



DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Święto Odrodzenia obchodziliśmy wyjątkowo uroczyście

(Pamięci tych co zginęli w latach 1939—1945)

Wyjątkowo uroczystą oprawę miały w tym roku w MPK 38. urodziny naszej Ludowej Ojczyzny.

Przeddzień Święta, 21 lipca 1982 roku. Pierwsze piętro biurowca MPK przy ulicy Brożka 3. Białoczerwona flaga pokrywa wmurowaną w ścianę płytę, poświęconą pamięci tych, co zginęli w latach 1939—1945. Honorową wartę pełnią harcerze ze szczytu „Watra”. Na krótko przed oznaczoną porą, zbierają się zaproszeni goście i pracownicy MPK. Z parteru słychać okolicznościowe melodie grane przez MPK-owską Zespołową Orkiestrę Dętą.

Punktualnie o godz. 13.45 wchodzi pocztą sztandarowe MPK. Ustawiają się obok zakrytej jeszcze białoczerwoną flagą płyty. Orkiestra gra hymn narodowy.

Głos zabiera przewodniczący Koła ZBoWiD przy MPK Stanisław Czajkowski. Mówi o wrześniu 1939 roku, o 5-letnim krwawym dziele wyniszczenia narodu polskiego, o tych pracownikach Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej, którzy broniąc Ojczyzny, polegli na polach walk, zamordowani zostali na miejscach straceń oraz tych, którzy zginęli w obozach śmierci. Wspomina o tragicznym losie Żydów, którym okupant zgłodził ostateczną zagładę.

Z kolei następuje uroczysty moment odsłonięcia płyty z napisem: „PAMIĘCI PRACOWNIKÓW MPK W KRAKOWIE POMORDOWANYCH PRZEZ HITLEROWCÓW

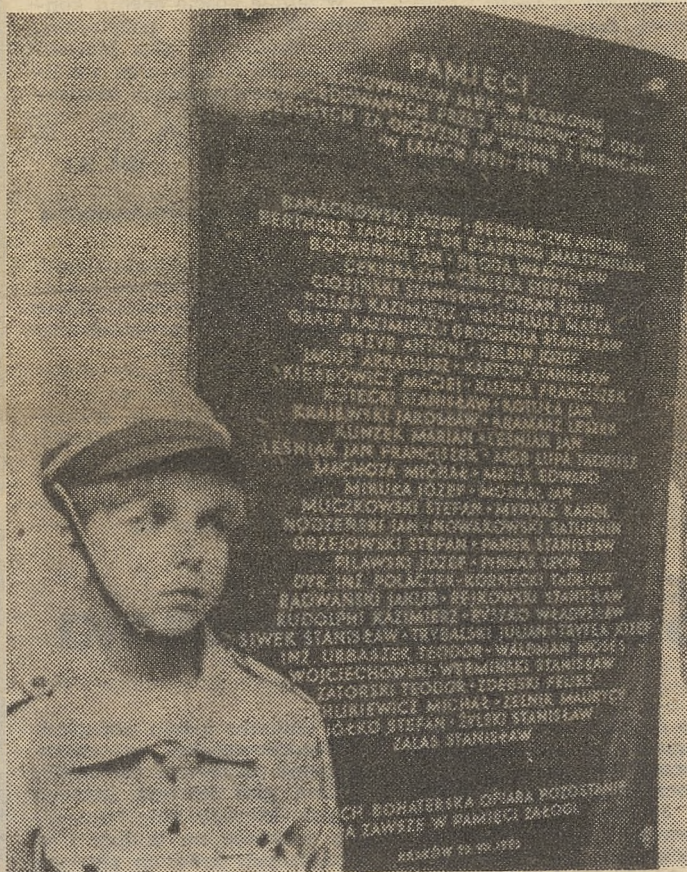
ORAZ POLEGŁYCH ZA OJCZYZNĘ W WOJNIE Z NIEMCAMI. NIECH ICH BOHATERSKA OFIARA POZOSTANIE NA ZAWSZE W PAMIĘCI ZAŁOGI”.

Przewodniczący Koła ZBoWiD inż. Stanisław Czajkowski odczytuje: „Na polu walki polegli: Józef Banachowski, Antoni Bednarczyk, Tadeusz Berthold, dr Maksy-

milian Blasberg, Jan Bocheński, Władysław Broda, Jan Cekiera, Stefan Cekiera, Jakub Cygan, Stanisław Ciośński, Kazimierz Folga, Maria Goldfluss, Kazimierz Graff, Stanisław Grochola, Antoni Grzyb, Józef Helbin, Arkadiusz Jaguś, Stanisław Kar-ton, Maciej Kielbowicz, Franciszek Kluska, Stanisław Kotecki, Jan Kotula, Leszek Kramarz, Jarosław Krajewski, Marian Kunze, Jan Leśniak, Jan Franciszek Leśniak, mgr Tadeusz Lupa, Michał Machota, Edward Matla, Józef Mikula, Jan Moskal, Stefan Muczkowski, Karol My-narz, Jan Nodzeński, Saturnin Nowakowski, Stefan Orzejowski, Stanisław Panek, Józef Pilawski, Leon Pinkas, inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki, Stanisław Rejkowski, Kazimierz Rudolphi, Jakub Radwański, Władysław Rysko, Stanisław Siwek, Julian Trybalski, Józef Trytek, inż. Teodor Urbaszek, Moses Waldman, Stanisław Wermiński, Stanisław Zalas, Teodor Zatorski, Feliks Zdebski, Michał Zdechlikiewicz, Maurycy Zelnik, Stefan Ziółko, Stanisław Zylski”.

Płonie znicz. Wiązanki z białoczerwonych kwiatów pokrywają miejsce pod płytą.

Po uroczystości odsłonięcia tablicy, zebrani goście w osobach: prezydent m. Krakowa Józef Gajewicz, sekretarz KK Franciszek Dabrowski, przewodniczący ZO ZBoWiD p. Tadeusz Wojnar, wicepre-



Lista odznaczonych

KRZYŻE KAWALERSKIE ORDERU ORODZENIA POLSKI otrzymali: Czesław Baran, Kazimierz Bocheński, Marcin Cykowski, Stefan Jas- sek, Stanisław Korajda, Ka- rol Lach, Włodzimierz Malik, Franciszek Mizia, Albin Ocz- kowski, Feliks Pamula, Ta- deusz Pietron, Bronisław Py- ka, Marla Skupińska, Józef Stiasny, Ludwik Stodolak, Stanisław Szegda, Jan Tyran, Władysław Urbanik, Piotr Wójcik, Stefan Żupnik.

MEDALE „ZA UDZIAŁ W WOJNIE OBRONNEJ 1939 R.” otrzymali: Stanisław Czaj- kowski, Jan Tyran, Stefan Żupnik.

SREBRNY KRZYŻ ZASŁUGI PRL otrzymał Stanisław Bujak.

BRAZOWY KRZYŻ ZA- SŁUGI PRL — Stanisław Nu- rek.

ODZNAKI „ZA PRACĘ SPOŁECZNĄ DLA M. KRA- KOWA” otrzymali: ZŁOTĄ — Kazimierz Biliński, Marian Bławut, Józef Frączkiewicz, Władysław Gawel, Stanisław Gadek, Władysław Grabski, Michał Grzywacz, Marian Hoffman, Jan Jarczyk, Wale- ty Jaśkowiec, Julian Kucze- ra, Władysław Nowacki, Al- bin Oczkowski, Stefan Ojczyk, Józef Pachel, Jan Przybylski, Jan Sidorowicz, Antoni So- wiński, Ludwik Stodolak, Jan Sulowski, Stanisław Szegda, Stanisław Urbanik, Aleksan- der Uruski, Franciszek Wal- czak, Franciszek Wójcik;

SREBRNA — Andrzej Ho- goś, Mieczysław Bogacz, Al- bin Hytros, Józef Jarczyk, Gustaw Marciak, Marian Mo- tyka, Zbigniew Motyl, Mie- czysław Radoń, Piotr Skotni- czny, Krystyna Ulińska, Karol Zaleski;

BRAZOWA — Józef Ciurus, Józef Kuś, Ryszard Miodek, Kazimierz Tomczyk.

Jesteśmy w zrzeszeniu — co na tym zyskujemy?

Na to i na inne pytania odpowiada dyrektor **TADEUSZ TRZMIEL**

23 czerwca, bez zbęd- nych fanfar, odbyło się pożegnanie z ulegają- cym likwidacji Zjed- noczeniem Przedsię- biorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszka- niowej. Następnego dnia dyr. **TADEUSZ TRZMIEL** wziął udział w ogólnopolskiej nara- dzie w Częstochowie. Temat główny: powola- nie Zrzeszenia Przed- siębiorstw Komunikacji Miejskiej.

— Panie dyrektorze, czyż- by „zamienić strzyk siekierki na kij”? Co zyskujemy wiążąc się ze Zrzeszeniem?

— Zrzeszenie ma zupełnie inną formę organizacyjną. Jest jednostką skupiającą przed- siębiorstwa komunikacji miej- skiej z całego kraju i powoła- ną z inicjatywy tych przed- siębiorstw. 16 czerwca przed- siębiorstwa inicjatywne z Ło- dzi, Katowic, Warszawy, Cze- stochowy, Lublina i Poznania przygotowały założenia do sta- tutu oraz umowy. Zrzeszenie działa w oparciu o ustawę z dn. 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwo- wych. Powstało dobrowolnie w sytuacji likwidacji zjedno- czeń i innych pośredników, których mieliśmy pomiędzy przedsiębiorstwem a resortem.

— A więc następuje długo oczekiwane „spłaszczenie” władzy. Czy to jedyna ko- rzysć?

— Nie, warto tu za projek- tem statutu przedstawić pod- stawowe zadania Zrzeszenia. Są to:

— inicjowanie, opiniowanie i wdrażanie nowych przedsię- wzięć i rozwiązań w zakresie układów komunikacyjnych, przewozów, organizacji pracy, gospodarki paliwowo-energe- tycznej, technologii obsługi i napraw taboru, organizowanie i wdrażanie nowoczesnych me- tod zarządzania, profilaktyki wypadkowej;

— bilansowanie zapotrzebo- wania na tabor, części zamien- ne, materiały eksploatacyjne i urządzenia techniczne;

— opiniowanie, wnioskowa- nie oraz uzgadnianie wyma- gań technicznych nowych środków przewozowych miej- skiej komunikacji zbiorowej i urządzeń produkcji krajowej i z importu, a także współpra- ca z przemysłem, koordyno- wanie produkcji i regeneracji

dla potrzeb zgrupowanych przedsiębiorstw;

— inicjowanie i wdrażanie jednolitej polityki ekonomicz- no-finansowej i placowej, wnioskowanie i opiniowanie aktów prawnych dotyczących komunikacji miejskiej, organi- zowanie i ujednolicanie szko- lenia kadr.

Jak z tej skrótovej ewiden- cji wynika, są to podstawowe zadania, wymagające koordy- nacji na terenie całego kraju. A co do „spłaszczenia” trzeba powiedzieć, iż choć w dalszym ciągu występuje na szczeblu terenowym organ założycielski jako jednostka nadrzędna ad- ministracyjnie, to jednak bę- dziemy partnerem do bezpo- średniego współdziałania z re- sortem, czego dotychczas w naszej strukturze organizacyj- nej nie było.

— Jak liczny był zjazd w Częstochowie i jakie szczegó- łowe ustalenia tam zapadły?

— Z 60 zaproszonych przed- stawicieli przedsiębiorstw w kraju przybyła połowa. 25 wy- razilo akces już na miejscu do podpisania umowy i wejścia w skład Zrzeszenia, z czego 14, w tym MPK Kraków, posia- dając zgodę organu założyciel- skiego, aktu tego dokonała. Przedsiębiorstwa te wybrały Warszawę na siedzibę Zrze- szenia, a więc MZK w opar- ciu o swoje warunki lokalowe i kadrowe, przy współdziałaniu z Radą, ma zapewnić mu wa- runki funkcjonowania. Zobo- wiązano grupę inicjatywną, tzn. dyrektorów MZK Warsza- wa, WPK Gdańsk i MPK Łódź do złożenia stosownych dokumentów w sądzie w celu zarejestrowania Zrzeszenia. Omówiono projekt statutu Zrzeszenia (projekt, bo statut może być zatwierdzony tylko przez Radę). Ustalono też, że do 30 lipca wszyscy chętni z

(DOKOŃCZENIE NA STR. 2)

Rządowa Grupa Konsultacyjna z wizytą w MPK

Z początkiem lipca gościliśmy w przedsiębiorstwie Rządową Grupę Konsultacyjną z przedstawicielem naszego resortu dyrektorem Departamentu Administracji Henrykiem Czajką i przedstawicielami władz administracyjnych naszego miasta oraz Wrocławia, Rzeszowa, Opola. Opóźniony cykl wydawniczy naszego pisma czyni bezcelową relację z przebiegu spotkania, uważamy jednak za konieczne poinformowanie, z jakimi problemami w trakcie konsultacji wyszło kierownictwo MPK.

Zasadniczą sprawą było zgłoszenie zastrzeżeń do niektórych artykułów „Projektu ustawy o radach narodowych”, jako że MPK działa w szeroko pojętym organizmie pt. Rada Narodowa. Zastrzeżenie wzbudził art. 42 „Projektu” przekazujący kompetencje związane z działalnością MPK dzielnicowym a nawet gminnym radom narodowym. Jesteśmy przedsiębiorstwem stopnia wojewódzkiego, kompetencje winny więc być zlokalizowane także na tym szczeblu. Instancje dzielnicowe prezentują swoje bardzo

lokalne i jakże różne interesy, to nie zapewnia jednoci działania w zakresie komunikacji miejskiej.

Problem stanowią też formy uzgadniania zadań między przedsiębiorstwem a Radą i tryb egzekwowania zadań poszczególnych przedsiębiorstw w ramach istniejących porozumień.

Inna sprawa to zasięg wymagań Rady Narodowej a samodzielność przedsiębiorstwa — „głębia” wchodzenia organów wykonawczych władzy w sprawy przedsiębiorstwa.

