

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE



Dokonano bilansu półmetka kadencji Komitetu Zakładowego PZPR w naszym przedsiębiorstwie i wytyczono zadania na najbliższe lata pracy partyjnej. Taki był cel Konferencji Sprawozdawczej KZ, odbytej 5 listopada br. Oprócz 74 delegatów oraz zaproszonych gości wzięli w niej udział: sekretarz Komitetu Dzielnicowego PZPR Śródmieście, tow. EDWARD KIELTYKA i sekretarz KD Podgórze, tow. JÓZEF KRZYWDA.

Sprawozdanie z działalności

cy ze związkami zawodowymi i kontynuowania szkolenia w organizacjach partyjnych. Na przeszkodzie w realizacji punktu dotyczącego współpracy ze związkami stała postawa działaczy NSZZ „Solidarność”, chociaż niejaką rekompensatę tego zakresu działania stanowi po wprowadzeniu stanu wojennego inicjowanie utworzenia w zakładzie komisji: socjalno-bytowej, bhp i aktywna z nimi współpraca. Odnosnie szkolenia, organizacja partyjna w MPK była tylko odbiciem ogólnie panującego marazmu w pracy

wyzwolilo w dużej części aktywu nadzieję na lepsze jutro. W czasie trwania stanu wojennego w poszczególnych organizacjach partyjnych, których praca polityczna nie odpowiadała wymogom aktualnej sytuacji, jak też trudny teren działania, powołano komisarzy”.

W dalszej części sprawozdania następuje szczegółowa analiza stanu realizacji postulatów posierpniowych zgłoszonych przez pracowników MPK tak pod adresem kierownictwa, jak i władz terenowych i centralnych.

Związek zawodowy w MPK

Zawiązała się grupa założycielska

Snując w poprzednich numerach „Sygnałów” dywagacje na temat „Ustawy o związkach zawodowych” z niecierpliwością oczekiwaliśmy „narodzin” naszego, MPK-owskiego Związku. Wiedzieliśmy, że w międzyczasie konstytuują się w poszczególnych zakładach naszego przedsiębiorstwa grupy inicjatywne, aż wreszcie z początkiem listopada otrzymaliśmy gotową informację, którą przytaczamy in extenso:

„W dniu 28 X 1982 r. na spotkaniu przedstawiceli inicjatywnych grup założycielskich Związków Zawodowych z całego przedsiębiorstwa MPK dokonano wyboru z po-

szczególnych grup założycielskich po 2 osoby do Zarządu inicjatywnej grupy na szczeblu przedsiębiorstwa.

ZAC — grupa inicjatywna 12 osób — wybrano: Janusz Litwicki, Zbigniew Flak; **ZAB** — 31 osób — Andrzej Rzepecki, Tadeusz Wodka; **ZAW** — 10 — Leszek Kosiba, Tadeusz Nęcek; **DR** — 16 — Maria Buratowska, Stefan Nieć; **ZTP** — 15 — Bolesław Planeta, Stanisław Majka; **ZTH** — 15 — Stanisława Stasik, Władysław Zawisza; **ZTX** — 50 — Jolanta Bieda, Leszek Kowalczyk; **ZP** — 22 — Janusz Liżowski, Zygmunt Czak; **ZTS** — 15 — Andrzej Marendziuk,

(Ciąg dalszy na str. 2)

Konferencja Sprawozdawcza Komitetu Zakładowego PZPR w MPK

Trudny okres za nami — przed nami niełatwe zadania

Komitetu Zakładowego za okres od 5 marca 1981 do 5 listopada br. złożył I sekretarz KZ, tow. RYSZARD BOROWSKI. Pomijając zawarte w tym dokumencie, ogólnie znane, problemy dotyczące sytuacji polityczno-gospodarczej w kraju i w przedsiębiorstwie, a także omówienie znanych wydarzeń w tym dramatycznym okresie sprawozdawczym, przytoczymy kilka najistotniejszych stwierdzeń:

„Wytyczne IX Nadzwyczajnego Zjazdu Partii oraz zalecenia Komitetu Krakowskiego i Dzielnicowego Partii ukierunkowują działalność naszej organizacji. Ale podstawowym kierunkiem działania są postulaty i wnioski zebrań naszych POP oraz realizację 10-punktowego programu działania przyjętego na Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej w dniu 5.03.1981 r. (...) Należy podkreślić, że program ten powstał w wyniku dyskusji oraz z zespolenia wniosków na Konferencji i pomimo dużych zmian w sytuacji społeczno-politycznej jest aktualny i rzetelnie rozliczany. Wyjątek stanowią dwa punkty, które uległy modernizacji”.

Punkty te dotyczą: stworzenia płaszczyzny współpra-

ideowo-politycznej przed 13 grudnia 1981. Po tej dacie nastąpiło ożywienie działalności organizacji w kierunku zastępowania działalności związków zawodowych — nie był to czas dla prowadzenia szkoleń — jak stwierdza referat — ale „czas działania dla dobra załogi, ponieważ sprawy socjalno-bytowe stały i stoją dla nas na pierwszym miejscu”.

Następnie referent omówił sytuację organizacyjno-kadrową w okresie sprawozdawczym. Rozpoczęto kadencję przy stanie liczebnym 999 towarzyszy. Liczba ta spadła do 820. Różnica bierze się stąd, iż wydalono z organizacji 25 członków, skreślono za bierność 56, na własną prośbę 84, nie pobrało przeniesienia 17, przeszło do innych POP 20, zmarło 18. W międzyczasie przybyło 41 członków.

W tym temacie ważne są jeszcze następujące stwierdzenia: „Należy otwarcie powiedzieć, że od kampanii sprawozdawczo-wyborczej organizacje partyjne w poszczególnych zakładach działały słabo w pierwszym okresie, a w niektórych nie było nawet widać ich działalności. (...) Ogłoszenie stanu wojennego w dniu 13 grudnia 1981 roku

Omówienie działalności polityczno-propagandowej w okresie sprawozdawczym otwiera stwierdzenie: „Specyficzna sytuacja polityczno-gospodarcza w kraju i przedsiębiorstwie do 13 grudnia 1981 nie sprzyjała prawidłowej działalności propagandowej. Organizacja partyjna była w tym czasie w defensywie. Ciągłe akcje strajkowe, rozdmuchana antyustrojowa propaganda KPN, KOR i ekstremy „Solidarności” powodowała, że część aktywu partyjnego nie garnęła się do działania. Podejście przez KZ działalności była warunkowa, zmieniająca się z dnia na dzień sytuacją w przedsiębiorstwie i nastawiona była na odpieranie ataków”. (...) „Na uwagę zasługuje fakt, że organizacja partyjna pomimo wielu trudności i przeciwności była organizacją aktywną i nie wypuściła steru ani na chwilę”.

Po wymienieniu szeregu przedsięwzięć, imprez i akcji propagandowych dokumentujących powyższe stwierdzenia następuje omówienie ożywionej działalności polityczno-propagandowej po 13 grudnia, zmierzającej do stabilizacji życia w zakładzie. Jest to ogromny wysiłek organizacyjny i propagandowy, szczegól-

(Ciąg dalszy na str. 2)

Jedna z pierwszych na szczeblu przedsiębiorstwa

Rada Patriotycznego Ruchu Odrodzenia Narodowego

Niemal równocześnie z utworzeniem Tymczasowej Rady Krajowej Patriotycznego Ruchu Odrodzenia Narodowego powołano w naszym przedsiębiorstwie Zakładową Radę PRON. Organ ten powstał 4 listopada z inicjatywy młodzieży MPK-owskiej, której kilkunastoosobowa grupa inicjatywna skupia przedstawicieli nie tylko różnych zakładów i zawodów — różni ich przynależność bądź niezależność organizacyjną, światopogląd i określenie polityczne. Jednoczy ich idea zawarta w „Deklaracji PRON”, w której słowa: patriotyzm i porozumienie zajmują poczesne miejsce.

Symptomatyczne, że na

zebraniu założycielskim nawet w tym małym zespole trudno było się porozumieć w trakcie debaty nad programem działania, ale tylko na początku, i w szczegółach. Ponieważ generalnie nikt nie miał zastrzeżeń co do podstawowej idei, skończyło się na pełnym porozumieniu. To jakby drobny przeblask nadziei, że Patriotyczny Ruch Odrodzenia Narodowego spełni swe zadania.

Oczywiście powstała w MPK Rada PRON, jako jedna z pierwszych na szczeblu zakładowym, to zaledwie załóżek — ma to być wszakże ruch, a takiego nie stanowi grupka zapaleńców. Ktoś jed-

(Ciąg dalszy na str. 6)

Sztab — „Zima” (cz. III)

Rejestr spraw do załatwienia

W dniu 25 października br. odbyło się kolejne posiedzenie sztabu, tak jak poprzednie, poniedziałkowe, poświęcone sprawom przygotowania przedsiębiorstwa do zimy. Rozważane problemy? Te same co i na poprzednich posiedzeniach.

Na 567 autobusów, 195 stoi przygotowanych do okresu zimowego. Zajezdnie autobusowe w dalszym ciągu borykają się z brakiem ogumienia 1000—20. Już 31,8 procent opon przekazanych zostało do regeneracji. Niesprawne piece CO, brakuje złączy elastycznych i kolanek gumowych. Kocioł w Czyżynach jeszcze w naprawie. Podniesienie zadaszenia nad stacją paliw w tej zajezdni przeciąga się. Temat ten zresztą powraca na każdym posiedzeniu sztabu. Podobnie jak sprawa oświetlenia i ogrzewania czwartej nawy w ZAW. Doło-

żenie grzejników w tym przypadku nie może być brane pod uwagę.

Nie lepiej przedstawia się sprawa części zamiennych jeżeli chodzi o wozy tramwajowe. Chroniczny brak selektydów, o których podobno nie ma co marzyć. Kłopoty są z korpusami. Brakuje oporników i cewek. Natomiast przewieziono część przetwornic, 12 sztuk hamulców szynowych i 1610 kg drutu. Nie powinno być kłopotów z bezpiecznikami.

Przeciągają się prace przy CO w ulicy Wawrzyńca. Wykonawca „Instal” obiecuje za-

kończyć je do 31 listopada. Powstał problem ze świetlikami i przeciekami dachu nad dyspozytornią ZTP.

Posiłki regeneracyjne wydawane będą jak co roku od 2 listopada do 31 marca przyszłego roku. Dostarczać się je będzie pracownikom wytypowanym przez kierownictwa poszczególnych zakładów wspólnie z Działem BHP. Chodzi o stanowiska pracy uciążliwe i służby ruchu. Wykazy pracowników, którym posiłki przysługują wywieszone będą do wiadomości całej załogi. Posiłki dowiezie się będzie na stanowiska pracy ba-

robusami. Również w soboty i niedziele. Część osób dostanie bloczki do barów. Każdy posiłek składać się będzie z zupy z wkładką.

*

Tym razem posiedzenie sztabu odbyło się wyjątkowo we wtorek 2 listopada br., w pierwszym już dniu gotowości zimowej. Tak więc nadszedł najtrudniejszy okres w pracy przedsiębiorstwa. Czas zmagania załogi nie tylko z trudnościami w zakresie spraw technicznych, ale także z niespodziankami, jakie niesie ze sobą jesienno-zimowa aura. Na szczęście w tym roku jest

ona jeszcze prawie że letnia.

W zajezdniach autobusowych stwierdzić należy niepełne przygotowanie obiektów, ale jest to wewnętrzna organizacyjna sprawa zakładów. Już 503 autobusy zostały przeglądnięte pod względem przygotowania do zimy. Jakże zauważono braki? Główne opony, skrzynki sterownicze, złącza elastyczne. Paliwo IZ-35 już jest. Na IZ-20 przyszło dopiero awizo. W ZAW w czwartej nawie jest już oświetlenie, uporano się też z ogrzewaniem, ale znów jest problem z ciepłą wodą. W ZAC w dalszym ciągu nie robi się nic z podniesieniem na stacji paliw zadaszenia. Chociaż powoli, ale nadchodzą już dostawy opon — 50 do 60 sztuk.

Brakuje hamulców szynowych, cewek do hamulców,

(Ciąg dalszy na str. 2)

● Piękna pogoda sprzyja remontom torów w naszym mieście. A oto najważniejsze z nich: kapitalny pętli Salwator, w ramach którego buduje się nowy tor odstawczy, średni w ZTH i bieżący wykonywany tylko w godzinach nocnych na skrzyżowaniu nad przejściem przy Dworcu Głównym.

● W ostatnich tygodniach aż 50 procent nauczycieli Przyszkolowej ZSZ MPK pozostaje na zwolnieniach lekarskich. Na 22 osoby uczące 11 choruje.

