

W MPK-owskiej organizacji partyjnej

Opracowano program realizacji Uchwały XII Plenum KC PZPR

Wielokrotnie podczas obrad XII Plenum KC PZPR przywoływany był IX Nadzwyczajny Zjazd. Zjazdowa linia walki, porozumienia i reform jest także motywem przewodnim przyjętej przez Plenum Uchwały o węzłowych problemach sytuacji społeczno-politycznej i kierunkach działania partii. Dokument ten wypunktowuje liczne współzależności ideowe, polityczne i społeczne, których dostrzeganie i rozumienie warunkuje dalsze posuwanie się kursem wytyczonym przez Zjazd.

Uchwała znana jest z prasy codziennej, co zwalnia z jej cytowania, jednak zanim wejdzie na nasze podwórko, celowe wydaje się w tej publikacji dokładniejsze nazwanie po imieniu wspomnianych współzależności. Pierwsza i chyba podstawowa z nich — to bezpośredni związek między wewnętrzną zawartością szeregów partyjnych, aktywnością partyjnych organizacji, a poglębieniem więzi partii z klasą robotniczą. Wiadomo: rzesza pracująca będzie cennie i szanować tylko partię silną ideowo i organizacyjnie, wyraźnie określającą swoje stanowisko tak w sprawach kraju, jak i zakładu, partię zdecydowaną w swych poczynaniach.

Druga taka współzależność rysuje się między postępnym porozumieniem społecznego a skutecznym przezwyciężaniem kryzysu gospodarczego i poprawą warunków życia ludności.

Wyraźny jest też związek między zjedynianiem dla programu partii coraz szerszych kręgów społecznych a konsekwentną, zdecydowaną walką przeciw wszelkiej opozycji.

Z tych współzależności XII Plenum wyprowadziło i włączyło do swej Uchwały zadania dla poszczególnych organizacji partyjnych, a te zabezpieczyły ich realizację szczegółowymi programami działania. MPK-owska organizacja partyjna opracowała z początkiem czerwca taki właśnie program, który zaświadcza pełne zrozumienie wspomnianych współzależności i zapewnia realizację tych zadań wynikających z Uchwały, które aktualne są i możliwe do wy-

konania w warunkach naszego Przedsiębiorstwa.

Przedstawiony przez Egzekutywę i zatwierdzony przez Plenum Komitetu Zakładowego PZPR „Program” zawiera wiele szczegółowych punktów wraz z terminami realizacji i odpowiedzialnymi za wykonanie — nie sposób przytaczać go w całości, może więc tylko kilka najistotniejszych zamierzeń. Będą tedy kontynuowane prace na odcinku dyscypliny członków i kandydatów partii, od aktywnego uczestnictwa w zebraniach POP poczynawszy, po zdecydowaną postawę członków PZPR w miejscu pracy, zwłaszcza wobec ludzi podważających ustrój socjalistyczny. POP zostały zobowiązane do organizowania raz na kwartał szkolenia partyjnego razem z aktywnym ZSMP na temat programu PZPR ze szczególnym uwzględnieniem nauki Marksa i Lenina. Zostanie zorganizowane szkolenie aktywów partyjnych, ZSMP, Związku Zawodowego, Samorządu Robotniczego i kierownictwa administracyjnego na temat: „Formy walki z demagogią, oportunistą i rewizjonizmem”. Przewiduje się udział kadry kierowniczej zakładów w zajęciach WUML. Zobowiązano Egzekutywy POP, Sekretariat KZ, Komisję Szkolenia Partyjnego do zorganizowania szkolenia na temat znajomości ideologii i programu partii. Egzekutywy POP zostały też zobowiązane do przydzielania zadań partyjnych krótkoterminowych i stałych oraz oceny ich realizacji, do udzielania odpowiedzi o sposobie realizacji wniosków i uchwał, które stawiają partyjni i bezpartyjni, do napiętnowania i walki z marnotrawstwem, łamaniem dyscypliny pracy, niesprawiedliwością itp., a aktyw i członkowie PZPR mają dawać przykład swoim postępowaniem w tym względzie.

Cóż dodać — program jest realny i godzien poparcia i wysiłku w jego realizacji, nie tylko przez partyjną część MPK-owskiej społeczności.

(Z. Zyg.)



Żniwa za pasem — czy w tym roku nie zabraknie w akcie chlebnej również naszej załogi?

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Gościliśmy delegację z Drezna

W ostatnich dniach czerwca odwiedzili nasze Przedsiębiorstwo przedstawiciele zaprzyjaźnionego odpowiednika MPK z Drezna. W skład delegacji wchodził m. in.: dr Manfred Ritschel, I zastępca naczelnego dyrektora drezdeńskiego MZK, Heinz Ziesche, I sekretarz SED przy MZK oraz Reiner Klaus, przewodniczący Komitetu Zakładowego FDJ.

Goście z zainteresowaniem wzytowali nasze zakłady oraz odbyli spotkanie z kierownictwem administracyjnym i społeczno-politycznym MPK. W trakcie tego spotkania, które miało miejsce 28

czerwca, drezdeńska delegacja złożyła kwiaty pod tablicą upamiętniającą martyrologię hitlerowską pracowników naszego Przedsiębiorstwa.

Spotkanie było okazją do wymiany doświadczeń zaprzyjaźnionych przedsiębiorstw komunikacyjnych. Z naszej strony o pracy MPK, problemach i perspektywach poinformował gości dyrektor naczelny Tadeusz Trzmiel, o działalności organizacji partyjnej mówił I sekretarz KZ PZPR, Ryszard Borowski, z problemami pracy związkowej zapoznał przewodniczący

(Dokończenie na str. 2)

Przewodniczącego Oddziałowej Rady Zakładowej NSZZ Pracowników MPK Andrzeja Stokłosa, zastając na stanowisku pracy w dyspozytorni ZAP. Jest godzina 11,30. Po raz wyjazdów dwurazówek. W okienku dyspozytorni pojawia się więc coraz to inny kierowca, a pan Andrzej każdego z nich kieruje na linię. Jeden z kierowców nie może jeszcze wyjechać. Usterki, które zgłosił przy swoim wozie, jeszcze nie usunięte. Musiał czekać w kolejce. Pracownicy zapieczętują nie jego tylko wóz mieli do przygotowania. Takich ze zgłoszonymi usterkami było dużo więcej. „Teraz weźmą się już za mój wóz. Zrobią szybko, to wyjadę”. — zwraca się do dyspozytora i widać, że mu zależy, aby jak najprędzej zasilić linię, na której jeździ.

— Jako dyspozytor, ma pan stały kontakt z ludźmi, co przecież w pracy związkowej jest konieczne... — zwracam się do przewodniczącego ORZ w ZAP pana Andrzeja Stokłosa.

— Jestem kierowcą i chciałbym jeździć. Po prostu praca kierowcy bardziej mi odpowiada niż praca dyspozytora. Co nie znaczy, że wówczas miałbym mniejszy kontakt z ludźmi.

— Czy macie pomieszczenie do pracy związkowej?

— Mamy pokój na drugim piętrze, który właśnie sobie remontujemy. W wyznaczonych godzinach zawsze kogoś tam można zastać. Moim zastępcą jest również kierowca Marian Szóstek, ale w dwięcioosobowym zarządzie są także pracownicy zapieczętowania, między innymi Tadeusz Malkowski i Janusz Zabdyr. Ludzie kontaktują się z nami gdy potrzebują, również i w pracy. Staramy się wszystko od ręki załatwiać.

W Oddziałowej Radzie Zakładowej ZAP

W centrum spraw Zakładu

— Jaki procent załogi należy do Związku?

— Osiemdziesiąt osób, co stanowi 30 procent naszej załogi. Myślę, że będzie nas coraz więcej. W ciągu ostatnich dwóch tygodni zapisało się 10 osób. My nie namawiamy, nie agitujemy. Każdy ma rozum, sam więc powinien się zdecydować. Tak uważam...

— Jakże sprawy aktualnie absorbuja waszą Oddziałową Radę Zakładową?

— Muszę zacząć od tego, że jesteśmy traktowani inaczej niż pozostałe zajezdnie. Mniej więcej jak „piąte koło u wozu”. Dano nam stary, pozbie-

rany ze wszystkich zajezdni tabor, podobno chcą nam jeszcze dodać Berliety. Wiadomo, że też nienowe. Na tych starych wozach jeżdżą u nas kierowcy nieraz z 27-letnim stażem pracy. Kanaly nie pasują do Jelczy, nie będą tym bardziej pasowały do Berlietów. Z innych zajezdni pracownicy wyjadą w ramach wymiany do pracy w Bułgarii, o nas nikt nie pomyślał, nawet nie zawiadomiono nas o tej sprawie, a mamy przecież

rekcji, że coś się tu zmienia na lepsze. Być może, uważają, że Zajezdnia — sobie i tak radę daje, bo plany wykonuje ale ... robimy to naprawdę dużym wysiłkiem. Mimo tych trudności załoga ZAP utworzona z pracowników, którzy tu przeniesieni zostali z innych zajezdni uległa stabilizacji. Część ludzi przybyła tu z nie najlepszą opinią zawodową i co się okazało ... że tu są dobrzy pracownicy. Otrzymują wyróżnienia,

wało się do zwolnienia z pracy, objęliśmy ich opieką i... trudno już nie zauważyć w ich postępowaniu poprawy. Mielismy też wizyty dwóch zón naszych pracowników, które przyszły ze skargami na mężów. Koleżka rozmowa z panami mężami i w dwóch rodzinnych domach atmosfera uległa zmianie. Trudno inaczej sądzić skoro żony więcej już do nas nie przyszły. Interweniowaliśmy w sprawach mieszkaniowych, odwiedzaliśmy chorych w szpitalach.

— Problemy — jakie napotykacie?

— W pracy związkowej nie mamy żadnych problemów. Zapraszamy jesteśmy na wszystkie narady, operatywy, uczestniczymy w podziale nagród. Nic bez nas się nie dzieje. Jesteśmy w centrum spraw Zakładu. Nie napotykałyśmy na przeszkodę w swojej działalności, i jak dotąd dajemy sobie radę.

Przewodniczący ORZ w ZAP Andrzej Stokłosa jest człowiekiem młodym, energicznym, pełnym zaangażowania i pasji do pracy związkowej. Trudno więc nie wierzyć, że i warunki pracy załogi najmłodszej Zajezdni MPK ulegną poprawie.

Rozmowę prowadziła:
MARIA BUBACZEWSKA

● Naiwni mówią, że dziś nie ma cudów. Akurat. Niedziarkom proponuję by poobserwowali trochę kursujące autobusy linii „104” i „184”. Czyż to nie cud, że w średniej częstotliwości „104” (co 13 minut) mieszczą się dwa a czasem i trzy autobusy „184” ze średnią częstotliwością co 24 minuty?

● Przed wizytą papieską 17 czerwca (ostatni dzień przed zakazem sprzedaży alkoholu) nasze pogotowia „miały pełne ręce roboty”, bo to oprócz normalnej pracy trzeba było jeszcze w czasie jej trwania zrobić zapasy. Od godz. 13.10 do 13.30 widziałam przed sklepem monopolowym przy Malborskiej jedno pogotowie torowe i jedno autobusowe. Po co tam stały nie może ulegać żadnej wątpliwości, gdyż z zakupionym towarem — butelkami w rękach — panowie paradowali do aut bez skrepowania. Trzeba przyznać, że nie byli osamotnieni we „właściwym” wykorzystaniu czasu pracy, bo w tym samym terminie zauważyłam jedną karetkę pogotowia, jeden radiowóz milicyjny i jeden wóz MPO. Trzeba przyznać, że nasze pogotowie autobusowe prezentowało się najokazalej, było najczystsze.

● Jak nam donoszą, zaginiony projekt nr 221 z grudnia ub. r. odnalazł się niedawno w... bufecie przy ul. Brożka. No cóż, wprawdzie w myśl założenia miał on być opiniowany przez głównego mechanika, a bufet raczej mu nie podlega, no ale się znalazł. Szkoda tylko, że na naszą notatkę i apel „kto wie” nikt nie zareagował. Przepraszamy wszystkich, którzy szukać usiłowali, że nie odwo-

15 DNI w MPK

łaliśmy apelu. Co niektóre komórki sprawiają wrażenie, że działają w myśl zasady „Psy czekają, karawana jedzie dalej”. Tak, tylko że czasem i przez kundla pogryzionym być można to raz, a dwa, ta karawana nie pracuje sobie a muzom, bo i nie muzy jej płacą. Dobrze by było, aby raz na jakiś czas do jakiegoś obowiązku się zniżyła.

● Gdyby przypadkiem ktoś jednak pod wpływem lektury naszej gazety za bardzo przejął się rolą i usiłował być solidny, ostrzegamy — to też nie popłaca. Przekonali się o tym pracownicy Ruchu. Parę tygodni temu dostali polecenie sprawdzać pełne oświetlenie autobusów „przegubowych”. Co gorliwsi wymagali nawet od kierowców podpisów, że o tym wiedzą i będą stosowali. Wszczęł się szum. Na następny dzień okazało się, że w Przedsiębiorstwie obowiązuje schemat oświetlenia autobusów przegubowych, który podpisał dyrektor do spraw komunikacji autobusowej, jest on niezgodny z nowym zarządzeniem, a starego nikt nie odwołał. Jak to w takich wypadkach bywa, po uszach dostali nadgorliwi.

