian Dymara, prowadząc w dniu 1 grudnia tramwaj linii 15, najechał na stojący wóz linii 13. Przyczyną wypadku był chwilowy zanik świadomości. Prawdopodobnie M. Dymara zasnął. Za wypadek odpowiada więc sam uszkodzony, który doznał ogólnych potłuczeń. Zwolnienie lekarskie — 31 dni.

Kierowca z ZAB Tadeusz Piróg, w dniu 1 grudnia doznał poparzenia lewej dłoni przy usuwaniu płonącej gąbki, którą zmiennik pozostawił obok oświetlenia numeru trasy z tyłu autobusu. Gąbka ta zapaliła się od instalacji elektrycznej. Zwolnienie lekarskie — 4 dni.

Regulator z Zakładu Nadzoru Ruchu Henryk Czubernat, wychodząc w dniu 3 grudnia z PKR-u w Borku Fałęckim, potknął się na stopniu i doznał skręcenia stawu skokowego prawej nogi. Wina oczywiście uszkodzonego. Zwolnienie lekarskie — 24 dni.

Kierowca z ZAW Adam Burek, w dniu 4 grudnia podczas wysiadania z autobusu, doznał skręcenia stawu skokowego lewej nogi na skutek własnej nieostrożności. Zwolnienie lekarskie — 15 dni.

Grudniowa kronika wypadków

Elektryk z ZAW Adam Smialek w dniu 10 grudnia, doznał ran palców na skutek wierceń otworu wiertarką o napędzie elektrycznym w elemencie trzymanym w lewej ręce. Wina uszkodzonego. Zwolnienie lekarskie — 17 dni.

Motorniczy — pilot z ZTH Zbigniew Geisler w dniu 14 grudnia podczas wysiadania z prowadzonego przez siebie tramwaju, nie przytrzymał się poręczy, stracił równowagę i aby nie upaść, podparł się prawą ręką, doznając nadwężenia ścięgna drugiego i trzeciego palca. Zwolnienie lekarskie — 13 dni.

Mechanik samochodowy z ZAW Jacek Rudzik, doznał w dniu 16 grudnia stłuczenia stopy lewej nogi na skutek upadku skrzyni biegów podczas pracy przy demontażu autobusu. Do demontażu zastosowano w miejsce łańcucha pasek klinowy, który ze względu na nieodpowiednią wytrzymałość uległ zerwaniu. Przyczyną wypadku stała się niewłaściwa organizacja pracy. Zwolnienie lekarskie — 8 dni.

Mechanik samochodowy z ZNA Krzysztof Grzesiak doznał w dniu 20 grudnia rany ciętej zewnętrznej części dłoni lewej ręki, na skutek zakleszczenia wiertła i docisknięcia do prowadnicy. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

Kontroler z Wydziału Tarifowo Biletowego Marek Wojtas doznał w dniu 22 grudnia złamania kości prawej ręki. Stało się to podczas hamowania autobusu. Poszkodowany kontrolując bilety nie trzymał się uchwyty. W dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca z ZAB Kazimierz Hajduk w dniu 29 grudnia doznał stłuczenia klatki piersiowej i głowy, w wyniku zderzenia prowadzonego przez siebie autobusu z jadącym ze strony przeciwej zukiem. Wina ponosi sam uszkodzony, nie przestrzegając bowiem podstawowych zasad i przepisów ruchu drogowego. Nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

(M.B.)



Muszę zacząć od uprzedniego pytania, czy mogę w ogóle zabrać głos w sprawie przystanku, bo po ostatnim na podobny temat pisanie przekazał nam ktoś wyrazu oburzenia, że pisząca czepia się, a w ogóle to ma na względzie wyłącznie własną wygodę. Ja piszę po raz pierwszy, w imieniu setek pasażerów i raczej w sensie propozycji pod rozwagę — a więc mogę? Dziękuję.