● Własnymi siłami w ZTP budują garaże na środki transportu — wózki akumulatorowe i spalinowe. Garaże te ustykuwane zostały przy hali Zajezdni od strony stółki.

● ZNA posiada 68 procent załogi w wieku do lat 30. To bardzo dobrze ale... jak tu wykonywać plany skoro „tylko” 32 pracowników pojechało w tym roku Zakład udając się do czynnej służby wojskowej. Sposób na wyjście z trudnej sytuacji, to podejmowanie przez załogę dodatkowych zadań, zanim nie znajdzie się innych rozwiązań.

● W ZTP zastanawiają się, czy nie przenieść dyspozytorów z nowego obiektu do starych pomieszczeń, na czas skonsumowania zmagazynowanych w podziemiach nowej dyspozytorni ziemniaków. Wydzielający się z nich odór nie sprzyja bowiem efektyw-

Związek zawodowy w MPK

(Ciąg dalszy ze str. 1)
II zarezerwowane; ZSP — 4 — Władysław Ręczyński, Marek Plątek; ZTO — 3 — Ryszard Derkacz, Tadeusz Polus; ZNA — 19 — Aleksander Kofin, Zbigniew Kotarba; ZNT — obserwatorzy 3 osoby — dwa miejsca zarezerwowane; ZBL — gr. in. 2 osoby — Władysław Adameczek, II zarezerwowane; Emeryci — 50 osób — Marian Długosz, Stanisław Szymański, Jan Jedynak.

Z grupy wyżej wymienionych przedstawicieli została wybrana grupa założycielska na sześć miesięcy przedsięwzięcia: STEFAN NIEC — przewodniczący, JANUSZ LITWICKI — zastępca przewodniczącego, LESZEK KOSIBA — sekretarz, ANDRZEJ RZEPECKI, JOLANTA BIEDA, LESZEK KOWALCZYK, MARIAN DŁUGOSZ, STANISŁAW SZYMAŃSKI — członkowie.

Wymienionych 8 osób stanowi Prezydium grupy zało-

życielskiej związków zawodowych. Przedstawiciele Prezydium przyjmują interesantów w budynku Dyrekcji przy ul. Brożka, p. 108, tel. wewn. 201, w godz. 6—16.”

Tyle informacja. Wynika z niej, że w grupach założycielskich mamy już 267 członków nowego związku. Jest to stan z 28 października. Wiadomo nam jednak, że z chwilą oddania numeru do druku liczbą ta znacznie się zwiększyła, a zwiększył się zapewne radykalnie, kiedy grupa założycielska opracuje i ogłosi własny statut i program działania, a nawet, co właśnie czynią za naszym pośrednictwem, możliwość kontaktu z inicjatorami.

Odwiedziliśmy siedzibę Prezydium Grupy Założycielskiej. Nie bardzo mieli nawet czas z nami porozmawiać, a i nie chcieli uprzedzać faktów, będziemy więc o tych faktach pisać, skoro tylko zaistnieją. Na razie zauważyliśmy, że członkowie Prezydium zwija-

ją się jak w ukropie pracując właśnie nad programem i statutem. Wzorzec wzorcem, ale chcą opracować statut jak najbardziej odpowiadający specyfice naszego przedsiębiorstwa i potrzebom całej załogi. Spiesz się, bo czas rejestracji Związku nie daleki, a chcą program i statut poddać pod dyskusję całej załogi.

Czeka naszych związkowców sporo pracy organizacyjnej związanej z rejestracją i z wyborami. Wiadomo — Prezydium jest tymczasowe, co nie znaczy, że samowolne. Nie uzurpują sobie jednak, że zasługi poniesione w okresie organizacyjnym zapewnią im mandat we władzach Związku. Niektórzy wręcz się nawet od tego odżegnują.

A propos programu, zastrzegają, że ten się może jeszcze zmienić nawet po wyborach, ale już zgodnie z zatwierdzonym statutem.

Obserwujemy w grupie założycielskiej ogromny zapal — oby się wszystkim udzielił i... trwał.

(Zd.Z)

UWAGA CZYTELNICZY I KOLPORTERZY!

Przypominamy o konieczności odnowienia prenumeraty „Sygnałów MPK” na rok 1983. Czytelników chętnych do zaprenumerowania naszej gazety prosimy o wpłacenie należności na ręce kolporterów w poszczególnych jednostkach Przedsiębiorstwa. Kolporterzy zaś wpłacają łącznie zebraną kwotę w kasie MPK przy ul. Brożka 3 (parter), po czym w Redakcji (III piętro, p. 301) składają kopię potwierdzenia wpłaty i zgłaszają liczbę prenumerujących.

Nadmieniamy, iż w związku z podwyższonymi kosztami druku pismo nasze od nowego roku kosztować będzie 3 zł; kwota prenumeraty rocznej wynosić więc będzie 66 zł. Prosimy kolporterów przed dokonaniem wpłaty o telefoniczne skontaktowanie się z Redakcją (tel. 66-66-29 lub wewn. 165) odnośnie szczegółów dotyczących prowizji.

Informujemy równocześnie, że istnieje możliwość nabycia pojedynczych egzemplarzy w kiosku Ruchu znajdującym się w biurze przy ul. Brożka 3.

Konferencja Sprawozdawcza KZ PZPR

(Ciąg dalszy ze str. 1)
nie poprzez będące do dyspozycji zakładowe środki masowego przekazu. Był to okres działania z dnia na dzień pod dyktando potrzeb chwili. Od czerwca praca propagandowa prowadzona jest w oparciu o „Plan pracy Wydziału Polityczno-Propagandowego na rok 1982”.

Pod koniec sprawozdania sekretarz Borowski powiedział: „Nie sposób omówić wszystkich poczynąń Komitetu w tym okresie. Zdajemy sobie również sprawę z niedoskonałości naszego działania. (...) Nie ma gotowej recepty działania — musi być dostosowane do aktualnych potrzeb. Musi ono być również bezwzględnie realizacją uchwał IX Zjazdu i kolejnych posiedzeń plenarnych, a zwłaszcza ostatnio odbytego X Plenum KC, które rozpatruje wytyczne do planu 3-letniego, stwarzającego podstawy do wyjścia z kryzysu gospodarczego. Wytyczne te stawiają przed nami dodatkowe zadania”.

Po sprawozdaniu głównym i sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej przystąpiono do dyskusji. Rozpoczął ją głos przedstawiciela młodzieży zrzeszonej w zakładowym ZSMP. Mówił o działaniu organizacji na rzecz realizacji Uchwały IX Plenum KC PZPR, czemu podporządkowany jest ich cały program. Program konkretny, oparty o zakładowe realia, a zarazem nowy w treści ideowo-polityczne. Młodzież chce być obecna w życiu przedsiębiorstwa na co dzień. Stwierdza, że administracja stwarza po temu warunki, co uwiadcza się w dotychczasowych dokonaniach, od organizowanych imprez, poprzez sprawy zawodowe, do socjalno-bytowych.

Następne głosy, choć nieliczne, obfitowały w problemy, których nie sposób nawet tu wyliczyć. Mówiono m. in. o przyczynach zachwiania działalności politycznej i o perspektywach, jakie otwiera uchwała X Plenum KC, o konieczności dokonania rozliczeń byłych prominentów, braku informacji bieżącej o raz-dobrych opracowań historii ruchu robotniczego, o trudnościach w pracy partyjnej wśród szeregowych członków i potrzebie szczerości. Kilku mówców, odchodząc od tych spraw ogólnych, ustosunkowało się do sprawozdania i oceniło pracę na własnym podwórku. Z głosów tych, obok generalnego podkreślenia po-

zytywów w pracy partyjnej i zawodowej, przebiegała jeszcze nuta rozgoryczenia i krytycyzmu. Domagano się konstruktywnej dyskusji na zebraniach, sprawiedliwych ocen pracy zawodowej, konieczności określenia się wielu jeszcze członków partii, zdecydowanej postawy w dążeniu do odzyskania wiarygodności.

Były i pretensje pod adresem Komitetu Zakładowego, ale też sami delegaci je odparowywali, twierdząc, że Plenum jest takie, jakieśmy sobie wybrali, a Komitet Zakładowy w najtrudniejszym okresie został osamotniony — trzeba mu pomóc, to i sprawozdanie na przyszłą Konferencję nie będzie u nikogo wywoływać niedosytu.

W dyskusji zabrał także głos dyrektor przedsiębiorstwa TADEUSZ TRZMIEL. Wychodząc z założenia, że działalność polityczna organizacji partyjnej nie jest bez wpływu na wyniki ekonomiczne, zapoznał zebranych z efektami uzyskanymi w 3 kwartałach br. Oto najważniejsze stwierdzenia.

MPK przewiozło w okresie 3 kwartałów br. 475.969 tys. pasażerów, tj. o 49.432 tys. osób więcej w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. Pasażerów tych przewieziono w lepszych warunkach, ponieważ zwiększyła się zdolność przewozowa. Poprawa ta była również wynikiem uzyskania wysokich wskaźników eksploatacyjnych, o wiele wyższych w porównaniu z takimi miastami jak Wrocław, Gdańsk, Poznań. Na poprawę komunikacji wpłynęło również zmniejszenie straconych wozokilometrów, które zarówno w trakcji tramwajowej jak i autobusowej obniżono w stosunku do roku ubiegłego. W trakcji taksówek zadania planowe zostały w pełnym zakresie wykonane, a w stosunku do ubiegłego roku znacznie przekroczone.

W związku ze zwiększonymi ładunkami przewożonymi konieczne było przeprowadzenie większej ilości remontów kapitalnych, zarówno taboru jak i urządzeń towarzyszących.

Koszty globalne poniesiono niższe od planowanych, choć na skutek wzrostu cen materiałów wzrosły one dwukrotnie w porównaniu do roku ubiegłego.

Przekroczono planowane wpływy ogółem, tak że moż-

na mówić o korzystnych wynikach ekonomicznych i finansowych. Osiągnięto zysk w wysokości 376.349 tys. zł (przy planowanym 226.879 tys. zł), co pozwoliło na dokonanie odpisu znacznej części na nagrody, fundusz mieszkaniowy i fundusz socjalny. Część przeznaczono na dalszy rozwój przedsiębiorstwa.

Tak więc wprowadzona reforma gospodarcza stwarza korzystne warunki dla rozwoju przedsiębiorstwa, a osiągnięte wyniki wskazują na to, że zadania planowe zostaną wykonane.

Wyniki te kształtowałyby się jeszcze korzystniej, gdyby nie pewne ujemne zjawiska, do których zaliczyć należy niższy niż w ubiegłym roku poziom wykorzystania czasu pracy, z powodu m. in. występującej nadal tendencji wzrostu zachorowalności, utrzymujący się bardzo wysoki poziom godzin nadliczbowych oraz niedobory w zatrudnieniu.

Warto jeszcze wynotować z wystąpienia dyrektora istotny dla załogi passus dotyczący przeprowadzonych w sierpniu, wrześniu i październiku przeszeregowań. Objęto nimi 3/4 ogółu zatrudnionych w MPK. Od września pracujemy i działamy w oparciu o własne siatki płac, uzupełnienia do taryfikatora i zasady płacowe.

System wynagrodzeń jest co prawda pomyślany długofalowo, jednakże wiadomo już, że w roku przyszłym czeka nas ostatni etap wynagrodzeń. W tych działaniach płacowych występują następujące cechy: przeszeregowań i podwyżek dokonuje się w oparciu o dysponowane środki; podstawą do przeszeregowań była ocena pracy pracownika a nie mechaniczna regulacja; elastyczny i w miarę uniwersalny układ systemu wynagrodzeń w MPK pozwolił na wyrównanie wielu dotąd występujących dysproporcji płacowych.

Mówiąc o zamierzeniach na przyszłość, dyrektor wymienił poszerzenie bazy, polepszenie warunków pracy, podwyższenie wskaźników usług i zwiększenie działalności socjalno-bytowej. Zamierzenia te oparte są na realnych planach, a ich realizacja zależna jest także od politycznego wsparcia członków partii — stwierdził na zakończenie dyrektor Trzmiel.