● Z satysfakcją zawiadamiam, że opisywane przez naszą gazetę propozycje zmian w rozdziale taboru i linii zrealizowano w 80 procentach. Z najważniejszych wymienię tylko, że linia tramwajowa nr „3” przeszła do Podgórze, a Nowa Huta przejechała piętnastką i dwudziestką piątkę.

● Pojawiła nam się nowa konkurencja. Jest nią „Związkowiec” — Biuletyn Informacyjny NSZZ Pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Mimo iż zawsze to konkurencja, ale zdrowej się nie obawiamy i szczerze życzymy pomyślności.

(F. S.)

Obradowała Rada Programowa

Kolejne posiedzenie Rady Programowej zakładowych środków masowego przekazu odbyło się 10 czerwca. Trzeba jednak dodać, że została ona powołana w nowym składzie zarządzeniem dyrektora MPK, w celu usprawnienia działalności w zakresie różnicowania treści i form dotarcia z informacją do załogi.

Rada Programowa ma na celu sprawowanie bieżącego nadzoru programowego i kontroli nad działalnością zakładowych środków masowego przekazu („Sygnały MPK”, „Sygnały Tygodnia” i radiowęzeł), określenie okresowo kierunków ich działalności zgodnej z potrzebami załogi i bieżącymi celami przedsiębiorstwa, służenie pomocą i radą istniejącym przy MPK redakcjom, dbanie o wysoki poziom kwalifikacji ich pracowników oraz dostosowywanie treści i formy informacji do potrzeb załogi, kierownictwa przedsiębiorstwa i istniejących w nim organizacji społeczno-politycznych.

W skład Rady wchodzi: dyrektor **Tadeusz Trzmiel** (przewodniczący), I sekretarz KZ PZPR **Ryszard Borowski** (zastępca), kierownik Działu Prasowo-Radiowego **Józef Grabacki** (sekretarz) oraz

członkowie: **Andrzej Kochan** — przewodniczący Rady Pracowniczej, **Janusz Litwinski** — przewodniczący ZZ NSZZ Prac. MPK, **Władysław Michalski** — przewodniczący KZ ZSMP, **Bogdan Kowalczyk** — przewodniczący ZR PRON, **Tadeusz Zwoliński** — sekretarz KZ PZPR, **Zdzisław Zygmata** — redaktor naczelny „Sygnałów MPK”, **Adam Zyżman** — rzecznik prasowy, **Danuta Wilkoszewska** — socjolog, **Jan Duszyński** — kierownik ZAC, **Stanisław Majka** — motornicz ZTP.

Na ostatnim posiedzeniu Rady złożono sprawozdanie z działalności Działu Prasowo-Radiowego oraz Redakcji „Sygnałów MPK” za minione 5 miesięcy, zatwierdzono zakres czynności dla operatorów dźwięku radiowęzłów w poszczególnych zakładach oraz regulamin nagród dla kolporterów „Sygnałów MPK”.

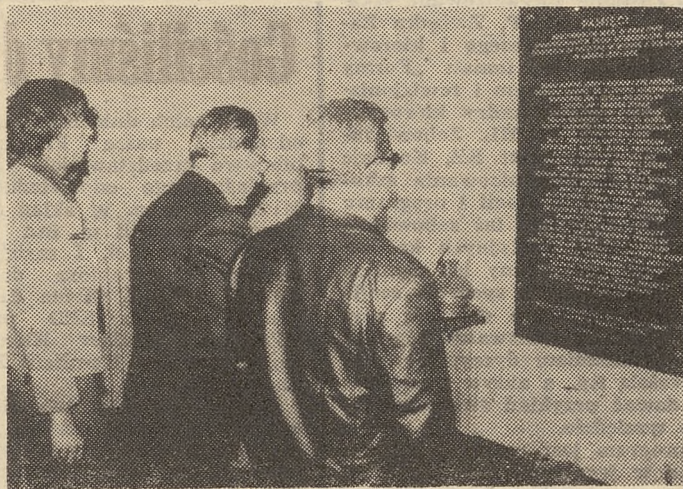
Warto zaznaczyć, że prowadzący kolportaż pracownicy robią to społecznie, a działalność ich jest dość pracochłonna, pomyślano więc o symbolicznej formie rekompensaty za ich trud. Ogłaszamy treść regulaminu nie tylko dla zachęty kolporterów już działających, ale także w nadziei, że podejmą się tej pożytecz-

nej funkcji nowi kolporterzy. Jest takie zapotrzebowanie, gdyż z wielu jednostek docierają do nas sygnały, że pracownicy nie wiedzą jak zaprenumerować, czy gdzie należy naszą gazetę. Widocznie sieć kolporterów nie jest dostateczna. Zachęcamy więc i przy okazji informujemy, że prenumerata „Sygnałów MPK” jest otwarta. Można zaprenumerować naszą gazetę w każdej chwili do końca roku, oczywiście wpłacając kwotę odpowiednią do ilości otrzymanych egzemplarzy.

Regulamin nagród dla kolporterów prasy zakładowej brzmi: Na podstawie decyzji dyrektora Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego ustala się jednorazową roczną nagrodę dla kolporterów prasy zakładowej. Nagroda wypłacana będzie raz w roku dla kolporterów, którzy sprzedali określoną liczbę egzemplarzy każdego numeru „Sygnałów MPK”. Ustala się liczbę egzemplarzy „Sygnałów MPK” do sprzedaży przez kolporterów w zakładach: ZTP, ZTH, ZAC, ZAB i ZAW — 150 egz.; ZAP — 100 egz.; ZTS, ZTX, ZSP, ZBL i ZNR — 50 egz. Nagroda roczna dla kolportera wynosi: 4 tys. zł za sprzedaż 150 egz., 3 tys. zł za sprzedaż 50—100 egz. każdego kolejnego numeru

„Sygnałów MPK”. Ustala się jedną nagrodę roczną w wysokości 4 tys. zł dla najaktywniejszego kolportera z pozostałych komórek organizacyjnych przedsiębiorstwa. Ustala się jedną nagrodę roczną specjalną w wysokości 5 tys. zł za najwyższą sprzedaż komisiową. Decyzję o wypłacie nagród podejmuje dyrektor MPK na wniosek Redakcji „Sygnałów MPK”. Nagrody wręczane będą w I kwartale każdego roku na spotkaniu Dyrekcji z kolporterami zakładowymi. Wykaz nagrodzonych kolporterów podany będzie do wiadomości załogi MPK.

Sprawie kolportażu poświęcono w trakcie obrad Rady wiele uwagi, nakreślono kierunki działania i konkretne przedsięwzięcia w tej dziedzinie. Chodzi bowiem o to, aby nasze pismo dotarło do każdego pracownika MPK, aby „Sygnały MPK” były gazetą całej załogi nie tylko z nazwy. A propos — na tymże posiedzeniu Rady, zadecydowała, że pod tytułem „Sygnałów MPK” brzmieć będzie: „**DWUTYGODNIK ZAŁOGI MPK**”, co czytelnicy łatwo mogą sprawdzić w bieżącym numerze. I my ze swej strony mamy marzenie, aby ten podtytuł odpowiadał prawdzie. (Z. Zyg.)



Moment złożenia kwiatów przez gości z Drezna.

Gościliśmy delegację z Drezna

(Dokończenie ze str. 1)
NSZZ Prac. MPK, **Janusz Litwinski**, zaś w imieniu organizacji młodzieżowej głos zabierała **Lucyna Szklarczyk**.

Dreźnieńscy goście przekazali serdeczne pozdrowienia dla załogi naszego przedsiębiorstwa i z kolei zapoznali z problemami ich zakładu. A jest to zakład produkujący, gdyż zajmuje II miejsce w NRD. Zatrudnia 4 tys. pracowników, którzy obsługują 800 tramwajów, 200 autobusów, 6

promów rzecznych i 2 kolejki górskie. Z wypowiedzi dyrektora **Ritschela** wynikało, że ich przedsiębiorstwo nurtuje wiele problemów zbieżnych z naszymi, jakkolwiek łatwiej im pokonywać trudności w sferze socjalnej czy zaopatrzeniowej.

Dodajmy jeszcze, że kontakty z dreźnieńskimi przyjaciółmi mają charakter stały, a wymiana doświadczeń przynosi obustronne korzyści. (z. z.)
Fot. **Stanisław MAKAREWICZ**



Od prawej: sekretarz **Ziesche**, dyrektor **Ritschel**, przewodniczący **Klausa**.
Fot. **ST. MAKAREWICZ**

200 tysięcy kilometrów bez remontu

Kierownictwo ZAW przesłało nam wykaz kierowców prowadzących autobusy PR-110, którzy osiągnęli rekordowe przebiegi na swoich wozach, jeżdżąc bez kapitalnych remontów silników. Absolutnym rekordzistą w tym zakresie okazał się kierowca **Ryszard Grabowski**, który przejechał bez remontu silnika prowadzonego przez siebie Berlieta aż 200 tys. km.

Przebieg 150 tysięcy km bez remontu silnika uzyskał kierowcy: **Waldemar Tałach**, **Bogusław Jabłoński**, **Tadeusz Klika**, **Wiesław Białas**, i **Stanisław Przybyło**.

Natomiast 100 tysięcy km kierowcy: **Michał Małek**, **Andrzej Krasnoszczek**, **Andrzej Pukałuk**, **Marek Rapacz**, **Adam Burek**, **Jan Mindler**, **Marek Woś**, **Aleksander Popek**, **Stanisław Miałkowski**, **Mieczysław Olchawski**, **Adam Kowalczyk**, **Henryk Wajda**, **Andrzej Sordyl**, **Stanisław Jane**, **Ryszard Kapusta**, **Antoni Witana**, **Jacek Kwarcia**, **Andrzej Sekura**, **Józef Rybusiewicz**, **Włodzimierz Tomeczyk**, **Piotr Grudziński**, **Bartłomiej Fudali** i **Franciszek Ziomek**.

Wszyscy wymienieni otrzymali od kierownictwa ZAW nagrody pieniężne. Kierowca **Ryszard Grabowski** 20 tys. złotych. Kierowcy, którzy przejechali 150 tys. km po 10 tys. złotych, a ci którzy przejechali 100 tys. km (a było ich 23) 5 tys. złotych.

Wszystkim wymienionym gratulujemy efektów uzyskanych dzięki zaangażowaniu i dobrej pracy. Równocześnie trudno nam nie wspomnieć o roli pracowników zaplecza, którzy wozy te technicznie do jazdy na liniach przygotowywali. (M.B.)

Pożegnanie absolwentów

Zakończyła się nauka w Przyszkolowej Zasadniczej Szkole Zawodowej MPK. 10 czerwca pożegnano uczniów najstarszych klas. W jedenastu klasach ukończyło naukę 275 chłopców. Kształcili się w pięciu zawodach. 15 uczniów niestety szkoły nie ukończyło. Na uwagę zasługują trzy klasy 3d, 3f, 3h, w których wszyscy otrzymali świadectwa.

W kilku miłych słowach pożegnała swoich wychowanków z-ca dyr. **T. Bętkowska**. Powiedziała między innymi, że ma nadzieję, iż nie jest to koniec ich ambicji i po ukończeniu szkoły będą nadal zdobywali wiedzę w technikach i na wyższych uczelniach. Rozdano dyplomy i skromne

nagrody tym, którzy wyróżnili się w nauce oraz w pracy społecznej. Przewodniczący samorządu uczniowskiego podziękował gronu nauczycielskiemu za trud i cierpliwość ostatnich trzech lat. Na tej milej uroczystości obecny był z-ca dyr. **St. Kowalczyk**, który w imieniu zakładu pracy podziękował nauczycielom i uczniom za ich pracę i wyraził nadzieję, że wszyscy absolwenci znajdą satysfakcjonujące ich stanowiska w MPK. Zakład nasz zapewnia pracę wszystkim, którzy ukończyli naukę w szkole przyszkolowej. Gratulujemy wszystkim absolwentom i do zobaczenia na stanowiskach pracy.

P. OSUCHOWSKI

Przyszli kierowcy na start

30 czerwca rozpoczął się zorganizowany przez Ośrodek Szkolenia Zawodowego MPK kurs kierowców ubiegających się o prawo jazdy kategorii „B”. Zajęcia odbywać się będą w każdy czwartek o godz. 15.30 w sali wykładowej Ośrodka przy ul. Makuszyńskiego 34 i trwać będą ok. 3 miesięcy. Pozostaje życzyć MPK, aby kursanci w komplecie zasiedli za kółkami autobusów. (z.z.)