Bardzo ważnym dla załogi jest art. 79, gdyż dotyczy dbałości o jej interesy, m. in. socjalne, kulturalne, bytowe, o warunki pracy i inne potrzeby społeczne. Tymczasem artykuł ten sformułowany jest bardzo ogólnie, co w praktyce może napotykać trudności w jego realizacji.

Stwierdzono zresztą, że w ogóle „Projekt” zawiera zbyt wiele sformułowań enigmatycznych. Jeśli ma być źródłem prawa, winna go cechować większa kultura prawna.

Następnie poinformowano przedstawicieli władz, jak

MPK wchodzi w reformę gospodarczą, uwypuklając, na ile skomplikowane jest jej wdrażanie, jeśli w przedsiębiorstwie dotowanym chce się realizować „3 S”. Władze dowiedziały się, jak godzimy interes społeczny z interesem przedsiębiorstwa, jakie stworzone warunki, aby przy prawidłowej gospodarce wyjść z ograniczeń warunkowanych dotowaniem, stworzyć motywację do pracy poprzez wygospodarowanie środków na zaspokojenie szeregu potrzeb załogi.

Przedstawiono też słabe punkty w mechanizmie reformy. Należą do nich m. in. inwestycje, a zwłaszcza ich finansowanie z części zysku i z dotacji budżetowej. Nie opłaca się oszczędzać, obniżać koszty, skoro zysk trzeba odprowadzić do budżetu terenowego — tę formułę trzeba by zmienić.

Sprawa taryfy — jej zmienność od lat i utrzymywanie na niskim poziomie prowadzi do nieracjonalnych przejazdów, przeciążenia taboru i zaniża dochodowość.

Zastrzeżenia budzi skompli-

kowany system plac — jego wielokrotność, a także brak relacji między placami na stanowiskach robotniczych i nierobotniczych.

Szczególne trudności występują w zakresie zaopatrzenia materiałowego. Dostawcy domagają się wkładu dewizowego, a my wozimy za złoćki. Ponadto trudności z zaopatrzeniem w materiały krajowe są powszechnie znane.

Mimo zastanych przez reformę trudności odczuliśmy swobodę ekonomiczną i są już tego efekty w postaci poprawy w komunikacji, obniżki kosztów, przekroczenia wpływów w stosunku do roku ubiegłego i stworzenia wielu motywacji do pracy.

Do poruszonych przez nasze kierownictwo kwestii ustosunkował się dyrektor Czajka przyrzekając przeniesienie ich na szczebel resortu.

W sumie goście ocenili konsultację jako pożyteczną, stwierdzając, że głos kierownictwa MPK powinien się liczyć w rozwiązaniach ustawowych.

(Zd. Z.)

Jesteśmy w zrzeszeniu

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1)

tych 60 przedsiębiorstw mają możliwość wpisania się do Zrzeszenia.

— Nie wiem, czy dobrze się stało, że siedzibą Zrzeszenia będzie Warszawa. Niby stąd bliżej do innych urzędów, ale zachodzi niebezpieczeństwo, że nam Zrzeszenie zurzędnicze, a dominacja MZK zostanie usankcjonowana. Jakie są gwarancje, że się tak nie stanie?

— Mielibyśmy te same obawy. Kandydatów było jeszcze dwóch, tzn. Poznań i Łódź. Głosowaliśmy za Łodzią... Przeważała jednak bliskość władz centralnych i względy organizacyjne: trudno sobie wyobrazić, by urzędujący pracownicy Zrzeszenia co drugi dzień jeździli i załatwiali sprawy z resortem. Obawy mogą o tyle być płonne, że przecież będzie funkcjonować Rada Zrzeszenia, złożona z dyrektorów wszystkich przedsiębiorstw zrzeszonych oraz, w

późniejszym etapie, z przedstawicielami organów samorządowych tych przedsiębiorstw. Będzie się więc działać pod pewnym prężeniem oceny i opinii.

— Nie chcemy Pana „wypuszczać”, ale przydałoby się, by Kraków zajął w Zrzeszeniu rolę znaczącą...

— Trudno w tej chwili coś mówić na ten temat, po pierwszych posiedzeniach Rady przyjdzie czas na konkrety. Są jeszcze do obsadzenia niejako dwie czołowe funkcje: przewodniczącego Rady i dyrektora Biura. Przewodniczącym Rady będzie jeden z dyrektorów urzędujących przedsiębiorstw komunikacyjnych, dyrektorem Biura powinien być jednak ktoś z Warszawy... Ale przecież liczyć się będzie przede wszystkim konkretna działalność merytoryczno-organizacyjna w ramach Rady...

— Życzymy powodzenia w tej działalności, dziękujemy za rozmowę. (aml)

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1) wodniczący ZK ZSMP Marian Szymański, dyrektor Zarządu Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej Jerzy Marczewski, pełnomocnik KOK płk Jan Zórawski, najstarszy wiekiem emeryt MPK Stanisław Majcher oraz Zakładowy Kolektyw MPK, pracownicy, emeryci, renciści i rodziny nieżyjących pracowników, których nazwiska znalazły się

oraz innymi odznaczeniami. Aktu dekoracji dokonuje prezydent Józef Gajewicz. (Listę odznaczonych zamieszczamy również oddzielnie).

Głos zabiera Józef Gajewicz. Gratuluje odznaczonym. W imieniu władz m. Krakowa wyraża hołd tym, których nazwiska znajdują się na co dopiero odsłoniętej płycie i serdecznie dziękuje całej załodze MPK za pracę.

Święto Odrodzenia

na co dopiero odsłoniętej płycie przechodzą do świetlicy na parterze biurowca.

Uroczystą akademię poświęconą 38. rocznicy Manifestu Lipcowego, rozpoczyna okolicznościowym przemówieniem z-ca dyrektora ds. ekonomicznych Alojzy Kusina. (Fragment przemówienia zamieszczamy oddzielnie).

Teraz następuje moment odznaczania nadanych Uchwałą Rady Państwa krzyżami

W imieniu rodzin poległych i pomordowanych w czasie okupacji pracowników MKE, zabiera głos krewna jednego z tych, którego imię i nazwisko widnieje na tablicy i w serdecznych krótkich słowach dziękuje Zakładowemu Kolektywowi MPK za pamięć.

Po krótkiej przerwie, zebrani mają okazję obejrzeć część artystyczną w wykonaniu artystów scen krakowskich. M.B.

● 6 wagonów typu 105-N, wysłanych zostało z ZET Nowa Huta do Konstalu w Chorzowie gdzie poddane zostaną kapitalnemu remontowi.

● W ramach umowy ze strażą pożarną w najbliższym czasie strażacy przystąpią do mycia świetlików w hali Zajeźdni w Nowej Hucie.

● Wprowadzenie do wolnej sprzedaży alkoholu, mimo że po podwyższonej cenie, z miejsca odbiło się na wzroście absencji w ZET Podgórze. Ciekawe jak sytuacja pod tym względem wygląda w innych zakładach naszego przedsiębiorstwa?

● Wandale dewastują nie tak dawno odnowione i umieszczane na przystankach tramwajowych gabloty z rozkładami jazdy. Porozbijane szybki i zniszczone rozkłady jazdy spotkać można w samym centrum miasta — przy ulicach 1 Maja i Karmelickiej.

31 dni w MPK

● Miło nam donieść, że w tym miesiącu przedsiębiorstwo otrzymało dla załogi dwa dalsze nowiutkie autokary. Radość więc dla tych, którzy chętnie korzystają z organizowanych w MPK wycieczek.

● Dział Klubu, Sportu i Turystyki, biorąc pod uwagę fakt, że nie każdy w tym roku wybierze się na wczasy, organizuje przy współudziale Komisji Socjalnych z poszczególnych zakładów, szereg atrakcyjnych wycieczek. Wszystkich zainteresowanych odsyłamy po bliższe informacje do samych organizatorów.

● Jazdę bez zachowania należytej, bezpiecznej odległości trudno zaliczyć do rzadkich zjawisk na ulicach naszego miasta. W dniu 15 lipca o godz. 15.17, ulicą Dietla podążała 10-04, a tuż za nią 23-04. Ciekawe odkad sobie tak razem jechały. Przypominamy więc, że na torowiskach wydzielonych obowiązuje odległość od 150—300 m pomiędzy jednym, a drugim składem wagonów.

● Wakacje na półmetku, a pociechy nasze na koloniach. Dokąd w tym roku wyjechały dzieci pracowników MPK? Na dwóch turnusach — w Stróżówce k. Gorlic, Gólkowicach k. Starego Sącza, Sidzynie k. Jordanowa, Krościenku i Jastrzębiu nad morzem, wypoczywa korzystając ze słońca i świeżego powietrza 328 dzieci.

Młodzież natomiast wyjechała na obóz do Mikołajek gdzie na dwóch turnusach przebywa po 40 osób. M.B.

Mamy wreszcie dyrektora ze stałą nominacją prezydencką, Komisja Socjalna tłumaczy młodzieżowcom, że powinni stosować dla swych obozów identyczne kryteria akcji wczasowej, odstawia też podania tych, którzy latami przyzwyczaili się do tego, że jednak o n i zawsze jechać muszą. Znalezione furtkę na dodatkowe fundusze. Dzięki nim na kolonie wyjadą wszystkie dzieci — część bezpłatnie, reszta za zmniejszoną o połowę sumę — i to z „wyprawką”, w skład której wchodzi takie rarytasy jak pasta do zębów czy mydło. Starsi też mniej płacą za wczasy. Wzmocnieniu ulega motywacja dobrej roboty. Jak się do niej mocno przypniemy, to uzyskamy w tym roku ok. 50 mln zł do podziału w ramach funduszu załogi. Rozszerza się mechanizm kontrolny, powstała Społeczna Komisja Konsultacyjna. Znalezione wreszcie (w Wiśniczu) szewca, który obiecał się zabrać za nasze sfatygowane obuwie robocze. Uzupełniona została literka „K” na dachu biurowca i przestaliśmy się frustrować, że pracujemy w „MP” (nie-sympatycznej, bo amerykańskiej odpowiedzialności naszej WSW). Lechtał za to czas jakiś ambicje napis drugi: „PK”.

ale cóż, chwilowo tylko współpracujemy z Politechniką Krakowską. „Mundial” nie spowodował jakiegoś nadmiernego trzęsienia ziemi, a utwierdził nas w przekonaniu, że „chcieć to móc”, bez względu na faktyczne czy pozorne trudności.

Te i inne krzepiące wieści zastałem,

ALFABET NONSENSU

A-sekuracja — czyli struś-kolaborant

gdy po dłuższej nieobecności pojawiłem się w pracy. Co ciekawsze, były one w większości prawdziwe. To dobrze, bo Pierwszy ciągle powtarza: „ufaj, to sprawdź”. Czy jednak możemy już mówić o pełnym zaufaniu? Nadal królują postawa wycekiwania, hermetycznego chowania się w swoją prywatność. Zawszeć to wygodniej ponarzekać na „system”, na władzę czy „ONYCH”, niż brać się za sprawy istotne dla zakładu, dla siebie, a ludzi postępujących inaczej oskarżać o „kolaborację”.

tym nie szafuje, pamiętając o ówczesnym braku państwa, o perspektywie biologicznej i psychicznej zagłady. Społeczeństwo było po prostu solidarne. Opowiadał mi ostatnio nieoceniony nasz kronikarz, p. Tadeusz Pilarski, jak to w czasie wojny całe MPK wiedziało, że w „ruchu” pracuje zbiegły z oflagu oficer i jedna Żydówka — do Niemców ta informacja nigdy nie dotarła. Pomiędzy ówczesną solidarnością a obecną postawą strusia różnica jest ogromna. Pamiętajmy o tym, przecho-

dząc koło niedawno odsłoniętej tablicy pamiątkowej na Brozka.

O państwo nauczyliśmy się przez lata mówić „oni”. Brak więzi z tradycją, łączenia interesu własnego z ogólnospołecznym, jest wręcz zastraszający. Będę do znużenia powtarzał: solidną pracę, aktywną postawą zmienić można wiele. I zmienia się, ale tylko dzięki ludziom, którzy nie przechodzą obojętnie wokół spraw drugiego człowieka. Ich działania weryfikuje praktyka. Gdy powstawała Komisja Socjalna, patrzono na nią, delikatnie mówiąc z rezerwą, jako na „pas transmisyjny” KZ PZPR. Jeszcze gorzej potraktowano komisję bhp gdyż znalazł się tam sam kwiartal działaczy obu związków. I co: obie komisje nie są ani potulne, ani pokorne — odwalają po prostu kawał dobrej roboty.

Postawa wycekiwania, asekurancja nie popada. Przekonała się o tym choćby nasza mundialowa ekipa. Przekonajmy się o tym i my, gdyż to właśnie „strusia” nazwać można kolaborantem sił niepokoju i chaosu.

ADAM LACH

PS. W następnej kolejności mam zamiar wziąć się za bizantyzm.

Członek KC PZPR Aleksander Kuśnierz wśród młodych pracowników MPK

Do bezprecedensowego spotkania doszło 13 lipca w naszym przedsiębiorstwie. Z naszymi pracownikami spotkał się członek KC PZPR, Aleksander Kuśnierz. A bezprecedensowość polega na tym, że tow. Kuśnierz reprezentuje w KC Gorlice, inicjatywa tego spotkania wyszła od niego, a organizatorem był... krakowski dziennikarz.

Nie umniejsza to jednak w niczym owocności spotkania, które miało charakter dyskusyjny, gdyż tow. Kuśnierz był właśnie przejazdem na IX Plenum Komitetu Centralnego PZPR, które, jak wiadomo, poświęcone było problemom młodego pokolenia. Była więc okazja do wzbogacenia pakietu problemów i postulatów wiezionych na Plenum o te, które zgłosiła na spotkaniu nasza młodzież.

W dyskusji przewijała się wątpliwość, czy gorlicki delegat przeniesie na to wysokie forum partyjne głosy młodzieży MPK-owskiej, ale tow. Kuśnierz solennie o tym zapewnił i dotrzymał. Mogliśmy się o tym przekonać z relacji prasowej tego, o czym mówił na Plenum tow. Kuśnierz — poruszył właśnie m.in. zgłoszone u nas problemy, a nawet konkretne postulaty, jak chociażby ten: „Mówiąc o problemach młodych rodzin przekazać propozycje, by stworzyć warunki podejmowania dodatkowej pracy na pół etatu dla tych młodych małżeństw, które w ten

sposób chciałyby podreperować rodzinne budżety”.