Sekretarz KD PZPR Śródmieście, tow. EDWARD KIELTYKA ustosunkował się do poszczególnych

głosów w dyskusji udzielając odpowiedzi na szereg pytań. Stwierdził też, że trudno teraz o odpowiedzi zadowalające wszystkich, gdyż ile osób tyle stanowisk. Krytykuje się wszystkich i wszystko. Kiedy Komitet Zakładowy przeżywał ciężkie chwile, niewielu członków partii zadeklarowało czynną pomoc. Przeczekiwa- no próbę sił, a władza jest silna poparciem społecznym, którego niestety brakowało. Toteż wiele cennych inicjatyw zostało utraconych już w momencie inspiracji, wskutek biernych postaw tych, którzy winni włączyć się do realizacji tych zamierzeń. Komitet Zakładowy w MPK, jego aktywność, mając wysoką ocenę w instancji dzielnicowej, ponieważ nie było tutaj improwizacji w działaniu lecz zdecydowane wejścia, kiedy wymagała tego sytuacja. Inicjatywy KZ, w oparciu o uchwały instancji wyższych i własne doświadczenia, stawiane były za wzorzec w innych zakładach Śródmieścia.

Na zakończenie podjęto uchwałę zatwierdzającą program zabezpieczający realizację zadań wynikających z uchwał X Plenum KC PZPR oraz przyjęto wnioski wynikające ze sprawozdania i dyskusji: 1. Zobowiązuje się organizację partyjną w MPK do systematycznej pracy w zakresie wcielania w życie wszystkich uchwał i wytycznych Partii, zmierzających do szybkiego wyprowadzenia kraju z kryzysu społeczno-gospodarczego; 2. Ożywić działalność poszczególnych komisji problemowych przy KZ oraz uaktywnić członków Plenum odpowiedzialnych za pracę przedmiotowych komisji; 3. Podać do wiadomości załogi wyjaśnienia odnośnie rozliczenia towarzyszy z terenu Myślenic za popełnione przestępstwa gospodarcze; 4. Konferencja oczekuje zapowiedzianej na m-c wrzesień br. informacji Komisji Młodzieżowej KC w sprawie oceny uchwały VII Plenum KC z 1972 r. Informacja ta jest niezbędna dla wdrażania uchwały IX Plenum KC Partii w sprawie młodzieży; 5. Konsekwentnie realizować zamierzenia gospodarcze i socjalne MPK przedstawione przez dyrektora MPK; 6. Przenieść MPK-owską organizację partyjną z KD Śródmieście do KD Podgórze z dniem 1 stycznia 1983 roku.

(Zd.Z)



nej pracy. Ewentualnie można by jeszcze pomyśleć o zaopatrzeniu pracujących w nowej dyspozytorni ludzi w maski gazowe.

● Wreszcie po wielu perypetiach i przebrnięciu przez trudności natury formalnej ZSP przystępuje do budowy linii kablowej w ulicy Straszewskiego — od ulicy Manifestu Lipcowego do ulicy Anny. Nowe kable w dużym stopniu zmniejszą ilość wyłączeń i awarii na węzle Bagatela.

● Wypożyczalnia sprzętu sportowo-turystycznego została przeniesiona z ulicy Wawrzyńca 17 do pomieszczeń magazynowych w budynku administracyjnym w ZAW. Wypożyczalnia jest czynna we wtorki i piątki w godzinach od 12.00 do 16.30.

● Brygada kablowa Oddziału Sieci wykonała prace kablowe przy modernizacji układu zasilania Podstacji Mistrzejowej. Wartość robót wynosi 4 mln złotych. Podjęcie się wykonania tych prac miało głównie na celu poprawę bezpieczeństwa komunikacji tramwajowej.

● W pierwszych dniach listopada w ZTO wypłacono załozę nagrody z wypracowanego funduszu zysku. W sumie 649 tys. złotych. Na 291 zatrudnionych w ZTO pracowników uprawnionych do otrzymania nagród z wypracowanego funduszu zysków były 192 osoby.

● Dział Kultury, Sportu i Turystyki na rozpoczęcie działalności kulturalno-wychowawczej w nowej świetlicy ZAW (na dzień 29 listopada, godz. 10.00) zaprosił „Scenę-Format” z monodramem „Colas-Breugnon”. Przy okazji informujemy, że nowa świetlica w ZAW otrzymała wyposażenie ze świetlicy przy ulicy Bocheńskiej.

● „Nie idą” jabłka sprzedawane w naszych bufetach. Są uprządkowane ale nie najlepszych gatunków. Mało więc kto skusi się na taki owoc.

M.B.

30, 31 października, 1 listopada — Tym razem trzy dni wytężonej pracy, za którą krakowianie dziękują

Święto Zmarłych i związany z nim zwiększony ruch w mieście jest rokrocznie, śmiało można powiedzieć, egzaminem ze sprawności dla miejskiej komunikacji. W roku bieżącym egzamin ten trwał aż trzy dni, jako że wolna od pracy sobota, niedziela i dzień Wszystkich Świętych umożliwiały mieszkańcom Krakowa odwiedzanie grobów swoich najbliższych na wszystkich cmentarzach miasta.

Trudno byłoby zaprzeczyć teraz, że do wzmoczonego wysiłku, jakim była perspektywa tych trzech wolnych od pracy dni, MPK się już wcześniej nie przygotowało, ale też egzamin zdany został na „5”, a wysoką tę ocenę wydały zarówno władze miasta, jak i sami mieszkańcy Krakowa.

Dla tych, którzy w tych trzech dniach najbardziej zapracowali na taką wysoką ocenę przedsiębiorstwa, odbyło się z dnia 5 listopada br. spotkanie z dyrektorem TADEUSZEM TRZMIELEM, który m. in. powiedział... „Chcieliśmy tym spotkaniem dać wyraz uznania i szacunku oraz podziękować tym wszystkim, którzy

godnie reprezentowali przedsiębiorstwo i przekazać symboliczne nagrody pieniężne”.

A oto ci, którzy najofiarniej w tych dniach pracowali: Henryk Błocki, Zbigniew Błaszczyk, Czesław Grabowski, Zdzisław Mazur, Włodzimierz Nazimek, Stefan Nieć, Zbigniew Nowicki, Tadeusz Ostafin, Stanisław Płatek, Marian Rogowski, Wiesław Spruch, Eugeniusz Starowicz, Tomasz Twardowski, Jowencjusz Waszczuk, Adam Wierzbicki, Włodzimierz Witkiewicz, Józef Woźniczka, Kazimierz Ziomek, Antoni Michel, Aleksander Pączek, Marek Wojtas, Lucyna Bieleńska, Helena Doleczak, Józefa Maciejasz, Ryszard Laskowski, Bogdan Jakubik, Ignacy Kasprzyk, Jan Koza, Stefan Płatek, Edmund Bielak, Marek Czarnik, Wiesław Gut, Andrzej Kot, Włodzimierz Kozub, Jerzy Oliwa, Włodzimierz Piwowoński, Marek Płatek, Józef Solarski, Henryk Solich, Adam Staruch, Andrzej Stanek, Bogusław Walencik, Józef Góra.



Na ul. Rakowickiej
czuwał
STANISŁAW
MAKAREWICZ



Po Zaduszkach

Zaduszki, co prawda, nie nastrajają do optymistycznych refleksji, nie można ich jednak rozciągać na cały rok. Dość mamy w międzyczasie innych powodów do smutnej zadumy, jeśli więc można i z takich dni wykręcić choć błysk optymizmu, warto go ponieść w dalszą codzienność.

A jako pasażer mogłem dostrzec sporo pozytywów w MPK-owskiej krzątaninie w czasie ostatnich, trzech właściwie, zaduszkowych dni. Ogromnym wyczuciem, wynikającym zapewne z wieloletnich obserwacji i analiz, popisali się ruchowi dysponenci, przydając dodatkowych pojazdów w komunikacji miejskiej na liniach naprawę szczególnie uczęszczanych. Można było bez większej straty czasu, nerwów i guzików „obskoczyć” wszystkie miejsca pamięci o zmarłych. Przy tym regulacja potokiem pasażerskim, obsługa biletowa, informacja wizualna i foniczna, była naprawdę na przyzwoitą piątkę, jeśli nie li-

czyć drobnych mankamentów, które przy takim natężeniu prac organizatorskich zawsze mogą się zdarzyć.

Dostrzegli je zapewne fachowcy i wyciągną wnioski na przyszłość. Z punktu widzenia pasażera uśmiechałem

miejsce wyjątkowo w tych dniach zaludnione.

Mniej natomiast rozgryszam informację foniczną pod Cmentarzem Rakowickim. Znakomita i pożyteczna informacja z taśmy docierała tylko w rejonie przystanków przy Rakowickiej. Równie świetna i potrzebna, prowadzona na żywo i mająca usprawnić ruch docierała tylko w rejonie pętli i ul. Grochowskiej. Co znaczy „docie-

— optymistycznie

się obserwując dwa „przedobrzeżenia” w okolicy Cmentarza Rakowickiego. Przedobrzeżono zapewne rzucając w tym kierunku taką ilość pociągów tramwajowych, że się dosłownie dusiły wzdłuż całej Rakowickiej. Pętla nie nadążała z wygarnianiem pasażerów, zaś przystanki z nagarnianiem, więc kolejka wozów tramwajowych była wielokrotnie dłuższa od pasażerskiej. Ostatecznie jednak chyba mniej ważne są na ten temat pasażerskie docinki, skoro wszyscy mogli stosunkowo szybko i luźno opuścić to

rała” — czyżby była tak słabo słyszalna? Wręcz odwrotnie. Nagłośnienie obu informacji było tak wysokodecybelowe, że się właśnie nakładaty na siebie i mrowie ludzkie znajdujące się w zasięgu obu fonii mogło korzystać tylko z kakofonii — docierał dźwięk, ale nie sens. Cóż, chcieli dobrze — pomyślałem jako pasażer. Ale żeby zapobiec przedobrzeżeniu, może warto na przyszłość skorzystać z podszeptu, iżby skoordynować oba źródła informacji.

Dalej się jednak upieram,

że w sumie było pozytywnie. Do pozytywów zaliczam i to, że zostałem przez bardzo ortodoksyjnego MPK-owca w mundurze i z krótkofalówką przewieszoną przez ramię lekko upokorzony. A jak się stało — opowiem.

Nie dotarło do mojej świadomości, że już w sobotę obowiązywać będzie 1-listopadowy ruch i wybrałem się do tramwaju na pętlę Rakowicką. Tu okazało się, że aby wsiąść do tramwaju, muszę nadłożyć kawał drogi Grochowską, Marchlewskiego, Olśzańską i jeszcze „spory kawałek Rakowicką, aby przejść na drugą stronę przystanku. Na pętlę podjechała „12”, ale sprężyste działająca MPK-owska służba porządkowa pozwoiliła się tylko wysypać pasażerom z wozów, ale wsiąść już nie było wolno. Widzę jednak, że na przedni pomost ten właśnie z krótkofalówką pan pozwala wsiąść kilku osobom (n.b. usłuźnie im w tym pomaga). Okazało się, że wyświadczył tę uprzejmość (za co mu chwala) tylko kilku niedoświadczonym starszkom. Ponieważ spieszyło mi się do pociągu, a te nie przewidziane zmiany groziły mi spóźnieniem się, błysnąłem temu panu „naszą” legitymacją i tak-

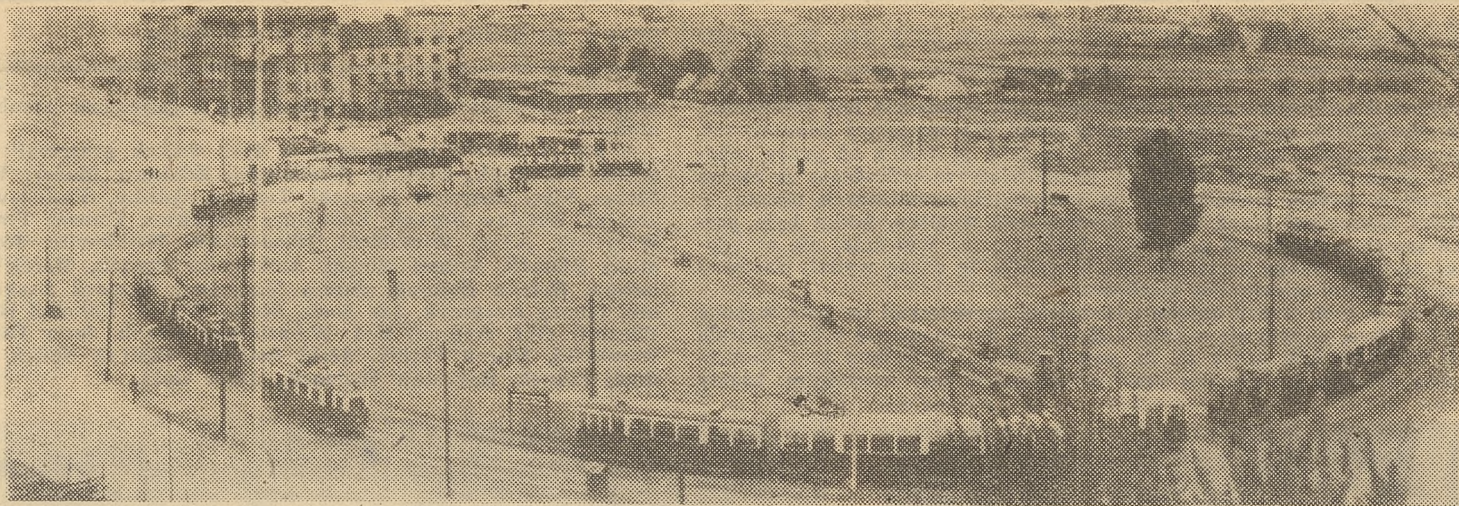
że chciałem wsiąść. On jednak stanowczo, acz uprzejmie, odsunął mnie i wygłosił (trochę „pod publiczke”) pouczenie: „O, nie kochasiu, właśnie my powinniśmy, koleś, świecić przykładem i poddać się dyscyplinie!”.