Maj

Kronika wypadków

◆ Blacharz samochodowy z AB Andrzej Krupa, podczas wyciągania 8 maja br. uszczelnienia gumowej z rozbitej, tylnej osyby autobusu, doznał skaleczenia gałki ocznej odpryskiem szkła. Wina poszkodowanego, który nie pracował w okularach ochronnych. Wymieniony nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Bufetowa z Wydziału Socjalno-Bufetowego Kinga Rok, 13 maja br. rzuciła z ławki dwukilogramowy odważnik, który upadając jej na nogę, spowodował silne stłuczenie drugiego palca. Wypadek spowodowany został nieuwagą poszkodowanej. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

◆ Motornicza z ZTH Danuta Marszałek, 17 maja br., w wyniku zderzenia prowadzonego PK przez nią tramwaju z samochodem ciężarowym, doznała obojętnych potłuczeń ciała i skaleczeń odpryskami rozbitej szyby. Istniało również podejrzenie wstrząsu mózgu. Do wyłączenia z pracy doszło na skutek zajęcia samochodu ciężarowego — pojeżdżał obcy. Poszkodowana nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Monter sieci trakcyjnej z ZP Andrzej Stanek, 23 maja br., doznał rany ciętej łokcia prawej ręki i stłuczenia prawego pośladka, w wyniku wypadku z drabiny samochodu ciężarowego, z wysokości 2,5 metra. Poszkodowany usiłował, w sposób nieprawidłowy, zrzucać z pomostu wozu klucz do obracania pomostu. W dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim.

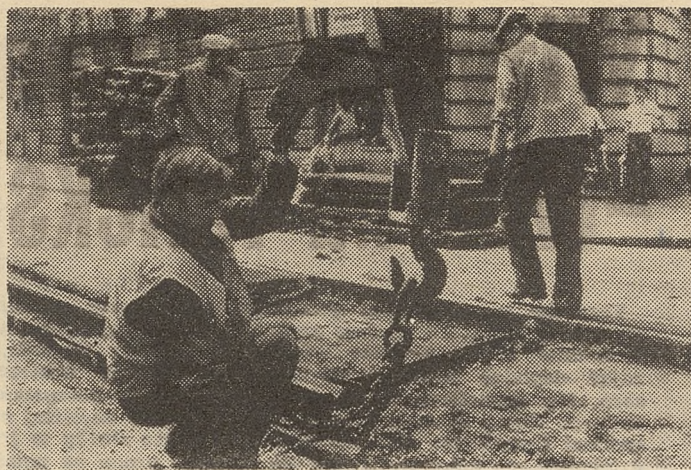
◆ Mechanik samochodowy z ZAP Stanisław Malikiewicz, 26 maja br., podczas demontażu zbiornika paliwa w autobusie Felcz, na skutek przygnięcia ręką zbiornikiem prawej ręki, doznał skaleczenia 3 i 4 palca. Przyczyną wypadku był nieprawidłowy sposób wykonywania czynności związanych z wymianą zbiornika. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Kierowca z ZAW Ryszard Cecuga, doznał w dniu 27 maja br. rany tłuczonej pod prawym okiem w wyniku pobicia przez nietrzeźwego pasażera. Zwolnienie lekarskie — 6 dni.

◆ Obrzędna Janina Jodłowska z ZAC, upadając, 29 maja br., podczas mycia szyb kankorka hali napraw — na podłogę, doznała ogólnych potłuczeń ciała. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanej, która nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Mechanik samochodowy z ZAW Leszczyński, 30 maja br., doznał stłuczenia dużej palca lewej nogi, na skutek oberwania się „szuflady” przy podtrzymywaniu „akumulatora” w autobusie. Przyczyną tego wypadku było znaczne osłabienie konstrukcji „wsporników” wymienionej „szuflady”, powstałe w wyniku korozji metalu. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Uczeń klasy II ZSZ Zbigniew Pająk, odbywający praktyczną naukę zawodu w ZAW, 31 maja br., podczas rozbierania cylindrów hamulcowych, na skutek uderzenia w twarz zlamany wypychaczem prasy, doznał złamania żuchwy z przemieszczeniem, rany ciętej twarzy i utraty sześciu zębów. Przyczyną wypadku było między innymi dopuszczenie do tego rodzaju pracy niedoświadczonego ucznia, za co odpowiedzialność ponoszą pracownicy ZAW: Zbigniew Wołak i brygadista Andrzej Romek. Poszkodowany w dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim. (M.B.)



Roboty torowe a zatrudnienie

Roboty torowe koncentrują się teraz (koniec czerwca) w trzech punktach naszego miasta — remonty średnie na węzłach Dietla — Bohaterów Stalingradu i Srebrnych Orłów — Wiślicka oraz również średni remont torów w ulicy Powstańców Warszawy. W ramach remontu węzła: Dietla—Bohaterów Stalingradu wymienia się rozjazdy i odwadnia zwrotnice. Pracują tu brygady torowe Mariana Barana i Krzysztofa Łodzińskiego. Prace przebiegają — w pozostałych punktach miasta również — przy nie wyłączonym ruchu. Remont ten dobiega końca.

Pozostałe brygady torowe: Józefa Cygala, Władysława Górki, Jana Kowalika i Mariana Dusika, które ukończyły remont kapitalny torowiska

w ulicy Karmelickiej, pracują teraz w pozostałych punktach miasta.

W lipcu br., brygady torowe przystąpią do kapitalnego remontu niezwykle ważnego w naszym mieście węzła Bażtowa — Westerplatte.

Jednym z istotnych problemów Zakładu Torów jest **brak ludzi do pracy właśnie w brygadach torowych**, ale nie tylko. Plan na koniec kwietnia br. przewidywał 347 pracowników, a zatrudnionych było tylko 239 i 30 żołnierzy OTK. Nabór pracowników do ZTo trwa cały rok. Z Urzędem Zatrudnienia utrzymywany jest stały kontakt. Zaprojektowane zostały odpowiednie ogłoszenia, które w najbliższym czasie rozlepią na ścianach miejskiej komunikacji. Czy można wie-

rzyć, że coś się w tym zakresie w ZTo zmieni? Pracę na torach trudno zaliczyć do atrakcyjnych. Jest to naprawdę ciężka praca, non stop na wolnym powietrzu przez okragły rok, w różnych warunkach atmosferycznych. Choroby nie oszczędzają więc ludzi. Stąd stosunkowo duża absencja i wcześniejsze odchodzenie z Zakładu na renty.

Dużą pomocą dla Zakładu są drużyny OTK i odrabiający w MPK zasadniczą służbę wojskową. Właśnie 13 osób z tych, którzy odrabiali tu wojsko, pozostało w Zakładzie. Przyjęto również nowych pracowników. W sumie 24 ludzi powiększyło załogę Zakładu. Cóż to jednak dało, skoro 45 osób, łącznie z odrabiającymi wojsko, z przedsiębiorstwa o-

deszło — w tym kilku na renty chorobowe.

Nie tylko ciężka, niebezpieczna praca, wykonywana na ulicach miasta nie zachęca do podejmowania zatrudnienia w ZTo, ale również wynagrodzenie za nią — przeciętny zarobek pracownika brygady torowej wynosi 8.570 zł. A jednak wielu ludzi związało się z tą pracą nieraz na długie lata. Wielu spośród nich dojeżdża dzień w dzień z odległych od Krakowa miejscowości... Poręby, Lipnika, Trzemeszki, Gdowa czy Glichowa i oni to właśnie stanowią trzecią brygadę torowych. Im komunikacja szynowa zawdzięcza tysiące metrów remontowanych rocznie torów, po których prowadzi się wozy lżejsze, a przede wszystkim bezpieczniej. (M.B.)

Nie tak dawno, byłem świadkiem rozmowy kilku osób pracujących w ruchu, z poszczególnych zajezdni. Wsadziłam kij w mrowisko, pytając dlaczego ostatnio tak dużo jest najechań na torowiskach na pojazdy obce. Dowiedziałam się wtedy, iż mają rację motorniczowie, że „stukają”, bo inaczej to wcale by nie przejechał przez miasto. Ze to jest chamsztwo, iż inni użytkownicy dróg wjeżdżają na torowisko i trzeba tę hołotę nareszcie nauczyć porządku, a w ogóle to nie ma o czym mówić, szczególnie gdy jest to torowisko wydzielone, bo tam motorniczy ma prawo.

Przyznam, iż byłem przerażona. Czyżby to oznaczało, że gdybym zaskładała na przejeździe przez torowisko wydzielone, to można bezkarnie na mnie wjechać tramwajem?

Motorniczy, prowadząc pojazd bierze udział w ruchu drogowym i obowiązkiem jego jest przestrzegać zasad tegoż ruchu. Faktem jest, że na torowiskach wydzielonych pierwszeństwo ma tramwaj, ale czy nawet tego, który łamie zasady, powinno się karać najechaniem? Czy jest to w zgodzie chociażby z własnym sumieniem?

A oto co na ten temat mówi nowy kodeks drogowy, który będzie obowiązywał od 1 stycznia przyszłego roku: **rozdział I, art. 2, punkt 1:**

„**Uczestnicy ruchu drogowego i inne osoby znajdujące się na drodze, są zobowiązani zachowywać ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudniać...**”

By nie mieć wątpliwości, **punkt 2, artykułu pierwszego, tego samego rozdziału**, wyjaśnia, że:

„**przepisy ustawy stosuje się do ruchu pojazdów szynowych na drodze publicznej w takim zakresie, w jakim jest to możliwe ze względu na położenie toru.**”

Wprawdzie ustawa, którą cytuję wchodzi w życie w roku przyszłym, ale i stare prawo o ruchu drogowym też nie milczy na ten temat.

Jak zatem zrozumieć owo przekonanie niektórych, iż im wolno najechać? Faktem jest, że prawo o ruchu drogowym mówi także w **rozdziale 4, oddziale 1, artykule 12 i wreszcie punkcie 6**, że: „Jeżeli tory pojazdów szynowych, znajdują się w jezdni, po której kierujący pojazdem nieszynowym znajdują się na części jezdni, po której poruszają się pojazdy szynowe, obowiązany jest ustąpić miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi szynowemu”.

Często jednak ten obowiązek spełniony być nie może i to nie z winy prowadzącego pojazd a z „woli ruchu”. Co wtedy się dzieje? Najczęściej nie, motorniczy nadjeżdżają-

kwartału. 11 kwietnia, tramwaj linii „8”, jadący w stronę Borku Fałęckiego, skręcając z ul. Karmelickiej, na szczęście otarł się tylko o fiata 126p. Powodem było niezachowanie należytej ostrożności i odległości. Fiat musiał tak się ustawić z „woli ruchu”. W tym wypadku motorniczy miał szczęście. Na prośbę grupy wypadkowej, funkcjonariusz MO, odstąpił od ukarania go mandatem.

14 kwietnia, na Grzegorzeckiej, tramwaj linii „22”, najechał na tył stojącego z „woli ruchu” fiata 126p, powodem była nadmierna szybkość i niezachowanie ostrożności.

15 kwietnia, motorniczy „11”, na ulicy Bohaterów Sta-

Nie chodzi mi tu oczywiście tylko o szkody, jakie ponoszą posiadacze samochodów, bo nie będą zmotoryzowaną, mogłabym się tym nie przejmować, ale tu jest jeszcze człowiek i jego bezpieczeństwo, czy może prawidłowiej by było — niebezpieczeństwo. A przecież motorniczowie mają nie tylko przewieźć, ale przewieźć bezpiecznie. Oczywiście nie biorę pod uwagę takich przypadków, jak nagłe zajeżdżanie czy wjeżdżanie na torowisko, wymuszenie pierwszeństwa, bo to zupełnie co innego, chodzi mi tylko o te przypadki, gdy motorniczy widzi zagrożenie na tyle wcześniej, iż może i powinien mu zapobiec. Zresztą najjeżdżamy nie tylko na pojazdy obce, rozbijamy także i własne w sytuacjach gdy do kolizji dojść nie powinno. Jak można wytłumaczyć najechanie tramwaju na tramwaj na przystanku, w sytuacji, gdy jeden stoi a drugi dojeżdża i obydwaj są sprawne? Tutaj chyba nie można się tłumaczyć, iż liczyło się, że tramwaj zjeździe z drogi torowiska? Tylko w miesiącu kwietniu na 10 kolizji taboru własnego, wszystkie były zawinione, to o czymś świadczy. Słyszałam także i takie opinie, że „wreszcie trzeba nauczyć tych chad-mów kultury”. W NRD nie do pomyślenia jest, by ktoś wjechał na torowisko, a także by sprawidliwość wymierzał „tym chadom” motorniczy. Nie do pomyślenia, by mogąc zapobiec wypadkowi, powodować go, nawet gdy „miał prawo”. I druga sprawa: jeszcze nikt nikogo nie nauczył kultury, manifestując jej brak. Czy istnieje rada, na zmniejszenie — bo o wyeliminowaniu nie marzę — kolizji typu najechanie? Na pewno tak. Wprawdzie wszelkie apele nam się ostatnio przeżyły, szczególnie te do rozsądku, może więc, gdy te nie pomagają, sięgnąć do kar większych niż dotychczasowe? Motorniczych nam brak, to prawda, ale moim zdaniem, mniejsze zło się stanie, gdy będą nawet braki, ale ci co będą, będą naprawę dobrzy. (F.S.)

