

Mówią delegaci MPK
na Wojewódzki Zjazd PRON

Stańmy się wiarygodni dla obywateli

W dniu 9 kwietnia br., w Krakowie w sali Teatru im. Słowackiego, obradował I Wojewódzki Zjazd PRON. Ruch ten wchodzi w nowy etap swojej działalności, na Zjeździe bowiem uchwalona została stała Wojewódzka Rada PRON. Szczegółowe relacje z przebiegu Zjazdu znajdują czytelnicy z prasy codziennej. My natomiast chcemy „na gorąco”, bo w pierwszym po Zjeździe dniu pracy, porozmawiać na temat jego obrad z delegatami Zakładowej Rady PRON w MPK.

Do redakcji zaprosiliśmy przewodniczącego Zakładowej Rady PRON Bogdan Kowalczyka (Wydział Ogólny) i jego zastępcę Jana Sokołowskiego (Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych). Obaj panowie byli delegatami na Wojewódzki Zjazd PRON.

— Wrażenia ze Zjazdu? **BOGDAN KOWALCZYK:** — Było to spotkanie ludzi, którzy wierzą w szansę ogólnonarodowego porozumienia, w to, że od nas samych zależy zmiana na lepsze w wielu dziedzinach życia. Do stałej już Rady Wojewódzkiej PRON weszły trzy osoby z naszego przedsiębiorstwa. Członkami Rady Wojewódzkiej zostali: Barbara Kaczmarek z Zakładu Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu i Wiesław Kasperezyk z Zakładu Napraw Tramwajów. Ja wybrany zostałem członkiem Prezydium. Dodać tu muszę, że obecna Wojewódzka Rada PRON liczy 150 osób, Prezydium Rady

— 33 osoby. Wybrano mnie również delegatem na Kongres PRON, który odbyć się ma w Warszawie w dniach od 7 do 9 maja br.

— Gratuluje zaangażowania w słuszną sprawę i wyboru do najwyższych władz Rady Wojewódzkiej PRON, jak również reprezentowania województwa krakowskiego na Kongresie. Moje spostrzeżenie to, że wszyscy jesteście ludźmi młodymi, a przecież niektórzy zarzucają, że w PRON działają przeważnie ludzie starsi wiekiem...

B. K. — PRON w MPK założony został przez ludzi młodych i jest nas przeważająca większość. Są wśród nas członkowie partii, bezpartyjni i dużo członków ZSMP. W Zespole ds. Młodzieży w Radzie Wojewódzkiej PRON pracuje z naszego przedsiębiorstwa 5 osób. Jestem przewodniczącym tego zespołu Barbara Kaczmarek sekretarzem, a Wiesław Kasperezyk, Jerzy Nęcka i Jan Piotrowski członkami. W zespole ds. Ochrony Środowiska i Zabytków pracuje Jan Sokołowski, na którego zresztą wniosek powstał ten Zespół i jak dotąd jest jedyny w całej Polsce.

— Jak nam wiadomo inż. Sokołowski był również delegatem na Wojewódzki Zjazd PRON i jako jedyny z MPK zabierał głos. Jakie sprawy pan poruszał?

(Dokończenie na str. 2)



Tym zdjęciem anonujemy nie tylko wiosnę w całej pełni, ale także artykuł o przystankach na stronie 4.

Fot. ANDRZEJ KADZIOLKA

Na temat Krajowej Narady Aktywu Robotniczego napisano i powiedziano już wiele. Wydaje mi się, że z tych roboczych jej części nie nowego napisać bym nie mogła. Postanowiłam przede wszystkim zapoznać „zytelników z kuluarową niejako stroną Narady i prywatnymi odczuciami jej uczestnika, oczywiście przedstawiciela naszego Przedsiębiorstwa. Oto one:

„Jestem dopiero pięć godzin po przyjeździe z Warszawy. W naradzie brali udział dyrektorzy, sekretarze partii i robotnicy. Byłem więc zaskoczony wyborem. Miało nas być z MPK dwóch, z niewiadomych mi jeszcze powodów ta druga osoba nie pojechała. Miałem dwa zadania do spełnienia: zabrać głos w dyskusji i dotrzeć do ministra naszego resortu — generała dywizji Mariana Oliwy. Niestety, pierwszego zadania nie wykonałem, bo było to nierealne. Na 30 osób zgłoszonych do dyskusji głos zabrało tylko 26. Pozostali — także i ja — swoje głosy złożyli do protokołu, na co mam pokwitowanie. Do punktu drugiego jeszcze powrócę. Jadąc do Warszawy myśla-

łem, że będzie to wszystko bardzo oficjalne i na zasadzie „władza mówi — lud słucha”. Byłem mile rozczarowany, że jest akurat odwrotnie, to lud mówił, a władza słuchała, robiła notatki. Byłem zaskoczony wystąpieniem premiera, nie było to bowiem podsumowanie, a autentyczny głos w dyskusji, z cytowaniem poprzed-

ników włącznie. Wszyscy na swoje petycje, wnioski, propozycje i uwagi dostaną odpowiedzi na piśmie. Przyrzeki to zebrany premier. Wystąpienia były różne, także i laurki, mówiące tylko o sukcesach. Ot, chociażby przedstawiciel „Igłopolu” zdziwiony był, iż jest kryzys! Uczestnicy konferencji mieli różne zdania co do działań na rzecz dyscypliny pracy. Zwalniać źle pracu-

jących? Jest bowiem problem — czy zawsze można pracować dobrze?

Wśród zebranych był ostry sprzeciw o uznanie telewizora kolorowego za luksus. Póki co, radzimy potencjalnym nabywcom i ochotnikom kolorowych obrazów kupić sobie jacht, nie jest on bowiem ponoć luksusem i podatek od niego nie o-

bowiązuje. W czasie trwania konferencji były też i momenty humorystyczne, ot chociażby taki, kiedy to dyrektorzy przedsiębiorstw pochwaleni za dobre wyniki w wystąpieniu wicepremiera Szatajdy — podchodzili do tegoż i... dziękowali.

W czasie przerwy przy sto-

większe powodzenie miał minister Krasiński, a także stoisko z książkami i największe wzięcie... bajki dla dzieci.

Trzeba przyznać, że żalem, że szcześnie do ministrów to my za dużego nie mamy. Ledwie zdążymy nawiązać kontakty, zaznaczy się odczuwalna pomoc... zmienia się minister. Tym razem nie czekaliśmy

długo ze swoimi problemami. Mimo że niedawno mianowany minister generał dywizji Marian Oliwa oficjalnie nie przyjmował delegatów, nasz przedstawiciel „wykombinował” półgodzinną rozmowę, w trakcie której wręczył ministrowi petycję. Tym razem byliśmy pierwsi i chociażby z tej racji minister M. Oliwa przyrzekł spełnić przynajmniej połowę postulatów. W petycji

była między innymi prośba o pomoc w zakupie części zamiennych i ogumienia, uzyskania przydziału kabla, sprzętu dla Zakładu Torów, taboru dla Zakładu Taksówek osobowego i bagażowego, podjęcie działań na rzecz utrzymania dodatku stażowego i gratyfikacji jubileuszowej. — Nasz delegat przedstawił także ministrowi trudności komunikacyjne w starej części Krakowa, powolne tempo budowy połączenia wschód — zachód, zapylenie Krakowa. Minister Oliwa został do Krakowa zaproszony i przyrzekł przyjechać. Rozmowy kuluarowe były bardzo bezpośrednie. Delegaci swobodnie prowadzili rozmowy z przedstawicielami rządu, nie widać było skrupowania, być może dlatego, że nie byli one filmowane.

W przedsiębiorstwie próbuje się „kuć żelazo póki gorące” i delegacja Zakładu Taksówek rozmowy w sprawie dostawy taboru już prowadziła.

Czy dalsze postulaty będą realizowane — zobaczymy”. Refleksje delegata **JANA SOKOŁOWSKIEGO** spisała Filomena Serwińska

W kuluarach Krajowej Narady Aktywu Robotniczego

● Gdy tak dalej pójdzie, to my daleko nie zajedziemy. Tydzień poświęćmy to właściwie załamanie się komunikacji autobusowej, bo — brakuje kierowców. Największe braki są w Zajeźdni na Woli i w Bińczycach. No cóż, jeżeli wskaźnik wykorzystania czasu pracy wynosi tam w tej grupie zawodowej tylko nieznacznie ponad 70 proc.? Strach pomyśleć, jak będziemy jeździć w sezonie urlopowym.

● Ogółem pracownicy MPK mają do wykorzystania 1522 dni urlopu za rok ubiegły. Najgorzej ta sprawa wyglądała zawsze w Zakładzie Torów wśród pracowników fizycznych. W tym roku ten problem w Torach nie istnieje, ale za to zalega z urlopami aż 60 proc. pracowników umysłowych. Czyżby nie mieli czasu, bo musieli dopilnować fizycznych?

● Szykuje nam się jubileusz. W przedsiębiorstwie powstał Komitet Organizacyjny 20. Zjazdu Komunikacji Miejskiej. Wypada to w roku przyszłym, a Zjazd zaplanowano od 20 do 22 września. Na krakowskie jubileusze nie ma mocnych. Okazuje się, że nawet kryzys ich nie zmóże. Po ciesząc się jest jednak to, iż wszystkie zebrania i imprezy zaplanowano po godzinach pracy.

● Obecnie przekazano do biżnikowania... 56 proc. opon. Przewiduje się, że do końca maja z oponami wyjdziemy na zero. Będzie więc możliwość

15 dni w MPK



wprowadzenia racjonalnej gospodarki nimi i indywidualnego rozliczania.

● Udało się spowodować dostawy do naszego przedsiębiorstwa opon 1100X20 z Chin i Wielkiej Brytanii. Są one o wiele lepsze od dotychczasowych.

● Od paru ładnych lat istnieje przystanek — końcowy zresztą — w Piaskach Wielkich. Niestety, ta końcówka nie zasłużyła jeszcze na chociażby marną wiatę. Może jeszcze tego roku lało nie będzie i chociaż opatrność będzie dla oczekujących łaskawa?

● Przedsiębiorstwu przydzielono 40 żołnierzy OTK do pracy. Dzięki tego typu umowom możemy w miarę bezboleśnie przetrwać także okres urlopowy.

● Powstał zespół roboczy Komisji Wyborczej. Jego zadaniem jest opracowanie statutu i ordynacji wyborczej do przyszłego Samorządu Pracowniczego. W Zespole są cztery osoby: Tadeusz Dąbrowa z ZAW, Jerzy Grabowski z ZAC, Jan Malec z ZTS i Adam Wierzbica z ZTP.

● Wydział Ogólny kończy tapetowanie „dyrekcyj”. Po zakończeniu prac w budynku przy Brożka będzie poprawiana estetyka pomieszczeń w poszczególnych zakładach.

● Jako pierwsze odpowiedział na apel Zarządu Zakładowego ZSMP X koło, z Zakładu Taksówek, i wpłaciło pierwszą składkę na Szpital Pomnik Matki Polki.

● W ZTH powstała w lutym br. sekcja „Klubu Honorowych Dawców Krwi”. Utworzono ją z inicjatywy tamtejszego koła ZSMP. Celem jest załatwianie spraw socjalnych krwiodawców, których jest w ZTH 50.

● W MPK powstał Komitet Obchodów Rocznic Młodzieżowych. W programie przewidziano spotkania pokoleń działaczy naszych organizacji młodzieżowych. (F. S.)



Dzień Kobiet u seniorek

Tradycyjnie jak co roku, tak i w tym, spotkały się w dniu 8 kwietnia br., z okazji obchodzonego miesiąca temu Międzynarodowego Dnia Kobiet — emerytki i rencistki. Dopisali również panowie. Święto pań zaszczylił swą obecnością: dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel i zastępca dyrektora ds. pracowniczych Stanisław Kostro. To miłe spotkanie zorganizowała Oddziałowa Rada NSZZ Emerytów i Rencistów w MPK.

O roli polskiej kobiety w czasie okupacji i w Polsce Ludowej mówił zastępca przewodniczącego Oddziałowej Rady NSZZ Emerytów i Rencistów Bolesław Jędrzejec. Kończąc, nadmieniał, że obecne tu panie — emerytki i rencistki — poświęciły pracy w MPK wiele swoich pięknych lat życia i dziś również wszystkie czują się jak jedna tramwajarska rodzina. Życzenia paniom złożył również przewodniczący Oddziałowej Rady NSZZ Rencistów i Emerytów w MPK Jan Jedynak.

Dyrektor Trzmiel stwierdził, że z wielką przyjemnością i radością przyjął zaproszenie na to spotkanie. Między innymi powiedział: „To przecież Wasza praca stworzyła podwaliny dla naszej. Jesteśmy spadkobiercami tego, co zostało przez Was wypracowane”. Zapewnił, że sprawy socjalno-bytowe emerytów i rencistów traktowane są na równi ze sprawami pracowników. Dowodem czego jest suma 750 tysięcy złotych, jaka przydzielona została na zapomogi dla emerytów i rencistów na rok bieżący z ogólnej kwoty 1 mln 500 tysięcy złotych przeznaczonych w przedsiębiorstwie na ten cel. Z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet wszystkim zebrany paniom życzył w imieniu własnym, kierownictwa administracyjnego i społeczno-politycznego zdrowia i wszelkiej pomyślności, a na ręce pani Walerii Pstrusińskiej złożył wiązankę czerwonych goździków.

Jedną z uczestniczek spotkania, pani Wiktoria Rabinia, ułożyła naprędce i wyrecytowała okolicznościowy wiersz, mówiący o pamięci przedsiębiorstwa o tych, którzy odeszli na emeryturę i renty.

Spotkanie przebiegało w ciepłej, rodzinnej atmosferze przy ciastku i herbacie. Wszystkie panie obdarowane zostały upominkami.

Oprawę muzyczną spotkaniu dał zespół „Wagonik”, a jego solista Marek Wszolek śpiewał piosenki z dawnych lat... „Lat naszej młodości” — jak stwierdziły panie. (M.B.)