Cóż było robić, odszedłem jak zmyty i pomyślałem —



„masz rację chłopie”. Szkoda tylko, że pan ten jest w swoim postępowaniu okrutnie osamotniony. Chciałbym mieć tyle tysięcy z iloma „grzecznościami” koleżeńskimi spotykać się na co dzień wśród braci MPK-owskiej. Wypomnę je w odrębnym felietonie.

No, ale cóż — dobry i ten jeden sprawiedliwy, bo od niego powiało mi optymizmem, którym chciałbym tą drogą wszystkich zarazić.

R
O
N
D
O

Rok 1952 stanowił okres bardzo szybkiej realizacji inwestycji komunikacyjnych (torowych), a w rezultacie poważnego rozwoju sieci tramwajowej w naszym mieście.

W niespełna cztery miesiące po oddaniu do użytku z okazji Święta Lipcowego przebudowanego skrzyżowania koło Poczty Głównej oraz półkilometrowego odcinka torów w ul. Basztowej — w związku z wycofaniem linii tramwajowych z Rynku Gł. — ukończono budowę nowej trasy o długości 8,6 km prowadzącej do Nowej Huty.

W dniu 7 listopada 1952 r. tj. w rocznicę Rewolucji Październikowej nastąpiło uroczyste otwarcie nowej linii, łączącej Rondo Mogiłskie z Kombinatem Huta im. Lenina, której nadano numer „5”.

Na trasę wymienionej linii wyjechało 12 pociągów trzywagonowych kursujących w godzinach szczytu z częstotliwością 4—5 minut. Wszystkie wagony typu „N” obsługujące nową linię zbudowane w Chorzowskiej Fabryce Wagonów „KONSTAL” zostały sukcesywnie dostarczone w latach 1949—1952. W momencie uruchomienia linii nr „5” stan nowego taboru wynosił 31 wagonów silnikowych, wyposażonych w silniki angielskie typu „C-126 Crompton” — o nr inwent. 99—129 — oraz 20 wozów doczepnych (nr inwent. 531—550). Pierwszy, odświętnie udekorowany pociąg, który wyjechał na trasę w dniu 7 listopada 1952 r. prowadził wagon nr 117, pochodzący z najnowszej dostawy, który do tej pory kursuje po ulicach naszego miasta.

Uruchomienie regularnej komunikacji tramwajowej do Nowej Huty stanowiło niewątpliwie moment przełomowy i spowodowało zdecydowaną poprawę warunków dojazdu do pracy w Hucie oraz w innych przedsiębiorstwach uczestniczących w rozbudowie Kombinat i budowie osiedli mieszkaniowych. Dotychczas bowiem wyłącznymi środkami komunikacji na trasie Kraków — Nowa Huta były autobusy MPK, PKS, Spółdzielni Komunikacyjno-Warsztatowej oraz poszczególnych zakładów pracy.

Oddanie do dyspozycji mieszkańców Krakowa i jego najmłodszej dzielnicy, Nowej Huty pierwszej linii tramwajowej znalazło należyty oddźwięk na łamach prasy krakowskiej.

A oto, co pisał 30 lat temu — 4 listopada 1952 r. — „Dziennik Polski” nr 265 w notatce zatytułowanej „Na nowej trasie”:

(...) „Tramwaj do Nowej Huty! To o czym niedawno mówiło się jako o planowanej inwestycji, na co czekały tysiące ludzi — budowniczych Kombinat i miasta, tłoczących się rano i po południu do autobusów, którzy dojeżdżali do swojego miejsca pracy — dziś jest już faktem dokonany.” (...)

W numerze 269 tego samego pisma z dnia 8.XI.1952 r. czytamy: (...) W 35

budowniczym ruch do Nowej Huty zostanie całkowicie rozładowany.” (...)

(...) Twórczy wysiłek polskich inżynierów i robotników przyniósł wspaniały owoc. Cała linia — to praca polskich specjalistów i polskich fabryk.” (...)

Omawiając znaczenie uruchomienia przed 30 laty traktacji tramwajowej na trasie Kraków — Nowa Huta warto podać kilka informacji szczegółowych natury technicznej. Głównym wykonawcą całego przedsięwzięcia inwestycyjnego było Miejskie Przedsiębior-

wana” o pojedynczych zawieszaniach łańcuchowych na słupach kratowych. Natomiast, na odcinku między Czyżynami a Kombinatem — ze względu na trudności techniczne na skrzyżowaniach i rozjazdach oraz maksymalną prędkość jazdy do 40 km/godz. — zastosowano tzw. sieć płaską.

Przy okazji warto również przypomnieć, że dla upamiętnienia 25 rocznicy oddania do użytku pierwszej linii tramwajowej do Nowej Huty została zorganizowana przez Dyрекcję MPK wspólnie z Zarządem Głównym Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, 18 listopada 1977 roku, konferencja naukowo-techniczna pt. „Rola komunikacji szynowej w obsłudze Aglomeracji Krakowskiej”. W konferencji tej wzięli m. in. udział przedstawiciele Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska oraz liczni naukowcy i praktycy branży z instytutów naukowo-badawczych i wyższych uczelni.

Obecnie na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że po upływie 30 lat łączna długość 7 linii tramwajowych łączących Nową Hutę z innymi dzielnicami Krakowa wynosi 103,8 km. Ponadto, poszczególne osiedla Nowej Huty są obsługiwane przez 6 odrębnych linii „wewnątrzdzielnicowych” o łącznej długości 55,9 km. Wymienione liczby świadczą wymownie, że minione trzydziestolecie stanowiło okres dynamicznego rozwoju sieci tramwajowej w kierunku Nowej Huty oraz na jej terenie, który następował równolegle z szybką rozbudową i wzrostem mieszkańców tej dzielnicy.

ANDRZEJ GIELECKI

Na zdjęciu: RONDO MOGIŁSKIE w 1952 ROKU. Na pierwszym planie — pociągi kilku linii tramwajowych kończących wówczas swój bieg na Rondzie. W perspektywie — na tle budynków (narożnik obecnej ulicy Przy Rondzie) widoczny peron z zadaszeniem, z którego od dn. 7.XI.1952 r. odjeżdżały pociągi linii nr 5 do Nowej Huty.

To już 30 LAT TEMU ruszył pierwszy tramwaj do Nowej Huty

rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej, tak jak brzmiały podjęte zobowiązania, pierwsze tramwaje wyruszyły z ulicy Mogiłskiej nowo oddaną do użytku trasą, a normalna komunikacja między Krakowem, a Nową Hutą została otwarta.” (...)

„Gazeta Krakowska” natomiast w artykule pt. „Nowa wspaniała inwestycja” (Nr 269 z dn. 8—9.XI.1952 r.) pisała m. in.

(...) „Od dziś między Krakowem, a Nową Hutą krążyć będzie 12 trzywagonowych zespołów, z Ronda i spod bramy Kombinat. ruszać będzie tramwaj w godzinach najsilniejszego ruchu co 4 minuty! Dzięki nowej linii, w którą tyle wysiłku włożyli jej dzieln-

stwo Robót Drogowych i Mostowych w Krakowie. Do budowy dwutorowej linii tramwajowej na wydzielonym torowisku zastosowano szyny kolejowe typu „S-42”.

Budowa nowego torowiska powodowała konieczność pokonania licznych trudności, np. przekładanie torów linii kolejowej Kraków — Kocmyrzów, wyburzenie i niwelacja terenu byłego fortu „Pszorna” oraz przekładanie licznych kabli energetycznych i telekomunikacyjnych. Ponadto w związku z omawianą inwestycją zbudowano most na rzece Białucha.

Sieć trakcyjna na odcinku między Rondem Mogiłskim a Czyżynami została wykonana jako „półskompenso-

Co dalej w budownictwie patronackim?

W Zarządzie Krakowskim ZSMP 29 października br. odbyło się spotkanie w sprawie budownictwa patronackiego w MPK. Uczestniczyli w nim: ze strony gospodarzy wiceprzewodniczący ZK ZSMP Marian Szymański i pełnomocnik ds. budownictwa patronackiego Jerzy Paradowski, z MPK dyrektor naczelny Tadeusz Trzmiel, zastępca dyrektora ds. technicznych Marian Kalinowski i przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski oraz prezes „Zwierzynieckiej” Spółdzielni Mieszkaniowej Kazimierz Goszczycki.

Podczas spotkania poruszono kilka istotnych spraw dotyczących budownictwa patronackiego w MPK.

Postanowiono:

— doprowadzić do jak najszybszego

opracowania przez „Inwestprojekt” projektów trzech bloków mieszkaniowych, na które jest już lokalizacja w rejonie ulic Łużyckiej i Nowosądeckiej.

— znaleźć wykonawcę tych budów i podpisać z nim umowę. Prezes „Zwierzynieckiej” Spółdzielni Mieszkaniowej Kazimierz Goszczycki radzi zaangażowanie przedsiębiorstwa budownictwa przemysłowego, a nie mieszkaniowego. Popularnie zwana „mieszkaniówka”, obłożona jest już bowiem terminami, a chodzi przecież o to, aby zbyt długo na realizację MPK-owskich bloków patronackich nie czekać.

— załatwić do końca sprawę regulaminu, opracowanego przez „Zwierzyniecką” Spółdzielnię Mieszkaniową

i ZK ZSMP, a przesłanego do podpisu do Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej i Zarządu Rozbudowy m. Krakowa. Z regulaminem tym wiąże się sprawa odpracowania 50 procent wkładu mieszkaniowego. Dopiero po podpisaniu regulaminu przez wymienione instytucje, MPK będzie mogło wystąpić do prezydenta m. Krakowa o zamianę odpracowania 50 procent wkładu członkowskiego nie bezpośrednio na budowie, a w przedsiębiorstwie. Również dopiero po podpisaniu regulaminu i w tej samej sprawie ZK ZSMP będzie mógł wystąpić z interwencją przez ZG ZSMP do Ministerstwa Budownictwa i Centralnego Zarządu Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego.

Zarówno dopilnowanie podpisania

regulaminu, jak również sprawę wystąpienia przez ZG ZSMP do instytucji centralnych, przedstawiciele ZK ZSMP zobowiązali się załatwić do końca listopada br.

*

Już w najbliższych dniach wszyscy zainteresowani formą budownictwa patronackiego w MPK, otrzymają ankiety opracowane przez „Zwierzyniecką” Spółdzielnię Mieszkaniową. Zwrócone w ZZ ZSMP, oczywiście po uprzednim szczegółowym wypełnieniu, staną się podstawą do rozeznania potrzeb załogi przede wszystkim w zakresie ilości i wielkości mieszkań.

M.B.



5 listopada br. W redakcji dzwoni telefon, męski głos w słuchawce mówi... „Chciałem rozmawiać z osobą, która pisze o tym co mi przeszkadza w pracy”... Słucham?... „Bufety w MPK słabiej są zaopatrzone niż w innych zakładach pracy. Na półkach handlowych tołpyga, śledziki i chleb, a jak nawet co przywożą, to gdzieś po godzinie 10.00, 11.00 w każdym razie już po naszej przerwie śniadaniowej” — Kto mówi? — Pracownik zaplecza z ZAW.

5 listopada br. „Mnie nie w pracy nie przeszkadza tylko żeby było czym handlować. Pusta lodówka. Zamiast 120 do 140 kanapek jakie mniej więcej codziennie dostaje, dziś dostarczono mi tylko 60. Już dawno nie ma co sprzedawać.” — bufetowa z ZAW.

„Niesprawne wozy. Dziś znów trzy autobusy nie zaliczone, nie zrobiły ani jednego kursu. Największe kłopoty ze sprawami technicznymi — brakuje części ale również nie ma do roboty ludzi, chę-

ci do pracy, kłopoty z dyscypliną.” — zastępca kierownika ZAW ds. ruchu ANTONI MADEJOWICZ.