Wracając do spotkania, odnotujmy, że poruszono tu jeszcze problemy mieszkaniowe, weryfikacji plac, stworzenia motywacji do pracy. Mówiono też o konieczności ukierunkowania kształcenia młodzieży tak, aby w przyszłości młodym naprawdę opłacało się uczyć. Domagano się też konieczności sprecyzowania kryteriów pomocy dla młodych małżeństw, uwzględniania młodych przy awansach i przede wszystkim — jak to sumująco określono — **NIEPRZESZKADZANIA W INICJATYWACH MŁODYCH.**

Uchwała IX Plenum poświęconego młodzieży jest już znana. Trzeba przyznać, że nurtujące naszą młodzież problemy znalazły w niej odzwierciedlenie. Należałoby więc wnosić, że zgłaszający postulaty zostali usatysfakcjonowani. Byłby to jednak pochopny wniosek, skoro na spotkaniu padło i takie zdanie, że „młodzież nie interesują uchwały, ale konkretne decyzje i ich realizacja — poczekamy, zobaczymy”. Przy takim stanowisku można rzeczywiście mieć obawy o wprowadzenie w życie Uchwały IX Plenum — któż to bowiem ma mieć wpływ na jej realizację, jak nie my wszyscy?

(Zd. Z.)

Z OBRAD PLENUM ZZ ZSMP

Umieć trafiać w oczekiwania młodzieży

Zła sytuacja gospodarcza kraju daje się we znaki wszystkim. Najbardziej chyba odczuwają ją ludzie młodzi. Start w „dorosłe” nie jest niestety tylko trudny, jest bardzo ciężki. Niełatwe zadanie mają organizacje młodzieżowe. Pomóc wiele nie mogą, a młodzi nieufni. Mówienie o poprawie za parę lat nie przekonuje, nie chcą czekać z poprawą na starość. Z jednej strony niecierpliwość, zrozumiała, a z drugiej?

29 czerwca odbyło się plenium Zarządu Zakładowego ZSMP. Wiceprzewodniczący Związku, Władysław Michalski złożył zebraniom sprawozdanie z działalności drugiego kwartału br. Przedstawiono stan organizacji, zatwierdzono plan działania na III kwartał.

Do 29 czerwca br. działało w przedsiębiorstwie 15 kół ZSMP. Praktycznie nie istnieją koła w Zakładzie Torów, w Czyżynach i Transporcie. Stała działalność jest w szkolnej organizacji ZSMP.

Od 15 lat organizowany jest Turniej Młodych Mistrzów Techniki, w którym zdobyliśmy wyróżnienie na szczeblu dzielnic i województwa. Mimo sukcesów także w tej dziedzinie panuje ostatnio zastój. Tutaj duże znaczenie ma chyba wycena wniosków. Kosztują one tyle samo co parę lat wcześniej, a to już nikogo nie uradza. Ludzie mają więc wnioski ale czekają na lepszą koniunkturę. Aktualne przepisy nie pozwalają bowiem twórców wynagradzać lepiej. Zresztą z racjonalizacją źle jest nie tylko w naszym przedsiębiorstwie. Tu i tak jest stosunkowo dobrze.

Do przedstawionego planu na III kwartał zastrzeżenia miał dyrektor przedsiębiorstwa, Tadeusz Trzmiel. Jego zdaniem młodzież zbyt późno przystąpiła do prac związanych z obchodami święta 22 lipca. Nie uwzględniono także w planie szkoleń w zakresie reformy gospodarczej.

Na plenium poruszono sprawę patronackiego budownictwa mieszkaniowego. Mimo iż w kraju z budownictwem mieszkaniowym jest tragicznie, w przedsiębiorstwie coś drgnęło. W tym roku otrzymamy 18 mieszkań rotacyjnych. Jeżeli w poprzednich latach dostawaliśmy ze spółdzielni 8 mieszkań, to jest to dużo. Władze przedsiębiorstwa wzięły sobie za punkt honoru

poprawę sytuacji mieszkaniowej załogi. Służyć temu ma budownictwo patronackie. Znalezione już spółdzielnie, które mają lokalizację, będą i wykonawcy. Często będzie to na zasadzie dogłaszczania osiedli. Oczywiście i tutaj nie brakuje problemów, już dziś jednak widać, że trzeba będzie oddać około 10 proc. mieszkań spółdzielni i do 30 proc. wykonawcy ale jeżeli weźmiemy pod uwagę, że my z jednego bloku uzyskamy od 50 do 60 mieszkań, to przecież i tak się opłaca. Zaletą tego budownictwa będzie to, że nie będzie tu list oczekujących ze spółdzielni, mieszkanka — chociaż budowie patronować będzie ZSMP — będą mogli otrzymać nie tylko członkowie organizacji.

Zarząd Zakładowy w minionym półroczu przeprowadził ankietę wśród młodzieży naszego przedsiębiorstwa. Z dwóch i pół tysiąca ankiet, wypełnionych wróciło jeden tysiąc trzydzieści sześć, co stanowi 45,5 proc. Nie będę tu przeprowadzać analizy, chciałabym jednak zwrócić uwagę na niektóre punkty. Oczywiście w ankiecie także uwidocznił się problem mieszkaniowy i związany z nim częściowo kredyt MM. Otóż 204 osoby spośród ankietowanych już z kredytu skorzystały. 108 osób zamierza skorzystać ale pod warunkiem, że przedsiębiorstwo w znacznym stopniu pomoże w spłacie zadłużenia. Na dzień dzisiejszy bowiem jest taka sytuacja, że kredyt może wziąć każdy spełniający warunki, ale komu przedsiębiorstwo zechce udzielić pomocy, nikt nie wie. Część młodych zdając sobie sprawę z mogących wyniknąć dowolności wyboru — komu pomóc, wstrzymuje się z zaciąganiem kredytu.

Wynik punktu 11 mnie osobiście zaniepokoił. Wynika z niego, że podwyższać kwalifikacje pragną ludzie na stanowiskach robotniczych. Są to najczęściej kierownicy pragnący zdobyć wyższą kategorię prawa jazdy, czasem zdobyć drugi zawód. Pracownicy zapleczu chcieliby uczyć się w technikach i do tej pory wszystko w porządku. Niepokoi natomiast stanowisko wśród pracowników umysłowych. Otóż tu tylko znikomy procent ankietowanych chciałoby zwiększyć swoje kwalifikacje. Większość uwa-

ża, że to się nie opłaca. Wysiłek bardzo duży, a korzyści prawie żadne. Jest to chyba sygnał i wcale nie taki cichutki, że zaczyna się w świadomości młodzieży pewien proces. Oby nie okazało się za parę lat, że nie ma chętnych na tytuł inżyniera, dobrego inżyniera. Oby brutalnie nie sprawdziło się jednak, że „był określa świadomość”.

Prawie we wszystkich moich rozmowach z ludźmi młodymi podkreślane jest stwierdzenie, że awans zawodowy powinien być uzależniony od kwalifikacji. Wykazała to również ankietowa. Znamienne jest też, że 21 proc. spośród ankietowanych nie oczekuje żadnej pomocy z przedsiębiorstwa. Spowodowane to jest niewątpliwie młodością w załacie czegośkolwiek, ale wśród tych, którzy czegoś tam od zakładu oczekiwali dwie osoby chciały... talony na samochody.

Ankieta na plenium była referowana a nie dyskutowana. Szkoda że zebrani przyjęli ją po prostu do wiadomości, nie zainteresowali się nawet co z tej analizy będzie wynikało, czy pójdą w ślad za tym jakimś działaniem. Ustosunkował się natomiast do niej dyrektor Trzmiel. Zobowiązał się działać w myśl wniosków z niej wypływających.

Pewnie to też miał na myśli i sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski, gdy stwierdził, że czegoś brakuje na tym plenium, że brak nie tylko żarliwości w dyskusji, ale i samej dyskusji.

Działalności organizacji młodzieżowej, dopasowania odpowiednich form nie załatwi dyrektor. Działania administracyjne nie na wiele się zdadzą. Zadania w aktualnej sytuacji dla młodzieżowych władz są bardzo ciężkie ale bez tego organizacja nie będzie reprezentantem środowiska. „Nie myślcie, że jeżeli wam ktoś coś powie na zebraniu, to znaczy, że macie wszystkich za sobą. Kiedyś twarzą w twarz będziecie musieli stanąć przed ludźmi. Kto stanie za wami? Ja to już znam z doświadczenia roku 80. Pamiętajcie o tym, byście nie zostali sami, by się nie okazało, że za wami pustka. Ważne jest to kto należy do tej organizacji. Musi być analiza form działania i „trafienia” w oczekiwania” — powiedział na zakończenie T. Trzmiel. F. S.



Jeżeli gdzieś tak jak w Zakładzie Torów MPK odczuwa się brak ludzi do pracy, to każda para rąk ceniona jest podwójnie, a jak są to ręce dobre pracownice to wartość ich urasta do przysłowiowego złota. A takie właśnie są ręce pracujących przy remontach torów żołnierzy z Jednostki OTK imienia Bartosza Głowackiego.

Od 1 czerwca br. pracują w ZT trzy drużyny, w sumie 43 żołnierzy. Drużynę pierwszą pod dowództwem kpr Zbigniewa Pazery zastajemy przy remoncie bieżącym torów w ulicy Ujastek w Nowej Hucie. Mimo upalnych południowych godzin, zauważyć można olbrzymie tempo pracy, przerywane tylko na chwilę przepuszczaniem tramwajowych wozów jako że remont przeprowadzany jest przy nieprzerwanym ruchu. Jak nas informuje czuwający na całości wykonywanych tu robót bry-

chowym nadzorem brygadzysty Józefa Madeja.

A oto co mówią o swojej pracy... „jest ciężka, niebezpieczna ale są z niej zadowoleni, bo kierownictwo ZT dba o nich — mają zapewnioną opiekę, zabezpieczenie w sprzęt i przygotowany front robót”. Niebagatelną sprawą są też zarobki. Pieniądze wprawdzie przekazywane są Jednostce ale dobrze pracujący żołnierz może otrzymać do 40 procent poborów.

Moji rozmówcy chwalą się, że jak było Święto Pułku, to wyróżniający się w pracy żołnierze otrzymali od przedsiębiorstwa upominki książkowe. Cieszą się z mającej się odbyć w najbliższym czasie autokarem MPK wycieczki do Wisły.

A jak ocenia ich pracę średni nadzór techniczny ZT? „W okresie nasilenia letnich remontów dobra praca żołnierzy z OTK jest dla Zakładu

Żołnierze z OTK przy remontach torów

gadziasta Marek Jan... „Jest już nieco po terminie. Ten odcinek torów powinien być już oddany. No ale żołnierze pracują tu bardzo krótko, ponieważ zatrudnieni byli gdzie indziej — w magazynie ZT przy ulicy Radzikowskiego i przy koszeniu trawy torowisk w całym Krakowie. Kiedy zakończą remont torów na tym

niezbędna” — mówi st. mistrz Krzysztof Stysiał. „Są zdyscyplinowani robota idzie im sprawnie” — ocenia bryg. Józef Madej. „Wola pracować z żołnierzami niż pracownikami cywilnymi” — dodaje bryg. Marek Jan.

Z okazji 22 Lipca MPK przyznało nagrody pieniężne dla najbardziej wyróżniają-



odcinku, przejdą niedaleko stąd również do prac torowych w ulicy Morozową”.

Drużyny pod dowództwami — drugą kpr Romana Pilcha i trzecią st. szer. Tadeusza Muchy — około 30 żołnierzy, spotykamy przy remoncie bieżącym torów w ulicy Wielickiej. Po ukończeniu tego odcinka torów przejdą jak to wcześniej w harmonogramie robót torowych przewidziano do prac torowych w ulice Mogiła lub Planu 6-letniego. I tu również mimo panującej upalnej pogody, żołnierze pracują bez wytchnienia pod fa-

ch się w pracy żołnierzy: Zbigniewa Pazery, Aleksandra Malutowskiego, Józefa Guzika (syna Franciszka), Romana Pilcha, Józefa Guzika (syna Leona), Józefa Słowika, Tadeusza Muchy, Tadeusza Mieszcanka, Jerzego Swarcza, Mirosława Stasię i Kazimierza Piechy. Są one symboliczne, za serce i wysiłek włożone w ciężką pracę, której spory kawał pozostawiają zrobionej po sobie w mieście, w którym przyszło im odbywać zasadniczą służbę wojskową.

M.B.

Spośród 58 nazwisk umieszczonych na płycie pamiątkowej, której odsłonięcia dokonano przy ul. Brożka w przeddzień Lipcowego Święta pragniemy przybliżyć załodze ludzi szczególnie dla przedsiębiorstwa zasłużonych. Należy do nich niewątpliwie wieloletni dyrektor ówczesnej Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej

INŻ. TADEUSZ POLACZEK-KORNECKI

Urodził się 8 lutego 1885 r. w Rudawie k. Krakowa. Po ukończeniu szkoły realnej w Krakowie studiował na Politechnice Lwowskiej, gdzie w r. 1912 uzyskał dyplom inżyniera budowy maszyn. Pracę zawodową rozpoczął w lipcu 1914 r. w Gazowni Miejskiej w Krakowie. W roku 1925 inż. Polaczek-Kornecki został mianowany dyrektorem Krakowskiej Spółki Tramwajowej, przemianowanej później na Krakowską Miejską Kolej Elektryczną i na tym stanowisku pozostał do końca swego życia.