Podczas spotkania

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

(Dokończenie ze str. 1)

JAN SOKOŁOWSKI: — Na pięć minut przed wystąpieniem dowiedziałem się, że z moją wypowiedzią muszę się zmieścić w pięciu minutach. Nie było mi łatwo wybrać coś z przygotowanego wcześniej przemówienia, jako że wszystko uważałem za ważne, ale coś miałem zrobić... Zaczęłem więc od tego, że w swojej działalności w przedsiębiorstwie nie chcemy dublować Związków Zawodowych, Samorządu Pracowniczego i innych organizacji. Zajmujemy się natomiast sprawami i problemami, z jakimi spotyka się pracownik MPK po zakończeniu pracy. Tematy bierzemy z dyżurów, jakie prowadzimy. Są to sprawy przede wszystkim mieszkaniowe i takie, które przy dobrej woli można od ręki załatwić. Okazuje się, że społeczeństwo nasze jest często bezradne wobec zagmatwanych, sprzecznych z logiką i zdrowym rozsądkiem przepisów, zarządzeń, ustaw itp., a przecież te przepisy miały i mają za zadanie unormować życie i wprowadzić porządek, a zostały wymyślone przez takich samych ludzi jak my. Jako członek Komisji Ochro-

ny Środowiska i Zabytków podałem kilka przykładów co do przeciwdziałania niszczeniu naszych zabytków. Poruszyłem więc sprawę szyn — możliwość zabudowy prototypowego odcinka na trasie Dworzec Główny — Teatr Bagatela, szynami na podłożu gumowym produkowanymi na Węgrzech. Zastąpienie ruchu

Mówią delegaci MPK

tramwajowego nocnego, autobusami, wprowadzenie trolejbusów wokół Plant w miejsce komunikacji tramwajowej. Podałem też wnioski, ponieważ Kraków jest światowym dziedzictwem kultury, uznanym przez ONZ, to dla omówienia sposobu ratowania go propo-

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatowi, który w dniach 1.03. 1983 r. — 31.03. 1983 r. obchodzi jubileusz pracy w MPK.

40 lat
ZAJĄC WŁADYSŁAW — Wydział Kultury, Sportu i Turystyki

30 lat
KAPUSTA JANINA — ZEA Nowa Huta
PISKORZ JÓZEF — ZET Podgórze
SMOTRZYK KAZIMIERZ — Zakład Napraw Tramwajów
SZUBA HELENA — Zakład Napraw Tramwajów
WENCEL JANINA — ZET Nowa Huta
ZIOBRO STANISŁAW — Zakład Napraw Tramwajów
OTOSKA MARIA — Z. Nadzoru Ruchu

25 lat
HEROD BOLESŁAW — ZET Podgórze

20 lat
KOŚCIEN JÓZEF — ZET Podgórze
MICHALCZYK ZBIGNIEW — ZEA Bińczyce

SAJAK JULIAN — Z. Nowa Huta
KOWALSKI BRONISŁAW — Z. Transportu i Sprz. Specjalnego

15 lat
KACZOR WŁADYSŁAW — ZEA Bińczyce
KRZYWDZIŃSKA ZOFIA — ZEA Bińczyce
ROGODA JÓZEFA — Z. Nowa Huta
PANEK STANISŁAW — Z. Nadzoru Ruchu

10 lat
IRZYK JANINA — Z. Nowa Huta
KOZŁOWSKI TADEUSZ — Zakład Torów
KWAPIEN LUDOMIR — Wydział Eksploatacji Ruchu
NOWAK ALICJA — W. dział Ogólny
OSTREGA STANISŁAW — ZET Nowa Huta
PIETRZYK ALINA — Z. Nowa Huta
SENDOR DANUTA — Z. Czyżyny
STECZKO STANISŁAW — Zakład Napraw Tramwajów
SZYMAŃSKA - NAWALA — Dział Techniczny Tr. Autobusowej
WYPOROWSKA EWA — Wydział Taryfowo-Biletowy
KOWALCZYK KRZYSZTOF — ZEA Wola Duchacka (16. 02. br.)



KONIECZNE USTAWIENIE SŁUPÓW PRZYSTANKOWYCH

Po reaktywowaniu w ostatnim okresie pospiesznych linii autobusowych „A”, „B” i „C” tabliczki liniowe na przystanku przy ul. Basztowej — w kierunku Nowej Huty — zostały przymocowane wspólnie z 2 tabliczkami z literą „Z” do tabliczki przystankowej „A” zainstalowanej na słupie latarni elektrycznej. Istnieje pilna konieczność ustawienia w dawnym miejscu — jak również na przystanku od strony ul. Pawiej — zdjętych poprzednio nowoczesnych słupów typu gdańskiego z równoczesnym umieszczeniem w gablotce rozkładów jazdy wymienionych linii, informacji dotyczącej zjazdów autobusów

oraz aktualnego schematu sieci linii autobusowych.

INWENTARYZACJA I JEJ KONSEKWENCJE

W toku przeprowadzonej ostatnio inwentaryzacji obiektów urzędów MPK zlokalizowanych wzdłuż tras komunikacyjnych, kioski stanowiące siedziby Punktów Kontroli Ruchu otrzymały siedmiocyfrowe numery ewidencyjne. Przykładowo warto podać, że jeden z punktów usytuowany na Placu Krolewskim posiada numer 806302 wymalowany dużymi cyframi na szybie zewnętrznej. Natomiast nowoczesnym słupem przystankowym typu gdańskiego nadano aż dziesięciocyfrowe numery, w ramach których słup ustawiony przy ul. Waryńskiego (przystanek „Poczta Główna” — w kierunku Dworca PKP) został oznaczony numerem ewidencyjnym: 35001151/4.

Mimo woli nasuwa się refleksja: czy nie wystarczyłoby pozostawienie tych wielocyfrowych numerów w dokumentacji księgowo-materiałowej jednoczesnym oznaczeniem obiektów i urzędów po prostu numerami kolejnymi w obrębie danej grupy środków transportu...

społeczeństwa z władzą, spróbujmy organizować w telewizji spotkania władz miasta lub osób odpowiedzialnych za określone dziedziny naszego życia z mieszkańcami. Niech będą spotkania systematyczne o określonej tematyce. Ludzie mają dużo do powiedzenia, przed kamerą telewizyjną będą się starali mówić mądrze z przemyśleniem tematu. Zaczę naszemu ruchowi i wszystkim, którzy w nim działają, aby plany i zamierzenia były najszybciej zostały w pełni zrealizowane. Tego zresztą oczekuje od nas przyglądająca się i milcząca większość społeczeństwa. Stańmy się wiarygodni dla obywateli.

— Do życzeń tych dołączył się wszyscy, którym w sercu leży dobro naszego wspólnego domu — Ojczyzny.

Rozmowę przeprowadziła **MARIA BUBACZEWSKA**

Dla Zakładu Taksówek reforma gospodarcza nie była niczym nowym. Tam od dawna pracowano na własnym rozrachunku, od dawna też warunkiem działalności Zakładu była rentowność i to rentowność oparta o autentyczny zysk, a nie naliczanie jego procentu od przerobu. Ze przyjęto takie kryteria dużo wcześniej przed reformą, nie ma się co dziwić, przecież podróżowanie taksówką to luksus i trudno, by społeczeństwo do tego dopłacało. W minionych latach taksówki znacznie przekraczały swoje zadania. Kryzys przyszedł jednak tutaj. Z roku na rok starzał się tabor Zakładu, a jego odnowa była coraz trudniejsza. Przebakiwano nawet o likwidacji, był czas, że myślano także o agencji dla Zakładu. Ostatnio te złowieszcze wieści ucichły. Nie znaczy jednak, iż już jest dobrze. Postanowiłam popytać ludzi, co myślą o zakładzie i o sobie.

W tym roku musi dojść do odnowy taboru. Minimum to 51 wozów osobowych i 40 bagażowych. Kierownictwo jest dobrej myśli (byłam tuż przed planowanym spotkaniem z ministrem M. Oliwą). Wozy są rozdzielane przez Komisję Planowania na poszczególne reorty. Nasz jeszcze nie otrzymał nic! Najgorzej ma się sprawa z taborami bagażowym, a tym dysponuje wicepremier Szalajda. Te wozy są Zakładowi niezbędne. Jest to „być albo nie być” taksówek, bo lwią część zysku wypracowują właśnie bagażówki, jakkolwiek obydwie traktuje 1982 rok zamknęły zyskiem.

Ubiegły rok w całym przedsiębiorstwie zapisał się znaczącymi podwyżkami płac, w ramach obowiązujących przepisów, oczywiście. Podwyżki były także i tutaj, ale dynamika wzrostu była znacznie niższa, od początku do końca, prym bowiem wiodł rachunek ekonomiczny, chodziło też o zachowanie odpowiedniej relacji między poszczególnymi grupami pracowniczymi. W Zakładzie nie stosowano godzin nadliczbowych, nie było takich potrzeb.

Pracownicy Taksówek twierdzą, że oprócz paru innych rzeczy, do szczęścia potrzebny jest im własny zaopatrzeniowiec. Na miejscu

W Zakładzie Taksówek

najlepiej wiadomo, co jest potrzebne. Dziś rynek mamy, jaki mamy. Często, gdy pojawi się jakaś część w sprzedaży, nim dotrze się do zaopatrzeniowca na Brożka, złoży odpowiednie zamówienie, jest już po wszystkim. W takiej sytuacji kierowca, by nie mieć przestoju, siada w auto i szuka części, powiedzmy za 5 zł, tracąc jednocześnie 200. Dlaczego tracić? No bo za „puste” kilometry trzeba płacić. Jeżeli jest to detal faktycznie za 5 zł. pół biedy, ale kupując i znacznie droższe, na swój rachunek.

Istnieje (nie tylko w przedsiębiorstwie) mit o „kokosowych” zarobkach „na taksówkach”. Podobno, by się tam dostać, trzeba mieć nie lada protekcję. Jak to się ma do rzeczywistości? „To fakt, że taka panuje u nas opinia, a tu jest prawie jak wszędzie, żeby zarobić trzeba tyrać, za darmo nie płacą. Istnieje dzienna norma, która musi być wyjeżdżona. Jak się nie wyjeździ 200 kilometrów, jest mniejsza premia. Tu także mamy paradoksy, ot chociażby limitowanie paliwa z jednej strony, a norma kilometrów z drugiej, i uzależnienie premii od tychże kilometrów. Średnio na przejechanych 200 kilometrów od 20 do 30 jest tak zwanych pustych. Za nie kierowca taksówki musi także płacić, jeżeli jeszcze dodamy do tego kupowane za własne pieniądze części zamienne, to te „kokosy” się rozmywają”. Skoro jest tak źle, co ich w takim razie tu trzyma? Okazuje się, że tak samo jak nie jest dobrze, nie jest też i źle. Puste kilometry pokrywane są z opłat za „pierwszy kilometr”, a tak naprawdę, gdyby wszyscy ludzie liczyli się z pieniędzmi to byśmy tu nie siedzieli. Choć prywatni zarabiają więcej, nasi nie zazdroszczą im — tutaj mają jednak zaplecze. Ostatecznie, doszliśmy do stwierdzenia, że jest jak wszędzie, dobrze gdy się chce i pracuje. Kierowcy zastanawiają się kto i kiedy zlikwidował postój w Małym Ryńcu „Do Nowej Huty”. Ofic-

jalnie nic na ten temat nie wiadomo, a postój nie ma, chociaż był bardzo wygodny. Dziwne tym bardziej, że w innych rejonach Krakowa takowe są nadal. Postuluja by ograniczyć go powiedzmy do trzech godzin (od 14 do 17) i utrzymać wcześniejsze zarządzenia. Mniej pustych kilometrów to zysk nie tylko dla nich, ale też i dla Zakładu. Niepokój budzi pogłoska, że nasze taksówki będą się zaopatrywać w paliwo w stacjach CPN. Czy będzie możliwa rentowność, jeżeli paliwo będzie się płacić po cenach zbytu, a nie jak dotychczas po cenie hurtowej?

Wydawałoby się, że wraz ze wzrostem cen taryfy za przejazdy taksówką rośnie pensja kierowców, są przecież na prowizji. Okazuje się, że nie, bo wtedy zmniejsza się procent prowizji, a wzrastają opłaty za owe puste kilometry. Przestałby jednak rozliczać kierowców, a posłuchajmy głosów z zaplecza.

Jak wszędzie, brakuje części zamiennych. Nie najlepiej także z usprętleniem. Docieraczki do silników pamiętają chyba zajeżdżone na Zakopiańskiej. Pracownicy z zaplecza także uważają, iż wiele spraw rozwiązałyby im „miejscowy” zaopatrzeniowiec. Jeszcze do momentu, gdy tam byłam (6 kwietnia) było tak, że gdy pracownikowi w komplecie ziałam się klucz, powiedzmy za 100 zł, trzeba było kupować cały komplet za około 1,5 tys. zł, bo nie było możliwości dokupić jednego. 8 kwietnia zadzwonił do mnie pracownik narzędziowni i powiadomił, że właśnie w tym dniu zaopatrzenie zakupiło klucze pojeźdźcze, komplety zostaną więc uzupełnione. Bywa jednak i tak, iż elementy drobniejsze kupuje się po prostu za własne pieniądze. W Zakładzie nie ma ściągaczy do kół. Te prace wykonuje się jak „za króla Cwieczka”. Efekt jest taki, że zamiast jeden zrobić daną pracę za 10 min., robi ją trzech i to pół godziny. Szlifierka owszem jest, tylko że już wyłomowana. Wszy-

scy, z którymi rozmawiałam uważają, iż skoro są samodzielni jeśli chodzi o finansowanie, dlaczego nie mogą mieć samodzielności pełnej, ot chociażby tego zaopatrzeniowca? Postulowali około 100 tys. z zysku pozostawić właśnie na drobne zakupy części.