„Jak się kłóć kierownicy to się to odbija na pracownikach. Idą mylnie dyspozycje. Inne otrzymuję od swojego szefa, inne od szefa mojego szefa, a inne jeszcze od kolegów mojego szefa. Po prostu nie chce się pracować.” — inżynier z ZAW.

„Biurokracja. Mamy na przykład cztery godziny czasu do kolejnego wyjazdu na linię. Wałesamy się po Zajezdni. W bufecie nie ma krzesła żeby można było usiąść i poczekać. Dla nas kierownik Zajezdni nie kupi krzesła ale dla siebie sprowadził fotele.” — kierowca z ZAW KRZYSZTOF POKUTA.

„Mały kontakt z kierowcą. Biorą dokumenty i odchodzą. Poza tym wędrowka „Książek usterek autobusu”. W książce jest odnotowane, że autobus sprawny. Kierowca stwierdza

66-66-29: zadzwoń i opowiedz

wręcz co innego i opisuje z powrotem. Książka więc wędruje jeszcze raz do warsztatu i tak bywa nieraz po kilka razy. Wymaga się też punktualnych wyjazdów na linię ale jak to jest możliwe skoro w kilku przypadkach wyjazd na linię autobusów wcześniej jest od przywozu pracowników w tym również kierowców.” — dyspozytor ZAW ROMAN ABRA-TOWSKI.

„Zamknięte w nocy bufety.” — kierowca ZAW.

„Słownictwo pasażerów pod adresem kierowców i niesprawiedliwe podejście dziennikarzy z prasy codziennej do spraw konfliktowych pasażer — kierowca. Wychodzi na to, że pasażer ma zawsze rację choćby jej nie miał.” — kierowca ZAW.

„Zaprosić dziennikarzy do zajezdni. Niech zobaczą naszą pracę, poznają trudności, o której godzinie wstajemy, w jakich warunkach pracujemy.” — kierowca ZAW.

„Niesprawiedliwe podejście kierownictwa i dyrekcji. Kto

chce to na nas pisze, a konsekwencje wyciągane są zawsze tylko w stosunku do kierowcy. U zastępcy kierownika Zajezdni Madejowicza nie ma żadnego tłumaczenia. Premie potrąca i już.” — kierowca ZAW.

„W PKS-ie to jest inaczej. Dlaczego by tu nie można przy skargach na kierowcę doprowadzać do konfrontacji z pasażerem. Nie zawsze przecież pasażer ma rację. Żeby nie tylko kierowca straszył na czasie. Jeżeli wina pasażera, niech on płaci za stratę czasu.” — kierowca KRYSTIAN STEFIUK.

„Olbrzymia różnica między stawkami kierowców — najniższymi i najwyższymi. Dlaczego? Praca przecież taka sama” — kierowca ZAW.

„Obniżyć płace regulatorom. Za dużo zarabiają w stosunku do kierowców, a co oni robią w porównaniu z nami?” — kierowca ZAW.

„Turnusy na harmonogramach, które są nieprzeprzestępane. Kierowca też człowiek

i ma prawo do ułożenia sobie własnego czasu i spraw.” — kierowca ZAW.

„Tu się nikt „Sygnałami” nie interesuje. Dopiero jak człowiek gdzieś je czasem znajdzie to czyta od deski do deski. Jak byłem w Czyżynach, to prenumerowaliśmy i każdy je dostawał.” — kierowca ZAW.

„To temat morze.” — kierownik Oddziału Obsługi Zaplecza BOLESŁAW DUDEK.

PS.: Drodzy Czytelnicy! Widzimy, że zaakceptowaliście naszą sondę. Telefon 66-66-29 jest więc do Waszej dyspozycji w godzinach 11-14. Jeśli jednak pragniecie rozmawiać z wybranym przez Was redaktorem, oczekujecie Was w godz. od 9-14 w ramach stałych dyżurów: w poniedziałki — red. Maria Bubaczewska, we wtorki — red. Filomena Serwin, w środy — red. Leszek Laskowski, we czwartki — red. Zdzisław Zygmunt i w piątki — red. Stanisław Makarewicz.

Srednie Studium Zawodowe

ZAWIEDZIONE NADZIEJE

Zupełnie przypadkowo znalazłam „relację z rozmów przeprowadzonych z absolwentami Średniego Studium Zawodowego przy MPK”. Wprawdzie Studium to trzy lata temu opuścił ostatni rocznik maturzystów, niemniej sprawa gdzie jego absolwenci teraz pracują wydała mi się wielce pouczająca.

Działalność dydaktyczną prowadziło ono przez cztery lata, a trzy lata temu Studium opuścił ostatni rocznik maturzystów. W sumie ukończyło go ponad 100 osób, mimo że przewinęło się przez niego ponad 200 osób. Odsiew był więc spory. Nie stosowano dla nikogo taryfy ulgowej. Trzeba się było po prostu uczyć. Mimo to ukończenie w trzech latach całej szkoły średniej było nie lada udogodnieniem. Studium to pomyślane i zorganizowane zostało dla pracowników pionu ruchu lub z nim związanych. Jak sama nazwa kierunku wskazywała — „Eksploracja i przewozy w komunikacji miejskiej”. Nabór odbywał się jednak z całego przedsiębiorstwa, a nie tylko z grona pracowników służby ruchu. A tych, którzy je ukończyli i nie byli pracownikami służby ruchu, zbyt słabo zachęcano do podjęcia pracy w wyuczonym kierunku. Wiele więc osób, które Studium ukończyło pozostało na swoim dawnym stanowisku pracy i w dalszym ciągu nie widzi potrzeby zmiany wykonywanej pracy. Twierdzą, że poza wiadomościami teoretycznymi zdobyłymi w szkole, nie umieliby sobie poradzić praktycznie z pracą w nadzorze ruchu. Kobiety wysuwają dodatkowe powody,

dla których zmiana dotychczasowej pracy i podjęcie jej w służbach ruchu uważają za niemożliwe, a więc między innymi... stan zdrowia, konieczność pracy na jedną zmianę, gdyż wychowują dzieci, niechęć do kontaktów z pasażerami i z innymi pracownikami, do podejmowania szybkiej decyzji czy też narażanie się na stresy. Mężczyźni znów boją się w przypadku podjęcia pracy w służbach ruchu spadku dochodów, zmiany pracy jednozmianowej na pracę w niedzielę i święta, niemożność dorobienia sobie w godzinach nadliczbowych. Wszyscy wysuwają też delikatny, niemniej bardzo istotny motyw niechęci do pracy na zewnątrz przedsiębiorstwa, konieczności chodzenia w mundurze, reprezentowania przedsiębiorstwa.

Z powyższego wynika, że większość osób traktowała ukończenie Średniego Studium Zawodowego jako możliwość zdobycia średniego wykształcenia, a nie określonego zawodu. Trudno więc powstrzymać się od stwierdzenia, że poniesione przez przedsiębiorstwo nakłady zorganizowania i utrzymania przez kilka lat Studium Zawodowego nie dały oczekiwanych wyników ponieważ nie dostarczyły specjalistów służby ruchu. Studium spełniło natomiast marzenia sporej grupy osób o posiadaniu średniego wykształcenia. Trzeba dodać, że w ciągu tylko trzech lat, gdy w normalnym systemie nauki zdobywa się je po czterech lub nawet pięciu latach nauki.

M.B.

Blisko 200 rozesłanych zaproszeń, zamówione autokary, cały wózek ziemniaków do pieczenia... a więc impreza zapowiadała się na dużą — tak to mieli zakończyć swój letni sezon turyści i organizatorzy turystyki w MPK. Tymczasem sobotni ranek 16 października był chłodny, pochmurny i groził deszczem. Taka pogoda nie wystraszyła tylko wędkarzy — tym wszystkim jedno, z której strony mokro, bo do wody przyzwyczajeni — całą więc czter-

POŻEGNANIE SEZONU

dziestką wyruszyli wczesnym rankiem do Wróblowic na wody. Gorzej jednak było z tymi, którzy imprezy turystyczne dotąd dla załogi organizowali i wyjeżdżający po godz. 10-tej autobus nie miał zbyt wielu pasażerów. Wybrali się bowiem tylko ci, których perspektywa deszczu nie przerażała. Koniec końców, około południa na swoje szlaki w okolice Myślenic wyruszyły dwie nasze ekipy: piesza i rowerowa.

Wszystkie trzy grupy spotkały się około godziny 17-tej na terenie Ośrodka Wypoczynkowego w Osieczanach, gdzie przy ognisku ogłoszono wyniki Zawodów Spławikowych o mistrzostwo MPK. Choć połów nie był duży i ilość wędkarzy znacznie prze-

kraczała liczbę tego, co się na haczyk z przynętą dało nabrać, to jednak zwycięzcy znaleźli się. W kategorii seniorów zwyciężył Jan Ryżak ZTH, przed Adamem Pabianem ZAW i emerytem, Kazimierzem Trelą. Natomiast wśród juniorów najlepiej ryba brała Maciejowi Skarbińskiemu. Nikt też nie mógł zrozumieć dlaczego ryby najbardziej polubiły pracowników ZTH, którzy drużynowo zdobyli I miejsce.

Nim w ognisku upiekły się ziemniaki i kiełbaski, kierow-

jarzającym się ogniskiem popłynęły słowa turystycznych piosenek, melodie grane przez członków zespołu „Pantograf”, a przede wszystkim wspomnienia o tym jak to na trasach bywało. — I tu uwaga (!) wspomnienia ilustrowane były slajdami prezentowanymi „pod chmurką” zawieszonym na drzewie ekranem (brawo organizatorzy!). Oczywiście prym w tych wspomnieniach wiodli przedstawiciele „rowerkowej” ekipy. A skoro już o tej grupie mowa, to warto wyjaśnić



niższa Działu Kultury, Sportu i Turystyki Alina Sowińska przedstawiła krótką relację z dokonania minionego sezonu turystycznego składając podziękowania wszystkim organizatorom imprez w poszczególnych zakładach, jak i Komisji Socjalnej, której decyzje pozwoliły na realizację wielu ciekawych, choć nie planowanych imprez turystycznych — szczególnie ułkon należy się tu przewodniczącej Komisji pani Danucie Zak. Ona też, jako przedstawicielka oficjalnych gości imprezy (przedstawiciele Dyrekcji ulękl się deszczu?), wręczyła nagrody książkowe wyróżniającym się organizatorom MPK-owskiej turystyki.

Po tej oficjalnej części nad

skąd taka grupa wzięła się w naszym przedsiębiorstwie. Otóż powstała ona w wyniku współpracy z Akademickim Klubem Turystyki Kolarskiej „Zryw” działającym przy BPiT „Almatur” w Krakowie. Prezesem tego Klubu jest student AGH Bogusław Wojciechowski pracujący jednocześnie jako motorniczy w zajezdni Podgórze. Wspomnienie z Włoch i Austrii tak zainteresowały słuchaczy, że jakoś nikomu nie chciało się wracać do domu mimo późnej pory — tym bardziej, że deszcz, który przez cały dzień straszył, nie przeszkadzał siedzącym przy ognisku. Niestety, wrócić trzeba było, ale następne spotkanie turystów już na wiosnę!

A.Z.

RADA PRON

(Dokończenie ze str. 1)

nak musiał rzucić hasło. Rzucała go młodzież, która zadaje sobie na co dzień pytanie: jak wyprowadzić Polskę z kryzysu? Liczą oni jednak na to, że pytanie to zadaje sobie większość członków naszej załogi, stąd nadzieja, że deklaracje udziału w PRON będą się mnożyć, że Rada uda się zaangażować autentyczny ruch.

Warto więc, aby wszyscy, którym bliska jest idea porozumienia narodowego, wiedzieli, gdzie zgłosić swój akces do działania w PRON. Zakładową Radę PRON tworzą: Bogdan Kowalczyk (zastępca kierownika Wydziału Ogólnego, tel. 66-32-65) — przewodniczący Rady, Jerzy Nęcka (ZAC) — zast. przew., Wiesław Kasperezyk (ZNT) — sekretarz. Oprócz wymienionych inne zakłady reprezentują: Adam Wierzbą (ZET Podgórze), Marek Solarz i Jan Strzelecki (ZET N.Huta), Kazimierz Bednarczyk (ZEA Bieńczyce), Zygmunt Musiał i Zbigniew Janik (ZEA Wola Duch.), Małgorzata Tylek (Zakład Torów), Jan Sokółowski (Zakł. Sieci), Ryszard Śliz (Zakł. Bud.) Barbara Kacmarek (Zakł. Nadz. Kontr. i Utrzym. Ruchu).