Uczymy kultury przejawami jej braku?

cego tramwaju, dzwoni nawet nerwowo, ale poczeka, aż intruz opuści torowisko. Niestety, ostatnio coraz częściej dochodzi do najechań właśnie w takich sytuacjach. Szkody pokrywają motorniczowie i można by powiedzieć, że nie ma sprawy, gdyby...

Parę lat temu, w przedsiębiorstwie istniał swoisty totalit. Była pewna grupa motorniczych, zawodniczą między sobą w stuknięciach samochodów osobowych na torowiskach. Paru panów wybornie się bawilo, igrając życiem innych. Ostatnio wprowadzie o toto-lotku cicho, ale liczba najechań rośnie. Mały lato, do Krakowa będzie przyjeżdżać wielu kierowców nie znających miasta, może często nawet trochę nieporadnych w specyficznych krakowskich warunkach, będą więc łatwym łupem. O tego rodzaju zagrożeniach nie piszę wcale „tak sobie”. Spro-wokowała mnie wprawdzie dyskusja, o której pisałam na wstępie, ale nie tylko. A o tym, że jest to problem, niech świadczą fakty z minionego

lingradu, nie zachowując należytej ostrożności, najechał na fiata 127. Przykładowo wybrałam miesiąc kwiecień, co wcale nie znaczy, że inne pod tym względem były lepsze i w wypadki tego typu nie obfitywały. Bardzo często słyszy się wtedy, że takie kolizje nie są efektem beztroski prowadzących, że tramwaj w stosunku do samochodów — ma znikome możliwości manewru, że nie można go zatrzymać niemalże natychmiast. Zgoda, tylko że większość najechań ma miejsce na lukach i skrzyżowaniach, a więc tam, gdzie ostrożność wymagana jest szczególnie, gdy tymczasem przyczyną to niezachowanie ostrożności i nadmierna szybkość. Nie trzeba zresztą statystyk, by stwierdzić, że to prawda. Obserwowałam nieraz jazdę na zakręcie i wielokrotnie wydawało mi się, że tramwaj za chwilę wznieśnie się w powietrze. Oczywiście mam tu na myśli tylko jazdę na lukach, o „kawaleryjskich szarżach” na torowiskach wydzielonych już nie wspomnę.

Wizyta skończona -czas na refleksje

Trzy dni niezwykłej gotowości, wyjątkowej mobilizacji, wyteżonej pracy. To właśnie oznaczała wizyta papieska dla pracowników MPK, podczas gdy wielu innych myślało, jak zająć dogodne miejsce na Błoniach czy w Mistrzejowicach. My myśleliśmy w te dni o tym, jak te korzystające z wolnego tłumy przewieźć bezpiecznie i szybko najbliższe miejsce spotkań z papieżem. Kto zaobserwował nasze służby w trakcie działania, kto mógł podziwiać ich oddanie pracy na powierzonym sobie odcinku, łatwo zauważył, że nasi ludzie nie traktowali wyznaczonych im ról jako jakiejś szczególnej uciążliwości i nie czuli się w stosunku do uczestniczących w obrzędach pokrzywdzeni. Widać było natomiast, że znają swoją powinność, rozumieją, że nie może być inaczej i jakby się czuli wręcz dumni, że spełniają bodajże najodpowiedzialniejsze zadanie na czas wizyty.

Spółeczność, której oddali swe usługi z takim zapętem, nie zawsze potrafiła im okazać wdzięczność, a przynajmniej postarać się ułatwić służbę. Wręcz odwrotnie — napór na pojazdy komunikacji miejskiej granicząc z fanatyzmem odbierał ludziom elementarne poczucie logiki. Czuwanie nad bezpieczeństwem tłumy należało wyłącznie do motorniczych, kierowców czy regulatorów. Obserwowałem obrazki, gdy tramwaj przez 20 minut nie mógł ruszyć, bo pasażerowie utworzywszy gigantyczne winogronka nie pozwalali na zamknięcie drzwi. Oczywiście korek tramwajowy szybko sięgnął od Dworca Głównego po Pocztę Główną, ale apele motorniczych pozostawały bez echa. Ci ostatni wykazywali jednak anielską cierpliwość, nawet w takich sytuacjach, do jakiej doszło pod Pocztą Główną: młoda kobieta zajęła miejsce niemal na fotelu motorniczego w czasie gdy ten przekładał zwrotnicę; gdy wrócił do wozu, poprosił ją grzecznie o przejście poza łańcuch; w odpowiedzi usłyszał kilka epitetów, ale puścił je mimo uszu, tylko stanowczo zażądał przejścia poza łańcuch, bo nie pojedzie, wówczas dziewczyna wpadła w furję i dwukrotnie uderzyła motorniczego pięścią po karku, ten zaś ograniczył się do spojrzenia na nią pełnego politowania i skomentował po cichu — „chyba jakaś nienormalna”. I chyba miał rację, ale nie wyobrażam sobie takiej reakcji w „normalne” dni — z blaskich przecież powodów dochodzi do historycznych irytacji i „mocniejszych” komentarzy pod adresem pasażerów.

A więc cierpliwość. Przykładów jej mógłbym podać dziesiątki, ale może jeszcze jeden charakterystyczny. Tuż przed odwołaniem papieża do Zakopanego jedziemy autobusem 119 spod Dworca Gł. do Łagiewnik, nagle przed ul. Czarnowiejską autobus zawraca i obiera kierunek powrotny, tyle że na najbliższym przystanku kierowca informuje, iż do Łagiewnik nie pojedziemy. Jak można było przewidzieć, odium irytacji pasażerów spadło na kierowcę, który spokojnie wytłumaczył, że nie mógł o skróceniu trasy poinformować pod Dworcem, gdyż sam został teraz zaskoczony przez milicyjną służbę drogową.

Tak, zaskakujące decyzje tej służby także nie ułatwiały nam życia, ale jakże sprawnie radzili sobie z tym dyspozytorzy w swoich elastycznych decyzjach i z jakimże wyrozumieniem podchodzili do tego kierujący MPK-owskimi pojazdami.

Powodów do podziwu naszych pracowników w te trzy gorące (zresztą dosłownie) dni było wiele: i to, że rojno było na liniach od umundurowanych MPK-owców i liczba taboru krążącego po mieście, i informacja, i operatywność, no i to zdyscyplinowanie... zresztą wiele szczegółów przytaczamy w sąsiednich relacjach, ja chciałbym się ograniczyć do zapowiedzianej refleksji. Bo właściwie wszystkie pomniejsze można sformułować generalnie: „potrafimy pracować”. Gdzież się podziały te wszystkie braki i przeszkody, które tak nam zawadzają w bardziej normalnych warunkach? Jeśli nawet wziąć pod uwagę argument aktywności, że niby na trzy dni to można dać wszystko z siebie, to i tak zdradziliśmy się z możliwością pokonania bariery niemożności i chyba nie wypada już się z tego wycofać.

A może wielu podjęło swoisty czyn tylko ze względu na osobę Dostojnego Gościa? Jeżeli tak, to powinniśmy stać się za dewizę słowa Jana Pawła II, który mówił o godności pracy, o tym, że praca powinna stać się sojusznikiem człowieczeństwa, że winna pomagać człowiekowi żyć w prawdzie i wolności — i ów czyn czy też jednorazowy wycieczyn przekształcić w ciągłe czynienie dobra. A tym jest przecież dobra praca.

ZDZISŁAW ZYGMA

Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ



Nikt chyba nie wyobrażał sobie że komunikacja miejska w dniach 21, 22 i 23 czerwca — oczywiście w dni papieskiej wizyty — będzie tak funkcjonować. Powiedzieć, że było dobrze to mało, bo chyba jeszcze nigdy tak dobrze nie było. Mimo przecież ogromnego tłoku i szaleńczego ciężkich warunków na drogach (masa nie zawsze uważających piechotników) nie doszło do groźnych wypadków. Przy zwiększonej ilości taboru były tylko trzy późne wyjazdy autobusowe (na cztery zajezdnie) i po cztery z zajezdni tramwajowych — normalnie jest ich około 60. Jakoś i defektów — a więc i zjazdów — było mniej. 22 czerwca znów przy zwiększonym stanie taboru było 105 defektów, gdy w inne dni średnio około 170. W stosunku do dnia powszedniego było aż o 1/3 mniej straconych wozokilometrów. 22 czerwca kilkakrotnie trzeba było zmieniać otablicowanie, a mimo to nie zauważono oznakowania nieprawidłowego, gdy tymczasem dla przykładu autobus pospieszny „C” od ładnych paru miesięcy jakoś nie może być prawidłowo oznakowany. Gdy w normalne dni — zdarza się — nie można się doliczyć autobusów, nie można się dodzwonić i wielu rzeczy dowiedzieć, w tych dniach nasza łączność i informacja zarówno wewnętrzna jak i zewnętrzna była tak dalece bez zarzutu, iż bywało, informowała się u nas dro-

gówka. Na podsumowaniu przygotowań i komunikacji w czasie papieskiej wizyty wszyscy zwracali uwagę na doskonałą wręcz pracę Głównego Dyspozytorza i służb ruchu. Kierownicy zakładów eksploatacyjnych podkreślali jej operatywność i doskonałą orientację. Nie było momentu, by byli bezradni i sprawnie nie uporali się z zaskakującymi problemami. Były sytuacje — szczególnie przy zmianach tras — że tworzyły się znaczne korki tramwajowe, aż dziw, że wytrzymywały to podstawce, nie zanotowano ich awarii. Kierownik

każdego, ba na nasze wie mogły też liczyć sy obce, zresztą praca była w tych dniach ponująca. Tuż przed wizytą trochę nerwowo wprowadzili prace Pracownicy praktycznie pięć dwunasta, ale też biono kawał roboty. siałki aż pachniały cięcią. By nie mieć złudzeń na pewno odświeżone, było co do niektórych się przylepić. Okazało, raz nie wiadomo kto, gdy chcemy potrafił zmobilizować i dobrze wać.

Dni nadzwyczajne

Chlebda stwierdził, że gdyby na co dzień było takie zaangażowanie ludzi, nie trzeba by było kierowników. W tych dniach był nawet „nadmiar szczęścia”. Zakład — Wola Duchacka miał rezerwę w autobusach i nikt o nią nie prosił. Służby Nadzoru Ruchu praktycznie wprowadziły do realizacji wszystko to, co było ustalone. Nawet jeżeli plan czasami brał w łeb, decydowano szybko, sprawnie i, co najważniejsze, prawidłowo. Nikt u nikogo nie szukał dziury w całym. Atmosfera wśród załogi była autentycznie rodzinna. Każdy mógł liczyć na

Okazało się także, że ludziom się idzie na rezerwy, trafiają się odwiedziny. S. osób chciało sobie w dniach wziąć wolne. U. nie im tego w granicach sądku spowodowało, z. nich zgłaszali się do pr. chotnicy, ba, parę osób browolnie przyszło z. Tylu superlatyw naraz. komunikacji jeszcze nie s. lam, by nie popaść w. zachwyty mówiono także. wnych niedociągnięciach. re miały miejsce. Wpr. nie rzutowały w decy. sposób, na szczęście n. munikację. Pewne



Jak w ukropie

W Głównej Dyspozytorni zjawilem się w momencie, gdy nabożeństwo na Błoniach dobiegało już końca. Już jadąc tam, zauważyłem pierwsze grupy pielgrzymów, zmierzające ku najbliższemu przystankom. Cały zespół, pod przywództwem głównego dyspozytora **Zdzisława Mazura**, związał się jak w ukropie, dzwoniły telefony, krzyżowały się rozmowy w radiotelefonach i jakby mało było tego hałasu, w rogu pokoju mruczy jeszcze magnetofon, przekazujący informacje dla pasażerów, przekazywane stąd bezpośrednio do głównych punktów kontroli ruchu. Zresztą informacje te stale się zmieniają w zależności od rozwoju sytuacji na ulicach, toteż co jakiś czas wgrywane są na taśmę poprawki, dotyczące zmian tras. Obsługujący tę całą aparaturę, **Andrzej Knapik** z Wydz. Łączności, jest tutaj od wczoraj. Mimo pozornego zamieszania w prowadzonych jedna przez drugą rozmowach i wzajemnego przekrzykiwania się, dyscyplina w eterze jest bardzo duża — dyspozytora z PKR, który włączył się w prowadzoną rozmowę, główny dyspozytor bardzo ostro upomina.

Tu właśnie można obserwować rozwój sytuacji na mieście. Kolejne meldunki z PKR i ruchomych grup nadzoru, mówią o narastającym na ulicach tłoku: „Na Błoniach msza się już kończy i tłum już ruszył Alejami w obie strony”. Za chwilę słyszymy, że: „Tłum już dotarł do Mostu Grunwaldzkiego”. Po kilku minutach już słyszymy, że konduktorów przy tym moście już wręcz brakuje, gdyż ci, którzy są, nie nadążają ze sprzedażą biletów na linię M do Opatkowic. Co dziwniejsze, nikt nie macha na to ręką. Wszyscy robią wszystko, by ściągnąć dodatkowych ludzi, by sprzedać jak największą ilość biletów. — Czyżby, przeciętnemu pracownikowi zależało też, by przedsiębiorstwo nie poniosło strat? — zastanawiam się. Okazuje się, że tak, bo pasażerów bez biletów po prostu nie zabiera się.