Gdy rozmawiałam z pracownikami Taksówek, zdziwił mnie jeden, ale chyba bardzo ważny fakt: Otóż, pracownicy nie wiedzą, co dzieje się z pieniędzmi z wypracowanego przez nich zysku. Są przeświadczeni, że te pieniądze idą w całości na konto przedsiębiorstwa. Mówili wręcz, iż powinna być jakaś kwota przeznaczona na poprawę warunków pracy. **Zastanawiają, jak to się dzieje, że ludzie wypracowujący zysk nie wiedzą, jaki jest podział tych pieniędzy?** Mało, nie wiedzą, w ogóle, jakie jest ich przeznaczenie? Nie wiem, może miałam pecha i akurat ci, z którymi rozmawiałam nie wiedzieli? Jeżeli nawet tak jest, to była to dość liczna grupa ludzi, których żywo obchodzi sprawa zakładu (prawie wszyscy byli długoletnimi pracownikami). Wydaje mi się, że przede wszystkim oni powinni wiedzieć, co dzieje się z ich przecież, pieniędzmi.

Pracownicy Taksówek czują się tak, jakby byli na poboczu „wielkiej MPK-owskiej polityki”. Zainteresowanie nimi jest o ile są rentowni. Reszta nikogo nie obchodzi. Nie odczuwają pomocy dyrekcyjnej w zasadniczych sprawach, ot chociażby ta odnowa taboru. Mówi im się, że nie ma i koniec, a akurat tyle to oni sami wiedzą. Prosty przykład: silniki nie powinny leżeć na silnikowni, a leżą i będą leżeć, bo nie ma w MPK magazynu, który by je przyjął. BHP pisze zalecenia i kary, a na leżące silniki nie ma mocy.

Okazuje się, że nawet jak im się coś robi, także szczęśliwi nie są. Ale jak inaczej? Aktualnie w zakładzie instalowana jest wentylacja. I jak się tu cieszyć, skoro wiadomo

jest już dziś, iż przeważnie będzie wyłączona. Dlaczego? Ano, będzie taki huk, iż ludzie będą się woleli truć. Średnio na jednego silnikowca przypada... 40 wozów. Pracownicy twierdzą, że wiele by u nich można jeszcze poprawić, chociażby taki „drobiazg”, jak lepsza gospodarka częściami zamiennymi, gdyby było to czym regenerować. Braków takich by nie było, i działalność bardziej opłacalna. Taksówki, by uchronić się od likwidacji, dawno już liczyły każdą złotówkę. Niby to prawda, ale jak to się dzieje, że za złom, który sami ładują i wywożą zakład pieniędzy nie dostaje? Przynajmniej pracownicy nie na ten temat nie wiedzą.

Tylko z mojego opisu wiadać, że tak kolorowo to tu nie jest, a przecież nie pisałam nic o zawilgoconych garażach, o ciasnocie, słowem o wielu drobniejszych przeciwnościach. Dlaczego więc tu pracują, a fluktuacja mniejsza niż gdziekolwiek indziej? Odpowiedzieli i na to pytanie. „Ponieważ wiemy, że tak naprawdę w naszym Zakładzie oprócz nas „władzy” nie bardzo zależy, pracujemy jakby „na złość”. Udowadniamy, że mimo wszystko można dobrze pracować, a tak naprawdę dobrze jest wszędzie tam, gdzie nas nie ma”. A kierowcy? Przecież w myśl tego co mówili, „na autobusach” zarobili by więcej, nie kupowali by części za swoje pieniądze, nie musieliby chodzić koło auta jak koło jajka. Czemu więc nie rezygnują? No cóż, przyzwyczailiśmy się — to jedno, a drugie najważniejsze — tu mam „swoje auto”. Wiem, że jak go rano „kopnę” tak mi pojedzie. W czasie nieobecności nikt mi go nie weźmie, nie uszkodzi. Sam muszę o niego dbać, bo to są moje pieniądze. Na trasie jestem sam sobie dyrektorem i kierownikiem, nikt mnie nie musi pilnować, bym pracował, bo wiem na pewno, że wtedy nie zarobie.

Mimo, że w Zakładzie chcą i umieją pracować, trzeba im pomóc. Sami wszystkiego nie przeskożą. Wprawdzie taksówki to działalność dla miasta luksusowa ale tego dorobku, autentycznie dobrej roboty, zmarnować nie można.

FILOMENA SERWIN

W dniach od 23 do 28 marca przebywała w Bułgarii, na zaproszenie „Autokombinatu” Wielkie Tyrnowo, delegacja naszego przedsiębiorstwa. My poprosiliśmy o wyjazd dwóch członków tej delegacji Ryszarda Gurbieła — sekretarza KZ PZPR i Janusza Litwickiego — przewodniczącego NSZZ Pracowników MPK Kraków. Oto, co powiedzieli dla naszych czytelników:

Sygnali MPK: Jak to się stało, że delegacja naszego przedsiębiorstwa wyjechała właśnie do Wielkiego Tyrnowa i kto oprócz Panów wchodził w skład delegacji?

R. Gurbieł: By odpowiedzieć na to pytanie, należałoby wrócić do historii naszego przedsiębiorstwa i historii kontaktów między MPK i „Autokombinatem” Wielkie Tyrnowo. Nasze kontakty rozpoczęły się w roku 1974 i trwały nieprzerwanie do 1980 r. W 1980 r. w związku z sytuacją w Polsce kontakty te zostały obustronnie zawieszone. W tym roku otrzymaliśmy zaproszenie z „Autokombinatu” Wielkie Tyrnowo do wzięcia udziału w uroczystościach 30-lecia tego przedsiębiorstwa, z propozycją reaktywowania naszej współpracy. Wyjechalismy więc delegacja trzyosobowa, w której, oprócz nas dwóch, był jeszcze dyrektor Tadeusz Trzmiel i on był przewodniczącym delegacji. Cel naszej wizyty został zrealizowany — podpisaliśmy umowę o reaktywowaniu współpracy.

S.: A więc umowę o współpracy mamy. Jakie warunki współpracy przewiduje ta umowa?

R. G.: Umowa przewiduje wymianę doświadczeń techniczno-ekonomicznych między obu przedsiębiorstwami, wymianę fachowców w ilości 3 osób w ciągu roku oraz wymianę kolonijną — 18 dzieci plus dwie osoby obsługi z naszej strony. Do tego oczywiście dochodzi wymiana oficjalnych listów, życzeń i pozdrowień z okazji świąt itp.

S.: Program wizyty przewidywał na

Nasi w Wielkim Tyrnowie

Wznowiono kontakty

prawie równie zapoznanie się z przedsiębiorstwem bułgarskim. Chciałabym dowiedzieć się jak wyglądała tam sprawa socjalna? Na ile działalność socjalna zakładu pracy różni się od tej działalności u nas?

J. Litwicki: Sprawy socjalne najbardziej interesowały mnie, toteż podglądałem jak są u nich rozwiązane sprawy socjalne poszczególnych grup zawodowych. Odwiedziliśmy w sumie osiem zakładów podlegających kombinatowi, a więc mam pewne rozeznanie. Muszę powiedzieć, że byłem wręcz zaskoczony. Warunki te są nieporównywalne z naszymi i to na korzyść Bułgarów.

S.: Cóż było tak zaskakującego?

J. L.: Oglądaliśmy stołówki bardzo dobrze wyposażone, czysto utrzymane, z dużym asortymentem posiłków, oglądaliśmy szatnie całkiem inaczej prowadzone niż u nas, w Polsce. Są to kompleksy szatniowe ze stałą obsługą, która dba o czystość. Środki czystości wydawane są nie indywidualnie tak jak u nas, ale w pomieszczeniach sanitarnych można znaleźć je w specjalnych pojemnikach w dostatecznej ilości. Odzież robocza jest czysta i dba o to obsługa szatni.

S.: A czym różni się samo przedsiębiorstwo od naszego, mimo że są to przedsiębiorstwa komunikacyjne?

R. G.: Różnice występują w dwóch sprawach: zasadniczo pod względem organizacyjnym jak i częściowo pod względem warunków socjalnych — o czym już kolega mówił. W tym przedsiębiorstwie jest skomasowana całość wszelkiego transportu, jaki tylko istnieje w woje-

wództwie tyrnowskim, od wozów dostawczych, sprzętu ciężkiego do komunikacji miejskiej w Wielkim Tyrnowie.

S.: Czy przebywając w Wielkim Tyrnowie ograniczyliście się tylko do kontaktów z kierownictwem i załogą „Autokombinatu”?

R. G.: Nie, byliśmy również przyjęci w Komitecie Wojewódzkim Bułgarskiej Partii Komunistycznej przez sekretarza tego Komitetu, odpowiedzialnego za sprawy transportu oraz kierownika wydziału kontaktów z zagranicą. Przedstawiliśmy tam nasze propozycje oraz omówiliśmy warunki rozszerzania współpracy w przyszłości.

S.: Mówiliśmy już o formach współpracy w dziedzinie socjalnej, technicznej, jakie jeszcze formy kontaktów przewiduje umowa?

R. G.: Jeszcze jedną formą ślad nie występującą, jest współzawodnictwo naszych przedsiębiorstw. Dotyczyło ono będzie wskaźników ekonomicznych i eksploatacyjnych oraz rozwoju techniki oraz będzie służył wymianie doświadczeń w zakresie techniczno-ruchowym. Ważną dziedziną współpracy będzie też wymiana doświadczeń w dziedzinie organizacji ruchu miejskiego w zabytkowych zespołach miejskich.

S.: Okazja do złożenia wizyty było 30-lecie „Autokombinatu”. Może więc nasi Czytelnicy będą mogli dowiedzieć się coś o tych uroczystościach?

J. L.: Z okazji 30-lecia otwarta została nowa baza samochodowa podległa kombinatowi w miejscowości Pawlikenia. Duża i nowoczesna zajezdnia z dobre wy-

posażonymi stanowiskami naprawczymi i dobrym zapleczem socjalnym. Wzięliśmy także udział w uroczystej akademii, która odbyła się w Domu Armii w Wielkim Tyrnowie, z dość ciekawym programem artystycznym. Nasza obecność na uroczystościach została odnotowana na łamach dziennika „Borba” — organie KW BPK w Wielkim Tyrnowie.

S.: I jeszcze pytanie o sprawy, które przede wszystkim będą interesować naszą załogę. Jak wyglądała w Bułgarii problematyka bezpieczeństwa pracy, dyscypliny, organizacji pracy?

J. L.: Byliśmy, trzeba przyznać, zaskoczeni. Sprawy BHP postawione są na dość wysokim poziomie. W każdym zakładzie jest sala audiowizualna, gdzie prowadzi się szkolenia pracowników, bardzo dużo jest materiałów propagandowych na temat BHP i to bardzo dobrze zrobionych. Oczywiście, są też tego odpowiednie efekty. Dla przykładu, w jednym z zakładów były tylko 4 wypadki przy pracy w ciągu jednego roku i to tylko w ruchu drogowym (tylko dwa zawnione przez kierowców przedsiębiorstwa). Okazuje się, że mała wypadkowość jest wynikiem dużej dyscypliny pracowników i specjalnych kontroli np. każdy kierowca codziennie jest badany probierem trzeźwości. Jest to elektroniczne urządzenie i każdy kierowca musi się poddać takiemu badaniu przed przystąpieniem do pracy, dopiero wtedy dostaje błądzek, z którym zgłasza się do dyspozytora. Sankcje za spowodowanie wypadku są też wysokie. Mandat za spowodowanie pierwszego wypadku może wynieść od 40 do 200 lewów, podczas gdy średnie zarobki wynoszą 170—180 lewów. Mandat za drugi wypadek może dochodzić do 350 lewów. Wypadek spowodowany po pijanemu kończy się utratą prawa jazdy do końca życia.

S.: Tą przestrogą dla naszych kierowców kończymy naszą rozmowę. Dziękuję Panom. Rozmawiał ADAM ZYZMAN

Przystankowa „święta wojna” trwa chyba tak dawno, jak dawno istnieją przystanki. W Krakowie przesunięcie słupka, na widok którego zatrzymują się pojazdy komunikacji miejskiej, urasta do nie lada problemu. Nie tak dawno to czas, gdy przystanki były ustalane niejako poza przedsiębiorstwem i nawet jeżeli był on usytuowany nieprawidłowo, nie było mocnych, by go przenieść. W 1979 roku w kwestii przystankowej wybuchła istna rewolucja. Wiele zlikwidowano, inne nieco poprzeroszono.

Wydawało się, że nareszcie prowadzący pojazdy będą zadowoleni i spór będzie zakończony raz na zawsze. No cóż, jak to zazwyczaj z nadziejami bywa, te także okazały się złudne i wojna rozgorzała z nową, jeszcze większą, siłą. Napór pasażerów był tak wielki, że przystanki zaczęły nie tylko przywracać, ale tu i ówdzie nawet dodano. Znowo na każdej naradzie roboczej najważniejsze stały się przystanki, czy też zdaniem kierowców i motorniczek niewłaściwie zlokalizowane.

W ubiegłym roku Dział Eksploatacji Ruchu rozpiął ankietę. Dość długo potem trwała — wydawało się cicha. Tymczasem sugestie kierujących pojazdami sprawdzano, prowadzono pomiary natężenia ruchu przesiadających się, wysiadających i wsiadających.

W marcu bieżącego roku przedstawiono na spotkaniach konsultacyjnych w poszczególnych trakcjach sposób załatwie-

os. Widok I na Rakowicach. Będzie zabezpieczony przystanek przy ul. Bieżanowskiej. Wydłużenie przystanku pod „Kablem” uzależnione jest od wykonania szkicu i przyjęcia zlecenia przez DZD Podgórze.

Przystanki, przy Teatrze Muzycznym, przy przychodni na Wzgórzach Krzesiawskich zlikwidowane nie będą, gdyż sytuowano je ponownie, po likwidacji w 1979 roku. Nie zlikwiduje się także przystanku przy Rondzie Mogiłskim w kierunku Dąbia i Cichego Kąca (przywrócone po likwidacji w 1979 roku), pozostanie także przystanek przed pętlą na os. Piastów, gdyż powstał on na interwencję pasażerów. Były też wnioski wykluczające się wzajemnie, jedni chcieli na przykład, by likwidować przystanki podwójne, inni by powiększyć ich liczbę.