Jako fachowiec dyrektor Polaczek-Kornecki ceniony był przez władze miejskie, co dawało określone efekty ekonomiczne, szczególnie inwestycyjne. Dokonania za jego kadencji mają dla miasta i naszego przedsiębiorstwa znaczenie historyczne. Trzeba wiedzieć, że to dopiero dyrektor Polaczek-Kornecki zmienił ruch na tramwajowych liniach dwutorowych z lewostronnego na prawostronny (1925 r.). Za jego to dyrektury wykonano szereg inwestycji polegających na przedłużeniu linii istniejących, budowie drugiego toru i nowych tras wraz z rozbudową sieci jezdnej i urządzeń zasilających oraz taboru, co umożliwiło zwiększenie zdolności przewozowej tramwajów. W r. 1927 wprowadzono do ruchu autobusy, dla których wybudowano garaże i warsztaty mechaniczne. W r. 1937 podjęto budowę remizy tramwajowej przy ul. Rzemieślniczej.

Na terenie swego zakładu pracy Polaczek-Kornecki zajmował się stale sprawami społeczno-socjalnymi. Przychylił się do postulatów Zarządu Związku Zawodowego Pracowników Tramwajowych co do uporządkowania regulaminu służbowego oraz załatwienia spornych dotychczas spraw natury ekonomicznej i socjalnej, a zwłaszcza utworzenia Funduszu Emerytalnego Pracowników Tramwajowych. Z inicjatywy dyrektora Polaczka-Korneckiego założono w 1931 r. Towarzystwo Opieki nad Dziećmi

ŁUDZIE Z PŁYTY PAMIĄTKOWEJ

Tadeusz Polaczek-Kornecki

Pracowników KMKE, które zakupiło w 1937 r. w Rabce dom „Matusia” przeznaczając go na kolonie dla dzieci. Przyczynił się także do powstania w 1929 r. oddziału badań psychotechnicznych dla pracowników tramwajowych przy Instytucie Psychotechnicznym Muzeum Przemysłowego w Krakowie.

Inż. T. Polaczek-Kornecki wiele czasu poświęcał pracy społecznej. Imponująca jest lista różnych organizacji, w których działał i zajmował wysokie funkcje i to nie tylko organizacji o lokalnym zasięgu działania i stricte branżowym — od Związku Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Polsce poprzez Krakowskie Towarzystwo Techniczne, Aeroklub Krakowski, Ligę Morską a na Bractwie Kurkowym kończąc. Stąd udział dyrektora Polaczka w wielu kongresach krajowych i zagranicznych (w Barcelonie, Madrycie, Wiedniu), stąd wiele wygłoszonych prelekcji, wiele publikacji. M. in. ogłosił drukiem: „Trzydziestolecie tramwaju elektrycznego w Krakowie 1901 — 1931”, „Zarys monografii komunikacji wewnętrznej miasta Krakowa”, „Tramwajownictwo w świetle ustaw polskich”. Był członkiem komitetu redakcyjnego „Przeglądu Gazowniczego”, współautorem „Słownika technicznego polsko-niemieckiego i niemiecko-polskiego”.

Za tę wszechstronną działalność otrzymał inż. Polaczek wiele wysokich odznaczeń — od Złotego Krzyża Zasługi po belgijski Order Króla Leopolda.

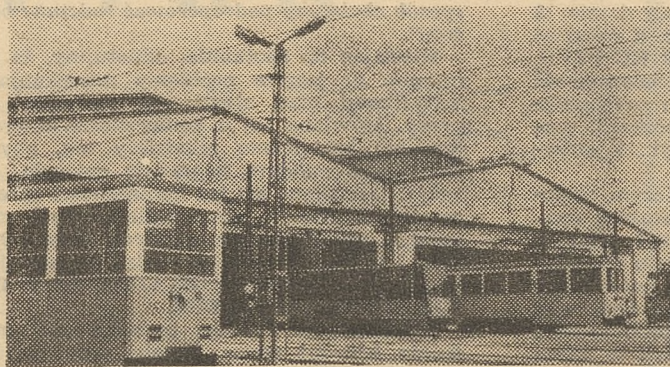
Po napaści Niemiec hitlerowskich na Polskę dyrektor Polaczek-Kornecki pozostał w Krakowie i zachował swoje stanowisko, choć z urzędu narzucony został administratorowi niemieckiemu. To pozwoliło mu na niesienie pomocy ludziom prześladowanym przez Niemców, szukających przed okupantem schronienia. Dyrektor udzielał tego schronienia, zatrudniając w przedsiębiorstwie ludzi nauki, sztuki, a szczególnie byłych wojskowych.

To właśnie stało się powodem aresztowania 28 kwietnia 1942 r. Gestapo osadziło go w więzieniu na Montelupich, skąd 18 maja został wywieziony do Oświęcimia. Był więźniem obozu koncentracyjnego nr 35727 i tu nastąpiła tragedia. Nie przeżył zabiegu. Zmarł z powodu krwotoku z przewodu pokarmowego dnia 2 czerwca 1942 r. Rodzina otrzymała wraz z zawiadomieniem o śmierci prochy zmarłego i zdjęcie w pasiaku.

Inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki należał do grupy pionierów tramwajów elektrycznych w Polsce. Był dobrym fachowcem, zdolnym organizatorem, ofiarą społecznikiem, człowiekiem pracowitym i sumiennym. Pod jego dyrekcją nastąpił znaczący rozwój przedsiębiorstwa, zdecydowanie poprawiły się warunki bytowe załogi, podniosła się pozycja społeczna krakowskich tramwajarzy. Zapisali się dobrze w pamięci byłych jego pracowników, niechże więc garść tych informacji utrwali tę piękną postać także w pamięci ich następców. (Zd.Z.)

Ps: W uroczystości odsłonięcia tablicy pamiątkowej uczestniczył syn dyrektora Polaczka dr Tadeusz Polaczek-Kornecki, z którym rozmowa pozwoliła na sprostowanie kilku pomyłek i nieścisłości, jakie wkraśli się do opublikowanego w okazjonalnym wydawnictwie życiorysu oraz w kronice. Stąd uważny czytelnik dostrzeże w kilku momentach różnice.

Trzydzieści osiem



ZET Podgórze

Mija trzydzieści osiem lat od dnia w którym proklamowane zostały w Polsce narodziny władzy ludowej. Dla wszystkich, którzy żyją na polskiej ziemi i codziennym wysiłkiem współtworzą historię naszej Ojczyzny, rocznica narodzin socjalistycznej państwowości polskiej to doniosły jubileusz ogólnonarodowy.

W ciągu tych lat dokonaliśmy rewolucyjnych przeobrażeń we wszystkich dziedzinach życia narodu, rozwinęliśmy siły wytwórcze i przekształciliśmy stosunki społeczne.

W tym historycznym etapie przemian społeczno-ekonomicznych nie ustrześliśmy się jednak od popełnienia błędów, których skutki tak głęboko przeżywamy w chwili obecnej, a które w sposób bezwzględny wykorzystywane są przez wrogów socjalizmu tak rodzimych jak i zagranicznych.

Ale mimo popełnienia błędów w kształtowaniu polskiej państwowości socjalistycznej niepodważalne jest to, czegośmy dokonali w powojennych latach w każdej dziedzinie życia gospodarczego, społecznego, socjalnego, kultury i nauki. Zbudowaliśmy mocne podstawy do dalszego

rozwoju naszej Ojczyzny i ten fakt jest niepodważalny. Świadectwem skali dokonanych jest szczególnie ziemia krakowska (...)

Skutki ekonomiczne lat wojny i okupacji były dla regionu i m. Krakowa bardzo poważne. W momencie



Zakład Napraw Tramwajów

wyzwolenia dezorganizacja życia gospodarczego była kompletna. Brak było jakiegokolwiek rezerwu surowcowych, paliwowych i aprowizacyjnych. Najważniejsze zakłady przemysłowe i wiele mniejszych okupant zdołał ograbić z urządzeń technicznych, aparatury i oprzyrządowania. Duże straty wykazały urządzenia do przesyłania energii elektrycznej, zwłaszcza linie wysokiego na-

pięcia, które wraz ze słupami na wielu odcinkach hitlerowcy wysadzili przy pomocy środków wybuchowych.

Całkowicie zdezastrowany i zdeorganizowany był transport. Wysadzono lub zniszczono w inny sposób wiele mostów kolejowych, zniszczona była większość urządzeń stacyjnych i bezpieczeństwa ruchu.

Jeszcze nie umilkły huki dział armatnich, a już grupa oddanych pracowników MPK przystąpiła do usuwania skutków działań wojennych i zabezpieczenia mienia społecznego. Z perspektywy 38 lat wspominamy tych wszystkich towarzyszy pracy, którzy uruchamiali komunikację miejską — w przeświadczeniu, że jadący tramwaj to życie miasta i jego mieszkańców. Były to chwile trudne,

pełne wyrzeczeń. Brak taboru oraz odpowiedniego sprzętu, a także brak wykwalifikowanej kadry fachowców potęgowały trudności w uruchamianiu komunikacji. Pracownicy nasi dobrze przysłużyli się społeczeństwu i zakładowi w okresie odbudowy i za to w imieniu kierownictwa naszego przedsiębiorstwa składam im serdeczne podziękowanie.

Przedsiębiorstwo nasze szczeni się wszystkimi ludźmi dobrej roboty i tymi, którzy uruchamiali komunikację w pamiętnym roku 1945 i tymi, którzy w tej chwili wnoszą swój wkład w dalszy rozwój komunikacji miejskiej w Krakowie.

Załoga Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie w okresie 38 lat pracy w Polsce Ludowej wykazała i udowodniła, że dobra i ofiarna praca nie jest jej obca. Świadczą o tym kolejne okresy, w których komunikacja masowa w naszym mieście nieprzerwanie roz-



ZEA Wola Duchacka

Wzrost wypadków przy pracy w poszczególnych jednostkach organizacyjnych MPK zdopingował nas do wprowadzenia na łamy „Sygnałów”, stałej kroniki informującej czytelników o wypadkach, jakie zaistniały w przedsiębiorstwie. Nie chcielibyśmy aby czytelnicy nasi wprowadzenie tej nowej pozycji odeczytali jako chęć uatrakcyjnienia gazety. Zamierzeniem naszym jest zupełnie co innego mianowicie to, aby każdy przedstawiony w kronice wypadek stał się ostrzeżeniem dla wszystkich tych, dla których „bezpieczna praca” jest tylko sloganem czy rzuconym hasłem.

Tym razem w kronice wypadków przy pracy znajdziemy te, które miały miejsce w czerwcu br.

Elektromonter z ZET Nowa Huta **Stefan Konieczny**, w dniu 6 czerwca br., pracując w kanale przeglądowym uderzył głową o tablicę zaciskową i doznał rany ciętej oraz upadając stłuczenia kości ogonowej. Poszkodowany pracował w nie zapiętym pod brodą kasku ochronnym i kiedy się pochylił kask spadł mu z głowy. Niezdolność do pracy trwała 25 dni.

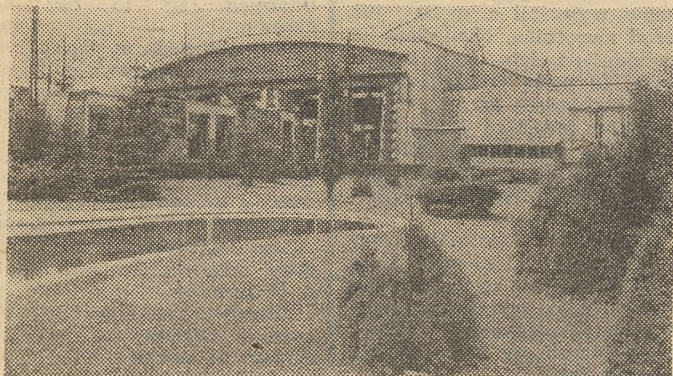
Motorniczy z ZET Podgórze **Stanisław Wyka** został w dniu 11 czerwca br. porażony prądem elektrycznym. Stało się to na skutek dotknięcia prawą ręką wysuniętego przewodu od podgrzewacza szyb znajdującego się pod napięciem 600 V. Pytanie... dlaczego z Zajezdni wyszedł wóz z nieza-

bezpiecznym przewodem elektrycznym? Zwolnienie lekarskie — 9 dni. Pomimo poważnego wypadku kierownictwo ZET Podgórze do dnia 13 lipca nie wydało jeszcze zarządzenia powypadkowego.

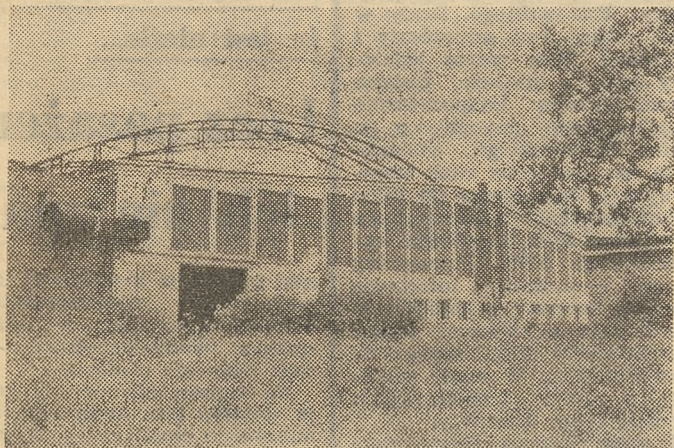
Slusarz z ZET Nowa Huta **Wojciech Lisiecki** w dniu 12 czerwca br., w czasie montażu sworzni uległ wypadkowi zerwania paznokcia z piątego palca lewej ręki. Bezpośrednią przyczyną było samoczynne uwolnienie się mechanizmu luzownika w chwili gdy poszkodowany dokonywał montażu sworzni. Wypadek spowodowany został przez nieprawidłowe opuszczenie się dźwigni luzownika. Poszkodowany nie upewnił się wcześniej o krańcowym położeniu

Kronika

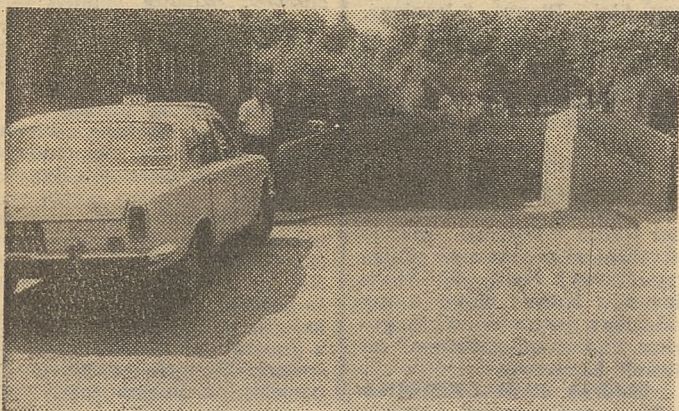
pracowitych lat



ZET Nowa Huta



ZEA Czyżyny



Wjazd do podziemnego garażu taksówek



ZEA Bieńczyce

wijała się. W miarę posiadanych środków, wypełnialiśmy niejednokrotnie w trudnych warunkach — swoje zaszczytne zadania, w służbie dla mieszkańców Krakowa. Na potwierdzenie tego przytoczę kilka danych liczbowych obrazujących w wielkim skrócie rozwój komunikacji miejskiej od 1945 roku. do czasów obecnych:

1. stan inwentarzowy na dzień 31. XII.: w 1945 r. 143 wozy tramwajowe i 1 autobus — w 1981 r. 557 wozów tramwajowych i 536 autobusów.