Zdarzają się też na ulicach i sytuacje nieprzewidziane. Oto autobus linii 139, jeżdżący w tym czasie do osiedla Widok, znalazł się, nikt nie wie, jakim cudem, na Moście Grunwaldzkim. Zaraz więc „Główna” PKR przy Centrum Administracyjnym, HIL, pyta,

co to ma znaczyć. Ale właśnie zbliża się godzina 13 i działania związane z przygotowaniem i przejazdem papieża do Mistrzejowic, powodują konieczność zmian niektórych połączeń — wyłączono już napięcie trakcji na Mistrzejowicach, niedługo podobne wyłączenie nastąpi na Basztowej i zamknięty zostanie ciąg al. 29 Listopada — Dłuskiego. Z tego też powodu trzeba „wyciągnąć” wszystkie pociągi z Dworca Towarowego, by nie zostały tam zablokowane — przydadzą się wszak gdzie indziej, „rozciąć” linie autobusowe, łączące Kraków z Nową Hutą, a więc nowe dyspozycje dla służb będących na mieście, zmiana komunikatów dla pasażerów itd. Tymczasem zjawiają się kierowcy z Czyżyn, którzy nie wiedzą, gdzie mają dziś szukać swoich autobusów i zmienników. Muszą tylko poczekać chwilę, aż zbierze się ich więcej i dostają samochód, który odwozi ich w rejon tymczasowych pętli nawrotowych. Tymczasem tłum wychodzący z Błoni potężnieje. Zajęte są już całe Aleje, tłoczno staje się na Czarnewiejskiej, trzeba więc cofnąć pętlę nawrotową autobusów linii 173 spod AGH na ul. Koniewa, by nie uwięzić paru wozów w tłumie. Próbuje przerwać na chwilę ten potok pytań i odpowiedzi głównego dyspozytora. — Czy mieliście kiedyś już takie „urwanie głowy”? — pytam. — No — słysz — od czasu pierwszej wizyty papieża to chyba nie. Ale wtedy mieliśmy na mieście znacznie mniejszą ilość taboru. A tak, to chyba podobną sytuacją były „falklandy” w Nowej Hucie, tylko, że wtedy dotyczyło to tylko jednej dzielnicy, a nie całego taboru. — Jak długo już w takim napięciu pracujecie? — Zaczęło się już wczoraj, przed przyjazdem papieża, a potrwa do jutra.

Dalszą rozmowę przerwał dzwonek telefonu — to informacja, że na ul. Bohaterów Westerplatte nastąpiło zatrzymanie i tramwaje stoją już aż do Dietla. Praca ruszyła ze zdwojoną siłą. Takie tempo pracy na „Głównej”, trwać będzie dzisiaj do późnej nocy, a jutro już od 3 wyjeżdżają na trasy i to znów od razu w ilościach szczytowych. Zegnam się więc z dyspozytornią, życząc dyspozytorom i regulatorom, jeśli nie spokojnej, to przynajmniej bezproblemowej pracy.

ADAM ZYZMAN

Podziękowanie Dyrektora

KOLEŻANKI I KOLEDZY!

Za nami trzy dni ciężkiej i wyteżonej pracy. W ciągu tych dni na ulice naszego miasta wyekspediowaliśmy nie spotykaną dotąd liczbę taboru — 235 pociągów tramwajowych i 476 autobusów. Trzeba jednoznacznie stwierdzić, że funkcjonowały one sprawnie. Opinię tę potwierdza też krakowska prasa, będąca wyrazicielem opinii publicznej. Sukces ten oczywiście zawdzięczamy ofiarnej pracy naszej załogi, kierowcom i motorniczym, pracownikom nadzoru ruchu kierującym o wiele bardziej skomplikowanym niż co dzień, układem, mechanikom pogotowia technicznego i pracownikom zaplecza, którzy nie tylko odpowiednio przygotowywali tabor wyjeżdżający na trasy ale również dbali o szybkie usuwanie wszelkich awarii. Tym wszystkim składamy dziś serdeczne podziękowania. Wasze zaangażowanie miało tym większe znaczenie, że pracowaliśmy niejednokrotnie w zwiększonym wymiarze czasu, w sytuacji gdy inni w tym czasie mieli dzień wolny od pracy.

Serdecznie dziękuję służbom biletowym, socjalno-bytowym, zaopatrzeniowym, aktywowi społeczno-politycznemu, członkom ORMO i pracownikom straży przemysłowej.

W ciągu tych trzech dni udowodnił mi, że potrafimy dobrze i wydajnie pracować, że potrafimy dbać o dobre imię przedsięwzięcia i budować jego autorytet w Krakowie. Za to wszystkim raz jeszcze serdecznie dziękuję! Podziękowania te składam z upoważnienia Komitetu Zakładowego PZPR, Zarządu Zakładowego ZSMP, Zarządu NSZZ Pracowników MPK w Krakowie oraz całej Dyrekcji naszego przedsiębiorstwa.

Dyrektor
TADEUSZ TRZMIEL

menty miała organizacja sprzedaży biletów i wiele pieczęć nam uciekło.

22 czerwca na przykład nie nadążaliśmy ze sprzedażą biletów. Często było to spowodowane tym, iż w momencie zamykania jednych tras a otwierania innych, sprzedawcy nie zdążyli przejść na nowe miejsce. Było trochę kłopotu z wydawanymi decyzjami MO, ot, zamykano rygorystycznie pewne odcinki dróg i tras komunikacyjnych, bez względu na obecność naszego taboru w tych rejonach. Tym sposobem mieliśmy na przykład kłopot z szybkim dotar-

bieńczycach, gdy zaplecze (jedna ze zmian) postawiło sprawę na ostrzu noża, bo... przestano sprzedawać wędlinę w ilości 1/2 kilograma bez reglamentacji, a zaczęto po 15 dk jak było ustalone dla całego przedsiębiorstwa. Także w Podgórzu doszło do małego starcia z zapleczem, bo kupili za dużo konserw, ale było i tak, iż po 23 w niektórych bufetach czekano na dyspozycję, bo... nie wiadano co zrobić z pozostałym towarem! Mimo, że Zakład Torów kończył swoje prace „za pięć dwunasta” zrobiono dużo. Tylko dzięki ogromnemu za-

dla motorniczych, brakło paliwa w dystrybutorach szybkich (na Woli) w ogóle jednak paliwo było. Były 22 czerwca kłopoty z ogumieniem. W pewnym momencie nie było w zapasie ani jednej opony. Zdarzały się też sytuacje wręcz humorystyczne. Pogotowie techniczne musiało dowozić wodę by móc dolać do chłodziwy, bo w punkcie nie było... konewki. Chciałoby się zapytać dlaczego w tych dniach mimo wszystko dało się jeździć tak dobrze, czy nie można by tak co dzień? Niestety, to była działalność akcyjna a akcją dnia codziennego nie załatwi. Nie można co dzień mieć pełnej mobilizacji, tutaj ludzie przychodzili do pracy nawet z urlopu, pracowali i po 20 godzin na dobę, normalnie jest to przecież niemożliwe. Wyszła także i inna prawda. Nie wszystkie sprawy „na akcje” da się załatwić akcyjnie. Po prostu nie jest to możliwe. Najlepiej przekonał się o tym Zakład Torów. Czy praca w te dni czegoś nas nauczyła? Chyba tak. Udowodniła, po raz nie wiadomo który, że ludzie mogą i robią bardzo wiele, ale sami muszą być przekonani do tego co robią. Właściwe podejście do ludzi i ich problemów może więcej niż sto najwłaściwszych ideologii. Ta nauka — bodajże czy nie najważniejsza — nie powinna być zapomniana. Może to jest właśnie lekarstwo na dobrą pracę, a w naszym przypadku na dobrą komunikację?

FILOMENA SERWIN

angażowaniu pracowników, bo brakowało ludzi i sprzętu, zdążono ze wszystkim. Przy okazji wizyty sprawdził się i drugi czynnik działalności naszych zakładów. Gdy potrzebny jest sprzęt z Transportu podnosi się wielkie larum, gdy na przykład z pewnych powodów staje się on niepożądany, nie ma komu odwołać. Zdaniem niektórych nie przejął się zbytnią rolą Zakład Taksówek. Szczególnie na łączeniu zmian nie zawsze taksówki były podstawiane o właściwej porze tam, gdzie były potrzebne. Nieczytelnie były też rozpisane materiały

znej mobilizacji

ciem do zgłaszanych awarii, czy też w zamknięciu pozostawała część taboru, bo nie zdążyła wyjechać. Często też z tego powodu tworzyły się gigantyczne korki. Było trochę nerwowych sytuacji czy nawet napięć wśród załogi, mimo że bardzo szczegółowo była ustalona sprawa zaopatrzenia i rozdziału towarów w poszczególnych bufetach. Stało się tak wskutek niekonsekwencji tych spośród części załogi, którzy wcześniej przy ustaleniach byli. Do dość poważnych kłopotów doszło w



W czerwcu ustanowiono nagrodę specjalną dla kierowców autobusowych i motorniczek. Jest ona przeznaczona dla tych spośród nich, którzy mieli całkowicie czyste kartoteki, bez jednej kropki jednego zgłoszenia. Owe pięć tysięcy postanowiono od lipca wypłacać jako specjalną nagrodę kwartalną i „ubrać” ją trzeba było w jakiś regulamin. Na tym właśnie tle doszło do gorącej momentami dyskusji. Projekt regulaminu, poza jednym punktem, niewiele się różnił od regulaminu premii specjalnej. Sprawa, nad którą rozgorzała dyskusja to problem krótkotrwałego „chorobowego”. Pierwotny projekt przewidywał bowiem, iż warunkiem otrzymania jest przepracowanie takiej liczby godzin jaką przewiduje grafik, (no i oczywiście są spełnione pozostałe warunki), a więc gdyby komuś przeszło chorobowe z końca jednego kwartału na drugi, nagrodę mógłby otrzymać pod warunkiem, że brakuje licząc godzin „odpracuje” niejako w czasie wolnym od pracy, byłaby to praca za wolne, płatna tak jak przewiduje układ zbiorowy. Nagrodę specjalną otrzymywaliby także (po spełnieniu pozostałych warunków) ci, którym zdarzyło się chorować pod koniec miesiąca, jeżeli mieliby w rezerwie wcześniejszą pracę za wolne. Okresem rozliczeniowym byłby tu miesiąc i przewidziana w nim grafikowa liczba godzin. I tutaj się zaczęło. Część dyskutantów była przeciwna takiemu stawianiu sprawy uważając (nie bez racji chyba), że może się wytworzyć sytuacja, iż pod koniec miesiąca mogą mieć 10 czy 15 chętnych do odpracowania godzin, a kierownicy nie będą w stanie zapewnić im pracy. Będą więc niepotrzebne napięcia. Może też być i tak, że pod koniec miesiąca nie będzie komu pracować, bo ci, którzy przychodzili do pracy za wolne w pierwszych dniach miesiąca, nawet przy niezłym jeszcze stanie zdrowia postanowią odpocząć, a z tym samopoczuciem można wytłumaczyć wiele. Te wątpliwości nie wzięły się na pewno z sufitu, są poparte wieloletnią praktyką, wiele też jest tu racji, ale... Wydaje mi się, że spróbować warto, bo po pierwsze: kombinatory to jednak mniejszość i trudno tu tego nie brać pod uwagę a po drugie, być może zostałyby rozwiązane wreszcie problemy prac społecznych, bo jeżeli

Nad regulaminem nagrody specjalnej

nawet w danym dniu byłoby się gdzieś oddelegowanym, to potrzebną ilość godzin można by było odpracować w dzień wolny. Tutaj niewątpliwie także będą głosy, że dlaczego czas wykorzystany społecznie miałby być odpracowywany. Ano z tej przyczyny, że praca społeczna powinna być prawdziwie społeczna, a nagroda byłaby tylko za rzeczywistą pracę, jeżeli tak bowiem nie będzie, zadania nie będą wykonane, to i pieniądze z nieba nie spadną. By dać trzeba mieć, by mieć, trzeba wypracować. Tutaj cudów być nie może.

Z pojęciem pracy społecznej mocno ostatnio nie tak. Społecznicy z „bożej łaski” domagają się, by za wszelkiego rodzaju oddelegowania płacić im nie tyle ile przewiduje czas pracy grafikowej, ale za tyle ile na przykład siedzą na naradach. Niby dlaczego? Gdzie wtedy pojęcie pracy społecznej? Kto chciałby się na pracę społeczną dorobić niewiele rozumie. Dziękuję bowiem osobom, że takich „opłacanych” a bez przekonania o konieczności, obrońców ciemieniowych. Nie wiem wprawdzie czy teraz opłaca się — jeżeli ktoś nie czuje takiej potrzeby sam z siebie — społecznie pracować. Kiedyś jednak było to najczęściej zajęcie intrynatne. By nie być źle zrozumią nie odnoszę tego do wszystkich, ale że takie przypadki miały miejsce, wiemy dobrze.