Znacznie więcej wniosków i uwag odnośnie do przystanków mieli kierowcy. Było ich 51. Po konsultacji gotowych już wniosków i sposobu ich realizacji przyjęto generalną zasadę, że nie będą lokalizowane równoległe z przystankami tramwajowymi, a indywidualne przypadki będą rozpatrywane przez zespół ds. Komunikacji Biura Inżynierii Ruchu.

Nie będzie realizowanych 26 wniosków. Są to wszystkie te proponujące likwidację przystanków „na żądanie”. Słusznie chyba uzasadniono, iż „na żądanie” jest już dostatecznym ograniczeniem. 7 następnych wniosków o likwidację przystanków

odrzucono, gdyż likwidowane były w 1979, a następnie przywrócone na interwencję pasażerów.

Już zrealizowano osiem wniosków. Dotyczą one: zmiany jednego przystanku stałego w kierunku Skotnik „na żądanie”, przesunięto przystanek w Rajsku — znajdował się zbyt blisko skrzyżowania, „119” na Kleparzu. „Na żądanie” będą także przystanki: pod „Babą Jagą”, koło „Kolejki”, przy „starej cegielni”. Przystanek „Pod Mleczarnią” dla „138” został odsunięty od przejścia, zlikwidowany „Na Łakach” dla linii „121”.

KZD na wniosek Wydziału Komunikacji będzie malował na głównych ciągach komunikacyjnych krawężniki, tam gdzie jest brak zatok. MO zobowiązała się do częstszych kontroli w ul. Fika i w ogóle przystanków komunikacji miejskiej, gdyż coraz częściej prywatni właściciele parkują nie tylko na trawnikach i chodnikach, ale także na przystankach komunikacyjnych.

Wydaje mi się, że jednak wojna o przystanki zakończona nie będzie. Pasażerowie chcieliby przystanki mieć przy swojej klatce, kierowcom najlepiej jeździłoby się bez przystanków. Na szczęście dla pasażerów już jadących w autobusie takie wnioski zrealizowane nie będą. Nie da się również usatysfakcjonować w pełni ani jednych, ani drugich i spór o przystanki będzie trwał raczej zawsze. Przewiduję też, że częściej będą wygrywać pasażerowie.

No cóż, mimo że są bardzo „uciażliwi”, gdyby ich nie było, komunikacja byłaby zbyt cicha, chociaż mimo wszystko mam nadzieję, że przynajmniej lokalizacja nowych przystanków będzie w miarę logiczna i bezpieczna w interesie jednych i drugich.

FILOMENA SERWIN

Na budowie linii Kamienna — Bronowice

Terminy ga

Budowa nowej linii tramwajowej biegnącej od pętli przy ulicy Kamienna jest z większych inwestycji w naszym mieście. Całość podzielona jest na trzy etapy. Jest pierwszy etap budowy — odcinek od pętli tramwajowej przy ul. Kamienna do pętli przy ul. Krasowskiej. W sumie 2,5 kilometra pojedynczej nitki torów. Wartość pierwszego etapu prac wynosi w cenie z roku ubiegłego 311 milionów złotych.

Niewielki barak, kilka pakamer i plac służący za magazyn elementów potrzebnych przy budowie torowiska, takich jak tłuczeń, piasek, betonowe podkłady czy słupy trakcyjne, to całe zaplecze generalnego wykonawcy — Przedsiębiorstwa Robót Inżynierskich „Budostalu-5”, mieszczące się kilkadziesiąt metrów od pętli autobusowej MPK. Kierownika budowy z PRI „Budostalu-5”, mgr inż. Józefa Krasa pytamy o termin rozpoczęcia robót inwestycji, stopień zaawansowania i czy termin zakończenia pierwszego etapu będzie dotrzymany.

— Prace przy budowie pierwszego etapu linii tramwajowej rozpoczęliśmy w kwietniu 1981 roku. W tej chwili roboty koncentrują się na przejściu torów przez ulicę Pielęgniarek i w rejonie fortu przy ulicy Kamiennej. Czy dotrzemy terminu, który przewidziany jest na koniec grudnia tego roku? Trzeba powiedzieć, że MPK może mieć duży wpływ na ewentualne niedotrzymanie końcowego terminu ukończenia przez nas budowy, jeżeli Zakład Torów MPK nie wykona w terminie rozjazdów potrzebnych do wbudowania w ulicę Kamienną. Rozjazdów tych potrzebnych jest aż 15 z tym, że Zakład Torów zobowiązał się z uwagi na brak odpowiedniego zaplecza na swoim terenie do wykonania tylko 7, pozostałe bardziej skomplikowane — dwutorowe i dwulukowe zlecone zostały przedsiębiorstwu komunikacyjnemu w Chorzowie. Wszystkie te rozjazdy potrzebne nam są „na już”. Praktycznie jeżeli do dwóch tygodni nie otrzymamy ich, to nie będziemy mieć frontu robót, a tym samym termin, ustalony w harmonogramie, nie zostanie przez nas dotrzymany. Na razie nie mamy żadnych opóźnień.

Czy Zakład Torów MPK zdąży z rozjazdami? Jeżeli chodzi o rozjazdy, które ma wykonać przedsiębiorstwo w Chorzowie to sprawa nie wygląda najlepiej. Bo mimo, że zlecenie zostało przyjęte, to teraz — jak mówi mgr inż. J. Kras — przedsiębiorstwo stawia pewne żądania wykonania przez „Budostalu-5” dla siebie pewnych robót, a więc „coś za coś” na co przecież nie zawsze można się zgodzić. Mogą być również kłopoty ze zburzeniem parterowego budynku należącego do zespołu obiektów szpitala. Budynek ten przeznaczony jest wprawdzie do rozbiórki, ale dopiero po ukończeniu budowy innego i przeprowadzeniu się do niego. Sprawa o tyle kłopotliwa,

że ten przewidziany do wyburzenia stoi akurat w miejscu budowanej linii tramwajowej.

Braki materiałowe nie ominąły i tej budowy. Trudności były i są bez przerwy. Chociażby z podkładami drewnianymi pod rozjezdnicę. Podwykonawcy „Elektromontażowi-2” brakuje kabli trakcyjnych, które powinny już być montowane. Jak mówi inż. Kras, kable te, powinno załatwić w Krakowskiej Fabryce Kabli MPK, ale jak nam wiadomo MPK, również boryka się z jego brakiem. Są również kłopoty z drewnianymi mostownicami i mogą być ze specjalnym olejem do ich konserwacji.

Pytamy o podwykonawców i zakresy robót jakie mają do wykonania.

— Prócz wymienionego już „Elektromontażu-2”, Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Telekomunikacyjnych. Jego zakres robót to doprowadzenie linii kablowej do dyspozytorni, stacji prostowników, jak również wykonanie przekładek teletechnicznych na trasie linii tramwajowej. Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych-15 wykona filary pod wiadukt, który będzie stalowy o ciężarze 600 ton i długości 400 metrów. 1/3 konstrukcji jego wykonywana jest na placu montażowym Mostostalu. Tu na budowie przedsiębiorstwo to w tej chwili organizuje swoje zaplecze a od 15 kwietnia br. przystąpi do montowania wiaduktu. Pod koniec maja przewidziane jest wykonanie tak zwanej nasuwki gotowego elementu wiaduktu nad torami kolejowymi. Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „Budostal-1” — wykona budynek dyspozytorni, stacji prostowników i portierni przy ulicy Kamiennej. Przedsiębiorstwo Robót Zmechanizowanych „Budostal-8” zajmie się podłączeniem kanalizacji, wody i CO do wymienionych obiektów, natomiast Przedsiębiorstwo Robót Wykonawczych „Budostal-7” wszelkimi pracami wykonawczymi przy tym obiektach. Kolejowe Zakłady Automatyki dokonają przekładek kabli teletechnicznych i elektrycznych kolejowych. Zakład Sieci MPK przeprowadzi montaż sieci napowietrznej.

Za niecałe pół godziny w kierownictwie budowy generalnego wykonawcy rozpocznie się kolejna narada przedstawicieli przedsiębiorstw realizujących tę budowę i zainteresowanych budową stron. Między innymi uczestniczyć w niej będzie przedstawiciel Zarządu Rozbudowy miasta Krakowa. Kierownikowi Krasowi dziękujemy więc

PRZYSTANKI — problem nieustający

nia zgłaszanych w ankiecie wniosków. Rozwiązania przyjęto najlepsze z możliwych w obecnej sytuacji. Co więc postanowiono?

Na propozycję zlikwidowania przystanku przy ul. Brożka bądź przy Borsuczej postanowiono zostawić go jako stały, ale z ograniczeniem czasowym od godz. 5 do 16. Niezyciowy był natomiast wniosek, by po godzinach szczytu przystanki były „na żądanie”. Przystanki komunikacji tramwajowej regulują bowiem ruch na skrzyżowaniach (np. Grodzka — Plac Wiosny Ludów). Lokalizowane są przed skrzyżowaniami, czy ludzie przyzwyczajeni do zatrzymywania się tramwajów będą w stanie pamiętać, że to akurat już po szczycie?

Na 35 wniosków zgłoszonych przez trakcję tramwajową trzy zostały zrealizowane od zaraz. Dotyczy to zlikwidowania podwójnego przystanku przy Limanowskiego pod Koroną, przesunięcia przystanku przed sygnalizację świetlną obok cmentarza w kierunku Ciekier i zlikwidowanie przystanku „Białucha” na Mogiłkiej.

10 wniosków jest bądź będzie zrealizowanych po wykonaniu niezbędnych prac poprzedzających, takich jak: powiadomienie pasażerów w prasie o zmianach (likwidacja przystanku „11” na ul. Limanowskiego, zmiana przystanku stałego na „żądanie” przy cmentarzu w Podgórzu, stały przystanek przy „Koksochemii” a „na żądanie” w obu kierunkach przy bramie nr 5).

Blżej światła zostanie przesunięty przystanek przy Galla po przeniesieniu wiaty przystankowej i uzgodnieniu z Komitetem Osiedlowym. W miarę możliwości będą przenoszone przystanki przed pętlę tramwajową po wypływowaniu peronów i zgody Komitetów Osiedlowych na

W związku z programem realizacji zadań trakcji autobusowej, w którym przewidziano m. in. poprawę stanu oznakowania taboru, warto zwrócić uwagę na ważny z wielu względów problem, jaki stanowi obecnie aktualnie stosowany system numeracji.

Stan liczbowy autobusów, jakimi dysponują wszystkie przedsiębiorstwa branżowe komunikacji miejskiej w kraju wynosi nieśmierna 13 000 — według ostatniego wydania Rocznika Statystycznego GUS (1982) — 12 926. Najsze przedsiębiorstwo posiada w inwentarzu 630 wozów, z czego na trasy wszystkich linii — łącznie z podmiejskimi — wyjeżdża średnio 420 autobusów.

Może więc stanowić przedmiot zastanowienia fakt, dlaczego przy tak stosunkowo niewielkiej liczbie taboru numeracja wozów, która do niedawna rozpoczynała się od nr 21 001 i dosięgała nr 24 999, obecnie zamyka się w przedziale liczb: 11 001—43 999. Gdyby analogiczny system numeracji zastosować w skali całego kraju to „rezerwa”, czyli liczba numerów nie wykorzystanych

nych, przewyższałaby z górą dwukrotnie ogólny stan taboru pozostającego w dyspozycji wszystkich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Pracownicy przedsiębiorstwa — za wyjątkiem pionu trakcji autobusowej oraz służb nadzoru ruchu i Wydziału Taryfowo-Biletowego, jak również znaczna większość pasażerów zupełnie nie orientują się w układzie numerów pięciocyfrowych, zastosowanych po raz pierwszy w WPK Gdańsk-Gdynia. Jeszcze w 1977 roku wszystkie wozy miały wyłącznie trzycyfrowe numery inwentarzowe, zawarte w przedziale liczbowym 1—399. Natomiast w związku z pierwszą dostawą autobusów marki „Berliet” w roku 1978, wprowadzono czterocyfrową numerację taboru. Pierwszy wóz z tej serii otrzymał numer inwentarzowy (ewidencyjny) 1801, w którym 1 oznaczało macierzysty zakład eksploatacyjny, tj. Bielsko, 8 — rok dostawy

1978, a 01 numer kolejny. Wymienionym systemem numeracji objęto wówczas cały tabor autobusowy. System ten nie utrzymał się jednak długo, bo już na przełomie lat 1979 i 1980 wszystkie wozy otrzymały nowe numery pięciocyfrowe.

W nowym układzie numerów ewidencyjnych wzorowanym na tzw. systemie gdańskim pierwszą cyfrą — 2 oznacza rodzaj pojazdu, tj. autobus, druga — określony typ wozu (np. 1 Berliet), a kolejne trzy cyfry stanowią jego numer porządkowy. System ten był stosowany w Krakowie bez zmian przez 3 lata.

Ostatnio, tj. w lutym 1983 r., w związku z uruchomieniem nowego zakładu eksploatacyjnego w Płaszowie — „ZAP” oraz częściami wymianą taboru między poszczególnymi zakładami dokonano kolejnej, trzeciej na przestrzeni 5 lat zmiany połączonej z modyfikacją gdańskiego systemu numerów ewidencyjnych. Ja-

ko początkowe oprócz cyfry 2 wprowadzono również 1, 3 i 4, w rezultacie czego przedział liczb zastosowanych do numeracji uległ znacznemu zwiększeniu i obecnie obejmuje liczby: 11 001—43 999. System taki wykazuje zasadnicze rozbieżności w stosunku do pierwotnie przyjętego układu numeracji, stosowanego nadal w Gdańsku oraz stanowi zupełny wyjątek w skali ogólnokrajowej.