No to zaczęłam od tego, że nie chodzi tylko o mnie. Uprzejmie proszę kogoś kompetentnego od zatrzymywania się autobusów na danym przystanku, aby w porannych godzinach szczytu, a jeśli wola to i później, tyle że wtedy nie będzie już chodziło o setki a o

dziesiątki pasażerów, poobserwował ruch pasażerski (nie autobusowy) na przystanku przy ul. Montelupich. Zatrzymują się tu autobusy: 105, 124, 129 i z tych przede wszystkim autobusów wysypuje się tłum pasażerów zaczynając bieg przelajowy do al. Słowackiego. Jest to prawdziwy bieg z przeszkodami, bo na znacznej przestrzeni nie ma

Więc po cóż ci ludzie z takim uporem pędzą codziennie na róg Słowackiego? Po to, aby tam przesiąść się na autobus 119, bo dla pasażerów z Prądnika Czerwonego i Olszy II jest to jedyne połączenie z Podgórzem, dla studentów z licznymi uczelniami mieszczącymi się przy alejach Trzech Wieszców. Oczywiście, jeśli się komuś nie spieszy, może

ul. Montelupich zatrzymywał się autobus nr 119, ale się nie zatrzymuje i nie ma innego wyjścia tylko ten codzienny maraton.

Tylko dlaczego się nie zatrzymuje? Czy decydujący o tym nie widzieli społecznej potrzeby? No to ja właśnie wyluszczyłam. A może są przeciwwskazania typu — za bliska odległość między przystankami? Znam krótsze, a ponadto w tym tłumaczeniu nie byłoby logiki, bo na tymże przystanku zatrzymuje się „139” i zaraz na rogu alej też się zatrzymuje. Kto ma zresztą szczęście, że akurat 139 podjedzie, to ten przystanek czeka się podrzuci dystansując maratończyków, ale takich szczęściarzy niewiele, bo 139 to niebywała rzadkość, a od 1 lutego żal będzie 3 złotych na takie przeskoki.

No więc pozostaje jedynie prosić MPK o doczepienie przy ul. Montelupich pod kółeczkiem z literką „A” wymarzonej przez setki ubłoconych Olszan i Prądniczan cyferki 119.

Można prosić? Dziękujemy! (ZygZ)

Czy mogę w sprawie przystanku?

plyt chodnikowych, są wertepy, a w okresie jesienno-zimowym, a także w dżdżyste dni lata, niesamowite błoto. Gdy przymarznie, to błota nie ma, ale za to jest piękna gruda oblodzona, istna łaminówka. Z innych przeszkód wymienić należy kilka światła, trzy ruchliwe przecznice i wąskie przejście pomiędzy murkiem a jezdnią, skąd przed chłapiącym piratem nie ma gdzie umknąć.

objechać tę idiotyczną rundę wokół pasma zieleni przy ul. Montelupich i przesiąść się pod Politechniką, ale komóż się dzisiaj nie spieszy, zwłaszcza rano, a ponadto przy Słowackiego może jeszcze liczyć na 164 czy 114, jeśli nie musi jechać aż do Łagiewnik.

Jakże prosty zabieg ułatwiłby tym nieszczęśliwcom życie, zaoszczędził zdrowia, czasu i talonowych butów — wystarczy, żeby na przystanku przy

Nieudana zima

Do bieli tęskni ta szaruga
dni moich, myśli i wysiłków;
biel snów roztopia się w dniu brudów
głód szczęścia zziębły patrzy wilkiem.

Wśród drzew coś z narodowej bajki
(miało być) wiatr, i śnieg, i gil...
Chciałbym już fotel, łapcie, fajkę
i choć na śniegu ślad, żem był...

Puchowa koldra mnie i ziemi —
kiedyś zaśnieży za pan brat...
Ot, macie w takie dni myślenie...