Wracając jednak do owych pięciu tysięcy. Mimo kontrowersji co do owych odpracowywanych niejako dni (wchodziłyby tu także comiesięczne dwa dni zwolnienia dla kobiet, ustalone dni krwiodawstwa i krwiodawstwo na ratunek). Ustalony regulamin musiałby być jednak, aż do momentu jego zniesienia, na tyle stały, że nie byłoby mowy o aneksach do niego i ewentualnych aneksach do aneksów. W tej formie proponowana nagroda miałaby przewagę nad dotychczasowymi nagrodami dwutysięcznymi, comiesięcznymi, bo byłaby wliczana do średniej miesięcznej. Teraz tak nie jest, bo te dwa tysiące wypłacane są z zysku, co nie obciąża funduszu płac.

Ponieważ motorniczowie i kierowcy pracujący w systemie dwurazowym nie mieliby możliwości odpracowania zwolnień lekarskich, bo wtedy gdy oni mają wolne w soboty i niedziele, nie ma takiej możliwości, ustalono, że ich premia specjalna będzie wynosić nie 10 zł na godz. a 20. Jest to rekompensata za przerywany czas pracy z jednej strony i owej nagrody — z drugiej. Propozycja regulaminu wypłat nagrody specjalnej wydaje się bardzo ciekawa i mam nadzieję, że zostanie on ustalony mimo kontrowersji w kierownictwie tak, by korzyść odnieśli i ludzie i praca przez nich wykonywana. Że pracować umiemy, to wiadomo, chodzi o to, by stworzyć możliwie optymalne warunki, by się pracować także opłacało.

(fis.)

Z ciekawą inicjatywą wystąpił Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu, zaproponowano mianowicie kierownikom zakładów eksploatacyjnych wprowadzenie w MPK „Raportu zaufania”. Dotychczas jest tak, że służby kontroli ruchu zobowiązane są ujawniać nieprawidłowości wśród prowadzących pojazdy za pomocą raportów. Te były przysyłane do kierowników zakładów, którzy po ich wykorzystaniu zawiadamiali nadzór o sposobie załatwienia sprawy. Nie muszę udowadniać, ile osób angażował jeden raport, przez ile rąk musiał przejść. Przy wprowadzeniu „Raportu zaufania” dotychczasowa działalność raportowa zaprzestana wprawdzie nie będzie, ale... Zaczniemy jednak od początku.

Założeniem wprowadzenia „Raportu zaufania” jest próba modyfikacji i uściślenia współpracy pomiędzy prowadzącymi pojazdy komunikacji masowej a pracownikami służb nadzoru ruchu. Chodzi o to, by MPK oznaczało Motywację-Pracę-Kulturę.

Na naradzie 10 czerwca ustalono, że „Raport zaufania” wręczony zostanie awansem każdemu prowadzącemu pojazd. Będzie zawierał trzy kopony (wzorem mandatu zaufania). W momencie wykrycia wykroczenia miast

dotychczasowego raportu pisanego — będzie wrywany jeden kupon, za następne drugi. Po wyrwaniu trzech kuponów posiadacz takowego traci go, może jednak otrzymać ponownie po roku nienagannej pracy na wniosek zakładu macierzystego.

Niezależnie od pracowników Zabezpieczenia Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu osobami uprawnionymi

Z frontu walki z biurokracją

Nowość — „Raport zaufania”

do wycinania kuponów byłiby: dyrektor naczelny i trzech jego zastępcy; do spraw ruchu, komunikacji autobusowej i komunikacji szynowej, kierownicy zakładów eksploatacyjnych i ich zastępcy oraz pracownicy Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego.

Kopony byłyby wrywane za: brak kompletnego oznakowania oraz przepisów i taryf, brak kompletnego umundurowania, nieuczciwą jazdę niezgodną z rozkładem jazdy, jazdę bez zachowania odległości rozkładowych,

Rok 1982 w działalności KTiR

Każdy okres sprawozdawczy jednostki, zamknięty zostaje podsumowaniem jej działalności. Taki właśnie charakter miało wystąpienie przewodniczącego Klubu Techniki i Racjonalizacji w MPK zastępcy dyrektora ds. inwestycji Mariana Kalinowskiego, na zebraniu sprawozdawczym Klubu, za rok 1982.

Przewodniczący KTiR mówił więc o ważnej roli wynalazczości pracowniczey w przedsiębiorstwie, w kontekście poprawy warunków i wydajności pracy, usprawnieniu istniejących rozwiązań, wprowadzeniu małej mechanizacji, poprawy warunków BHP, które to zadania realizowane były w przedsiębiorstwie przy niewielkich nakładach finansowych, ale przy dużym zaangażowaniu służb technicznych w tym właśnie członków KTiR.

Program działania KTiR na rok 1982 ukierunkowany został na: intensyfikację wynalazczości i racjonalizacji, wychowanie młodzieży pracującej w zakresie technicznym, szkolenie pracowników (twórców) i kadry kierowniczej zajmującej się wynalazczością, popularyzację postępu technicznego, współpracę z innymi organizacjami społecznymi i politycznymi, szczególnie SITK.

Na siedmiu posiedzeniach, jakie odbyły się w okresie sprawozdawczym, omawiano realizację zadań, wynikających z programu działania i szkolenia oraz zadania bieżące, między innymi wymianę doświadczeń, rozpoczynanie projektów racjonalizatorskich, rozpatrywanie projektów złożonych, typowanie doradców technicznych itp. Powołano w przedsiębiorstwie doradców — 7 technicznych i 3 ekonomicznych.

Do najbardziej aktywnych członków zarządu należeli: Kazimierz Sułkowski, Czesław Letner, Danuta Żak, Bolesław Kolasa, Krzysztof Szlag, Paweł Rożek, Stefan Weigel-Milleret, Tadeusz Jewulski. Dzięki wymienionym oraz szerokiej rzeszy członków KTiR pracujących w poszczególnych zakładach, osiągnięto znaczny postęp w ruchu wynalazczym. A trzeba tu dodać, że od kilku lat w tym zakresie notowano się w przedsiębiorstwie tendencję spadkową. W roku 1982 zarejestrowano 260 projektów, z których zastosowano 221. W roku bieżącym zgłoszono już 78 projektów. W stosunku do roku 1981 stanowi to wzrost o 100 procent. Projekty realizowało 177 twórców, w tym 146 robotników i 2 kobiety. Średnio 1 twórca przypadał na około 350 pracowników. W 1982 roku zanotowano 29 debiutów. Efekty ekonomiczne, wymierne, uzyskane z tytułu wdrażania projektów w okresie sprawozdawczym, wynoszą 4.059.238 złotych.

Tematyką wynalazczą objęto wszystkie podstawowe dziedziny w zakładach przedsiębiorstwa. Projekty BHP dotyczą między innymi poprawy warunków pracy, ograniczenia zagrożenia wypadkowego i wyeliminowania prac ciężkich.

O słuszności kierunku działania ruchu wynalazczego w przedsiębiorstwie, świadczą uzyskane nagrody III stopnia i wyróżnienia honorowe w konkursie ogólnopolskim, w zakresie poprawy warunków pracy, jakie uzyskały projekty zgłoszone przez pracowników MPK. Konkurs ten zorganizowany był przez NOT, a twórcami wyróżnionymi w nim — Kazimierz Sabala z ZNT i Stanisław Fraś z ZAB. Mistrzem racjonalizacji w MPK za rok 1982 został Edward Jalocho z ZNT. Nieoficjalnie wiadomo już, że mistrz racjonalizacji w MPK Edward Jalocho zajął III miejsce, a Klub nasz jedną z dalszych pozycji we współzawodnictwie zorganizowanym przez WKTiR.

Ważnym kierunkiem w działalności jest wychowanie młodzieży szkolnej i pracującej w zakresie technicznym. Zarząd KTiR prowadzi go przy współpracy ZZ ZSMP przez swych członków działających w ZKO TMMT, którzy biorą aktywny udział w opracowaniu programów działania, posiedzeniach ZKO TMMT itp. Członkowie KTiR brali między innymi udział w przeprowadzeniu młodzieżowych dni techniki, uroczystym podsumowaniu TMMT za rok 1982, wręczeniu laureatom nagród za udział w turnieju na szczeblu przedsiębiorstwa i dzielnic, przeprowadzeniu konkursu na najlepszy plakat o tematyce TMMT, zorganizowaniu wystawy prac nagrodzonych i w ocenie i podsumowaniu TMMT. Do turnieju w roku 1982 zgłoszono 97 projektów, 80 twórców. W konkursie „B”, w eliminacjach szkolnych, rozpatrzono i zakwalifikowano 35 prac technicznych wykonanych przez uczniów. Pierwszej nagrody nie przyznano.

Zarząd KTiR dużą wagę przykłada do szkolenia pracowników, parających się wynalazczością, to jest członków zarządu Klubu, doradców KTiR, pracowników komórek wynalazczości i twórców. Program szkolenia realizowany jest w oparciu o Wojewódzki Klub Techniki i Racjonalizacji. Już od wielu lat współpraca z tym Klubem układa się bardzo dobrze.

Po raz pierwszy w tym roku absolwenci ZSZ przeszkoleni zostali w zakresie podstaw prawa wynalazczego, aby po przybyciu do zakładów orientowali się w tej dziedzinie. Prowadzi się również wymianę doświadczeń z braćmi przedsiębiorstwami w Wałbrzychu, Łodzi, Warszawie i Wrocławiu.

Ważną dla myśli technicznej jest dopływ i przetwarzanie informacji technicznej, a na brak takiej w przedsiębiorstwie narzekać nie można. Jest bowiem biblioteka techniczna i komórka informacji technicznej w Dziale Postępu Technicznego. Tworzy się również w poszczególnych zakładach przedsiębiorstwa punkty informacyjne.

W dyskusji poruszano między innymi olbrzymią rolę, jaką mają do spełnienia racjonalizatorzy właśnie w takim przedsiębiorstwie jak MPK oraz takie sprawy jak niski procent twórców wydających się z robotników, problem aktywności wszystkich doradców, wynagrodzenie nie zawsze właściwie rozumiane — czasem dużo wyższe za drobniak, a mniejsze za projekt wyjątkowo pracochłonny. Podkreślano rolę doradców technicznych, stawiając za przykład godny naśladowania Antoniego Domasika. Wnioskowano, aby w wydawanym informatorze ukazywały się nazwiska racjonalizatorów i kwoty, jakie uzyskali za sprzedaż swoich projektów. Co do tego wniosku zdania były podzielone. Wnioskowano prowadzenie kontroli, ile z przyjętych wniosków zostało wdrożonych. Zwracano uwagę na sprawę wychowania technicznego młodzieży w ZSZ. Proponowano przesyłać do rozpatrzenia twórcom takie tematy, które interesują kierownictwo przedsiębiorstwa. Chodzi o przepływ informacji z jednej i drugiej strony.

Kilkugodzinne zebranie sprawozdawcze z działalności KTiR w MPK w roku 1982 dobiegło końca, ale uczestnicy jego wychodząc z sali jeszcze długo dyskutowali, co na pewno jest dowodem, że poruszane sprawy nie są do odfajkowania, a do przemyslenia i przeanalizowania.

W zebraniu uczestniczył między innymi zastępca sekretarza zarządu WKTiR Władysław Zenczak.

(M.B.)

niedojeżdżanie na przystanek dla wsiadających po zakończeniu czynności związanych z wykonaniem kursu, niezgodnie z obowiązującymi przepisami wypełniona kartę drogową, wykroczenia przeciwko przepisom ruchu drogowego lub nieprzestrzeganie przepisów służb ruchu, nieokazanie „Raportu zaufania” na żądanie uprawnionych.

pewne konsekwencje, natomiast wycinanie kuponu nie. Raporty za wykroczenia brane są dopiero pod uwagę od momentu zabrania go prowadzącemu. Okres obliczeniowy, jak też tak zwanej karencji będzie wynosił 1 rok. Najprawdopodobniej mandaty będą obowiązywały już od 1 lipca br. Wszyscy prowadzący pojazdy będą mieli jednakowe szanse, bo wszyscy go otrzymają. Jakkolwiek już sam „Raport” jest przecież pewną formą nagrody, dla najlepszych myśli się o wyróżnieniach. Trzeba przyznać, że propozycja Ruchu jest bardzo ciekawa i powinna być przez prowadzących pojazdy dobrze przyjęta. „Mówią o nas ciele, że kontrolujemy ich gdzieś z ukrycia, popularnie „zza krzaków”. Wprowadzając chociażby ten „Raport” chciałby by zrozumiano, że nam nie chodzi o to by ich karać, ale o to, by komunikacja funkcjonowała coraz lepiej. Dając mandaty okazujemy chyba dostatecznie dużo zaufania i to wszystkim bez wyjątku” — powiedział kierownik Zakładu Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu inż. A. Goe.