Obecnie obowiązująca, tj. wprowadzona w wyniku ostatnich zmian, numeracja taboru przedstawia się następująco: autobusy należące do zakładu eksploatacyjnego w Bielsku — „ZAB” marki „Berliet” mają numery początkowe 11 401 i 11 601, a „Ikarusy 260” — 15 001. „Ikarusom 280” (przegubowym) należącym do zakładu w Czyżnach — „ZAC” nadano numery ewidencyjne począwszy od 34 101. „Berliety” pozostające w dyspozycji zakładu na Wołi Duchackiej — „ZAW” otrzymały nume-

ry początkowe 21 001. Natomiast stare wozy „Jelczy” przeniesione do nowego zakładu eksploatacyjnego w Płaszowie — „ZNP” — ponumerowane począwszy od 42 801 („miejskie”) i 42 801 („wielkopojazdowe”). Ponadto w zakładzie pozostała część taboru, tj. „Jelczy” z lat 1960—1970, które w Płaszowie ponumerowano w przedziale 22 901 oraz 23 801.

Wprowadzenie takich zmian w systemie numeracji autobusów w obecnej chwili stało zapewne podjęciem w stosowaniu elektroniki obliczeniowej do środków trwałych i w szczególności bieżącej, a w szczególności opracowywania sumarycznych na podstawie historycznych formularzy.

Warto jednak pamiętać, że system ten nie stanowi nowości, gdyż po-

Czy krakowskie autobusy muszą

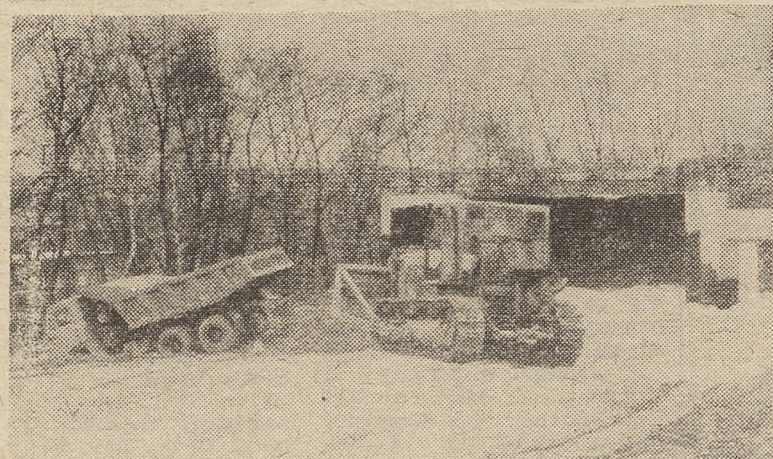
la

jest jedna
realizowany
XXX-lecia.
ano- mon-

je na te-
niego bu-
cały dwu-
linek nowo
onać pie-
zo-
lami po be-
niscami po-
ryż za prze-
zelegniarek,
poh na to-
acprygady z
R-ace wy-
om mistrza
ul informuje
as regulacji
onigniarek z
ziam. Przed
ia, po stro-
auważamy
rai również
ia „Budosta-
i-droże, na
rdacu, znaj-
ufofostalu”.
Zagac sprzęt
gtrzebne do
zo- informu-
e o przedsię-
io-

G wysokie
wawiają nam
alką torów.
rzd wiaduk-
emamy w le-
o, eńca przy
or go i już
nabliżu petli
rzej. Pracują
laleniu od
ehdzi. Pod-
noej z nich.
kznów pra-
ow. Mgr inż.
aro tu spo-
kzakres ro-
ót „Brugada
ykizane z
zetralą wo-
ocKamiennej
Pście magi-
ra z budową
ou— dodaje.
ruracujących
nici to brygo-
da”. Przygo-
w pod kable
ak

Zez nas w
uini zaawan-
owie I eta-
u fowej, któ-
Kamienną
ia, będzie
nitygodniem,
ieo bywa na
zkońcowi
ddzieję, że
przewidzia-
y na koniec
u dotrzyma-
niach sty-
nizujemy już
anę arterię.
CZEWSKA



Migawki z budowy nowej linii.

Fot. STANISŁAW TYRAN

Nieefektywny czas pracy

Szewskie poniedziałki i nie tylko...

W pierwszy dzień po Świętach Wielkanocnych, w dniu 5 kwietnia br., z Zajezdni Autobusowej na Woli wyjechało na linie o 9 autobusów mniej, niż przewidywał plan. Winą za ten stan rzeczy obciążyć należy kierowców, którzy nie przyszli do pracy — 18 z turnusu, 9 z wolnego. Wśród wozów, które na linie nie wyjechały, było aż 7 z 15 zaplanowanych Ikarusów. Autobusy te posiadają stałe obłady.

OD LAT BEZ ZMIAN

Nie jeden raz pisaliśmy o „szewskich poniedziałkach” i poświęconych dniach. Niewiele się pod tym względem zmieniło na lepsze. Smutny to fakt, że nawet kierowcy Ikarusów postępują nie lepiej od innych, a wydawałoby się, że to awangarda, że wybrani do tego wyróżnienia zostali najlepsi.

„Trudno tu mówić o wszystkich, ale... zmuszeni jesteśmy stworzyć kadre rezerwowe kierowców i obsadzać nią tabor. Na 40 Ikarusów, jakie posiadamy, na zmianie A jeździło 28,3, na zmianie B — 27,1 wozów. Średnio z dwóch szczytów 27,7. Załóżmy, że 5 tego typu wozów pozostaje w Zajezdni z przyczyn technicznych — naprawy, przeglądy, to jednak 7 Ikarusów nie wyjeżdża dzień w dzień na linie tylko z winy kierowców”.

Jeżeli do tej wypowiedzi dodamy, że wskaźnik wykorzystania taboru właśnie Ikarusów w marcu br. na zmianie A wynosił 70,8, na zmianie B — 67,8, trudno będzie nie stwierdzić, że dla tego dobrego i nowego taboru brakuje odpowiednich — w sensie dyscyplinowania — kierowców.

BODŹCE, MOTYWACJE... NIE SKUTKUJĄ

Kierownictwo ZAW robi wszystko, co tylko jest możliwe w kierunku zachęcenia ludzi do lepszej, wydajniejszej pracy. Stosuje się finansowe bodźce, są więc motywacje, ucieka się do „psychologicznych chwytów”. Tymi pierwszymi niewielu kierowców jest zainteresowanych. Nie chcą pracować w godzinach nadliczbowych. Na 360 kierowców, którym zaproponowano pracę na linii w pierwszy czy drugi dzień minionych właśnie świąt, oferując prócz 100 procentowego wynagrodzenia, jakie się należy, dodatkowo po 500 złotych za każdy z tych dni, zgłosiło się tylko 6. Zupełny brak zainteresowania pieniądzem, czy może niechęć do pracy. „Chwyt psychologiczny” — wywieszenie w pomieszczeniu dyspozytorskim wykazu kierowców, którzy w lutym br. posiadali największą ilość nieefektywnego czasu pracy, narobił trochę szumu. Reagowali ci unikający pracy na linii, łącznie z absolutnym rekordzistą w tym zakresie, kierowcą, który na 162 godziny planowanej pracy na linii, jeździł tylko 54 godziny, a 52 godziny przebywał wprawdzie w Zakładzie ale nie wykonywał w tym czasie podstawowej pracy kierowcy. Niewielu było takich, którzy w wymienionym miesiącu jeździli bez awaryjnych zjazdów z linii.

Zastępca kierownika Zajezdni Marek Adamski twierdzi, że... „powód do nie- wyjechania z Zakładu lub zjechania z linii na wyszukana usterkę zawsze się znajduje, bo w 100 procentach nie da się za-

pewnić sprawności pojazdu. Trudno więc kierowcy udowodnić, że nie ma racji, że mu się nie chce jeździć”.

Mimo chwilowej reakcji znajdujących się na niechlubnym wykazie, niewiele się na lepsze w tym zakresie zmieniło. A przecież kierownictwo ZAW preferuje nagrodami każdą ponadprzeciętną pracę kierowców, a więc taką bez zjazdów z linii na awarię, osiągających największą ilość wozokilometrów, za uzyskane przebiegi 100—150 tysięcy kilometrów na jednym silniku w Berlicie, czy za poprawną pracę na linii, o której donoszą w listach pochwalnych pasażerowie. Nagrody przyznawane są z funduszu zastępcy kierownika ds. ruchu.

PLAGA... CHOROBY

Załoga ZAW składa się w ołbrzymiej większości z ludzi młodych. Przeciętna wieku kierowców nie przekracza 30 lat. Jak się okazuje wiek nie jest miernikiem zdrowia, skoro największą plagą są w tej grupie zawodowej choroby. Kilkudziesięciu kierowców, jak dowiedzieć się można z ich „kartotek, systematycznie choruje. Zwolnienia lekarskie bywają różne. Kilkudniowe, tygodniowe, miesięczne i dłuższe. Zdarzają się pobyty w szpitalach. Wielu choruje tak często, że zastanawiające jest, jak mogli przejść przez badania wstępne, kwalifikujące ich do pracy w MPK w zawodzie kierowcy i czy w ogóle zawód ten mogą wykonywać. Zdarzają się i tacy, którzy starają się tylko wypracować średnią i idą na zwolnienie lekarskie. W praktyce przydatność dla Zakładu i przedsiębiorstwa jest z nich żadna. Kierownictwo ZAW sprawą tą zamierza w najbliższym czasie zainteresować lekarzy Zakładowej Przychodni.

Niektórzy spośród tych, którzy tak często chorują, korzystają również często ze zwolnień „na opiekę”. Trudno kwestionować zasadność tych zwolnień, ciekawe jednak, że choroby prześladowały jednego i tych samych. Zwolnienia „na opiekę” też jakoś się właśnie u nich powtarzają. Wszystko zresztą jest w tych przypadkach zgodnie z prawem, tylko czy zawsze z sumieniem pracownika i jak w takiej sytuacji wykonywać zadania planowe. „W bardzo wielu przypadkach brak jest jakiegokolwiek rzetelności i odpowiedzialności za wykonywaną pracę...” — mówi kierownik ZAW J. Kucharski.

MAGNES WYSOKICH ZAROBKÓW

MPK przyciąga ludzi wysokimi zarobkami, a że zapotrzebowanie na kierowców jest, przyjmuje się w zasadzie każdego, kto tylko posiada odpowiednie ku temu kwalifikacje. Później okazuje się, że zarobki wprawdzie wyższe są niż gdzie indziej, ale praca bez porównania cięższa. Nie wszyscy więc z tych, którzy przychodzą, potrafią się dostosować. Jedni pracy tej starają się sprostać, stają się częścią załogi, na której można bazować, inni rezygnują. Bywają też tacy, którzy starają się lawirować — w pracy utrzymać, ale niewiele z siebie dają. Tylko, że nie tędy droga panowie. Warto to zrozumieć. Taka praca nie jest właściwą drogą wyjścia z kryzysu gospodarczego.

(M. B.)

pięciodziesiętne numery ewidencyjne?

W branży komunikacji miejskiej został zastosowany w drugiej połowie lat sześćdziesiątych. W pierwszym skali krajowej punki obliczeniowej z organizo- 47 MZK w Warszawie oraz 48 MZK w Łodzi. Nowoczesny, zme- lizowany system obliczeń za- owano wówczas m. in. przy andaniu rozkładów jazdy, spo- zianiu zestawień statystycz- i w zakresie przewozów pa- rów i eksploatacji taboru la- e z rozliczaniem kart drogo- h autobusów. Mimo to do- kczas stosowane układy nu- acji taboru — trzy i cztero- owe — pozostały w wymie- nych przedsiębiorstwach nie onione. niem uzyskania dokładnego z sytuacji należy zwrócić gę na fakt, że obecnie wszy- e duże przedsiębiorstwa ko- akacji miejskiej — z wy- dem WPK Gdańsk-Gdynia i Kraków — stosują z po-

wodzeniem nadal czterocyfrowa numerację taboru. W MZK Warszawa oraz w poznańskim i wrocławskim MPK pierwsza cyfra numeru ewidencyjnego oznacza typ autobusu, natomiast w MPK Łódź została zarezerwowana dla poszczególnych zakładów eksploatacyjnych. Natomiast w katowickim WPK autobusy w trakcie wpisywania do inwentarza otrzymują kolejne numery porządkowe — bez względu na typ wozu i zakład macierzysty.

Przytoczone informacje stanowią najlepszy dowód, że zastosowanie nowoczesnych metod obliczeń komputerowych nie wymaga — jako koniecznego warunku — wprowadzania zmiany systemu numeracji taboru na pięciodziesiętne. Natomiast, z uwagi na obowiązujące przepisy, dotyczące prowadzenia ewidencji środków trwałych, a w szczególności inwentarza i kart ewidencyjnych taboru należałoby uniknąć przenumerowywania auto-

busów w trakcie okresu eksploatacji.

Ponadto, konieczność stosowania — szczególnie w obecnym okresie — oszczędnej gospodarki materiałami oraz racjonalnego wykorzystania czasu i nakładów pracy powinna spowodować ograniczenie do wyjątkowo uzasadnionych ważnymi przyczynami tego rodzaju przedsięwzięcia.

Jest faktem oczywistym, że w każdej sytuacji można znaleźć odpowiednie uzasadnienie na wprowadzanie co kilka lat zmiany systemu numeracji taboru. Również numery ewidencyjne można podobnie jak symbole kodowe czy też tzw. identyfikatory dowolnie rozbudowywać do liczb wielocyfrowych. Ale nie o to przecież chodzi przy wyborze najbardziej praktycznego w toku codziennej pracy modelu numeru, łatwego do zapamiętania i umożliwiającego szybka identyfikację danego wozu tak w zajezdni, jak i na trasie.