2. ilość linii: w 1945 r. 8 linii tramwajowych do długości 40 km i 1 linia autobusowa o dł. 5 km — w 1982 r. 27 linii tramwajowych (270 km) i 83 linii autobusowych (763 km).

3. ilość wozokilometrów: w 1945 r. 4.507 tys. wzm trakcji tramwajowej i 101 tys. wzm trakcji autobusowej; plan w 1982 r. 35.512 tys wzm trakcji tramwajowej i 29.414 tys. wzm trakcji autobusowej.

4. przewozy pasażerskie: w 1945 r. 50 mln pasażerów; plan w 1982 r. 630 mln.

W dorobku tego przełomowego w naszych dziejach 38-lecia mieści się częśćka pracy każdego z nas.

Każdy obywatel naszego kraju, który w okresie 38-lecia, a zwłaszcza w pierwszych latach budowania władzy ludowej, nie szczędził sił dla umacniania naszej Ojczyzny, czuje dziś uzasadnioną dumę, że jego wysiłek nie poszedł na marne.

Ze szczególną czecią wspominamy dziś tych wszystkich, którzy nie dożyli dnia dzisiejszego — wszystkich, których praca owocuje dziś w materialnym i społecznym kształcie współczesnej Polski.

W przeddzień Święta Odrodzenia Polski w imieniu Komitetu Zakładowego PZPR, Dyrekcji i Sztabu MPK, Zarządu Zakładowego ZSMP składam Wam i za Waszym pośrednictwem wszystkim pracownikom przedsiębiorstwa najlepsze życzenia — zdrowia i wszelkiej pomyślności dla Was, i dla Waszych rodzin. Niech kryzys gospodarczy, który w tej chwili przeżywamy minie jak najprędzej i aby uśmiech zapanował na twarzach wszystkich Polek i Polaków.

FRAGMENTY WYSTĄPIENIA DYR. AŁOJZEGO KUSINY PODCZAS UROCZYSTOŚCI 22 LIPCA.

Podziękowanie dla racjonalizatorów

21 lipca br. z udziałem dyrektora Zrzeszenia Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej, Jerzego Marczeńskiego, dyrektora MPK, Tadeusza Trzmiela oraz Zarządu Zakładowego Klubu Techniki i Racjonalizacji odbyło się spotkanie z przodującymi racjonalizatorami Przedsiębiorstwa. ODZNAKĄ „RACJONALIZATORA PRODUKCJI” i nagrodą pieniężną uhonorowani zostali: Edward Jalocho, Kazimierz Konopka, Franciszek Małota i Władysław Wóbel. Przedstawili oni w ciągu ostatnich 5 lat przynajmniej jeden projekt racjonalizatorski każdego roku. Natomiast „KARTĘ OSIĄGNIĘĆ RACJONALIZATORA I WYNAŁAZCY” otrzymali: Adam Balon, Mieczysław Bulara, Mieczysław Cieżarek, Franciszek Cepuch, Czesław Dziewoński, Czesław Dziurzyński, Piotr Dubel, Janusz Gajda, Adam Gasiorek, Ryszard Gołda, Janusz Gumuła, Janusz Jabłoński, Edward Jachoła, Wiesław Jamka, Jacek Jakowski, Kazimierz Konopka, Stanisław Korzeczek, Zbigniew Karwat, Tadeusz Kowalik, Józef Kluska, Wacław Kot, Jan Kękuś, Marian Lechowicz, Stanisław Leśniak, Stanisław Lason, Jan Litwa, Franciszek Małota, Józef Mnich, Krzysztof Nosal, Edward Oźga, Edward Opach, Tadeusz Oracz, Ryszard Profic, Piotr Snakowski, Władysław Szumilas, Franciszek Salaja, Józef Szlag, Edward Stachowicz, Edward Szafran, Zbigniew Świątek, Adam Świeczka, Eugeniusz Tańcula, Józef Tracz, Władysław Wróbel, Tadeusz Wyroba, Andrzej Wrona, Wiesław Witariski, Mieczysław Zadura, Kazimierz Zdybał.

Nasi jubilaci

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych, owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy w dniach od 01. 06. 1982 — do 30. 06. 1982 r. obchodzą jubileusz pracy w MPK.

30 lat

Bronisława Choraży — Zakład Napraw Tramwajów
Józef Spólnik — Zakład Eksp. Autobusów Bieńczyce

25 lat

Edward Kiebzak — Zakład Napraw Autobusów
Józef Szlag — Zakład Eksp. Tramwajów Nowa Huta
Zofia Tyrpa — Zakład Zaopatrzenia Materiałowego

20 lat

Marian Pluta — Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych
Franciszka Przekłosa — Zakład Eksp. Autobusów Bieńczyce
Stanisław Suder — Zakład Eksp. Tramwajów Nowa Huta

15 lat

Maria Cichoń — Biuro Organizacji i Zarządzania,
Antoni Dudzik — Zakład Napraw Autobusów,
Czesława Kapera — Zakład Eksp. Tramwajów Nowa Huta,
Czesława Krzyżanowska — Wydział Nadzoru Ruchu,
Maria Maj — Zakład Eksp. Autob. Bieńczyce,
Janusz Majtyka — Zakład Eksp. Tramwajów Nowa Huta,
Karol Stankiewicz — Zakład Eksp. Tramwajów Nowa Huta,
Fryderyka Surówka — Dział Specjalny,
Aleksandra Wojtowicz — Zakład Eksp. Tramwajów Nowa Huta,

10 lat

Henryk Jarosz — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego,
Zofia Petho — Zakład Eksp. Tramwajów Nowa Huta.

wypadków przy pracy

dźwigni, eliminującym przypadkowe włączenie się luzownika. Zwolnienie lekarskie — 17 dni.

Elektromonter z ZET Nowa Huta Bolesław Dzieszynski podczas załadunku w dniu 15 czerwca br. przetwornicy na wózek widłowy, doznał przytłuczenia palców lewej ręki. Przyczyną tego wypadku było nierównomierne podnoszenie przetwornicy czyli niezachowanie należytych środków ostrożności. Zwolnienie lekarskie — 2 dni.

Kierowca z ZEA Bieńczyce Jerzy Słaboń przechodząc w dniu 11 czerwca br. przez hałę OC do swojego autobusu, który stał na kanale, potknął się o krawędź kątownika będącego obrzeżem kanału, stracił równowagę a upadając na posadzkę uderzył lewą nogą o kłamrę uchwytu służącego przy zejściu do kanału. Przyczyną wypadku było niezachowanie należytych środków ostrożności w czasie przechodzenia w pobliżu kanału. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

Motornicy z ZET Nowa Huta Adam Pawłowski w dniu 17 czerwca br. na jednym z przystanków, podczas wstawiania zza pulpitu, uchwycił się rurki konstrukcyjnej nośnej. Rurka ugięła się, co z kolei spowodowało wypadnięcie z obsady szyby, która spadając uderzyła motorniczego w lewe kolano i prawą stopę. Przyczyną tego wypadku była zbyt luźna konstrukcja mocująca

szybę i pęknięty podtrzymujący ją dolny uchwyt. Zwolnienie lekarskie — 4 dni. I w tym przypadku kierownictwo Zajezdni do dnia 13 lipca nie wydało zarządzenia powypadkowego.

Regulator z Wydziału Nadzoru Ruchu Maria Otowska w czasie przekładania w dniu 19 czerwca br. zwrotnic, doznała pęknięcia kości strzałkowej lewej ręki. Wypadek ciężki. Zwolnienie lekarskie — 38 dni.

Motornicy z ZET Podgórze Adam Szwańda wychodząc w dniu 18 czerwca br. z wagonu tramwajowego w celu przełożenia zwrotnicy, stanął prawą stopą na nierówności, w wyni-

ku czego doznał skrócenia stawu skokowego. Przyczyną wypadku był pośpiech i niezachowanie dostatecznej ostrożności. Podobno jest to klasyczny wypadek, któremu ulegają motorniczowie. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

Mechanik samochodowy z ZEA Bieńczyce Adam Kulesza w dniu 24 czerwca br. w czasie przemontowywania redukcji głowiczki w autobusie, doznał zaproszenia oka odpryskiem lakieru z nakrętki mocującej redukcję. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

Sprzątająca z ZS i P Jadwiga Frankiewicz w czasie sprzątania w dniu 29 czerwca br. kabiny natryskowej, oparła nieprawidłowo drewnianą kratę o ścianę. Przy wycieraniu posadzki kratą spadła jej na zewnętrzną część prawej dłoni. Przyczyną wypadku było niezachowanie ostrożności

w czasie pracy. Zwolnienie lekarskie — 6 dni.

Mechanik samochodowy z ZEA Wola Duchacka Szymon Gawin w dniu 19 czerwca br. podczas wyciągania chłodnicy z autobusu, doznał przygniecenia prawej ręki o ustawiony w pobliżu podnośnik hydrauliczny. Siła uderzenia spowodowała przecięcie 3 palca prawej ręki. Zwolnienie lekarskie — 18 dni. Kierownictwo Zajezdni dochodzenie powypadkowe przeprowadziło dopiero 12 lipca br.

Jak więc z powyższych krótkich o każdym wypadku informacji wynika, powody ich zaistnienia to niezachowanie należytych środków ostrożności i nieprzestrzeganie przepisów BHP, tak przez samych poszkodowanych jak i przez nadzór.

Dwie godziny z „lotnym patrolem”

Nie będzie tu o podróżach, co to w wesołej kompanii skończywszy dyskusję, mkniemy do domowych pieleszy w różowych humorach. Te podróże kształtują harmonogram pracy. Powracam bowiem do domu z Wielopola, zawsze tą samą trasą: w dzień 128, nocą 628. I nawet nie jestem sam. Podróżnych jest zawsze sporo. Dla jasności uzupełnię, że jest to przystanek przy ulicy Dietla, między ulicami Bohaterów Stalingradu a Wrzesińską. Pięknie oznakowany (ukłon wobec dyrekcji), przejrzysta informacja. W tym miejscu jednak kończy się dobre, a zaczyna... Może jeszcze nie koszmara, ale dużo bałaganu i, podejrzewam, nieodpowiedzialności ludzi dorosłych, spełniających bardzo konkretne funkcje publiczne. Przykładów nazbierało się sporo.

Jest godzina 23. Za dwie minuty ma być autobus (dzienny) w kierunku Olszy i dalej. Na przystanku kilkadziesiąt osób. Z opóźnieniem sześciu minut auto-

Moje nocne podróże

bus jedzie. Zatem wszystko w porządku. Kierowca hamuje, lecz... co to? Nie otwiera drzwi. Na przystanku wśród czekających zdenerwowanie. Ludzie stukają do okien. Wreszcie coś jednak zaczyna się dziać; kierowca otwiera przednie drzwi, i powiadamia, że u-myślił akurat oto jechać do zajeżdźni. Kto chce jechać do Ronda Mogińskiego — proszę wsiadać. Zaczyna się kłótnia, bo drzwi nadal zamknięte z wyjątkiem połowicy w przodzie. Ktoś klnie na czym świat stoi, bo zgodnie z rozkładem jazdy pięknie napisanym na słupku za szybą, powinien być pojechać, tymczasem trzeba czekać do po północy.

Kolejny, już nie kwiatek, ale zielsko. Godzina pierwsza w nocy. Ten sam przystanek. Jedynie numeracja inna — 628. Czekają kilkadziesiąt osób. Autobus ma być za dwie minuty. Mija kwadrans, autobusu nie ma. Wracam do redakcji, telefonuję do dyspozytora MPK.

— Będziemy go szukać — informuje mnie przemiły kobiecy głos. — Wysyłam zaraz na trasę samochód. Pewnie kierowca zasnął.

Nazajutrz opowiadałem autobusową przygodę.

— Jeździł „między godzinami” — powiedział starzy bywalcy przystanku.

Zbudził go, więc ruszył przed siebie nie bacząc na rozkład. Po co? Bóg raczy wiedzieć. Cholera bierze. Przez cały brak poczucia dyscypliny, uczciwości, inności czasu, nerwy, zarowie. Kiedyś, gdy 624 miał końcowy przystanek na Olszy, wyczekiwałem autobusu przed Dworcem Głównym PKP. Minął czas odjazdu, autobusu nie ma. Jadę tak-sówką. Na Olszy autobus jest. Kierowca wsparty o szybę chrapie smacznie, motor warczy na jałowym biegu. Pukam:

— Dlaczego pan nie jeździ?

— Zepsuł się.
— Przecież chodzi, słyszę.
— Jak mówię, że się zepsuł, to się zepsuł.

Ile takich przygód przeżywają co noc krakowianie? O tym wie tylko MPK, któremu dedykuję ten felieton w nadziei, że być może uda się coś zmienić na lepsze.

JÓZEF BRATKO

Od 1 czerwca Wydział Nadzoru Ruchu celem jeszcze większego usprawnienia miejskiej komunikacji wprowadził „lotne patrole”. W godzinach od 5.00 do 21.45 radiowoz Wydziału Nadzoru Ruchu spotkać można w różnych rejonach miasta kontrolujące zarówno działalność komunikacji autobusowej jak i tramwajowej. Obsługa takiej radiowozu zwraca przede wszystkim uwagę na regularne kursowanie taboru MPK, jego oznakowanie, stan urządzeń sieciowych i torowych, a w szczególności stan sieci jezdnej, sygnalizację świetlną, sterowanie zwrotnic, skrzyżowania rozjazdów i zwrotnic.