Godne podkreślenia jest, że nie ograniczono się do zaakceptowania ogólnokrajowej deklaracji PRON. Stwierdzono, że zawarte w niej, z natury rzeczy, ogólnikowe sformułowania trzeba przeformułować na grunt przedsiębiorstwa i konkretnie określić zadania. Opracowano więc, w oparciu o deklarację, zakładowy program działania, w którego ramach postanowiono propagować treści PRON wśród załogi MPK przy nawiązaniu ścisłej współpracy z dzielnicową i wojewódzką Radą PRON. Program mówi m. in. o propagowaniu ciężkich warunków pracy załogi MPK na zewnątrz, podejmowaniu interwencji u kompetentnych czynników w przypadku krzywdzenia pracowników, współpracy z wszystkimi organizacjami społeczno-politycznymi w przedsiębiorstwie, uczestniczeniu w naradach roboczych, operatywach i w spotkaniach z załogą, udzielaniu informacji i odpowiedzi załodze na zgłoszone wnioski i postulaty, i in.

Resztę punktów programu dopisze życie, dorzucać nowi uczestnicy, na których oczekuje, to nie przesada, spragniony jedności naród.

(Zd. Z.)

23 października br. Koła ZSMP z Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie i Zakładu Eksploatacji Autobusów w Czyżynach zorganizowały zabawę taneczną dla młodzieży z obu zakładów. Młodzieżowcy z ZTH zaprezentowali swój zespół muzyczny, natomiast ZAC dograło stronę organizacyjną i kulinarną imprezy. Zabawa, która trwała całą noc udała się i co ważne — ba-

Imprezy ZSMP

wiono się kulturalnie, nie zakłócając spokoju okolicznym mieszkańcom.

Kolej na „Andrzejkę”?

Tego samego dnia uczniowie klasy II naszej Przyszakładowej Szkoły byli na wycieczce w Zakopanem. Zorganizował ją Zarząd Zakładowy ZSMP. W programie było między innymi zwiedzanie miasta, Krokwi i niewątpliwą atrakcją — ognisko na Łysej Polanie. Dodać należy, że na wycieczkę zostały zaproszone koleżanki z zaprzyjaźnionej szkoły.

Sieci i Podstacji. „Na razie wszystko jest na etapie rozpoznawania sprawy. Przeprowadzane są wstępne rozmowy z Zakładem Energetycznym ale... liczymy na przyspieszenie” — powiedział nam Ryszard Lewkowicz, który wraz z Kazimierzem Mamoniem mają się tymi sprawami zająć. „Jakaś część prac jeszcze w tym roku rozpoczniemy” — dodaje. „Liczymy że działkowicze nam pomogą”. Nie bardzo w to wierzę. Myślę, że zainteresowani również. Taka, jak teraz, pogoda nie może trwać przecież przez cały grudeń.

Drugą sprawą jest woda, z którą w Krakowie jest przecież coraz gorzej. Działkowicze więc już teraz, nie bez powodu, zamartwiają się, co będzie z wodą na działkach, jak radzić sobie będą z podlewaniem roślin. O tę, z kolei, sprawę pytam wiceprezesa ogródków działkowych Janusza Rzymka... „Zarząd planuje na terenie ogródków działkowych budowę studni wierconej z pompą głębinową zasilaną energią elektryczną. Rozprowadzanie wody odbywać się będzie za pomocą hydroforu”. Miejmy nadzieję, że nie będzie to znów trwało latami.

Są jeszcze inne sprawy, nie mniej ważne, które trudno przemilczeć. Chociażby „beztroska” jazda po terenie ogródków działkowych samochodów ciężarowych, dowożących materiały budowlane. Jedną taką jazdą pana kierowcy i cały róg działki pani Janiny Kasprzykowej został zaozary. Kto zapłaci za plony i włożoną pracę?

I Zarząd ogródków działkowych ma też swoje kłopoty. Działkowicze nie zamykają bramy wejściowej. Skąd ta beztroska o własne mienie? A z zagajnika, który ma pozostać jako rezerwat przyrody, zrobili sobie śmietnik. I jeszcze do pewnego stopnia trzeba ich usprawiedliwiać, bo gdzieś mają te śmieci wyrzucić? Na to ostatnie pytanie oczekujemy odpowiedzi od Głównego Mechanika, u którego od dwóch lat leży zamówienie na pojemnik kontenerowy z przeznaczeniem dla ogródków działkowych przy ulicy Księcia Józefa. A na działkach spotkamy się znów na wiosnę.

M.B.

Październik

Kronika wypadków

Motorniczy z ZTP Marian Goryczko w dniu 1 października, podczas prowadzenia tramwaju uległ porażeniu prądem elektrycznym, na skutek pojawienia się napięcia na obudowie nastawnika. Komisja badająca stan techniczny wagonu nie stwierdziła nieprawidłowości w obwodach elektrycznych. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

Motorniczy z ZTP Jerzy Śliwa w dniu 4 października, uległ porażeniu prądem elektrycznym podczas prowadzenia tramwaju, na skutek niewłaściwego zabezpieczenia przewodów zasilających podgrzewacz szyb. Odpowiedzialny za powyższy wypadek jest zakład pracy. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

Uczeń II klasy Przyszakładowej ZSZ MPK Robert Pasiut w dniu 5 października, w ZAW doznał pęknięcia kości dużego palca prawej nogi, a stało się to na skutek upadku na nogę walka rozrządu. Odpowiedzialny — zakład pracy. Zwolnienie lekarskie — 16 dni.

Inspektor Kontroli Biletów z Wydziału Taryfowo Biletowego Kazimierz Janiszewski w dniu 14 października, stojąc na przystanku, popchnięta została przez wysiadającego z autobusu pasażera. Upadając doznała złamania kości promieniowej lewej ręki. Wina pasażera. Poszkodowana nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca z ZTS Wacław Goncezarski w dniu 16 października podczas prowadzenia „Jelcza” z przyczepą, stracił na skutek poślizgu panowanie nad kierownicą. Uderzając się o wnętrze kabiny doznał ciężkiej prawego przedramienia oraz ogólnych obrażeń. Odpowiedzialny za wypadek jest sam poszkodowany. Pozostaje nadal na zwolnieniu lekarskim.

Slusarz z ZTP Adam Prokop w dniu 18 października doznał rany ciężkiej głowy w wyniku uderzenia młotkiem. Młotek ten wyleciał z rąk innego pracownika i zataczając łuk uderzył stojącego z boku poszkodowanego. Przyczyna wypadku obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

Konwojent Wydziału Socjalno-Bytowego Jan Panus w dniu 18 października, podczas znoszenia worków z

ziemiakami do nieoświetlonej piwnicy odbiorcy, doznał skręcenia nogi w stawie skokowym. Bezpośrednią przyczyną wypadku było brak oświetlenia zejścia do piwnicy. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

Slusarz z ZTS Stanisław Biel w dniu 21 października, podczas przerzucania deski przez ogrodzenie magazynu doznał zranienia prawej ręki. Poszkodowany sam ponosi odpowiedzialność za wypadek i pozostaje nadal na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca ZAW Zbigniew Janik w dniu 21 października, podczas włączania wstecznego biegu w Berlicie doznał skaleczenia trzeciego palca prawej ręki. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

Kontroler biletowy z Wydziału Taryfowo Biletowego Kazimierz Getinger w dniu 22 października, w wyniku uderzenia o poręcz autobusu podczas jego gwałtownego hamowania, doznał złamania dwóch żeber. Wina poszkodowanego. Przebywa nadal na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca z ZAC Edward Lubera w dniu 25 października, podczas wysiadania z autobusu doznał skręcenia nogi. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca z ZAC Zdzisław Mazurek w dniu 25 października podczas czyszczenia czołowej szyby autobusu, spadł ze zderzaka i doznał ogólnych potłuczeń ciała. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Pomocnik spawacza z ZTO Stefan Przeginia w dniu 26 października, podczas prac spawalniczych na torowisku, doznał naświetlenia oczu łukiem elektrycznym. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

Kierowca z ZAW Adam Dreflewski, w dniu 28 października podczas prowadzenia autobusu, wymusił pierwszeństwo przejazdu na rondzie przy moście Grunwaldzkim i został najechany przez tramwaj. Podczas zderzenia doznał silnego stłuczenia prawej ręki. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

M.B.

Rejestr spraw...

(Dokończenie ze str. 1)

bezpieczniki wprowadzić są, lecz tylko na bieżące potrzeby. Są również kłopoty z silnikami LT-31 i z silnikami do drzwi. Zbyt małe są dostawy wycieraczek do wozów 102N. Nadal brakuje selenoidów i przewodów 16-, 25- i 70-milimetrowych. 35 milimetrowy przewód wprowadzić jest, nieprawidłowo jednak izolowany. Około 100 wagonów ma niesprawne ogrzewanie. Do końca miesiąca trwać będą jeszcze remonty torowisk. Podobno wiele jest jeszcze niesprawnych zwrotnic najazdowych, a szczególnie zjazdowych. Aby stwierdzić stan faktyczny zwrotnic w mieście, dyrektor Tadeusz Trzmiel poleca w wolną sobotę 13 listopada komisyjne badanie nagrzewania zwrotnic.

Jeżeli chodzi o remont dachów, to nie zakończone są prace nad Wydziałem Gospodarki Odzieżą i Świełków nad ZTO.

W kotłowni ZAC pracuje tylko jeden kocioł. Przy ulicy Wawrzynia w obiektach MPK nadal tylko częściowe ogrzewanie.

W ZAB przeprowadzone zostanie w najbliższych dniach czyszczenie i uszczelnianie zbiorników na paliwo. Stacja paliw w ZAW w dalszym ciągu nie odebrana.

W zakresie zaopatrzenia załogi w odzież odczuwa się braki kalesonów i małych rozmiarów koszul flanelowych.

Od 2 listopada rozpoczęło się wydawanie posiłków regeneracyjnych. Trzy barbusy rozwoju dziennie 3 tys. posiłków. Na 330 posiłków pracownicy otrzymali błoczki do barów.

W następnym numerze „Sygnałów — MPK”, kolejna relacja z cotygodniowych, poniedziałkowych posiedzeń sztabu.

M.B.

Działki - plony były dobre, ale...

Kiedy w jednej z ostatnich październikowych dni odwiedzamy MPK-owskie ogródki działkowe przy ulicy Księcia Józefa, pierwsze co rzuca nam się w oczy to kilka nowych domków usytuowanych tuż przy wejściowej bramie. Kiedy byliśmy tu na wiosnę jeszcze ich nie było, a te, które wtedy zastaliśmy w budowie, dziś, wykonane, cieszą oczy swych właścicieli. No cóż, każdy starał się jak mógł, żeby postawić na swoich „hektarach” co by mu najbardziej odpowiadało.

Niewielu zastajemy działkowiczów. Właśnie przy jednym z budowanych domków pracuje cała rodzina. Uwijają się z robotą przed nadchodzącym zmrókiem.

Z terenu swojej działki schodzą państwo Zofia i Bolesław Susulowie. Zapytani o zebrane w tym roku plony z zadowoleniem informują nas, że był dobry urodzaj na pomidory, ogórki i truskawki. Domek naszych rozmówców jeszcze w budowie ale już pod dachem. Państwo Susulowie wzięli na niego pożyczkę — 35 tys. złotych.

Pięknie utrzymany domek państwa Mikulskich wymaga jeszcze zabezpieczenia przed zimą. No i właśnie przy takich pracach zastajemy pana Stanisława Mikulskiego, który widząc nas mówi: „Zeby tu coś jeszcze zrobić wziąłem dwa dni urlopu”.

Nieco dalej w linii prostej znajduje się działka państwa Kuchtów. Pani Kuchtowa opowiada nam o zebranych plonach. „Nie mogę narzekać, wszystko obrodziło ale ogórków to mieliśmy w tym roku moc”. Państwo Kuchtowie hodują na działce króliki. Podwójna korzyść — mięso i nawóz. A fura naturalnego nawozu kosztuje podobno 1500 złotych.

Kiedy dochodzimy do działki pani Janiny Kasprzykowej jest już szaro. „Co tak późno przychodzić?” — słyszymy na powitanie. Po prostu dzień był tak piękny, że nie wyświadło się, iż wieczór zapad-

nie tak szybko. Niewiele już pracy o tej porze na działce ale trzeba jeszcze to i owo przenieść do piwniczki czy zabrać do domu. „Co więcej jest z posiadania działki — przyjemności czy korzyści? — „I to i to” — odpowiada pani Janina. Na pożegnanie o-trzymujemy pełną siatkę dorodnych jarzyn i bukiet przepięknych dali.