Piszący ten artykuł, któremu nieobca jest problematyka szczegółowych zastosowań elektronicznej techniki obliczeniowej, przy okazji omawianego tematu proponuje uznanie za potrzebne przyszłościowe dokonanie wszechstronnej oceny przydatności stosowanego obecnie systemu numeracji autobusów. W szczególności należałoby uzyskać wyczerpujące i poparte konkretną argumentacją odpowiedzi na pytanie: w jakim stopniu wymieniony system ułatwia codzienną pracę najbardziej zainteresowanych służb, względnie o ile ją utrudnia i niepotrzebnie komplikuje. Najbardziej miarodajnych i obiektywnych materiałów w omawianym zakresie mogłyby zapewne dostarczyć wypowiedzi i opinie pracowników zatrudnionych bezpośrednio w pionie ruchu, a więc Głównej Dyspozytorskiej, komórek organizacyjnych Zakładu Utrzymania, Kontroli i Nadzoru Ruchu, dyspozytorów poszczegół-

nych zakładów eksploatacyjnych oraz specjalistów i inspektorów Wydziałów Taryfowo-Biletowego i Dochodzeniowo-Wypadkowego.

Jeżeli w wyniku pewnego rodzaju sondażu opinii wymienionych grup pracowników, jak również konfrontacji stanowisk zainteresowanych działów administracyjnych i komórek pionu ruchu, pięciodziesiętny system numeracji taboru uzyskałby ocenę negatywną — należałoby przewidzieć, oczywiście w planach perspektywicznych — możliwość powrotu w przyszłości do stosowanego w dużych miastach i aglomeracjach (z wyjątkiem Gdańska i Krakowa) systemu czterocyfrowego. Jest on bardziej praktyczny, umożliwia również zarezerwowanie określonych pierwszych cyfr dla poszczególnych zakładów eksploatacyjnych i drugich dla oznaczenia typu autobusu. System ten mógłby być z równym jak w innych miastach powodzeniem stosowany w Krakowie przez szereg lat, bez wprowadzania jakichkolwiek zmian numeracji taboru.

ANDRZEJ GIELECKI



Z wiosną znów o działkach

Woda – najważniejsza

Po kilku zimowych miesiącach, spotkali się działkowicze na pierwszym w tym roku zebraniu. Miało ono charakter sprawozdania z ubiegłorocznej działalności zarządu Pracowniczego Ogródków Działkowych „Tramwajarz” przy ulicy Księcia Józefa.

Sprawozdanie wiceprezesa Janusza Rzymka zostało przez zebranych przyjęte pozytywnie, a ocena pracy zarządu przez komisję rewizyjną – zreferowana przez przewodniczącego Krzysztofa Nosala – wypadła dobrze.

Podstawowymi problemami działkowiczów, jakie spędzają im sen z oczu, są: woda, elektryfikacja i droga na terenie ogrodu działkowego. Zagadnieniem numer jeden jest jednak woda. Budowa studni głębinowej jest zbyt kosztowna. Zamierzenia inwestycyjne muszą się zmieścić w sumie 800 tysięcy złotych, taka jest bowiem wysokość dotacji z MPK. Szacunkowa zaś cena określona przez przedsiębiorstwo hydrologiczne budowy studni głębinowej wynosi 1 mln 200 tysięcy złotych. Na razie więc trudno o takiej myśli. Ponieważ nie można również nie liczyć się z kłopotami, jeżeli chodzi o zaopatrzenie w wodę, myśli się o wykopaniu studni, która – w przypadku wyłączenia przez Miejskie Wodociągi wody – zapewni możliwość polewania działek. Rozpoczęcie prac związanych z elektryfikacją terenu ogrodu działkowego, przeszkadza brak odpowiedniego kabla. Jeżeli chodzi o nawierzchnię drogi, zebrani zdecydowanie wy-

powiedzieli się za wstrzymaniem jeszcze w br. tej inwestycji, z uwagi na nie ukończone budowy niektórych domków i związane z tym częste wjazdy na teren ogrodu samochodów z ciężkim ładunkiem materiałów budowlanych, które powodują uszkodzenia nawierzchni. Postanowiono tylko obłożyć drogę krawężnikami. Związana z tym praca, jak również malowanie siatek ogrodzeniowych wykonane zostaną przez działkowiczów w ramach pracy społecznej.

Uczestniczący w zebraniu działkowicze mogli dowiedzieć się jeszcze o wielu interesujących ich sprawach, między innymi o otwarciu dla nich konta w Banku Spółdzielczym, zakupie wspólnie dla wszystkich nasion i nawozów i planowanym w biurcu przy ulicy Brożka ustawieniu specjalnego kiosku, w którym będą mogli sprzedawać nadwyżki swoich plonów. Jeżeli chodzi o ten ostatni pomysł, to przyjęty zostanie przez zarząd MPK na pewno z dużym zadowoleniem, a świeże jarzyny, owoce i kwiaty znajdą sporo nabywców.

I to byłoby wszystko, jeżeli chodzi o sprawozdanie z pierwszego zebrania działkowiczów w tym roku. A na pytanie: kiedy rozpoczyna się pierwsze, wiosenne prace na działkach – otrzymaliśmy odpowiedź, że „w pierwszych dniach po Świętach Wielkanocnych”, chociaż niektórzy podobno zaczęli już przed Świętami.

(M.B.)

LISTY
OPINIE
POLEMIKI



W związku z zamieszczeniem na szpaltach dwutygodnika „Sygnały MPK” nr 5 (228) z 15 marca br. w „15 dniach w MPK” informacji dotyczącej wypadku autobusowego zainstrowanego 5 marca br. w Biskupicach, wyjaśniamy:

Faktycznie w dniu 5 marca br. (niedziela) o godz. 6.00 ekipa pogotowia wypadkowego MPK z zajezdni Podgórze otrzymała z Główniej Dyspozytorskiej Ruchu MPK polecenie wyjazdu do Biskupic k. Wieliczki celem wyciągnięcia autobusu znajdującego się poza jezdnią. Po przyjeździe na miejsce zdarzenia ekipa stwierdziła, że autobus leży na boku na terenie prywatnej posesji. Różnica pomiędzy koroną jezdni a leżącym autobusem wynosiła 5 m. W związku z powyższym i ze względu na okoliczność, że autobus znajduje się na terenie prywatnej posesji i ewentualna akcja ratunkowa może pociągnąć za sobą duże zniszczenie prywatnej własności (przewidywana była możliwość ewentualnego wjazdu na teren prywatnego ogrodu samochodem marki „Kraz” – 20 ton wagi, co spowodowałoby ogromne spuszczenie), ekipa pogotowia wraz z obsługą radiowozu Grupy Wypadkowej powiadomiła GDR MPK żądając przyjazdu kompetentnej osoby z dyrekcji MPK celem ustalenia z właścicielem posesji reperatury ewentualnych szkód spowodowanych akcją ratowniczą. Jak nas powiadomiła GDR postanowiono ściągnąć

doraźnie kierownika Zajezdni Bieńczyce, skąd pochodził ww. autobus. Po dużych perturbacjach pan kierownik zgodził się udać do Biskupic i o godz. 8.00 zjawił się na miejscu wraz z dyspozytorem GDR MPK. Po ustaleniu przebiegu akcji ratowniczej i przyjęciu optymalnych warunków przystąpiono do wyciągania autobusu. Nadmieniamy, że był to szczególnie ciężki przypadek, grożący poważnym uszkodzeniem, a nawet zniszczeniem autobusu znajdującego się w rowie, podczas akcji ściągnięto drugi dźwиг z Zakładu Transportu celem ubezpieczenia autobusu przed wywrótką na dach. Autobus bez żadnych uszkodzeń został wyciągnięty na jezdnię o godzinie 10.00.

Zawdzięczać to należy doskonalejszej znajomości fachu ekipy Pogotowia Wypadkowego KRAZ, dużego poświęcenia ww. oraz istic kaskaderskich poczyną przy opisanej akcji. Wyjaśniamy, że przybyła z Zajezdni Bieńczyce brygada ograniczyła się do usunięcia ziemi z podwozia wyciągniętego autobusu. W związku z powyższym zbulwersował nas artykuł zamieszczony w 5 numerze „Sygnałów MPK”. Dochochodzimy do wniosku, że człowiek redagujący powyższy ar-

W sprawie wypadku w Biskupicach

tykuł szuka tanich sensacji i poprzez bezpodstawne i niesprawdzone informacje podrywa autorytet Pogotowia Wypadkowego oraz jego obsługi, wykonującej przez okrągły rok, na trzy zmiany swoją ciężką i odpowiedzialną pracę na najbardziej zagrożonych odcinkach komunikacji.

Nasza praca jest bardzo cicha i nie jest znana większości pracowników przedsiębiorstwa. Występujemy tam, gdzie coś zostało uszkodzone w bardzo poważnym stopniu, tam gdzie stanęła komunikacja albo niejednokrotnie trzeba ratować życie ludzkie lub uwolnić zwołki ludzi poszkodowanych w wypadkach drogowych lub tramwajowych i zdanie zamieszczone w artykule cyt.: „okazało się, że odświętne ubrania panowie nie bardzo sobie radzą z zakładaniem lin na błotnistym terenie” jest bardzo przykre i zupełnie pozbawione prawdy. Na powyższą okoliczność są świadkowie, z którymi w każdej chwili można przeprowadzić konfrontację. Tym odświętnie ubranym panem był kierownik Zajezdni Bieńczyce stojący z boku.

Ciekawe, co Szanowny Pan Redaktor „Sygnałów MPK” napisałby o swych kolegach pracownikach MPK jak i on

Cenna pomoc dla wynalazców i racjonalizatorów

Na wynalazczość i racjonalizację stawia się coraz bardziej w zakładach pracy. Pomysły racjonalizatorskie pozwalają wyjść z niejednego impasu w produkcji, przynoszą nieraz wielomilionowe oszczędności. Trudno więc nie liczyć na ludzi, którzy myślą.

W MPK wynalazczością i racjonalizatorstwem interesują się nawet, i to z efektami, uczniowie Przyzakładowej Zasadniczej Szkoły Zawodowej. Organizowane są kilka razy w roku giełdy pomysłów z zaprezentowanymi prototypami. Nierzadko również twórców młodych. Tym, którzy przy opracowaniu projektu potrzebują pomocy służą fachową radą specjalnie powołani do tego doradcy, zrzeszeni w Zakładowym Klubie Techniki i Racjonalizacji. **TECHNICZNI:** mgr inż. Antoni Kadziolka – ZNT, mgr inż. Kazimierz Mamoń – ZSP, mgr inż. Józef Cybulski – ZTH, mgr inż. Krzysztof Szela – ZAC, mgr inż. Stefan Weigel-Milleret – ZAB, mgr inż. Jacek Nawrot – ZAW, mgr inż. Jerzy Lesiecki – ZNA. **EKONOMICZNI:** mgr Halina Broda – ZNT, Anna Kołodziej – ZNA.

Wanda Gucwa – Zarząd Przedsiębiorstwa.

Zadaniem ich jest współdziałanie w udzielaniu porad i pomocy fachowej przy opracowywaniu zgłaszanych przez twórców projektów wynalazczych oraz poprzez udział w ocenie projektu, jego badaniu i stosowaniu oraz zabezpieczeniu interesów twórców i państwa. Wszyscy wymienieni mają odpowiednie wykształcenie, znają zagadnienie prawa wynalazczego. Wyróżniają się wiedzą i autorytetem.

Każdy twórca, któremu doradca udzielił pomocy, powinien być przekonany, że ten, od którego ją otrzymał, stoi na straży jego interesów i winien mieć do niego zupełne zaufanie. Gdyby zdarzyło się, że twórca nie ma racji doradca powinien wytłumaczyć mu popełniony błąd w taki sposób, aby zrozumiał i nabrał przekonania o racji doradcy. Praca doradcy technicznego kończy się w momencie wdrożenia projektu wynalazczego; doradców ekonomicznych czy prawnych – w chwili otrzymania przez twórcę wynagrodzenia.

Jak więc widzimy, szeroki jest zakres działania doradców, nie mniejsze jednak są stawiane im wymogi. (M.B.)

Dział Kultury, Sportu i Turystyki informuje:

16 kwietnia br. o godz. 18.00, w Teatrze Kolejarskim przy ul. Bocheńskiej 7 – „Wojna z Babami”. Sztuka przeznaczona jest dla rencistów i emerytów MPK.

18 kwietnia o godz. 17.00 i 20.00 w hali GTS „Wisła” – „Maraton rockowy”. Grają zespoły „Lomard” z Poznania i „Rezerwa” z Warszawy. Impreza połączona jest z tańcami.

20 kwietnia o godz. 19.00 w Domu Tramwajarza na Placu Serkowskiego 7 odbędzie się inauguracja działalności Klubu Seniora MPK. W programie występ zespołu folklorystycznego „Ciechowiany” ze Skalnego Podhala.

SPROSTOWANIE

W ostatnim numerze „Sygnałów MPK” (6/229) na str. 3 widnieje pod pierwszym od góry zdjęciem podpis zaczynający się od zdania: „Tego „pogota” zrobiono prawie w całości w ZTP”, podczas gdy w rzeczywistości chodziło o ZTS. Można się tego było domyślić po przeczytaniu zamieszczonego obok tekstu o ZTS, niemniej gwoili ścisłości prostujemy, a zainteresowanych oraz Czytelników przepraszamy.

REDAKCJA

świecie”. W przeciwnym razie zażądamy wyjaśnienia sprawy u władz zwierzchnich. Szczegółowych danych na ww. okoliczność mogą udzielić obywatelowi redaktorowi: operator pogotowia Tadeusz Makuch, operator dźwigu pomocniczego Andrzej Wilkosz i kierowca dźwigu Józef Fraś z Zakładu Transportu, dyspozytor z Główniej Dyspozytorskiej Ruchu Marian Oliwa, obsługa radiowozu Grupy Wypadkowej.

Myślimy, że Redakcja sprostuje ten niefortunny artykuł, co niezmiennie usatysfakcjonuje wszystkich pracowników Pogotowia Wypadkowego MPK.