P. S.: To już jest tyle lat!?

Retro Tramway Stoł. Król. Miasta Krakowa

Nr 8

Rok 1882

O ODPOWIEDZIALNOŚCI

Zgodnie z prośbami Szanownych Czytelników wznawiamy w nowym roku nasz cykl wspomnieniowy mówiący o tramwajarskich problemach sprzed stu laty, oparty na cytatach z „Dziennika rozporządzeń dla stoł. król. miasta Krakowa”, będącego oficjalnym organem prasowym ówczesnego Prześwieśnionego Magistratu. Powracamy dziś do najważniejszego dokumentu założycielskiego: umowy pomiędzy gminą miasta Krakowa oraz Bankiem Belgijskim w sprawie wyłącznego prawa wybudowania, urządzenia i użytkowania konnej kolei żelaznej „Tramway” zwanej w Krakowie, zawartej na przeciąg lat 45, licząc od dnia rozpoczęcia publicznego ruchu. Precyzyjnie określono zadania i kompetencje, dość mocno wiążąc akcjonariusza:

art. VIII (...) Gmina ani za używanie ulic i placów publicznych na założenie torów kolejowych, ani też za prowadzenie i utrzymanie ruchu nie ustanawia żadnego wynagrodzenia (...). Postawienie domów stacyjnych i pawilonów dla czekających osób na ulicach i placach publicznych, również jak i tablice oznaczających przystanki, zawisłe jest od zezwolenia Gminy.

art. VIII. Za przerwy w ruchu, ograniczenie lub utrudnienie komunikacji kolejowej, spowodowane zaprowadzeniem nowych, napraw lub zmianą kanałów, bruków, rur gazowych, wodociągów, wodościeków, zbiorników wodnych i tam dalej, Gmina w żaden sposób nie odpowiada i Bank nie może żądać wynagrodzenia za stąd wynikłe straty lub szkody. Jednak Gmina lub przez nią ustanowieni przedsiębiorcy i robotnicy wykonywać mają wyżej wymienione roboty z jak największym pośpiechem i w ten sposób, aby ruch kolejowy jak najmniej na tym cierpiał (...). Gmina lub przedsiębiorcy zawiadomą każdym razem Bank o przedsięwzięciu robót lub reperacji tak szybko, aby Bank w danym razie odpowiednio zastosować się mógł.

Nawzajem Bank obowiązuję się roboty około budowy i konserwacji kolei w taki sposób uskutecznić, aby komunikacja i porządek publiczny na tem bynajmniej nie cierpiał, a w szczególności mniej roboty rano, wieczorem lub w nocy uskutecznić być mają. W tem wszystkim Bank zastosuje się bezwarunkowo i bezwzględnie do wszelkich w tej mierze przez Magistrat danych poleceń i wskazań.

Ano i my dzisiaj jesteśmy postawieni przez władze miasta w tej samej bezwarunkowej i bezwzględnej zależności. Narzekamy, że opinia publiczna wyłącznie nas krytykuje za opieszałość przeróżnych wykonawców i podwykonawców, a przecież nie możemy się „dobić”, by wreszcie istniała ścisła koordynacja działań. Na pociechę, że Bank Belgijski był w cięższej sytuacji, cytujemy treść artykułu IX:

„Za wszelkie szkody, któreby skutkiem budowy i utrzymania w ruchu drogi żelaznej konnej dla własności publicznej lub prywatnej wynikły, Bank jest odpowiedzialnym i do wynagrodzenia obowiązany. Za wszelkie szkody i straty, jakieby Bank w skutek zastanowienia, przerwania, ograniczenia lub utrudnienia ruchu z powodu wypadków elementarnych lub jakichkolwiek bądź innych przyczyn poniósł, Gmina nie odpowiada, przeciwnie te straty i szkody ponosi wyłącznie i bezwarunkowo Bank, bez wszelkiego regresu do Gminy.”

Nie namawiamy, broń Boże do powrotu zasad brzydkiego kapitalizmu. Zwracamy tylko uwagę, iż obecnie kwestie odpowiedzialności jakoś się nam zamazały.