A dalej, te najpiękniejsze kwiaty jesieni kwitną tu prawie na każdej działce. Wspinały, kolorowe, różne ich odmiany. Ale nie tylko dalie. Kwitną tu jeszcze róże. Właśnie mijamy działkę z pięknym stylowym drewnianym domkiem, przed którym kwitnie róża, a jej kwiaty są białe jak śnieg.

Plony już zebrane. Chociaż gdzieś niedaleko widać jeszcze głowy kapusty. Przeważnie działkowicze nawożą teraz glebę, niektórzy wapną ją.

Kiedy znajdujemy się już poza bramą, zapada wczesny jesienny zmrok. Idziemy drogą do autobusu. Po obu jej stronach „wyrosły” od poprzedniego tu naszego pobytu, nowoczesne latarnie ale jeszcze się nie palą, toteż zadowolili się musimy srebrzystym światłem księżyca, który już pojawił się na czystym wieczornym niebie.

★

Pozwólcie czytelnicy, że sielski ten obrazek z wizyty na działkach przy ulicy Księcia Józefa zmuszona jestem nieco zmącić. Teren ogródków działkowych dotąd jeszcze nie posiada elektryczności, mimo że założony został trzy lata temu. W tym roku na wiosnę zapewniano działkowiczów, że w jesieni po zbiorze plonów, zaczną się prace przy przeprowadzaniu kabla pod ziemią. I co? Jak dotąd — nic. Jest już listopad i nic się nie dzieje. Zarząd ogródków działkowych zlecił prace związane z przeprowadzeniem elektryczności (mniej więcej dwa miesiące temu) pracownikom Zakładu

Ratujmy orkiestrę

Nie ma z pewnością w Przedsiębiorstwie pracownika, który nie życzyłby dobrze Zakładowej Orkiestrze Dętej. Ten szacowny, bo liczący ponad 60 lat zespół zrół się mocno z tradycjami Przedsiębiorstwa, jego występy weszły w krwioobieg naszego życia społeczno-kulturalnego. Trudno wyobrazić sobie większą uroczystość w MPK bez koncertu orkiestry dętej.

Starzy tramwajarze z rozrzuśnieniem wspominają czasy, kiedy to każdej większej uroczystości w Krakowie przewodził Bractwo Kurkowe oraz orkiestra tramwajarzy, będąca faktycznie najlepszą orkiestrą dętą w mieście. Ostatnio jednak z naszą orkiestrą nie jest jednak najlepiej... Słabość zespołu spowodowana jest głównie zaawansowanym wiekiem jej członków. Średnia wieku muzyków grających w orkiestrze wynosi 63 lata.

Sprawą wręcz honorową całej załogi jest podjąć i utrzymać piękne tradycje Zakładowej Orkiestry. Dlatego też w imieniu Zarządu Orkiestry

zwracamy się z gorącą prośbą do pracowników przedsiębiorstwa umiających grać na instrumentach dętych i perkusyjnych o wstępowanie do zespołu. Dyrekcja przedsiębiorstwa, wychodząc naprzeciw potrzebom orkiestry, określiła status muzyka orkiestry dętej korzystającego w uzasadnionych przypadkach ze specjalnych przywilejów. Muzycy za każdą godzinę prób i koncertów otrzymują 25 zł. Ponadto prowadzi się szkolenie muzyczne dla uczniów Szkoły Przyzakładowej i młodych pracowników chcących grać na instrumentach dętych. Chętni proszeni są o osobiste zgłaszanie się w świetlicy MPK przy ul. Bocheńskiej 4 do kapełmistrza Józefa Ciurusa we wtorki i piątki w godz. od 17.00 do 19.00 lub telefonicznie — nr telefonu 66-10-22 wew. 208.

ALINA SOWIŃSKA
Kierownik Działu Kultury Sportu i Turystyki

Serdeczne gratulacje i najlepsze życzenia zdrowia, dalszych owocnych lat pracy oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy jubilatowi, który w październiku obchodził jubileusz pracy w MPK.

25 LAT
Józef Bogdał — Zakład Torów
Stefania Gólda — Zakład Nadzoru Kontroli i Utrzymywania Ruchu
Stanisław Mirek — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny

20 LAT
Marian Cygał — Zakład Eksploatacji Autobusów Bińczyce
Edward Gawęł — Dział Głównego Mechanika
Zofia Janas — Zakład Eksploatacji Autobusów Bińczyce

Klara Kopeć — Zakład Eksploatacji Autobusów Bińczyce
Władysław Kowalczyk — Zakład Eksploatacji Autobusów Bińczyce

Alfreda Kutek — Zakład Eksploatacji Autobusów Bińczyce

Jan Królik — Zakład Torów

Zdzisław Mazur — Zakład Zaopatrzenia

NASI
JUBILACI



Jan Muniak — Zakład Napraw Autobusów
Stanisław Pawlak — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny

Zdzisław Tylek — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny

Maria Witezyk — Zakład Zaopatrzenia

15 LAT
Piotr Baranik — Zakład Eksploatacji Autobusów Bińczyce

Piotr Czarnecki — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny

Janina Król — Wydział Taryfowo-Biletowy

Edward Miksz — Zakład Eksploatacji Autobusów Bińczyce

Krystyna Pazdro — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

Irena Skrzypek — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze

Krystyna Szybalska — Zakład Napraw Tramwajów

Józef Warzecha — Dział Techniczny DA

10 LAT
Krystyna Ciochoń — Zakład Zaopatrzenia

Adam Chodźko — Zakład Eksploatacji Autobusów Bińczyce

Helena Chomicz — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

Jacek Godyń — Zakład Napraw Autobusów

Jerzy Iwański — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego

Stanisław Kaperek — Zakład Napraw Tramwajów

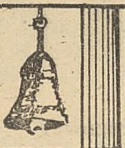
Leszek Kubik — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego

Antoni Madejowicz — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka

Marek Nawrot — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze

Zygmunt Wolak — Zakład Eksploatacji Autobusów Bińczyce

LISTY OPINIE POLEMIKI



W numerze 9 z dnia 30.IX.82 r. „Sygnałów MPK” zamieszczony został artykuł pt. „Byłe tylko »zaliczyć« wyjazd”. Artykuł ten szkaluje pracowników Zakładu Eksploatacji Tramwajów — Nowa Huta.

Z treści artykułu wynika, że autorka artykułu oraz osoby, które udzieliły informacji zawartych w artykule nie mają rozeznania co do problemów z jakimi boryka się ZTH.

Już sam tytuł „Byłe tylko »zaliczyć« wyjazd” jest napastliwy. Załóżcie ZTH nie chodzi o „zaliczanie” ilości wozów. Czas zdać sobie sprawę z tego, że celem działania całego MPK, a więc i ZTH, jest zapewnienie sprawnej komunikacji w mieście, a nie zaliczenie iluś tam wozów. Nie chcemy polemizować ze stwierdzeniem, że z zajeżdźni w Podgórzu wozy wyjeżdżają w lepszym stanie technicznym niż z Nowej Huty. Na pewno też bywają i będą nadal przypadki, że wóz wyjeżdża z zajeżdźni, dowiezie się do Punktu Technicznego i szuka pomocy. Wynika to z charakterystyki technicznej taboru eksploatowanego przez ZTH. Ogólnie w Polsce wiadomo, nawet ludziom nie związanym z komunikacją, że wagonu typu 105N (a głównie takie eksploatuje ZTH) są niezbyt u-

daną konstrukcją i odznaczają się dużą awaryjnością. Wagony te wymagają również obsługi w odpowiednich warunkach. Warunków tych na pewno nie spełnia 7-8 minutowa OC (obsługa codzienna). To nie przesada. W godzinach 22.00—4.00 przez halę OC przechodzi około 150 wagonów po 3 torach Obsługi Codziennej. Pewna część usterek może więc zostać niezauważona, gdyż nie starcza czasu na sprawdzenie wszystkich obwodów i urządzeń, w efekcie motorowy szuka pomocy w Punkcie Technicznym. A Punkty Techniczne po to są, żeby takiej pomocy udzielać, jak to zresztą zostało stwierdzone na początku przedmiotowego artykułu.

Nieprawdą jest natomiast, jakoby ZTH nie usuwało usterek zgłoszonych przez motorowych w karcie drogowej tramwaju, jak twierdzi to bliżej nieokreślona motorowa z 13-letnim stażem. Widocznie stawia zarzuty nieprawdziwe, skoro nie chce przyznać się do ich autorstwa. Każda usterka zgłoszona przez motorowych jest usuwana, a w przypadku braku możliwości naprawy wagon jest wycofywany z eksploatacji. Oczywiście, pod warunkiem, że na podstawie wpisu motorowego da się ustalić uszkodzenie, no bo co zrobić z wagonem 102N, w którym zdaniem motorowego „pa-lił się rozrusznik”, jeżeli w wagonie tym w ogóle nie ma rozrusznika. Zdarza się, że pomimo naprawy, usterka powtarza się. Pewne usterek można jednak stwierdzić dopiero po kil-

kuminutowej jeździe, a w nowohuckiej zajeżdźni próbnej jazdy dokonuje się na 20—30 metrowym odcinku. Stąd zapewne fałszywy wniosek motorowej, stąd też zjazd do PT Rondo już o godz. 5.00.

Jednak niezrozumiałe są dla nas żale pracowników PT Rondo, że muszą naprawiać wagony. Przecież po to są. A że naprawiają wagony również z Nowej Huty to chyba naturalne, jeżeli pracuje się w takim punkcie układu komunikacyjnego jak Rondo. Zresztą z tymi naprawami bywa różnie, niekiedy wolelibyśmy, żeby wagony z ZTH nie jeździły na PT Rondo. Nie chcemy podważać umiejętności p. Prusaka, gdyż w tej chwili nie da się stwierdzić, czy przypadki opisane niżej miały miejsce w czasie jego dyżuru, ale co powiedzieć o mechaniku, który:

1. skład ukrotniony 2×102N dopina do starego wagonu typu N w celu zaciągnięcia tego pierwszego do zajeżdźni: przy zjeździe pał się opory w N-ce w wyniku przeciążenia i w efekcie ciągnięty uszkodzony skład 2×102N „spycha” spaloną N-kę do ZTH. Wynika z tego, że mógł ten ciągnięty skład przyjechać sam do zajeżdźni, nie byłoby pożaru, nie byłoby strat — wprawdzie nie w ZTH — ale strat.

2. wysłał do zajeżdźni wagon, w którym przepala się bezpiecznik lampek sygnalizacyjnych, a wystarczyło dokręcić pokrywę luzownika.

3. wysłał do zajeżdźni z powodu braku rozruchu wagon

2×105N, w którym wystarczyło poprawić ustawienie nawrotnika II wozu i tak można by mnożyć przypadki i przykłady, ale chyba nie o to chodzi.

Dla uniknięcia podobnych sytuacji od 6. X. 82 r. na Rondzie, niezależnie od obecności mechanika z ZTP, jest również pracownik ZTH. Uważamy jednak, że utrzymywanie punktu technicznego z wieloosobową obsługą bez kanału rewersyjnego jest marnotrawstwem czasu zatrudnionych tam pracowników, gdyż w taborze większość urządzeń znajduje się pod wozem i nie ma dostępu do aparatury bez wejścia pod wagon. Nie domagamy się też obsadzania punktów technicznych w Bińczycach i Bieżanowie przez pracowników ZTP. Wystarczy jeden pracownik z ZTH, który zresztą wbrew insynuacjom zawartym w artykule, naprawia również i stare wozy z Podgórza, pomimo że nie otrzymuje części z ZTP.

Zresztą, sprawa części to osobny problem. Faktem jest, że ZTH zaopatruje punkty techniczne w części zamienne nie regularnie. Wynika to jednak nie z niechęci czy lekceważenia problemu, ale z braku części. Przy szczupłych dostawach bezpieczników, lusterek, żarówek, korzystniej jest mieć te elementy w jednym miejscu, gdyż daje to możliwość odpowiedniego gospodarowania tymi elementami. Nie ma też sensu „samozaopatrzenie” Punktów Technicznych. Cóż bowiem zrobić z wagonem który z jakiegokolwiek

powodu jest ściągany z Punktu Technicznego i nie ma w nim ani jednego bezpiecznika. Jeżeli ZTH nie wysłał bezpieczników na PT to znaczy, że sam również nie ma bezpieczników. Po usunięciu usterki taki „rozszabrowany” z bezpieczników wagon wypadłoby odesłać do PT w celu dalszego wykorzystania na części zamienne. ZTH nie liczy też na części zamienne z Zajeżdźni w Podgórzu i nie potrzeba „surowego” zakazu ratowania wozów z Nowej Huty częściami z Podgórza, gdyż jak wiadomo części ze starych wozów do nowych nie pasują, co zresztą zostało zaznaczone w artykule „Byłe tylko »zaliczyć« wyjazd”.