*

Ww. dniu osobiście nadzorowałem akcję wyciągania autobusu wraz z zastępcą kierownika ZAB, p. Marezykiem. Czytałem również notatkę sporządzoną w „Sygnałach” i pismo sporządzone przez obsługę dźwigu uważam za zupełnie uzasadnione.

St. dyspozytor ruchu
(—) P.O. Główny dyspozytor
MARIAN OLIVA

Od autorki:

Dziękuję zainteresowanym za odpowiedź. Wprawdzie miałabym wątpliwości do do „szukania taniej sensacji” no ale każdy ma prawo rzecz nazywać wedle swojego uznania. Ja bym tego aż „sensacją” nie nazwała. A tak na marginesie – tę informację zasłyszalam od zastępcy dyrektora do spraw ruchu.

Z poważaniem
Filomena Serwin

Kronika wypadków — marzec

● Motorniczka z ZTH, Helena Dziurdzia, podczas prowadzenia tramwaju 1 marca br., uderzona została przez pasażera w głowę. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

● Uczeń klasy III ZSZ, Jerzy Szczurek, 3 marca br., podczas odbywania praktycznej nauki zawodu w ZTP, rozlał na ubranie robocze, które miał na sobie, spirytus denaturowany. Z nie ustalonych przyczyn ubranie to uległo zapaleniu. Wymieniony uczeń doznał poparzenia II stopnia podudzia lewej nogi i dłoni lewej ręki od strony wewnętrznej. Odpowiedzialność za ten wypadek ponosi sam poszkodowany. W dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Uczeń klasy I ZSZ, Bogdan Burkat, odbywający praktykę w warsztatach szkolnych, 8 marca br., podczas przeskakowania przez kałużę, stracił równowagę, upadł i doznał wybiicia trzeciego palca lewej ręki. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 6 dni.

● Mechanik z ZTS, Zdzisław Wojaś, 11 marca br., podczas uderzenia młotkiem w wybijak, doznał stłuczenia dłoni lewej ręki w okolicy palca wskazującego. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 6 dni.

● Kierowca autobusowy z ZAW, Stanisław Piekarczyk, 16 marca br., podczas schodzenia do kanału naprawczego, pośliznął się na stopniu i doznał stłuczenia kolana prawej nogi. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 16 dni.

● Mechanik z ZTX, Roman

Saczka, 18 marca br., podczas uderzania młotkiem, trafił nim we własną lewą rękę i doznał skaleczenia. Wina oczywiście poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 14 dni.

● Ślusarz rozjazdów z ZTO, Tadeusz Jaśkowiec, 23 marca br., podczas szlifowania szlifierką z walkiem elastycznym, uderzony został w twarz zerwaną osłoną, co spowodowało rany cięte górnej i dolnej wargi oraz utratę przednich zębów. Przyczyna wypadku obiektywna, bowiem awaria szlifierki nastąpiła na skutek uszkodzenia wewnętrznego łożyska — wada fabryczna. Poszkodowany w dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Kierowca z ZAB, Zygmunt Wolak, 26 marca br., kopnięty został przez nietrzeźwego pasażera, doznając pęknięcia kości śródreżca prawej dłoni. Poszkodowany w dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Mechanik z ZAW, Piotr Kowalski, 29 marca br., podczas wyjmowania siłownika hamulcowego z autobusu PR-110, uderzył prawą ręką o kratownicę, doznając stłuczenia piątego palca. Wina poszkodowanego. W dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Uczeń klasy III ZSZ, Jacek Matuszszak, odbywający praktyczną naukę zawodu w ZTS, 29 marca br., podczas dokręcania nakrętki koła, doznał stłuczenia czwartego palca prawej ręki na skutek przygniecenia. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim. (M. B.)

Nakłamaliśmy — odszczekujemy

Primaaprilisowe kłamstwa poświęcone są tradycją, traktowane jako żart, nie mamy więc obaw, że się ktoś obrazi, lub zechce nas wezwać do raportu. Nie sądzimy też, że dał się ktoś nabrać na, grubymi nićmi szyte, kłamstewka pomieszczone w ostatnim (6) numerze „Sygnałów”. Chodzi jednak o to, iżby Czytelnicy nie potraktowali prawdziwych informacji jako żartu, zwłaszcza tych utrzymywanych w nieco lżejszym tonie.

Tak więc nie sądzimy, aby się ktoś zgłosił 1 kwietnia po przydział namiotowego M-1; mimo braku ogumienia propozycja panów z podkówni dotyczyć może jedyne tramwaju konnego; a sunący po trawie „tramwaj wodny”, to już wynik nieokreślonej fantazji naszego fotoreportera.

Trudności mamy z odwołaniem informacji o badaniach radiestezyjnych na Brożka, gdyż widzieliśmy ostatnio koleżankę z radiowęzła czyniącą różdżkarskie praktyki w kilku pomieszczeniach na III p. Zapewniała co prawda, że jest to czysta amatorszczyzna i nie czyni tego na czyjekolwiek polecenie.

Podobnie w kłopotcie jesteśmy przy odwołaniu notatki o zawodach pociągów tramwajowych, gdyż wprowadzić nikt oficjalnie zawodów takich nie potwierdził, niemniej jazda motorniczych na wspomnianej trasie do złudzenia przypomina forsowny trening.

Jeśli jednak mimo naszego odwrotnego przekonania dał się ktoś nabrać na którąś z tych informacji bądź — nie daj Boże — się obraził, pozostają nam przeprosiny, których wartość jest wymierna — do następnego 1 kwietnia.

REDAKCJA

SPORTSPORTSPORT



Zespół „Tramwaju” w obecnym składzie

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Od zwycięstwa rozpoczęli wiosenną rundę

Meczem z „Grębałowianką” 9 kwietnia piłkarze „Tramwaju” zainaugurowali drugą rundę rozgrywek w lidze okręgowej. Zwycięstwo 3:0 (1:0) stanowi dobry początek i od razu stwarza nadzieje na poprawę dotychczasowego miejsca w środku tabeli. Przypomnijmy, że po rundzie jesiennej „Tramwaj” zajmował 7. miejsce z 8 punktami straty do lidera — „Cracovii” II i taką samą liczbą punktów przewagi nad ostatnią drużyną w tabeli — „Górnikiem” Wieliczka. Oczywiście przy stracie 8 pkt o pierwszym miejscu trudno marzyć, niemniej kierownictwo klubu liczy na znaczną poprawę lokaty. Takie właśnie zadanie postawiono przed piłkarzami, których stać na zajęcie miejsca w czołowej trójce.

Do takiego stwierdzenia upoważnia nie tylko pracowicie spędzony okres przygotowań do obecnej rundy, których głównym etapem był dwutygodniowy obóz szkoleniowy w pierwszej połowie marca w Paszkówce, w ośrodku Wawel-Tourist, ale także stosunkowo korzystny układ gier, co oczywiście w piłce nożnej ma swoje znaczenie. Oto terminarz: 17. 04 mecz wyjazdowy z „Sulkowem”, 23. 04 u siebie z „Prokocimem”, 30. 04 u siebie z „Kablem”, 7. 05 na wyjeździe z „Górnikiem” Wieliczka, 14. 05 u siebie z „Hutnikiem” II, 21. 05 na wyjeździe z „Cracovią” II, 28. 05 u siebie z „Clepardią”, 4. 06 na wyjeździe z „Gościbią” Sulkowice, 8. 06 u siebie ze „Zwierzynieckim”, 11. 06 na wyjeździe z „Dalinem” Myślenice, 18. 06 u siebie z „Wandą” Nowa Huta i 25. 06 na wyjeździe z „Georytem”.

Jak widać, kilku silniejszych przeciwników, jak „Prokocim”, „Kabel”, czy „Zwierzyniecki” nasi piłkarze będą gościć na własnym boisku, co zawsze stanowi pewien handicap. Ale czekają ich też bardzo trudne mecze wyjazdowe, przede wszystkim z „Gościbią” i „Dalinem”. Prowadząca w tabeli „Cracovia” wydaje się w tej rundzie nieco mniej groźnym przeciwnikiem, choćby ze względu na duże trudności kadrowe oraz inne wewnętrzne kłopoty, jakie trapią obecnie ten zasłużony klub.

Nowy trener I drużyny seniorów „Tramwaju” — znany przed laty piłkarz „Cracovii” — Stanisław Szymczyk, który zastąpił dotychczasowego szkoleniowca — M. Adamczyka, ma obecnie do dyspozycji następujących piłkarzy (w nawiasie rok urodzenia): bramkarze: pozyskany z „Hutnika” Zbigniew Urbańczyk (1954), Zbigniew Sendor (1960) i Józef Zwoliński (1961). Obrońcy: Jerzy Szafraniec (1952), Janusz Bławat (1956), Janusz Walczyk (1956), Bogumił Rzemieniec (1957), Aleksander Kofin (1957), Mieczysław Mazurek (1952), Władysław Koziół (1958). Rozgrywający: Edward Hefko (1949), Andrzej Mączka (1958), Stanisław Kuć (1960), Oktawian Mikołajczyk (1963), Zbigniew Dudek (1958), Marek Woźniak (1962), Waldemar Koziół (1957). Napastnicy: Eugeniusz Szczyrbak (1957), Krzysztof Sekunda (1962), Zdzisław Mrowczyk (1959), Mariusz Jawień (1964), Andrzej Klimas (1963), Marek Zabicki (1960), Marek Grzonka (1964), Roman Pławiński (1964).

Niestety, na razie w barwach drużyny nie wystąpi jeszcze anonowany na naszych łamach, były reprezentant Polski, najlepszy piłkarz Krakowa 1971, zawodnik „Wisły” — Zbigniew Płaszewski, który zgłosił akces do „Tramwaju” i podpisał deklarację, gdyż nie udało się skrócić okresu nałożonej na tego piłkarza przez Związek Piłkarski karencji. Zresztą Płaszewski po dłuższej przerwie w grze spowodowanej m. in. kontuzją nie podjął jeszcze regularnych treningów, a więc trudno byłoby na razie powiedzieć coś bardziej konkretnego o jego formie i przydatności do zespołu. W tej sytuacji wszystkim kibicom „Tramwaju”, którzy cieszyli się na myśl o wzmocnieniu drużyny, radzimy uzbroić się w cierpliwość do przyszłego sezonu, który, mamy nadzieję, wyjaśni wszystkie wątpliwości co do składu.

A jest ich nieco więcej, gdyż przeciętna wieku pierwszego zespołu jest dosyć wysoka i nowy trener prędzej czy później będzie mu-

siał pomyśleć o odmłodzeniu drużyny. Oczywiście nikt z zarządu ani też sam trener nie spisuje na straty żadnego z piłkarzy tylko z powodu wieku, gdyż o przydatności do gry przede wszystkim będzie decydować aktualna forma, ale problem istnieje i trudno go nie zauważać. W tej sytuacji zbudowanie zasadniczego trzonu zespołu, który po ewentualnym wzmocnieniu 2—3 młodymi piłkarzami mógłby w przyszłym roku walczyć z powodzeniem o awans do III ligi, jest obecnie głównym zadaniem, przed jakim stoi trener i zarząd.

Ponieważ trudno przewidzieć, czy w celu odmłodzenia i wzmocnienia składu uda się pozyskać pełnowartościowych piłkarzy z innych drużyn, sporo uwagi przywiązuje się w klubie do szkolenia młodzieży, z którą pracuje najstarszy stażem trener „Tramwaju” — Stefan Sękowski. Ten doświadczony szkoleniowiec, który wychował wielu piłkarzy grających obecnie w I drużynie seniorów, będzie w tym roku obchodził rzadki jubileusz 15-lecia pracy w naszym klubie. Do rozgrywek zgłoszono dwie drużyny juniorów — I zespół gra w klasie okręgowej, a II w klasie „A”.

Warto przy okazji dodać, że bardzo dobrze spisuje się w obecnej edycji rozgrywek bezpośrednie zaplecze I drużyny seniorów — II drużyna, która prowadzona przez mgra Janusza Dzierwę zajmuje w klasie „B” drugie miejsce ze stratą zaledwie 1 pkt do lidera, co stwarza perspektywę awansu do klasy „A”. Ze względów szkoleniowych byłoby to bardzo pożądanym awans, gdyż gra w wyższej klasie rozgrywek pozwoliłaby zawodnikom rezerwy zbliżyć się poziomem umiejętności do kolegów z pierwszego zespołu.

Największym zmartwieniem Zarządu nie tylko naszego klubu, jest trudna sytuacja ze sprzętem sportowym. Jak wiadomo, w sklepach nie ma praktycznie nic, podobna sytuacja jest w hurtowniach, a nawet Przedsiębiorstwo Wytwórczo - Usługowe Urzędów Sportowych w Warszawie niczego konkretnego nie oferuje obecnie klubom niższych klas. W tej sytuacji uratował nieco sytuację transfer, jakiego dokonano w ub. roku przekazując „Szombierkom” Bytomu pozyskanego z „Hutnika” Leszka Pawlikowskiego. Za tego piłkarza, który „nie przyjął się pozytywnie do zespołu” klub otrzymał około 100 tys. złotych oraz 2 komplety strojów, piłki, buty i trampki mniej więcej tej samej wartości, co podratowało niezbyt zasobną kasę i zasoby sprzętowe „Tramwaju”, ale na jak długo? (i-k)



Jedna z 3 bramek strzelonych na inaugurację „Grębałowianec”.