(aml)

kącik filatelisty

MIŁOŚNIKÓW znaczków pocztowych zainteresuje zapewne plan emisji polskich znaczków na 1983 r. Obejmuje on wydanie 81 znaczków, 3 bloczki, 1 arkusik, 3 koperty i 13 kartek pocztowych z wydrukowanymi znaczkami. Upamiętniają one ważniejsze aktualne wydarzenia, rocznice historyczne, prezentować będą polską kulturę, sport, wybitnych Polaków itp. Większość emisji będzie o znaczkach wielobarwnych, zaprojektowanych przez wybitnych naszych artystów grafików. Co przedstawiać będą przygotowywane wydania? Okolicznościowe dwie emisje upamiętniają 300-lecie odsieczy wiedeńskiej przez wojsko króla Jana III Sobieskiego. Specjalnymi wydawnictwami uczel się 120-lecie Powstania Styczniowego, 150. rocznicę powstania Teatru Wielkiego w Warszawie, 40. rocznicę Ludowego Wojska Polskiego oraz powstania w Getcie Warszawskim. 3 znaczki i bloczek upamiętni wizytę papieża Jana Pawła II. Plan przewiduje także: 4-znaczkową serię przedolimpijską, znaczek z okazji 60-lecia Polskiego Związku Bokserkiego, 3 znaczki „Wisła w malarstwie”, znaczki z kwiatami z okazji 300. rocznicy Ogrodu Botanicznego UJ, znaczki z polskimi strojami ludowymi itp. (T. Grab.)

Komunikat

Tramwajowy Klub Wodny informuje, że zebrania poszczególnych sekcji Klubu odbędą się w następujących terminach:

18 stycznia o godz. 18.00 — Sekcja Płetwonurków (ul. Garbarska 13/2)

26 stycznia o godz. 16.00 — Sekcja Żeglarska

9 lutego o godz. 16.00 — Sekcja Motorowodna

16 lutego o godz. 16.00 — Sekcja Kajakowa w sali bhp przy ul. Brożka 3.

W programie: wybór Zarządu Sekcji i ustalanie planu działań na rok 1983. W związku z tym prosimy wszystkich o niezawodne przybycie.

KRZYŻÓWKA NR 1



POZIOMO: 1. Łączy zalety tramwaju i autobusu. 6. Podniosłość, wzniosłość. 8. Grupa poetycko-literacka (1919–1939). 13. Nietykana świętość. 14. Miasto tkacza. 15. Stań pogody. 18. Bryła kamienia. 21. Dla młodych małżeństw. 22. Karp dł. ok. 1 m. 23. Błąd w odczytywaniu wskazań z miernika. 28. Biała dama. 29. Na ostatnim piętrze.

PIONOWO: 1. Film R. Polańskiego. 2. Chorobliwa rzeka. 3. Napoleońska samotnia. 4. Np. cztery. 5. Nadaje kierunek statkowi. 6. Mitologiczna wróżka. 7. Obóz wędrowny utworzo-

ny z połączonych wozów. 9. Zapewnia dobre widoki na przyszłość. 10. Żywica naturalna. 11. Pierwiastek chemiczny. 12. Hiszpańska Wisła. 16. Do całowania. 17. Metropolia Ghany. 19. Sosna wysokogórska. 20. Urzędy i instytucje w Watykanie. 23. Tętno. 24. Podróż statku. 25. Gruby powróż. 26. Najlepszy na kaca. 27. Przeciwnik Wołodyjowskiego.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji „Sygnałów MPK” Kraków, ul. Brożka 3.

— Czy mogę rozmawiać z kierownikiem? — zwraca się Kowalski do sekretarki.
— Niestety, kierownika nie ma dzisiaj w pracy.
— Jak to, przecież widziałem go przed chwilą na korytarzu!
— Kierownik także pana widział...

W przykładowej przychodni lekarskiej:

— Operacja jest, niestety niezbędna — wyrokuje lekarz.
— Operacja? Nie! — protestu-



je motorniczy Zieliński — Nigdy się nie zgodzę, raczej śmierć!

— Jedno zupełnie nie przeszkadza drugiemu...

Mężczyzna, któremu młody chłopiec ustąpił właśnie miejsca w tramwaju, skarży się głośno:

— Ależ ta młodzież jest obecnie źle wychowana, taka egoistyczna...

— Nie rozumiem, o co panu chodzi — wtrąca się współpasażer — przecież właśnie ustąpił panu miejsca!