Jest 25 czerwca br., godziny południowe. Wraz z kierownikiem Wydziału Nadzoru Ruchu Włodzimierzem Nazimek wyruszamy z ulicy Wawrzyńca radiowozem nr 901 w kierunku rejonu komunikacyjnego obejmującego całe Podgórze. Dojeżdżamy do Placu Zgody. Tu przeprowadzona zostaje pierwsza kontrola stojących i oczekujących na swoją godzinę odjazdu autobusów.

Jeden z kierowców zapytany dlaczego prowadzony przez niego „berliet” nie posiada po obu bokach i z tyłu oznakowania, tłumaczy się, że zabki bakelitowe, na których osadzone są cyfry, łatwo się łamią, a cyfry odpadają.

Przy okazji zaglądamy do punktu ruchu. Krzywo usytuowane okna, dziury w ścianach na wylot, wystające na zewnątrz uszczelnienia i huśtająca się nierówna podłoga nie świadczą najlepiej o tych, którzy te pomieszczenia wykonali, jak i o tych, którzy je dla Nadzoru Ruchu zakupili.

Z Placu Zgody udajemy się do Prokocimia. Nowo ustawiony tu punkt ruchu posiada tylko jadalnię i zaplecze. Trzeba będzie wydzieleć z tych pomieszczeń choćby niewielką dyspozytornię. Jadąc mijamy po drodze autobusy MPK. Kierownik Nazimek

szczególną uwagę zwraca na ich prawidłową jazdę i oznakowanie taboru. A oto pierwsze spostrzeżenie. Godzina 11.40. Kierowca wozu linii „125” przed światłami przy ulicy Wielickiej zapomniiał, że obowiązuje go linia ciągła.

Dojeżdżamy do pętli autobusowej za Instytutem Pediatrii. Przy utwardzaniu nawierzchni jezdni zastajemy pracujących kilku ludzi. Zapytani z jakiego są przedsiębiorstwa odpowiadają, że właśnie z Instytutu Pediatrii. To dobrze. MPK postawiło przecież warunek, że tylko po odpowiedniej nawierzchni autobusy będą mogły tu dojeżdżać.

Niedaleko Instytutu Pediatrii stoi autobus linii „103”. Kierowca czeka na czas odjazdu. Wóz jest prawidłowo oznakowany.

Godz. 11.55. Zjeżdżamy w dół ulicy. Po drodze mijamy kolejny autobus linii „103”. I ten wóz jest prawidłowo oznakowany.

Teraz kierujemy się do Bieżanowa. Pięć lat temu oddany tu punkt ruchu wymaga remontu. Od listopada ub. roku leży w Zakładzie Budowlanym zlecenie na remont. Na razie wybetonowano tylko podłogę w jadalni.

Naszą spokojną „lustrację” rejonu Podgórze przerywa radiotelefon... „901... zgłoś się... na Kapelance zerwanie pantografu”.

Kierownik Nazimek zwracając się do radiotelefonu pyta... „Gdzie macie najbliższy radiowóz... przy ulicy Dietla?... a więc poślijcie go tam, będzie przecież szybciej niż my stąd...”

Wracając z Bieżanowa zatrzymujemy się w pobliżu pętli tramwajowej w Prokocimiu. Jest już 12.14. Motorniczy „6” ma widać jeszcze trochę czasu do odjazdu, gdyż wyszedł z wozu i reguluje sobie hamulec. Wchodzimy do punktu ruchu kiedy tramwaj odjeżdża w kierunku miasta. Regulator informuje nas, że co do minuty zgodnie z planem.

A więc bardzo dobrze. Trudno natomiast pochwalić innego motorniczego, który pasażerów wypuścił z wozu już przed zwrotnicą. Niedobrze ze względu na ich bezpieczeństwo. Na pętlę wjeżdża zgodnie z rozkładem jazdy „6”. Teraz znów jedna za drugą dwie „13”. Jak się okazuje pierwsza opóźniona, a druga nieco wcześniej niż powinna. Różnica to więc bywa.

Wracamy w kierunku starego Podgórze. Kierownik łączy się z Główną Dyspozytornią Ruchu i pyta, jak sprawa awarii przy Kapelance? Otrzymuje odpowiedź, że już wszystko w porządku.

Radiotelefon podaje nam kolejny meldunek o kolizji przy ulicy Pstrowskiego. Brały w niej udział dwa samochody i tramwaj. Tym razem jedziemy już na miejsce podane przez Główną Dyspozytornię Ruchu. Kiedy dojeżdżamy do ulicy Pstrowskiego, zastanawiamy nas normalny ruch tramwajowy. Dojeżdżamy do ulicy Warneńczyka i zatrzymujemy się tuż za Nysą pogotowia wypadkowego MPK. Pracownicy grupy wypadkowej informują nas, że tramwaj z kolizji wyszedł cało, a kierowcy dwóch samochodów doszli szybko do porozumienia. W sumie przerwa w ruchu tramwajowym trwała tylko 3 minuty.

I znów Główna Dyspozytornia Ruchu informuje przez radiotelefon o wypadku przy Alei Planu 6-letniego. Tramwaj linii „5” uderzył na przejeździe w samochód ciężarowy.

„Komunikacyjnie jesteśmy więc odcięci od Huty, bo przecież w Alei Pokoju trwa kapitalny remont torów...” — mówi kierownik Nazimek.

Informacja o wypadku przy Alei Planu 6-letniego zostaje natychmiast przekazana grupie wypadkowej. Nysa odjeżdża w kierunku Nowej Huty, a my kończymy pracę — dwie godziny z „lotnym patrolem” na ulicach Krakowa.

MARIA BUBACZEWSKA

Lipcowa narada kierownictwa, którą prowadził dyrektor Tadeusz Trzmiel, poświęcona była ocenie wykonania założeń planu w pierwszej połowie tego roku. Dane liczbowe wskazują, iż można te 6 miesięcy zaliczyć właściwie do udanych. Jak to określają ekonomiści — podstawowe wskaźniki zostały wykonane. A przecież za „wskaźnikami” tymi kryje się praca całej załogi MPK, trud każdego, godzina po godzinie. Wpływy uzyskano większe — o 18 milionów złotych — niż to pierwotnie zakładano, mimo że niepełne było zatrudnienie. A czysty zysk przedsiębiorstwa jest również większy aż o 42 procent.

Obydwie trake — autobusowa i tramwajowa osiągnęły wyższe od zakładanych wskaź-

Dane cyfrowe wykazują że jest nieźle...

Lecz pasażer ich nie zna

niki gotowości technicznej taboru i jego wykorzystania. Stabiej natomiast wypadła sprawa wozokilometrów — zbyt dużo ich utracono.

Na osobne miejsce zasługują niestety tzw. wskaźniki nominalnego czasu pracy. Spadł on w obydwu trakcjach dość poważnie, co jak twierdzą fachowcy, oznacza spadek dyscypliny pracy. Na tym właśnie problemie skupiono się podczas narady szukając sposobów i dróg jego poprawy. Czy drogi te są słuszne i będą skuteczne, to inna sprawa, którą postaramy się omówić w kolejnych numerach Sygnałów.

Omówiono również problemy związane z bezpieczeństwem pracy. Trzeba podkreślić, iż przez 6 miesięcy miało miejsce aż 818 wypadków i kolizji, w tym 101 wypadków z ludźmi — 6 osób poniosło śmierć. O tych problemach piszemy w innym miejscu.

Byłe zjechać — powód się zawsze znajdzie

Inicjatywa zorganizowania tej narady jaka odbyła się w dniu 16 lipca br. wyszła od kierownictwa Wydziału Nadzoru Ruchu, a udział w niej wzięli: ze strony gospodarzy kierownik WŁODZIMIERZ NAZIMEK oraz Główni Inspektorzy Ruchu ZYGFRIED MUSIAŁ i MIECZYSLAW DYCHUS, z Zakładów Eksploatacyjnych Tramwajowych z-cy kierowników ds. Ruchu z Nowej Huty JÓZEF JONAS, z Podgórze ANDRZEJ AUGUSTYN.

W. NAZIMEK: — Są sprawy, które należy jeszcze „dograć”. Na przykład straty kursów. Motorniczy zjeżdża na usterkę do zajeżdźni. Rozumiem poważną usterkę, czy brak obsługi ale w innych przypadkach winien zabierać po drodze pasażerów, a nie każdy to robi. Chodzi mi o dyscyplinę pracy. Wyniki kontroli w tej sprawie zostały przesłane do zakładów eksploatacyjnych tramwajowych. Druga sprawa, którą chciałem tu poruszyć, to nieregularna jazda. Ocena z 13 lipca br., dała różnicę do 9 minut przyspieszenia, a mówi się potem, że motorniczemu brakuje czasu. Efektem nieregularności jazdy jest jazda parami, co najbardziej denerwuje społeczeństwo. Nasze raporty nie są egzekwowane. Kontrole na końcówkach też niewiele daje. Kolejna sprawa to późniejsze wyjazdy z zajeżdźni. Zgłaszacie nam dwa, trzy takie późniejsze wyjazdy, a służ-

by ruchu ujawniają ich osiem. Nagminnie bywa też samowolne skracanie sobie przez motorniczych trasy. Jest to sposób na nadrabianie straconego czasu. I żeby chociaż który zgłosił to w Główniej Dyspozytorni. Jak jadą do mechanika na Rondzie, to też tego nie zgłaszają, a przecież gdyby w Główniej Dyspozytorni o tym wiedzieli to poleceno by regulatorowi na końcówce odpowiednio czasowe rozłożenie pozostałych wozów. U mechanika powinna być specjalna książka, a w niej odnotowywane: przyjazd, czas postoju, czas naprawy, usterka i czas odjazdu. Chodzi przecież również o dyscyplinę pracy mechanika. Wszystkie te dane powinny być przekazywane do Główniej Dyspozytorni i równocześnie odnotowywane w kartach drogowych motorniczych tak jak to bywa u kierowców.

Z. MUSIAŁ: — Mogłbym podać przykłady na lekceważący niekiedy stosunek do pracy mechaników.

M. DYCHUS: — Zjazdy do mechanika bywają często na przyskokiowe „byle co”. Czasem mechanik nie nadaje z pracą. Tworzą się kolejki, a na liniach brakuje wozów. Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na nagminne w czasie jazdy palenie papierosów przez naszych motorniczych. Jeden to nawet wioził sobie dziewczynę i oboje palili. Spórzałem już w tej sprawie trzy raporty.

A. AUGUSTYN: — O tym, że się go kontrolowało każdy motorniczy powinien się dowiedzieć i wiedzieć. Dobrze byłoby w kartę drogową wpisywać każdą taką kontrolę.

W. NAZIMEK: — Najpierw pouczenie, a następnie informacja do danej zajeżdźni.

J. JONAS: — Nie wiem kto i kiedy zlikwidował książki napraw u ślusarzy. W tej chwili zaprowadzenie ich z uwagi na zaopatrzenie w materiały biurowe, konkretnie zeszyty jest chyba niemożliwe, a zaprowadzenie tych książek jest jak najbardziej celowe i aby były tam rubryki, które tu podaliśmy.

M. DYCHUS: — Książki są tylko nie piszą w nich pełnej informacji.

J. JONAS: — Są różne środki, które mogą zdyscyplinować pracę ślusarzy. Chciałby powiadomienie o takiej czy innej sprawie ich zakładu.

W. NAZIMEK: — W tramwajach są słabo słyszalne sygnały o czym przekonał się wczoraj podczas kontroli zamykania wozów.

J. JONAS: — Każdy dzwonek po regeneracji nie ma już tej siły dźwięku. Sumując, wasze kontrole na pewno coś dają ale sądzę, że po każdym zauważonym przez was przewinieniu motorniczego, powinna być przeprowadzona z nim rozmowa, bo nam nie chodzi o karanie, a o wychowywanie. Przy okazji chciałbym poruszyć tu jeszcze spr-

wę umundurowania jako że w tej dziedzinie jest u nas jeden wielki bałagan. Jest kilka rodzajów i kolorów umundurowania. Trudno się już polapać czy to mundur czy prywatne ubranie. Z innych spraw, do których można mieć pretensje to operatywność służby ruchu. Na przykład zatrzymanie z powodu kolizji przy Placu Centralnym czy Centrum Administracyjnym z reguły bywa długotrwałe. Dlaczego? Drzewa otaczające torry i zasłaniające motorniczemu widoczność dalej nie obcięte. Pytacie gdzie? Chociażby przy ulicy Dietla. Sprawa podwójnych nieuzasadnionych przystanków, na przykład na B-1. Zmiany przystanków. Mnie tu wytłumaczycie wszystko, ale później ja muszę to długo tłumaczyć motorniczemu. Chciałbym też aby wnioski z ankiety, którą wypełniali nasi motorniczowie m. innymi na temat usytuowania przystanków, wzięte zostały pod uwagę.

Jeżeli narada ta nie stanie się tylko jeszcze jedną pozycją w harmonogramie do od-fajkowania, że się odbyła, a sprawy na niej poruszone zostaną w jakiś sposób załatwione, to spełni ona oczekiwania nie tylko organizatorów — kierownictwa Nadzoru Ruchu ale także kierownictwa obu tramwajowych zajeżdźni, a przede wszystkim wpłynie na poprawę komunikacji w mieście.

M. BUBACZEWSKA

TROLEJBUSY powracają do łask

W Tychach stawiają na trolejbusy. Już w październiku zakończone zostaną prace przy budowie pierwszego odcinka linii trolejbusowej długości prawie 4 km. Pełną parą idzie montaż trakcji elektrycznej. Buduje się też podstacje zasilające.

Na ukończenie tych prac czekają już 4 trolejbusy produkcyjne radzieckiej, które tymczasem poddawane są gwarancyjnym przeglądom technicznym. Przygotowywane też jest zaplecze techniczne i plac postojowy dla tych pojazdów. Czterech kierowców ukończyło już kurs prowadzenia trolejbusów, a sześciu następnych przechodzi jeszcze szkolenie.