Czy „Raport zaufania” zda egzamin i zmniejszy ilość dotychczasowych raportów przekonamy się wkrótce.

F. SEWIN.

Ogłoszony przez Zarząd Krakowski PCK „Tydzień Honorowego Krwiodawcy” był obchodzony również w MPK. 28. 05. Sekcja Klubu MPK w ZET Nowa Huta organizowała dla swoich członków wycieczkę do Czchowa. Wycieczka udała się wspaniale, jak twierdzą wtajemniczeni duży w tym zasługa organizatorki — **Krystyny Hodury**, która przywiozła wraz z sobą dużo słońca i pogody.

4. 06. natomiast zainaugurowała działalność druga w przedsiębiorstwie Sekcja Klubu HDK powstała w ZEA Płaszów. Jej przewodniczącym został **Janusz Dzikowicz**. Podczas spotkania, w którym obok krwiodawców z Płaszowa uczestniczyli przedstawiciele ZZ PCK i ZZ ZSMP (która to organizacja honorowemu krwiodawstwu patronuje) mówiono m. in. o autorytecie honorowego dawcy krwi, szacunku dla idei HDK oraz o sprawach socjal-

nym czł. Sekcji Honorowi dawcy krwi z ZAP zwrócili się do wszystkich krwiodawców w MPK o czynne poparcie idei budowy Pomnika-Szpitała Matki Polki poprzez honorowe oddawanie krwi na ten cel.

*

Nieco późno, ale za to wspaniale bawili się dzieci pracowników ZET Nowa Huta na spotkaniu w dniu 17. 06. zorganizowanym przez I Koło ZSMP z ZTH. Były tańce przy akompaniamencie „Respektu”, wiele interesujących konkursów, no i upominek dla każdego dziecka od „dobrej wróżki” — którą była **Krystyna Hodura**.

Nieco wcześniej, bo 7. 06. IV Koło ZSMP z ZSP — któremu przewodniczy

Leokadia Bilska, zorganizowało dla dzieci z Państwowego Zakładu Wychowawczego przy ul. Praskiej wycieczki: do Chorzowa i do Pieskowej Skály. Ponadto wycieczki i imprezy dla dzieci zorganizowały też Koła ZSMP: II z ZET Podgórze, VI z ZEA Czyżyny i IX z Zakł. Transportu.

*

11 czerwca 1983 r., II Koło ZSMP wraz z Oddziałową Radą Związkową NSZZ Pracowników MPK Kraków, z Zakładu Eksploatacji Tramwajów Podgórze, zorganizowali dla dzieci pracowników Zakładu, z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka, wycieczkę do Chorzowa. Zgłosiło się tak dużo

chętnych, że organizatorzy musieli postarać się jeszcze o jeden dodatkowy autobus, oprócz autobusu socjalnego, a i tak wszyscy chętni nie mogli w wycieczce uczestniczyć. W Chorzowie dzieci wraz z opiekunami, zwiedzały Park Kultury i Wypoczynku i og. zoologiczny. W wesołym miasteczku zabawiały się jazdą na karuzelach i korzystały z innych atrakcji mających uprzyjemnić czas. Urządziły sobie przejażdżkę kolejką linową nad zoo i Parkiem Kultury i Wypoczynku. W późnych godzinach popołudniowych nastąpił powrót do Krakowa, w czasie którego na polanie w lesie podoluskim zorganizowane zostały konkursy dla dzieci: konkurs rozwiązywania zagadek, śpiewania piosenek i deklamowania wierszyków. Nagrodami w konkursach były zabawki. Dzieci wróciły do Krakowa trochę zmęczone, ale za to we wspaniałych humorach.

Nowe znaki drogowe



Nowy kształt znaku „Stop”



Zakaz wjazdu pojazdów z ładunkami, które mogą skażać wodę.



Zakaz wjazdu pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi.



Zakaz wjazdu motorowców.



Początek obszaru zabudowanego w miejscowości.



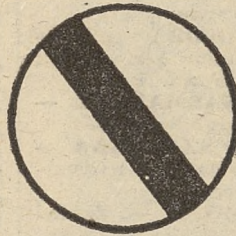
Zakaz ruchu pieszych.



Zakaz postoju w dni nieparzyste.



Zakaz postoju w dni parzyste.



Koniec różnych zakazów.



Koniec obszaru zabudowanego.

Zgodnie z zapowiedzią prezentujemy dzisiaj kolejną serię nowo wprowadzanych znaków drogowych, które będą obowiązywać na polskich drogach z chwilą wejścia w życie w dniu 1 stycznia 1984 r. uchwalonego przez Sejm PRL „Prawa o ruchu drogowym”. Jak już pisaliśmy, nie są one jeszcze zatwierdzone, ale nie należy spodziewać się zmian w wyglądzie nowych znaków, gdyż wzory zostały zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi znakami międzynarodowymi i wszechstronnie przekonsultowane w odpowiednich resortach.

W dwóch poprzednich numerach zamieściliśmy znaki informacyjne, znaki ostrzegawcze i znaki nakazu. Tym razem drukujemy nowe znaki zakazu, które mają tarcze w kolorze białym, obrzeża w kolorze czerwonym, a symbole czarne. Inaczej użyto barw dla nowego znaku „STOP”, który ma tarczę czerwoną, a obrzeża i napis są

białe. Załączamy też nowy wzór tablicy informacyjnej z nazwą miejscowości, które są białe, napisy czarne, a przekreślenia czerwone. Po nowym roku przez obszar oznaczony tymi tablicami będzie można jechać z prędkością do 60 km/godz., a nie jak dotychczas przy tablicach zielonych najwyżej 50 km/godz.

Trzeba tu dodać, że w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych znajdują się również przepisy dotyczące znaków poziomych. M. in. zostanie prawnie usankcjonowana malowana już obecnie na jezdniach podwójna linia ciągła oddzielająca ruch w przeciwnym kierunku oraz linia ostrzegawcza, czyli linia przerywana zagęszczona, w której przerwy są krótsze od kresów. Tego rodzaju linia uprzedza o zbliżeniu się do linii ciągłej lub miejsca niebezpiecznego. Strzałki naprowadzające malowane na jezdni będą

wskazywały obowiązujący kierunek wjazdu na sąsiedni pas ruchu.

Krawędzie jezdni będą mogły być oznaczone dwiema różnymi liniami. Linie ciągle oznaczać będą, że na danym odcinku drogi nie wolno zatrzymywać pojazdu ani na samej jezdni, ani na jej poboczu. Linia przerywana natomiast oznaczać będzie zakaz zatrzymywania się na jezdni wzdłuż tej linii, ale zezwala na zatrzymywanie się na poboczu.

Miejsca zatrzymania pojazdu na jezdniach wskazywać będą kierowcom trzy rodzaje linii. Ciągła, stosowana np. przy znaku „Stop” oznacza bezwarunkowe, obowiązkowe zatrzymanie. Linia składająca się z trójkątów nakazuje zatrzymanie pojazdu w celu udzielenia pierwszeństwa przejazdu, jeśli pojazdy znajdują się na drodze pooprzecznnej. Linia złożona z prostokątów oznacza warunkowe zatrzymanie się w innych sytuacjach, np. w miej-

scach, gdzie znajduje się sygnalizacja świetlna.

Bardzo ważną zmianą, jaką przewidują nowe przepisy o znakach i sygnałach drogowych, będzie **zakaz opuszczenia skrzyżowania, gdy świeci się czerwone światło na semaforze**. Oznacza to, że od 1 stycznia przyszłego roku nie będzie można zjeżdżać, jeśli na semaforze stojącym wewnątrz skrzyżowania, czyli przed jezdnią, którą pojazd musiałby przeciąć, będzie się palić czerwony sygnał. Będzie można zjeżdżać, jeśli wewnątrz skrzyżowania nie będzie semafora, nawet wtedy, gdy za skrzyżowaniem będzie się świecił sygnał czerwony. Oczywiście w takiej sytuacji zjeżdżający musi ustąpić pierwszeństwa pojazdom, które mają zielone światło oraz pieszym przechodzącym przez jezdnię za skrzyżowaniem.

(1-k)

Korespondencja, jakiej oczekujemy

Do Przedsiębiorstwa wpłynął kolejny list pochwalny. Tym razem dla pracownika Zakładu Eksploatacji Autobusów w Płaszowie — **ZBIGNIEWA KOZUCHA**.

„W imieniu dowództwa, organizacji partyjnej i młodzieżowej jednostki, mamy zaszczyt zawiadomić, że Ob. **KOZUCH ZBIGNIEW**, pracownik Waszego zakładu, który odbył w naszej jednostce zasadniczą służbę wojskową, zaliczał się do wzorowych żołnierzy. Dzięki swej sumienności i ofiarności w wykonywaniu obowiązków służbowych oraz wysokiemu dyscyplinowaniu, osiągnął on bardzo dobre wyniki w szkoleniu bojowym i politycznym. Był żołnierzem koleżeńskim i taktownym, chętnie i efektywnie udzielał się w pracy społecznej. Cieszył się dużym uznaniem przełożonych i powszechnym szacunkiem kolegów. Jesteśmy głęboko przekonani, że na osiągnięcia w służbie i wzorową postawę żołnierską ww. Istotny

wpływ wywarła praca ideowo-wychowawcza kierownictwa, organizacji partyjnej i młodzieżowej oraz całej załogi Waszego zakładu, za co w imieniu służby serdecznie dziękujemy. Korzystając z okazji, przesyłamy Kierownictwu i wszystkim pracownikom Waszego zakładu pozdrowienia oraz życzenia wielu sukcesów w pracy zawodowej i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym”.

(—) Dowódca Jedn. Wojsk.
(—) Z-ca D-cy Jedn. Wojsk.
ds. Politycznych

Ob. **DYREKTOR MPK**
Kraków, ul. Brońska 3

Pasażerowie linii 127 z przyjemnością informują, że od czasu wprowadzenia na ww. linię stałej obsługi autobusów, poprawiła się dyscyplina odjazdów autobusów. Jest to zasługa dwóch kierowców. Ob. **KALINOWSKI LESIAW**, nr służbowy 8116 oraz **PITAŁA JÓZEF**, nr służbowy 8030. Obaj kie-

rowcy — ludzie młodzi — mogą być wzorem do naśladowania dla innych. Jesteśmy wdzięczni, że skończyły się nasze kłopoty z dojazdami do pracy i z pracy. Autobusy odjeżdżają z przystanku końcowego przy ul. Grochowej, bardzo regularnie i punktualnie. Szczególnie uwiadcznia się to w zderzeniu z okresami zastępstw ww. kierowców przez rezerwę, kiedy to zdarzają się przypadki opuszczania kursów albo odwoływania kursu przez dyspozytora na pl. Getta.

Informując o powyższym, pełni uznania dla dyscypliny, punktualności, kultury osobistej ww. kierowców zwracamy się z uprzejmą prośbą o wyrażenie tym Panom naszego uznania dla ich wzorowej pracy. Gdyby Ob. Dyrektor mógł uhonorować ich ewentualną nagrodą, to byłoby bardzo zobowiązani.

Z poważaniem
w imieniu pasażerów linii 127
JÓZEF WALĄG Kraków



Miły, dorocznie praktykowany, zwyczaj przesyłania pozdrowień z wakacji pod adresem naszej Redakcji otwiera w bieżącej kanikule widokówka z następującym tekstem: „Serdeczne pozdrowienia z obozu w **Mikołajkach** zasyła 40-osobowa grupa uczestników wypoczynających w promieniach słonecznych”. Podpisał Kierownik.

Cóż, dziękujemy, ale życzenia równie promiennych dni adresujemy już chyba do Waszych następców...

Redakcja

Komu umorzenie warunkowe?

Udowodniać chyba nie muszę, że praca prowadzących pojazdy do łatwych i bezpiecznych nie należy. Każdy spowodowany wypadek pociąga za sobą szereg konsekwencji i to nie tylko tych finansowych. Oprócz obowiązujących tych ludzi normalnych regulaminów pracy, obowiązują ich także kodeksy drogowy i wszelkie konsekwencje z tym związane. Podlegają więc normalnej procedurze śledczej z zastosowaniem aresztu włącznie. Oto kilka przykładów postanowień prokuratorskich, tym razem na szczęście o warunkowych umorzeniach postępowania karnego. Na czym polegają owe umorzenia? Otóż w przypadku spowodowania wypadku drogowego z winy prowadzącego pojazd J. B. w dniu 5 października ub. r. zastosowano umorzenie postępowania na okres dwu lat. Mimo iż czyn nie budził wątpliwości, a i sam oskarżony przyznał się do winy. Nie zachowując należytej ostrożności wjechał na rondo przy Matecznym i doprowadził do zderzenia autobusu z tramwajem. Wiceprokurator podjął taką decyzję na podstawie całokształtu materiału dowodowego.

Powodem niezachowania należytej ostrożności był także przypadek najechania autobusu na tył samochodu ciężarowego. Tutaj także postępowanie umorzono warunkowo mimo bezspornej winy naszego kierowcy J. K.