— Tak, ale moja żona jeszcze stoi...



KTO POPROWADZI WROCŁAWSKIE TRAMWAJE?

We Wrocławiu brakuje obecnie co najmniej 100 motorniczych. Dyrekcja MPK wciąż poszukuje chętnych, lecz kandydatów jak na lekarstwo. Miejsce w prasie wyraża zdziwienie, bowiem po 6-tygodniowym przeszkoleniu można zarobić nawet powyżej 6 tysięcy złotych miesięcznie. Gdyby udało się zatrudnić potrzebną liczbę motorniczych, znacznie poprawiłaby się częstotliwość i punktualność kursowania tramwajów, gdyż obecnie jest z tym nie najlepiej. Szczególnie wieczorem wiele wozów przymusowo pozostaje w zajezdni, bo nie ma ich kto poprowadzić.

MUZYKA W METRZE

W stolicy Francji nastąpiła moda na podziemne koncerty. Pod

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

hasłem „Melodie w metrze” występują na większych stacjach paryskiej kolei podziemnej znani piosenkarze i grupy muzyczne. Często goszczą tam m. in. tacy popularni wykonawcy, jak Juliette Greco, Georges Moustaki i Guy Beart.

WSPÓŁPRACA Z CSRS PRZY BUDOWIE METRA

Pełnomocnik rządu ds. budowy warszawskiego metra, wice-minister budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych, Jerzy Majewski przebywał ostatnio w Pradze, gdzie przeprowadził rozmowy o współpracy przy budowie metra. Jak wstępnie ustalono, do CSRS uda

się grupa naszych specjalistów, którzy szczegółowo zapoznają się z praktycznymi doświadczeniami pod kątem ich wykorzystania w Warszawie. Dotyczy to zarówno samej budowy i sprzętu, jak też powiązania metra z całym istniejącym już układem komunikacji miejskiej.

RUSZYŁA KOMUNIKACJA W STOLICY BOP

Przed rokiem 1970, gdy do Bełchatowa wkroczył wielki przemysł związany z eksploatacją złóż węgla brunatnego i budową elektrowni „Bełchatów”, tereny obecnego Bełchatowskiego Okręgu Przemysłowego liczyły ok. 7 tysięcy mieszkańców.

Obecnie liczba mieszkańców Bełchatowa przekracza już 47 tys., bez porównania wzrósł także obszar miasta. Nic dziwnego, że brak miejskiej komunikacji był bardzo odczuwalny. Postulaty górników bełchatowskich zostały zrealizowane jednak dopiero w grudniu ub. r., kiedy to na najpotrzebniejszą linię tzw. okólną wyruszyły 3 „jelcze”. Wkrótce ma przybyć kilka „berlietów”.

„NIEBEZPIECZNE” AUTOBUSY W STOLICY IRANU

W wyniku potężnej eksplozji ładunku wybuchowego, do jakiej doszło niedawno w centrum stolicy Iranu — Teheranie, poważnemu uszkodzeniu uległo wiele pobliskich budynków, m. in. hotel, a także pojazdy. Całkowitemu zniszczeniu uległy m. in. trzy autobusy miejskie. Wię-

kszość ofiar masakry, których liczba przekroczyła 400 osób, to właśnie pasażerowie tych autobusów. O sile wybuchu świadczy krater o wymiarach 6×4 metry i głębokości 2 m, który powstał w miejscu, gdzie zaparkowano ciężarówkę z ładunkiem wybuchowym. Liczby ofiar śmiertelnych do dziś nie podano.

NOWE-STARE WAGONY Z CHORZÓWSKIEGO „KONSTALU”

W okresie braków wielu elementów potrzebnych do produkcji nowych tramwajów chorzowski „Konstal” podjął generalne remonty zniszczonych wozów, których warsztaty WPK nie mogły doprowadzić do należytogo stanu we własnym zakresie. W ten sposób przywrócono do ruchu prawie sto tramwajów, które powróciły na trasy kilku miast. (Oprac. l-k)