Nie pierwszy to sygnał o przywracaniu trolejbusów do łask. Krakowianom pozostaje zazdrościć tyszanom tych najcichszych pojazdów w komunikacji miejskiej.

W dniu 2 lipca br. uczestniczyliśmy w kontroli z radarem szybkości jazdy motorniczych na kilkudziesięciometrowym odcinku ulicy Dietla — tuż przed skrzyżowaniem z ulicą Bohaterów Stalingradu.

Obowiązująca tu szybkość jazdy dla wozów tramwajowych wynosi tylko 10 km na

godzinę. Ta, którą „rozwijają” niektórzy motorniczo, przekracza bardzo często 30 km na godzinę. A oto wyrównowe wyniki przeprowadzonej w tym dniu kontroli: 6-02 motorniczy nr służ. 686 — jechał z szybkością 32 km. na godz., 8-13 motorniczy nr służ. 638 — 37 km. na godz., 19-05 motorniczy nr służ. 553 — 39 km. na godz. Przyłapani na zbyt

szybkiej jeździe tłumaczyli się grzecznie i... bardzo różnie... „to niemożliwe, nie jechałem tak szybko”, „tak, rozumiem”, „jestem pierwszy dzień po urlopie i opóźniony 19 — 10 siedzi mi na ogonie będę przestępował, już nie przekroczę”. Jeden z motorniczych w ogóle nie potrafił nic powiedzieć, dlaczego jechał tak szybko.

znajdującej się w pobliżu ulicy Sebastiana, powiedział... „Gdybyście wcześniej panowie to robili, to parę osób by jeszcze żyło, bo co tu na tej ulicy wasi motorniczo wyprawiają... jeżdżą jak szaleni. No ale lepiej późno niż wcale i... wielkie brawa dla MPK”.

A ja jeszcze dodam, że tym razem kontrolę z radarem

Z ULIC NASZEGO MIASTA

UWAGA — RADAR!

Kontrola szybkości jazdy przeprowadzana była w godzinach komunikacyjnego szczytu — o 15.00 i zgromadziła wokół nas sporo ciekawskich. Pytano wręcz, co to ma znaczyć to zatrzymywanie tramwajów i zwracanie (dyskretnie) uwagi prowadzącym je motorniczym. Trudno było nie wyjaśnić. Usłyszawszy o co chodzi, jeden z mieszkańców

przeprowadzał Główny Inspektor Wydziału Nadzoru Ruchu Zygryd Musiał, a uczestniczył w niej także kierownik ds. Ruchu ZET w Podgórzu mgr Andrzej Augustyn, który m. innymi powiedział: „muszę stwierdzić, że nasi motorniczo tak tu jeżdżą, jakby nie zauważali znaku ograniczenia szybkości”.

M. B.

BIBLIOTEKA PROPONUJE:

„KLIMATYZACJA”

W książce omówiono podstawy techniki klimatyzacyjnej zwracając szczególną uwagę na przebieg procesów psychrometrycznych w poszczególnych elementach instalacji klimatyzacyjnej. Podano szczegółową metodykę obliczania obciążeń cieplnych urządzeń, wymiarowania przewodów oraz doboru elementów automatycznej regulacji. Zamieszczono liczne przykłady obliczeniowe oraz ćwiczenia do samodzielnego rozwiązania. Książka przeznaczona jest dla inżynierów i techników projektujących i eksploatujących urządzenia klimatyzacyjne. Książka może być również wykorzystana przez studentów wyższych szkół technicznych.

W. P. Jones — „Klimatyzacja”. Wyd. Arkady 1981.

PONADTO POLECAMY:

„Charakterystyki stali”. Wyd. „Śląsk” Katowice 1981 r. s. C, t. II/III. Charakterystyki stali podają informacje o własnościach stali wytwarzanych przez hutnictwo polskie, a mianowicie wymagania obowiązujące wg norm, przemiany strukturalne, charakterystykę hartowniczą, własności mechaniczne i fizyczne, odporność na korozję, wskazówki technologiczne oraz wytyczne stosowania stali. Niniejszy tom poświęcony jest stalom konstrukcyjnym stopowym sprężynowym.

Przeznaczona: dla ZNT, ZNA i innych.

„Przepisy o zaopatrzeniach emerytalnych. Podstawowe i wykonawcze”. Wydawnictwa Prawnicze W-wa 1981 r.

Zbiór niniejszy obejmuje wszystkie przepisy podstawowe i wykonawcze regulujące zaopatrzenia emerytalne i rentowe, które należą do zakresu działania ZUS i dyrekcji okręgowych kolei państwowych. Zbiór ten obejmuje przepisy wg stanu na dzień 1. V. 1981 r.

UWAGA!

Wszystkie podane wyżej książki są dostępne w bibliotece technicznej MPK (budynek administracyjny przy ul. Brożka, pokój 329, III p.), która jest czynna codziennie w godzinach 6.30—14.30.

Działki — temat wciąż aktualny

Zdawało się, że na tym spotkaniu jakie odbyło się w dniu 30 czerwca, będzie stuprocentowa frekwencja, a jednak nie wszyscy przyszli. Szkoda, ponieważ o wielu interesujących ich sprawach mogli się dowiedzieć. A było to pierwsze w tym roku spotkanie działkowców poświęcone... sprawom różnym.

Skarbnik Pracowniczego Ogrodu Działkowego „Tramwajarz” Janina Kasprzykowa złożyła sprawozdanie ze stanu finansowego — opłaconych przez działkowców składek. Przy okazji zebrani dowiedzieli się, że dwie osoby nie kwapią się z opłacaniem za swoje działki składek. Jedna z nich zalega z kwotą 2.600 zł., druga 2.200 zł. Zastanawiano się, co począć w przypadku, gdy osoby te po ponagleniu pisemnym dalej zaległego długu nie spłacą. Zdecydowano wspólnie, że majątek znajdujący się na działkach zostanie oszacowany, sprzedany, a same działki przydzielone komu innemu. A trzeba dodać, że chętnych nie będzie brakowało. Stosunkowo niewielkie odpłatności za działki są przecież wspólnym majątkiem wszystkich działkowców przeznaczonym na inwestycje na terenie ogrodu. Z-ca prezesa Zarządu Ja-

nusz Rzymek przedstawił zebranych co ciekawsze sprawy, o jakich dowiedzieli się uczestnicząc w naradzie Wojewódzkiego Zarządu POD. Między innymi mówił o kredycie inwestycyjnym jaki każdy z działkowców może otrzymać w Banku Spółdzielczym na okres 5 lat. Kredyt ten przewidziany jest na domki, narzędzia pracy, nasiona itp. Wysokość jego sięgać może nawet do 100 tys. złotych. Spłacany będzie dopiero od drugiego roku i w ratach nie mniejszych niż 500 zł. Informował o mających powstać w Krakowie dwóch sklepach do sprzedaży nadwyżek plonów zebranych z działek oraz o jednym z nasionami, który będzie zaopatrywał tylko działkowców. Przy okazji zebrani dowiedzieli się, że Zarząd złożył już na 1983 rok zamówienie na nasiona. Będzie je łatwiej i taniej dostać. Przekazał jeszcze szereg innych uzyskanych na naradzie informacji. Chciałby też, że na działkach wolno hodować nutrie czy króliki, ale zabudowania dla zwierząt muszą przylegać do altan, a dla tych, którzy na działkach mają pszczoły jest możliwość uzyskania dodatkowego od Polskiego Związku Pszczelarzy przydziału cukru. I o tym również, że przewiduje się

walkę z owadami, że organizowane ma być szkolenie agrotechniczne, trzy konkursy z wysokimi nagrodami, że przewidziane są też przeglądy i oceny poszczególnych działek. Przypomniał jeszcze, że na działkach wolno sadzić tylko drzewka owocowe karłowate i niskopienne, a domki budować typowe. Inne rozbiórane będą na koszt właścicieli. Apelował o ubezpieczenie działek jako że zdarzają się kradzieże, pożary i dewastacje.

Prezes Zarządu mgr inż. Zdzisław Skubieda, poinformował zebranych, że sprawa zaprowadzenia elektryczności na działki pracownicze przy ulicy Księcia Józefa, finalizowana będzie dopiero w jesieni tego roku, a ponieważ kable przeprowadzone zostaną pod ziemią, wszyscy działkowcy zmuszeni będą społecznie popracować przy wykopach. Natomiast nie przewiduje się groźenia działek od drogi. Każdy może sobie to zrobić jeżeli zechce we własnym zakresie. Pozostaje jeszcze sprawa zagospodarowania zagajnika, z którego nie wolno żadnych drzew ani krzewów wycinać. Warto więc się nad tą sprawą wspólnie zastanowić. Wy tłumaczył zebranych, że pozostałe na koncie z

ub. roku pieniądze — 500 tys. zł., wcale nie przepadły, jak niektórzy działkowcy sobie myśleli, a pozostają na wspólnym koncie i należy je mądrze zainwestować. Wjazdy samochodami na działki będą możliwe tylko za pisemną zgodą Zarządu i w przypadku gdy dany działkowiec ma sobie coś na swój teren dowieźć. Jeżeli nie przekroczy to możliwości finansowych, dwie działki, których właścicielki nie zgodziły się na podwyższenie terenu przez nawiezenie ziemi, zostaną zmeliorowane.

W dyskusji poruszono szereg spraw. Między innymi wąskich dróg na terenie ogrodu działkowego. Podobno drogi te w jednej części ogrodu są wąskie, a w pozostałych szersze. Czyżby zachodziła konieczność powtórzonego mierzenia wszystkich działek? Powoływano się, nie wiadomo już który raz, na przepisy zabraniające wjazdu na działki samochodów i dyskutowano o parkingu, którego usytuowania przed wejściem na teren ogrodu zabraniały przepisy.

Na zakończenie spotkania wszystkim obecnym, rozdano legitymacje członkowskie Pracowniczego Ogrodu Działkowego „Tramwajarz”.

M. BUBACZEWSKA

Znamy różne modne hasła... Dziś mamy modę na „zielone światło”. Różne sektory naszej gospodarki mają swoje światła, także rzemieślnicy, zwani niekiedy prywaciarzami. Utało się, że jak u prywaciarza, to bardzo drogo, no i nie zawsze z najlepszego materiału. Przedsiębiorstwo państwowe, wiadomo, produkcja oparta na normach, kontrola należyta więc zmiana na gorsze — niemożliwa. Licho wie, czy to efekt reformy czy też kryzysu, ale akcje prywaciarzy zwyżkują. Nie jest to już partner ewentualny, jest to ktoś... poszukiwany. Tylko to zielone światło gdzieś w tunelu. Aktualnie obowiązuje jeszcze uchwała 112 o rzemieśle. Obowiązuje już dość długo, tylko że brak do niej — do dnia dzisiejszego — przepisów wykonawczych.

Co musi zrobić przedsiębiorstwo, gdy chce zlecić regenerację np. pompy wtryskowej P56-27A/1 do berlieta PR 110 U czy innych elementów? W przedsiębiorstwie wiedzą, że część z tych usług zrobi prywaciarz, ale chcą mu zlecić wykonanie należy ogłoszić przetarg. Oczywiście w prasie. Ogłaszający najczęściej zdają sobie sprawę, iż... przetarg nie dojdzie do skutku. Ale o ogłoszeniu trzeba i to z kilku powodów. Jeden to taki, by dać możliwość podjęcia tych prac przedsiębiorstwu państwowemu, drugi — by nie być posądzonym o korzyści z zawierania tychże transakcji. Ogłasza się więc przetarg marząc w głębi duszy, by nie zgłosił

się przedsiębiorstwa państwowe. Dlaczego? O tym będzie dalej.

Jeszcze rok temu wdzięczni byliśmy każdemu kto zechciałby produkować dla nas najdrobniejszą rzecz. Nie pytaliśmy nawet za ile, nie grymasiliśmy zbytnio na wykonawstwo. I wcale nie o to chodziło, że rządaliśmy się niegospodarnie i lekkomyślnie wydawali pieniądze, pochodzące zresztą tak jak i w tym roku w przeważającej mierze z

Pochwała prywaciarzy?

dotacji. Po prostu była taka sytuacja na rynku. Wykonawcy, nie specjalizujący się w produkcji dla potrzeb komunikacji, robili to z różnych powodów. Bardzo nieliczni rozumieci, że od komunikacji także zależą ich wyniki.

Jak już pisałam w poprzednich numerach, w tym roku sytuacja się zmieniła. Czasem możemy nawet wybierać wykonawców. Wróćmy jednak do przetargu. Nasze przedsiębiorstwo ogłosiło go w czerwcu. Oferentów było trzech, ale wśród nich nie było dwóch chętnych na wyrób tego samego elementu. Zgodnie więc z przepisami (Rozporządzenie Rady Ministrów, Dziennik Ustaw Nr 9 z 1969 r.) przetarg był nie-

ważny. Jednak... przy okazji przetargu zgłosił się z Ostrowca producent resorów. Do „fiata” i przednich do „stara” może sprzedać każdą ilość i to od zaraz. Podejmię się też produkcji resorów do „berlieta”. Po dokładnym opytaniu o sposób produkcji i warunki, w jakich to robi, już później, wspólnie z dyrektorem zdecydowano zawrzeć umowę na produkcję resorów. Nie można więc powiedzieć, że giełda była

ważna. Jednak... przy okazji przetargu zgłosił się z Ostrowca producent resorów. Do „fiata” i przednich do „stara” może sprzedać każdą ilość i to od zaraz. Podejmię się też produkcji resorów do „berlieta”. Po dokładnym opytaniu o sposób produkcji i warunki, w jakich to robi, już później, wspólnie z dyrektorem zdecydowano zawrzeć umowę na produkcję resorów. Nie można więc powiedzieć, że giełda była

pracowaną dokumentacją i „odpowiednimi warunkami”. Nie umiem powiedzieć czy te resory były lepsze czy gorsze ale auta jeździły.