Retro Tramway Stoł. Król. Miasta Krakowa

NR 12 KARAĆ FLEJTUCHÓW! ROK 1882

Niechęć obecnych „gospodarzy domów” do rzetelnego spełniania swoich obowiązków ma swoją długą tradycję. I tak po położeniu torowisk starali się oni nie zauważać bałaganu, jaki podzuczali sąsiadom po drugiej strony ulicy. Magistrat jednak czuwał i 16 marca wydał stosowne rozporządzenie nr 5855:

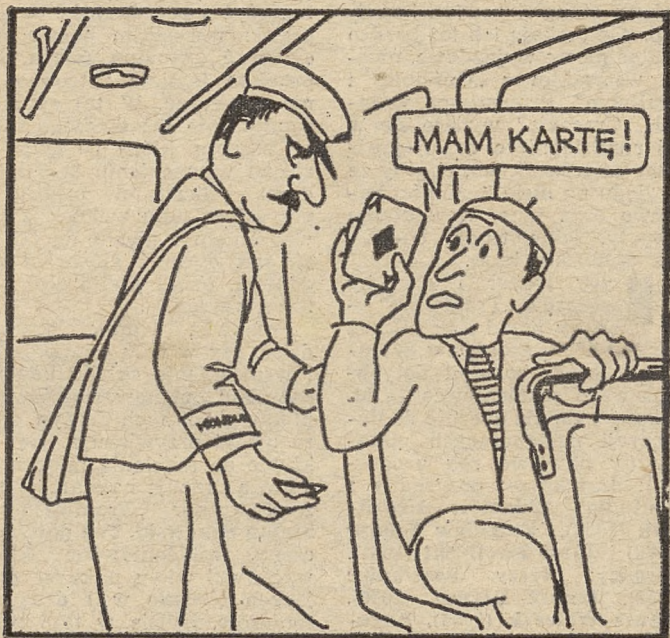
„DO PANÓW KOMISARZY OBWODOWYCH W KRAKOWIE

Sekcja V Rady miasta Krakowa na posiedzeniu dnia 24 lutego 1883 r. uchwaliła wezwać Magistrat, aby w ulicach, przez które prowadzi tor kolei konnej, właściciele realności, którzy węgle, łód itp. na przeciwną stronę ulicy składają, tę część ulicy przez składowanie tych przedmiotów zanieczyszczoną, sami czyścić kazali; a nie było to obowiązkiem właściciela realności, po tej części ulicy położonej.

Wzywa się przeto p. Komisarzy, aby o powyższej uchwale właścicieli domów okólnikiem zawiadomili i czuwali, iżby niniejszej uchwale zadość się stało i ją ściśle wykonano. — Gdyby zaś upomnienia ustne nie odniosły pożądanego skutku, mają p. Komisarze przedstawić winnych do ukarania”.

Nie wiemy, czy ówczesne akcje typu „Posesja” wylapały wielu opornych, możemy więc przyjąć, iż „spychotechnika” ustala. Dodajmy też, że nieco wcześniejszym obwieszczeniem z 3 grudnia 1882 r. Magistrat precyzyjnie określił obowiązki właścicieli domów i komisarzy obwodowych w sprawie oczyszczania torowisk ze śniegu i śmieci (miano sprzątać solidarnie, po obu stronach toru to, co plugi tramwajowe wyrzuciły). Problem oczyszczania torowisk wraz z najbliższym otoczeniem pozostaje zaś aktualny do chwili obecnej...

(ami)



Rys. WOJCIECH WILCZEK

— Stary, to prawda, że Ziełński spłił się na imieninach kierownika jak świnia i strasznie narozrabiał?

— Niestety, prawda...

— A Kowalski ponoć był taki zalany, że uderzył kierownika w twarz?

— Rzeczywiście tak było. Taki wstyd dla naszego Zakładu.

— A Malinowski, jak opowiada, leżał cały czas pod stołem?

— Tak, jeszcze rano był nieprzytomny.

— Taki wstyd! Jakich my mamy kolegów! Stary, a nie pamiętasz przypadkiem, co ja robiłem?

*

Zaraz po pierwszym dniu pracy w ZTS majster przydzielił Kowalskiego do mycia podwozia samochodu.



— Ależ panie majstrze, to wstyd, że nie używamy odpowiednich maszyn, które by automatycznie wykonywały taką brudną robotę.

— Właśnie jesteście najnowszym modelem takiej maszyny.

*

Zdenerwowany pasażer po wejściu do autobusu zwraca się do kierowcy:

— Spóźnił się przez pana do pracy — ma pan pół godziny opóźnienia. To skandal! Po co na przystanku jest ten rozkład jazdy?

— Jest bardzo potrzebny. Gdyby go nie było, w ogóle by pan nie wiedział, że mam spóźnienie.

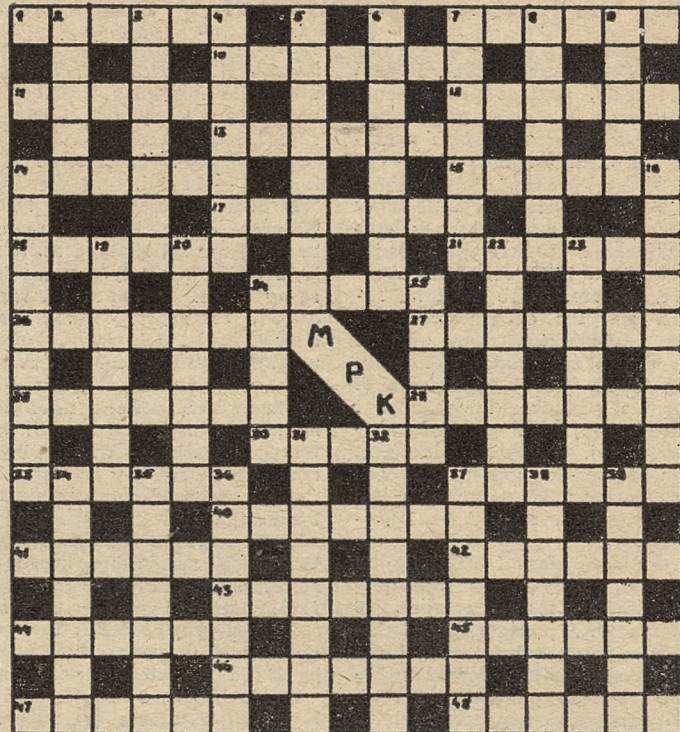
*

W przyzakładowej przychodni lekarskiej:

— Nie będę ukrywała, że bardzo mi się nie podoba wygląd pani.

— Pani doktor, nie dosyć, że się tego nasłucham od męża?

KRZYŻÓWKA NR 5



POZIOMO: 1) Nabytek z Węgier w MPK. 7) Szosa strategiczna równoległa do linii frontu zapewniająca łączność między jego odcinkami. 10) Kwas nikotynowy. 11) Kuzyn. 12) Kret o nosie wydłużonym w ruchliwą trąbkę. 13) Przez tę ulicę przejeżdża tramwaj linii 6, 8, 10. 14) Miasto wojewódzkie. 15) Nastroj panujący w jakimś środowisku. 17) Kolejne zmiany na stanowiskach pracy. 18) Miejsce składania ofiar kultowych. 21) Niezdara, ślamazara. 24) Były prezydent Egiptu. 26) Odrobina waty lub bawełny. 27) Wartościowa roślina pastewna z rodziny motylkowatych. 28) Polski przyładek nad Bałtykiem. 29) Miejsce postojowe dla samochodów. 30) Niedźwiedź z Himalajów. 33) Masyw wulkaniczny na Wyżynie Armieńskiej. 37) Kałamarz. 40) Granica miasta. 41) Wózek do wozienia piasku. 42) Czarna topola. 43) Rządkie imię męskie. 44) Flakonik, ampulka. 45) Korekta fotografii. 46) Cukier mleczny. 47) Wymiana pałeczki w biegu sztafetowym. 48) Miejsce najcięższych kar w Hadesie.

PIONOWO: 2) Nieodzwonne przy butach piłkarskich. 3) Kobieta ubiegająca się jednocześnie z inną o względy jednego mężczyzny. 4) Artysta rzeźbiący w drewnie. 5) Amulet, talizman. 6) Znajduje się na drugim piętrze budynku MPK. 7) Człowiek mający bezkompromisowe metody postępowania. 8) Zakiet wraz ze spódnica. 9) Rzymska bogini lasów i zwierząt. 14) Pani w budce „Ruch”. 16) Miejsce zwycięskiej bitwy Nelsona nad flotą francuską. 19) Tryton. 20) Mąka raz mielona, zawierająca otręby. 22) Pisarka. 23) Sposób myślenia charakterystyczny dla dzieci polegający na przekonaniu że zwierzęta, rośliny są istotami myślącymi, czującymi. 24) Miejsce zakupów. 25) Wędrowną grupą cyrkowców. 31) Sławna markiza z filmów francuskich. 32) Najprostszy słuchawkowy aparat radiowy. 34) Wierność odtworzenia rzeczywistości w literaturze. 35) Imię żeńskie. 36) Miasto w Grecji. 37) Eunuch. 38) Najemca lokalu. 39) Zbroja napaść na sąsiednie państwo.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji.

LUBELSKIE ZAKŁADY ODBUDOWUJĄ PR-110

Lubelskie Zakłady Naprawy Autobusów miały w ub. roku pewne luki produkcyjne, które postanowiono zapisać remontami „berlietów”. Po kilkumiesięcznych przygotowaniach do naprawy tych autobusów przystąpiono w ostatnim kwartale 1982 r. Praktycznie jest to odbudowa, gdyż wyeksploatowane do końca wraki, jakie na początek nadeszły z warszawskich MZK, trzeba było rozbierać na części i odbudowywać od podstaw. Karoserie otrzymują nowe blachowanie, a inne podzespoły montuje się z części regenerowanych i nowych. Pierwsze tak odbudowane „PR-110” powróciły z Lublina do Warszawy w lutym br. W sumie zakłady odbudują w br. dla MPK w całym kraju przeszło 150 pojazdów tej marki.

NOWE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE W LZW?

Szybko rozbudowujące się Lubelskie Zagłębie Węglowe nie ma dotychczas rozwiązań problemów komunikacji z Lublinem. Kursy PKS-u nie wystarczają. W tej sytuacji grupa radnych oraz dyrekcja LZW wystąpiły z wnioskiem

o uruchomienie pomiędzy Łęczną i Lublinem komunikacji MPK-owskiej. Dyrekcja MPK ze względu na szczupłość taboru i niewystarczające zaplecze techniczne oraz niebagatelne koszty przedsięwzięcia, wyrażające się miesięcznie kwotą ok. 0,2 mln zł, nie wyraziła jednak zgody. Stanowisko to przyjęło także kolegium wojewody lubelskiego, stając na stanowisku, że najwłaściwszym rozwiązaniem problemu

stosując prowizoryczne przyłącza, aby mieszkańcy jak najmniej odczuli brak ciepłej wody. Pełnia robót ma się rozwinąć w maju br., a całkowite zakończenie przewiduje się na rok przyszły.

„ZYŁE SREBRA” ODKRYLI W TRAMWAJACH

Fakt, że w komplecie hamulcowych styczników znajdują się dwa sporej wagi sre-

udało się ustalić sprawców kradzieży srebra wartości kilkudziesięciu tysięcy złotych

UPROWADZIŁ TRAMWAJ

Wracający do domu po spożyciu sporej ilości alkoholu Adam H. wszedł do stojącego na pętlі w pobliżu dworca kolejowego w Grudziądzu tramwaju, stanął za pulpitem i odjechał w stronę MO. Funkcjonariuszom MO udało się zatrzymać uprowadzony tram-

Najczęściej dokonuje się tam różnych korekt tras i przystanków uwzględniających postulaty mieszkańców miasta, ale niestety, niektóre z tych postulatów nawzajem się wykluczają i dlatego chcąc się przekonać o faktycznych potrzebach przeprowadzono w marcu tzw. akcję „Oko”. Kilkudziesięciu specjalnie przeszkolonych pracowników obserwowało przystanki, węzły komunikacyjne, poszczególne linie i potoki pasażerów. Oceniano natężenie ruchu, punktualność, wykorzystanie taboru i warunki dojazdów z przesiadkami. Analiza tych obserwacji pozwoli przeprowadzić ewentualne dalsze zmiany w komunikacji łódzkiej.

„IKARUSY” DLA KATOWIC

Około 300 nowych „Ikarusów” otrzyma w br. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach. Jednak mniej więcej taką samą liczbę wyeksploatowanych wozów trzeba będzie wycofać z ruchu. Nowy tabor, chociaż nie wpłynie w decydującym stopniu na polepszenie komunikacji w GOP, poprawi jednak warunki dojazdów do pracy.

(Oprac. l-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



byłoby powołanie w Łęcznej odrębnego przedsiębiorstwa komunikacyjnego z własnym zapleczem, które w przyszłości zajęłoby się komunikacją w LZW.

MIEJSCE DLA METRA

W tym miesiącu w okolicy osiedla Służew nad Dolinką Przedsiębiorstwo Budowy Sieci Ciepłych rozpoczyna przekładanie odcinka magistrali ciepłej zasilającej rejon Ursynowa i Natolina, gdyż w tym miejscu ma przebiegać płytko pod ziemią linia warszawskiego metra. Roboty będą się prowadzić etapami,

brne krawki, nie był obcy dwóm pracownikom zażeczni WPK w Będzinie, mechanikowi Andrzejowi J. i motorniczemu Andrzejowi R., którzy ponadto dosyć dobrze orientowali się w czarnorynkowej wartości owego kruszcu. Ponieważ znaleźli chętnego na srebro, którym był właściciel prywatnego zakładu jubilerskiego w Dąbrowie Górniczej, szybko ogołocili kilkanaście wozów z owych srebrnych części. Na szczęście brak hamulców udało się zauważyć i wozy pozostały w zażeczni. Proceder przerwała milicja, której bez specjalnego trudu

waj dopiero po przejechaniu kilku kilometrów. I wtedy ustalono, że porywacz jest zatrudniony w tamtejszym MPK jako... motorniczy. Jego wyjaśnienia, że chciał tylko zrobić kawał koledek, nie trafiły do przekonania milicji. Pan Adam trafił do izby wytrzeźwień, a wkrótce stanie przed kolegium ds. wykroczeń. Otrzymał też dyscyplinarne zwolnienie z pracy.

AKCJA „OKO” NA ŁÓDZKICH LINIACH

Łódzkie MPK należy do najbardziej elastycznie działających w naszym kraju.