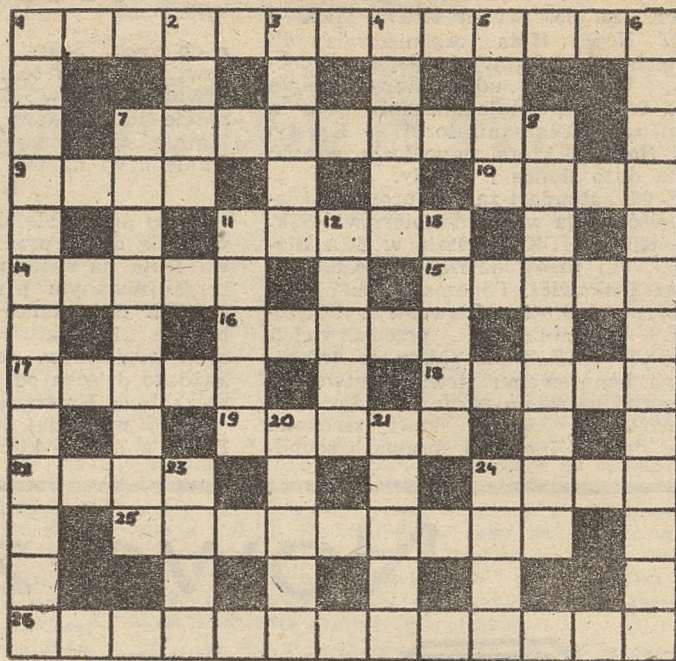
Szczęśliwie — bo warunkowym umorzeniem postępowania na dwa lata — zakończyły się kolizje kierowców A. S. i K. S. z 29 marca br. Na takie jednak zakończenie mogą liczyć tylko kierowcy o nieposzlakowanej opinii i niekarani także za wykroczenia w ruchu drogowym, a więc ci, co do których istnieje pewność, że w przyszłości będą ostrożni. Mimo wszystko życzyć wszystkim prowadzącym pojazdy, by raczej nie musieli korzystać z tego typu „ulg”.

MOJE PYTANIE

Dlaczego na żadnej z gałoblot umieszczonych w budynku przy ul. Brożka 1 nie ma napisu ZDROWIE?

CZESŁAW DYŁOWICZ

KRZYŻÓWKA NR 3



POZIOMO: 1) Dział fizyki zajmujący się stanami równowagi cieplnej. 7) Szkielet osiowy kręgowców. 9) Lisie M-1. 10) Sługa z „W pustyni i w puszczy”. 11) Siłacz na Saharze. 14) Zwolennik gwoździ. 15) Listwa przybita wzdłuż burty łodzi, służąca do osadzania duplek. 16) Zakrzepnięta lawa. 17) Służa do grawerowania. 18) Hair. 19) Ołcha. 22) Stan pogody. 24) Choroba weneryczna. 25) Wiecznie zielone drzewo iglaste. 26) Dawna nazwa tureckiego miasta Iskenderun.

PIONOWO: 1) Proces przemiany, przeobrażenia, przekształcenia. 2) Zjawia. 3) Polski powieściopisarz („Disneyland”). 4) Wnęk w murze. 5) Osoba mało mówna, nietowarzyska. 6) Proces przystosowania się organizmu żywego do zmienionych warunków środowiska. 7) Spękanie powierzchni wyrobów porcelanowych. 8) Kraina w Argentynie i Chile, obejmująca też Ziemię Ognistą. 11) Żelazo czyste technicznie. 12) Metro-

polia Nigerii. 13) Prawy dopływ Wisły. 20) Ukochana Filona lub Petrarki. 21) Wchodzi w skład kombinacji alpejskiej. 23) Napój alkoholowy. 24) Samobije.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 6

POZIOMO: kawka, Rodan, roztoka, nurek, Dante, amnezja, rozeń, retro, palce, bełkot, lokaut, Adare, nordyk, murlat, Inari, zegar, pajac, obsadka, szept, Sedan, onanizm, autor, Opole.

PIONOWO: kontrabandzista, wiraz, arkan, szansa, korzec, radar, denat, niedostatecznie, eskadra, eskorta, Ptaki, liana, elemi, Nassau, ródnik, glejt, rotor, pasmo, jądro.

Nagrodę wylosowała: Maria Kończewska.



Odwaga, refleks i skuteczne działanie młodego chłopca w Nowej Hucie opisywała codzienna prasa. Przypomnę więc tylko w skrócie, że 16-letni chłopiec — być może uratował życie leżającej pod tramwajem kobiecie wyciągając ją stamtąd. **PIOTR SKRZYDLECKI** jest uczniem nowohuckiej szkoły zawodowej. On jeden spośród kilkudziesięciu gapiów (i nie tylko) zachował zimną krew. Postąpił najszlachetniej jak tylko można było. Młody człowiek otrzymał za swój czyn symboliczne upominki: aparat radiowy z WRD MO i z naszego Przedsiębiorstwa zwrot pieniędzy za zniszczoną odzież, oraz serwis stołowy. Piszę symboliczne upominki, bo jakaż jest wartość życia? Zresztą tu wcale przecież nie o owe 7 tys. odszkodowania chodzi. Piotr nie mógł na nie liczyć i nie liczył, postąpił tak ot po prostu. Na marginesie tego wydarzenia nasuwa mi się refleksja: wiele ostatnio pisze się i mówi o młodzieży, nie zawsze najlepiej, o jej bezinteresowności także. Może nie jest tak źle, tylko nasze wychowanie i przykład nie jest najlepszy?

Fot. STANISŁAW TYRAN

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia zdrowia, dalszych owocnych lat pracy i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy pracownikom, którzy w maju br. obchodzili jubileusz pracy w MPK.

30 lat
ZDZISŁAW MIKULSKI — Zakład Napraw Tramwajów

25 lat
MARIAN LIMANOWSKI — Zakład Napraw Tramwajów
BRONISŁAW PIWOWAR-CZYK — Zakład Napraw Tramwajów

20 lat
MIECZYSLAW BED-NARZ — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieliczyce
HELENA DELIKAT — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
JAN PAMUŁA — Zakład

Eksploatacji Autobusów Czyżyny
LESZEK WALCZAK — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego

15 lat
KATARZYNA GOLEC — Ośrodek Zdrowia
KRZYSZTOFORA JAŃ-CZYK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
WANDA KARMAŃSKA — Zarząd Przedsiębiorstwa
BARBARA SZAFIRSKA — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieliczyce
ZOFIA SZWED — Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu

10 lat
JANINA BIEL — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
FRANCISZKA CECUGA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta.

NA PODUSZCZE MAGNETYCZNEJ

W Jokohamie zakończono budowę pierwszej w świecie drogi dla pojazdów poruszających się na poduszce magnetycznej. Pojazd bez kół porusza się kilka centymetrów nad ziemią dzięki zastosowaniu magnesów, ułożonych w regularnych odstępach na drodze oraz pod każdym z 3 wagonów pojazdu. Jak sądzą konstruktorzy koncernu „Furukawa Denki”, którzy opracowali nowy system transportowy, pojazdy na poduszce magnetycznej znajdą szerokie zastosowanie na miejskich liniach pasażerskich.

ILE KOSZTUJE „WOZOKILOMETR”?

W ubiegłym roku miejska kasa w naszej stolicy musiała dopłacić do działalności MKZ niemal 7 miliardów złotych. Najdrożej kosztował tzw. „wozokilometr” w „berlietach 110” — ponad 53 złote, najtańiej zaś w tramwajach starego typu — 37,5 złotych.

WSZYSTKIE POJAZDY JEDNAKOWO OZNACZONE

Na terenie Gdyni wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej zjeżdżające z tras do zajezdni przy al. Zwycięstwa oznakowane są numerem 730, a na plac postojowy przy pl. Konstytucji numerem 740. O-

czywiście kierowcy pojazdów zjeżdżających mają bezwzględny obowiązek zatrzymywania się na wszystkich przystankach na trasie zjazdu.

LWÓW OTRZYMA PODZIEMNY TRAMWAJ

Rada Ministrów Ukrainy zatwierdziła projekt techniczny budowy we Lwowie pierwszej linii podziemnego tramwaju. Pod centralną częścią miasta powstaną trzy sta-

cje. Budowa „małego metra” w tym mieście stała się koniecznością, we Lwowie bowiem zachowała się spora liczba zabytków architektury z XV—XVIII w. i jego dzielnice centralne są jednolitym monolitem historyczno-architektonicznym. Ponieważ jednak życie wymaga rozwiązania problemów komunikacyjnych, trzeba zbudować kolejkę podziemną, gdyż tylko w ten sposób da się rozwiązać istniejące trudności.

NAJSZYBCIEJ PIESZO NAJDŁUŻEJ METREM

Przeprowadzona w Londynie ankieta na temat, w jaki sposób pokonywać drogę z domu do pracy lub szkoły, wykazała, że najpewniejszym środkiem komunikacji jest brytyjskiej metropolii są

własne nogi, które dają 96 proc. pewność punktualności. 92-procentową gwarancją dotarcia na czas daje rower, natomiast jeśli przyjdzie posługiwać się miejskimi środkami komunikacji, niebezpieczeństwo spóźnienia do pracy wzrasta 3-krotnie. Najgorszą opinię zyskało w tej ankiecie liczące 132 lata londyńskie metro, które daje szansę niedotarcia na czas do miejsca przeznaczenia w stosunku 70 do 100. Ponadto pa-

przez Trójmiasto innych pojazdów.

Z JELCZA DO FRANCJI

Jelczańskie zakłady samochodowe wyeksportowały do Francji, dla firmy „Berliet” tysięczną kratownicę do autobusów typu „PR-100mi”. Eksport kratownic rozpoczął w ramach spłacania licencyjnego długu przed 5 laty — francuska firma chwali sobie wysoką jakość kratownic z „Jelcza” nie zgłaszając do-

ogromne doświadczenie w budowie metra. Wystarczy powiedzieć, iż pierwsza regularna linia metra w Moskwie uruchomiona została już w 1935 r. Obecnie w Moskwie metro ma 115 stacji, które łączą 184 km sieć rozjazdów. W całym Związku Radzieckim, poza Moskwą, linie metra funkcjonują w Leningradzie, Kijowie, Baku, Taszkencie, Tbilisi, Jerewanu i Charkowie.

W STOLICY FRANCJI METREM I ROWEREM

Paryskie metro wydłużyło się o nową linię, która jednak nie prowadzi do gęsto zamieszkałych rejonów metropolii, jak to na ogół bywa, lecz do miejscowości wypoczynkowych. Na końcowym przystanku otwarto wypożyczalnie rowerów, którymi podmiejscy turyści mogą pojechać jeszcze dalej, wprost na zieloną trawkę.

PROBLEM KAIRU

Wielkim problemem Kairu jest ruch miejski i przestawiała komunikacja autobusowa. W przyszłości zamierzone jest utworzenie wokół stolicy pierścieniowatych autostrad celem rozładowania ruchu skupionego obecnie na obszarze centrum miasta. Omawiana jest również budowa kolei podziemnej która pozwoliłaby na 3-krotne zwiększenie przewozu pasażerów obecnie korzystających z przeciążonych autobusów.

(Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



cje. Budowa „małego metra” w tym mieście stała się koniecznością, we Lwowie bowiem zachowała się spora liczba zabytków architektury z XV—XVIII w. i jego dzielnice centralne są jednolitym monolitem historyczno-architektonicznym. Ponieważ jednak życie wymaga rozwiązania problemów komunikacyjnych, trzeba zbudować kolejkę podziemną, gdyż tylko w ten sposób da się rozwiązać istniejące trudności.

sażerowie wyrażili dodatkowo wiele niepoehlebnych opinii o kolei podziemnej jako najbrudniejszym i najbardziej przepełnionym środku lokomocji.

GDAŃSK STAWIA NA KOLEJ MIEJSKĄ

Do 1990 r. w Trójmieście mają być zbudowane dwie nowe stacje szybkiej kolei miejskiej: Gdańsk-Śródmieście i Gdańsk-Południe, a także towarzyszący tej kolei system połączeń tramwajowych do nowych południowych dzielnic Gdańska. Zanim jednak to nastąpi prowadzona jest modernizacja szybkiej kolei miejskiej w kierunku północnym. Budowa trzeciego toru na odcinku z Gdyni do Rumii usprawni komunikację miejską oraz przeloty

tychczas żadnych zastrzeżeń co do wykonania tych pracochłonnych i skomplikowanych wyrobów. Do końca bieżącego roku załoga „Jelcza” zrealizuje nowe zamówienie na dostawę następnej partii 50 kratownic również dla „berliet”. Eksport kratownic przysparza zakładom dewizy, które wydatkują na zakup importowanych maszyn i urządzeń.

METRA W ZSRR

W klubie Międzynarodowej Książki i Prasy w Warszawie otwarto wystawę „Metra w ZSRR”, która ilustruje radzieckie osiągnięcia w zakresie budowy podziemnych kolei miejskich. Na otwarcie wystawy przybyli m. in. budowniczoje warszawskiego metra. Związek Radziecki ma