Wspomniałam już, że bywa, iż wolimy zlecać regenerację zakładom prywatnym. Dzieje się tak dlatego, że prywatny ma mniejsze narzuty, bo administracji prawie nie posiada i jeżeli się podejmuje regeneracji to ją robi. Do regeneracji, wiadomo, idą części nowe. Wykonawca państwowy często przyjmuje do regeneracji a potem złoży. Tak było np. z państwowym zakładem w Opolu, gdzie na 30 przyjętych elementów do regeneracji złożył 26. U prywaciarza się to nie zdarza, bywa, że robi nawet awans. Tak miała się sprawa z pompami wtryskowymi. Do regeneracji oddaliśmy 20, zregenerowanych dostaliśmy 30. Tak na oko to potencjalny klient reformy gospodarczej nie zauważy. No, może jeśli chodzi o ceny to owszem. Jeżeli jednak głębiej wnikiemy w mechanizm gospodarki i gospodarowania, to zauważymy, że coś tam drgnęło, zmiany są. Jesteśmy niecierpliwi. Chcielibyśmy zmian już i to dużych. Nie ma się co dziwić, ale to co się rujnowało przez tyle lat odbudować w ciągu miesięcy nie sposób. Trudne to tym bardziej, że naturalne prawa rynku i ekonomii są nieubłagane, a chaos i bałagan nie sprzyjają niestety stabilizacji.

F. SERWIN

Rowerem po Mazurach

Ten I RAJD MAZURY '82 był pierwszym kilkunastowym wypadem Koła Turystyki Rowerowej, działającym przy Dziale Kultury, Sportu i Turystyki. Wybór trasy padł na Mazury. Prowadziła ona z Orliszyna obok jeziora Niegocin przez Giżycko do Gierłowa koło Kętrzyna i kończąc się w Mikołajkach. O wyborze zdecydowała atrakcyjność regionu: urozmaicony krajobraz, malowniczo położone jeziora, stare lasy, liczne rezerваты przyrody, zabytki architektury oraz możliwość czynnego i biernego wypoczynku z dala od szumu i zgiełku przepelnionych ośrodków miejskich.

Pierwszy dzień, to ok. 30 km jazdy wzdłuż jeziora Kisajno do Pieczarek. Słoneczna pogoda dopisywała nam cały dzień. Wieczorem przeszła krótkotrwała burza, nie porzyżowała nam jednak planów i mogliśmy rozpalić pierwsze ognisko. Dokonaliśmy pewnych korekt w planie podróży. Zrezygnowaliśmy z jazdy do Węgorzewa, lecz skrótem przez most nad ka-

nałem łączącym jeziora Dargin i Mamry przez Kamionek i Radziejewo dojeżdżaliśmy do Gierłowa i tutaj rozbiliśmy dwudniowy obóz. Jeden z tych dni przeznaczaliśmy na zwiedzanie byłej głównej kwatery Hitlera.

W tym pięknym, wysokopiennym, mieszanym lesie, wśród jezior i mokradeł zbudowali sobie siedzibę i schronienie najgroźniejsi w historii przestępcy przeciw ludzkości. Tu zapadały decyzje, które niosły cierpienia i zagładę okupowanym narodom. Trasa zwiedzania rozpoczyna się od zapoznania się z planszą sytuacyjną ukazującą rozmieszczenie bunkrów, które torem kolejowym podzielone są na dwie części. Jedną z nich skupia bunkry głównych przywódców III Rzeszy, druga natomiast stanowiła zaplecze wraz z lotniskiem.

W piątek rozpoczął się ostatni etap prowadzący z Gierłowa wzdłuż jeziora Ryńskiego do Mikołajek. Ten jeden z najbardziej znanych w Polsce



ośrodków wczasowo-leśnych nie przypadł do gustu uczestnikom rajdu. Woleliśmy podziwiać wspaniałe widoki terenów w okolicach Kętrzyna, nie załudnione zwiedzającymi, gdzie spokój, cisza, warunki geograficzne gwarantowały wypoczynek i pełny relaks.

W niedzielę rano zapakowaliśmy rowery do autokaru i ruszyliśmy do Krakowa. Pięknie dziękujemy Tadeuszowi Pasternakowi za uśmiech na trasie i sprawne prowadzenie autokaru. I tak dobiegli końca

pełen przygód i wrażeń I RAJD MAZURY '82.

Na koniec nie sposób nie napisać kilku słów o zaletach uprawiania turystyki rowerowej. Przede wszystkim sport ten w znakomity sposób dotlenia cały organizm, hartuje drogi oddechowe uodparniając je na jesienne przeziębienia, poprawia ogólną sprawność fizyczną, a także poprzez kontakt z przyrodą również i psychiczną. Doświadczaliśmy tego na sobie. Zapraszamy na następne rajdy rowerowe.

LESZEK MAJKA

Retro Tramway Stol. Król. Miasta Krakowa

Nr 3 SZLIFUJEMY KONTRAKT ROK 1881

Uchwalenie doniosłej decyzji o uruchomieniu tramwaju wymagało od prześwietlonych radców miejskich szczególnej troski o dobór solidnego oferenta i zapewnienie jak najlepszych warunków eksploatacji linii. I tak 3 października:

„Rada Miasta uchwaliła uciąć już Towarzystwu Tryestyńskiemu koncesję na kolej konną w Krakowie przebiegającą pod tymi samymi warunkami, które miały obowiązywać Towarzystwu Tryestyńskiemu, na „Banque de Belgique” z tą zmianą, że tor drogi żelaznej konnej pójdzie od ul. Grodzkiej przez Rynek ku dworcowi ulicą i bramą Floriańską, bez naruszenia tej ostatniej.

Wówczas uchwalamy wprowadzić następujące zmiany w warunki zasadnicze, mające stanowić podstawę spisaną kontraktu, a mianowicie: Po słowach „abonament jest dozwolony” należy dodać: „Taryfa maksymalna co lat pięć przy zachowaniu tegoż samego motora ruchu pod decyzję Rady Miasta poddawana będzie”. (...) Po ustępie „Przebieg koncesji na inne osoby bądź fizyczne, bądź prawne (Towarzystwo) bez wyraźnego, pisemnego, w for-

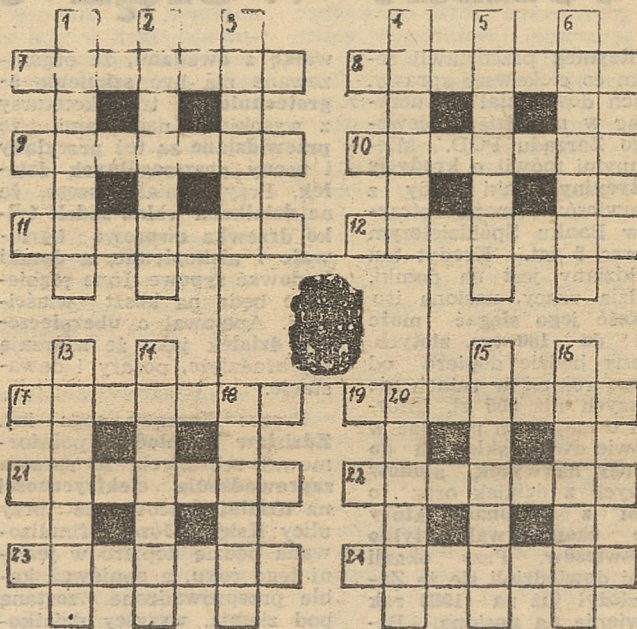
mie prawnomocnej udzielonego zezwolenia Gminy jest stanowczo wykluczone” dodano: „Gmina atoli i obowiązuje się zezwolenia takiego nie odnawiać, skoro wstępujący do prawa koncesyjarskiego da Gminie dostateczną rekojmie”.

(„Dziennik rozporządzeń”, R. 1881, L. 11, s. 69)

Trzeba pochylić czoła przed zapobiegliwością pp. radców. Zmian było zresztą więcej, trwały przetargi, więc na wszelki wypadek z publikacją całego kontraktu wstrzymano się aż do momentu uruchomienia linii.

Niechcąc do Towarzystwa Tryestyńskiego łatwo uzasadnić fakt, że zajmowało się ono głównie organizowaniem sieci kolejowej w Galicji, a z wyżyn swojej lwowskiej siedziby nie gwarantowało odpowiedniej troski o krakowski tramwaj. Ścisłszy kontrola oferentów i cen leżała w dobrze pojętym interesie miasta. Dziwi nas nieco oszczędnościowy projekt puszczania tramwaju przez ulicę i bramę Floriańską. Był to pomysł dość ryzykowny, ale pamiętajmy, że trwała wtedy era „burzymurków”, niezbyt przejmujących się ochroną zabytków.

(ami)



KRZYŻÓWKKA NR 5

POZIOMO: 7) „Ugryzie” nawet żelazo. 8) Krótki miecz ze wschodu. 9) Trudna do zdobycia. 10) Nożyce do sadu. 11) Świecznik. 12) Obraca się w świetle pieniądza. 17) Słowo za słowo. 19) Srodki odżywcze. 21) Posiadacz indeksu. 22) Holduje skrajnym poglądom. 23) Obiad we frakach. 24) Przykrywa oko.

PIONOWO: 1) Jednolity blok kamienny. 2) Styczność, łączność. 3) Miasto w Poznaniu, znane z „Potopu”. 4) Hazard w Monte Carlo. 5) Głowacz, larwa żaby. 6) Barwnik występujący w owocach. 13) W holenderskim pejzażu. 14)

Osoby towarzyszące. 15) Ojczyzna mafii. 16) Na książce. 18) Satelita parowozu. 20) Dawny żołnierz lekkiej jazdy.

Rozwiązania prosimy nadsyłać na adres redakcji do 15 sierpnia br. Wśród zwycięzców rozlosujemy nagrody książkowe.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 4

Poziomo: Poligon, konwikt, obyczaj, plaster, kapusta, walizka, riposta, ekierka, student, arteria, parkiet, pokład.

Pionowo: Rozbrat, wilczur, kobalt, woalka, kwestia, Skierka, wiatrak, kondukt, murek, ekwipaż, tender, kordon.

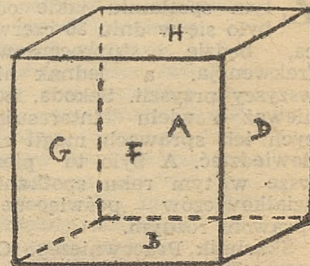
(Oprac. l-k)

Magiczna kostka Evnö Rubika

Nie chcąc dopuścić, by w naszych domach rozplenili się konflikty z powodu inwazji na Polskę słynnej KOSTKI, nauczeni doświadczeniami pływającymi z innych państw, zawczasu przekazujemy Czytelnikom „Sygnałów MPK” jej tajemnice. Przeniknięcie tej tajemnicy jest możliwe, lecz wymaga pracy i skupienia. Życzymy powodzenia. Listy z pytaniami prosimy nadsyłać pod adresem redakcji.

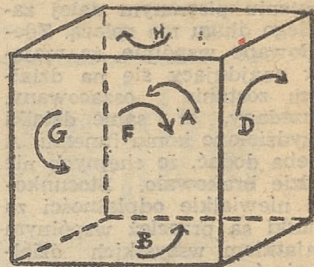
*

Przed przystąpieniem do układania kostki, należy zapoznać się z oznaczeniem poszczególnych płaszczyzn. Otóż, płaszczyzna przed nami to — „F”, z tyłu, równoległa do „F” — „A”, z boku, z prawej strony — „D”, z lewej — „G”, na górze — „H”, u dołu — „B” (rys. 1).



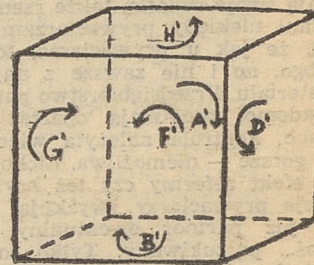
Rys. 1

Następnie należy poznać ruchy: ruchy F, A, B, H, G, D to przesunięcie danej płaszczyzny o 90° (o jedno miejsce) zgodnie ze wskazówkami zegara (rys. 2). Ruchy F', B', A',



Rys. 2

H', G', D' jest to ruch niezgodny z ruchem wskazówek zegara (rys. 3). Ruch np. B''



Rys. 3

oznacza przesunięcie płaszczyzny o 180° (o dwa miejsca).

Srodkowe „kwadraciki”, które w dalszej części będą „ściankami”, wyznaczają kolor danej płaszczyzny i — uważa — są one niezmiennicze.

Kostkę układamy „piętra” tzn. I i II etap.

(C.d. w następnym numerze)

Mieszanka nie tylko firmowa

W RZESZOWIE NIECO LEPIJ

Nieco poprawiła się komunikacja miejska w Rzeszowie. MPK w tym 120-tysięcznym mieście otrzymała w tym roku kilka nowych „berlietów”, przyłożono się do remontów starego sprzętu i dzięki temu liczba wyjeżdżających codziennie autobusów zwiększyła się o blisko 30 sztuk w porównaniu ze stanem z początku roku. A trzeba

dodać, że komunikacji miejskiej w tym mieście pomaga jak chyba nigdzie indziej PKS, który obligatoryjnie włączono do przewozu pasażerów na terenie miasta. Autobusy PKS-u zabierają pasażerów ze wszystkich miejskich przystanków na swej trasie, przy czym ważne są bilety obu przedsiębiorstw.

WYSEPKI
NIEBEZPIECZNE

Kolejny raz okazało się,

że osoby oczekujące na wyspach tramwajowych nie mogą czuć się bezpiecznie. Ostatnio w Warszawie u zbiegu ulic Chałubińskiego i Koszykowej kierowca samochodu „star” nie zaparkował nad pojazdem i wjechał w grupę osób oczekujących na tramwaj. Kilku młodszych zdołało uskoczyć, natomiast w wyniku odniesionych obrażeń zmarła 78-letnia kobieta, a jej mąż w stanie ciężkim przewieziony został do szpitala.

TRAMWAJ WODNY

Starsi mieszkańcy Olstyna doskonale pamiętają tramwaj wodny, który kursował tam po Jeziorze Krzywym. Po latach przerwy przybyła temu miastu dawna atrakcja komunikacyjna. Niewielki statek nazwany tramwajem i zorganizowany ciesząc się dużym powodzeniem rejsy, z których korzystają zarówno mieszkańcy miasta, jak i liczni turyści.

(Oprac. l-k)