Podsumowując, można stwierdzić, że w artykule „Byłe tylko »zaliczyć« wyjazd” zawarta jest prawda, tylko że niecała. Nasuwa się wniosek, nienowity zresztą, że przed postawieniem zarzutów należy dany problem wyjaśnić również z „drugiej” strony. Wtedy będzie można dopiero mówić o prawdziwej krytyce. Zachodzi bowiem podejrzenie po przeczytaniu „wypracowania” p. Redaktor Bubaczewskiej, że to właśnie autorka artykułu zależała na „zaliczeniu szpalt gazetowych”, bowiem rzetelność dziennikarska wymagała sprawdzenia podstawowych wiadomości, zwłaszcza że pochodzą one od osób zainteresowanych tylko jedną stroną tego samego medalu.

KIEROWNIK
Zakładu Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
MGR INŻ. JULIAN PILSZCZEK

Od Autorki:

Za odpowiedź na krytyczny artykuł pt. „Byłe tylko »zaliczyć« wyjazd” dziękuję. Za potwierdzenie zawartych w nim faktów również.

Cytuję fragmenty odpowiedzi kierownika ZTH Juliana Pilszczyki...

„Bywają i będą nadal przypadki, że wóz wyjeżdża z zajeżdźni, dowiezie się do punktu technicznego i szuka pomocy. Wynika to z charakterystyki technicznej taboru eksploatowanego przez ZTH. Wagony te wymagają również obsługi w odpowiednich warunkach. Warunków tych na pewno nie spełnia 7-8 minutowa OC (obsługa codzienna). W godzinach 22.00—4.00 przez halę OC przechodzi około 150 wagonów po 3 torach obsługi codziennej. Pewna część usterek może więc zostać niezauważona, gdyż nie starcza czasu na sprawdzenie wszystkich obwodów i urządzeń, w efekcie motorowy szuka pomocy w punkcie technicznym.” — A więc

jednak brak jest czasu na solidne, codzienne przeglądy wozów w zajeżdźni — co zresztą w artykule zostało uwypuklone. Nadal jednak uważam, że punkty techniczne nie są od tego, żeby robiły to, co powinno być zrobione w Zajeżdźni.

Cytuję dalej ... „Od 6 października br. na Rondzie, niezależnie od obecności mechanika z ZTP jest również pracownik z ZTH.” — Artykuł spełnił więc swoje zadanie. A przy okazji ... trudno porównywać ruch w punkcie technicznym na Rondzie Mogińskim z ruchem, jaki mają mechanicy w punktach technicznych w Bińczycach czy Bieżanowie. Warto potrudzić się i sprawdzić w książce napraw mechanika na Rondzie Mogińskim, ile dniennie usuwanych jest tu awarii i które wozy przodują w szukaniu pomocy czy z ZTP czy z ZTH.

I jeszcze ... „Przy szczupłych dostawach bezpieczników, lusterek, żarówek, korzystniej jest mieć te elementy w jednym miejscu, gdyż daje to możliwość odpowiedniego gospodarowania tymi elementami.” — To zna-

czy autor odpowiedzi miał na myśli że w Zajeżdźni. Jedno więc przeczy drugiemu. Skoro kierownik ZTH uważa, że od tego są punkty techniczne, aby naprawiały wozy, nawet te usterki, które powinny być usunięte w Zajeżdźni, to powinien jednak pewną ilość tych części systematycznie na punkty techniczne dostarczać. W przeciwnym razie utrzymywanie punktów technicznych dla wozów z ZTH będzie miało się z celem. Nawet najgenialniejszy mechanik nie jest zdolny bez potrzebnej części zamiennej usunąć awarii i wóz z przysługującą bzdurą odesłać do Zajeżdźni.

Tylko co na niepotrzebne straty kursów powiedzą służby ruchu?

W sumie artykuł pt. „Byłe tylko »zaliczyć« wyjazd” nie tyle był napastliwy, a w żadnym wypadku nikogo nie szkalujący, jak to uważa autor odpowiedzi, co krytyczny i stwierdzający fakty. Satysfakcja dla autorki, że przynajmniej częściowo spełnił swe zadanie.

M. BUBACZEWSKA

Korespondencja — jakiej oczekujemy

W poprzednim numerze „Sygnałów” drukowaliśmy list Dyrekcji i Rady Mieszkańców Domu Spokojnej Starości w Krakowie. Oto kolejne podziękowanie, jakie stamtąd nadeszło dla naszego przedsiębiorstwa:

Dyrekcja i Rada Mieszkańców DSS w Krakowie przy ul. Wielickiej 267 składają serdeczne podziękowanie za nieodpłatne wypożyczenie autobusu w dniu 23 października na wycieczkę do Oświęcimia dla naszych pensjonariuszy i pracowników. Dzięki życzliwości Dyrekcji MPK nasi pensjonariusze, w większości uczestnicy II wojny światowej i byli więźniowie obozu mogli przypomnieć sobie lata przeżytych cierpień i tragedii, zaś młodzi pracownicy przekonać się naocznie o faktach, które znają jedynie z książek i przekazów.

Dziękując serdecznie za życzliwość dla naszego DSS rów-

nocześnie kierujemy podziękowanie do Redakcji „Echa Krakowa” — Banku Ludzkich Serc w Krakowie.

(—) Dyrektor DSS
mgr Zdzisław Moszczak

I jeszcze jeden sympatyczny list:

Wielce Szanowni Państwo, chcę podziękować i wyrazić uznanie kierowcy autobusu „112”, który w niedzielę 24 października zatrzymawszy się dla nas, o godz. 15.09, na przystanku na żądanie przy ul. Praskiej, róg Czechosłowackiej — poczekał, aż mimo oporu pasażerów uda mu się otworzyć drugie drzwi. Można powiedzieć, starałem się, nie dało się otworzyć, trudno...

Myszę, że najbardziej nam potrzeba właśnie takiej zwyczajnej solidności i życzliwości.

Witold Kleiner
Jaworowa 3
Kraków

ZDZISŁAW ZYGMA

SAM NA SAM
Z JESIENNYM
ZACHODEM

Słońce dogasa z ogromnym
zapalem

Jeszcze purpura kpi ze
zmroku
lecz wiatr z gałęzi sfruwa
na spoczynek
ołowiane oprawy konarów
odzgrzytują złudzenie
aż przeszedł dreszcz przez
pień

Oniemiały
głuchą ciszą
patrzę w witraże...

Kolorowe kształty
powietrza
już wnet odpłyną
za stalową płytę zmierzchu

I pozostanę sam na sam
z przerażającą
wątpliwością
nocy...

Dział Kultury, Sportu i Turystyki

zaprasza:

- 20 XI tj. w sobotę o godz. 10.00 w świetlicy ZAW odbędzie się Zakładowy Turniej Tenisa Stołowego.
 - 22. (poniedziałek) o godz. 16.00 w Domu Tramwajarzy (pl. Serkowskiego 7) rozpocznie się prelekcja z cyklu „Z wędrówek MPK-owca” pod tytułem „Wzdłuż i wszerz przez Polskę z aparatem fotograficznym”, połączona z wyświetlaniem kolorowych przeźroczy. Prelekcja przeznaczona jest dla członków Klubu Seniora MPK, przygotował ją Czesław Dylowicz.
 - W środę, 24 XI o godz. 16.00 również w Domu Tramwajarzy odbędzie się spotkanie członków Klubu Seniora MPK z doc. dr hab. Józefem Kocembą, geriatrą, który będzie mówił na temat występowania i leczenia chorób w wieku podeszłym oraz profilaktyki na co dzień.
 - 25 XI o godz. 16.00 w Domu Tramwajarzy odbędzie się III Przegląd Zestawów Przeźroczy dla pracowników MPK i ich rodzin. Tematyka: krajoznawcza (krajobrazy, architektura itp.), zakładowa i różna (wycieczki, rajdy, inne).
 - 26 XI, w piątek, o godz. 14.30 w świetlicy przy ul. Brożka 3 odbędzie się Zakładowy Turniej Rzutków do celu.
 - 27. w sobotę rozpoczyna się dwudniowy Jesienny Rajd Rowerowy na trasie Krynica — Żegiestów — Rytro. Spotkanie uczestników na Dworcu Głównym PKP w Krakowie (pod zegarem) o godz. 7.00.
 - 29 XI (poniedziałek) o godz. 10.00 w świetlicy ZAW Jerzy Kopczewski-Buleczka wykona monodram „Colas Breugnon” Romaina Rollanda. Spektakl przeznaczony jest dla pracowników ZAW.
- Ponadto informujemy:
- Od 7 listopada można korzystać z Wojewódzkiego Ośrodka Sportu i Rekreacji „Krakowianka” przy ul. Siedleckiego 7. Bilety wstępu do nabycia w Dziale Kultury, Sportu i Turystyki.
 - W każdą sobotę tygodnia od godz. 14.15—15.00 można korzystać z pływalni KS „Korona”. Wejście dla pracowników MPK za okazaniem biletu wolnej jazdy. Ilość miejsc ograniczona.
 - W każdy wtorek i czwartek o godz. 14.30 w sali wykładowej bhp odbywają się lekcje języka niemieckiego dla początkujących.
- Szczegółowych informacji udziela Dział Kultury, Sportu i Turystyki, ul. Brożka 3, pok. 328, tel. 66-20-65 lub 66-20-22 wew. 163 i 167.



Nowe znaki drogowe?



W tramwaju jadący z żoną pan intensywnie przygląda się młodej, ładnej dziewczynie. Gdy ta wysiadła, zwraca się do żony:

— Czy zauważyłaś tę apetyczną blondyneczkę?

— Tak, ale kolację i tak będziesz jadł w domu!

— Ależ pan ma wolne tętno — zwraca się lekarz do motorniczego, który stara się o wcześniejszą emeryturę.

— Właśnie mówiłem, że wszystkim mam niedostosowane do obowiązujących teraz szybkości jazdy.

— Ilu was tu pracuje? — pyta dyrektor lustrujący jeden z naszych warsztatów.

— Z brygadziwą dziesięciu.

— Dlaczego zaznaczacie, że z brygadziwą?

— Bo bez niego to u nas nikt nie pracuje!

Syn motorniczego do ojca w sklepie z zabawkami:

— Tatusiu, kup mi ten tramwaj!

— Nie mogę, synku...

— Dlaczego?

— Bo nie mam siły pracować na dwa etaty!

Kierownik przyjmuje nowego pracownika:

— Tam, gdzie byliście poprzednio, to długo zagrzałeś miejsce?

— 5 lat.

— To nieźle, a czemu odeszliście?

— Musiałem. Ogłoszono amnestię.

Mieszanka firmowa
NIE TYLKO



AUTOBUS-HYBRYDA WE FRANCJI

We Francji przechodzi obecnie próby prototyp autobusu przeznaczanego do komunikacji miejskiej, który został wyposażony w dwa silniki — spalinowy i elektryczny. W obrębie miasta autobus napędzany jest silnikiem elektrycznym, a poza miastem, gdzie można rozwinąć większą prędkość — silnikiem spalinowym. Przełączenie napędu z jednego silnika na drugi jest podobno bardzo proste i trwa zaledwie kilka sekund. Seryjna produkcja autobusów, które — nie wyklucza się tego — mogą w przyszłości służyć także do komunikacji międzymiastowej, ma się rozpocząć w roku przyszłym. Zdaniem specjalistów ten typ hybrydalnego autobusu ma przed sobą wielką przyszłość.

SZYBKIE TRAMWAJE W WAŁBRZYCHU

Władze Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Wałbrzychu podjęły starania o budowę na ulicach tego górniczego mia-

sta Dolnego Śląska szybkiej linii tramwajowej. Opracowano już dokumentację budowy sieci tramwajowej, która połączyłaby odległe dzielnice z centrum Wałbrzycha. Mimo niewątpliwych trudności, jakie wiąże się z budową tego rodzaju środka komunikacji, trzeba bowiem wybudować m. in. kilka tuneli i wiaduktów, dyrekcja WPK jest zdania, iż szybki tramwaj mógłby się pojawić na ulicach już pod koniec lat osiemdziesiątych. Inwestycja niewątpliwie wpłynęłaby na znaczne usprawnienie przewozu pasażerów, a także na poprawę stanu atmosfery w mieście, zatruwanej obecnie przez liczne autobusy.

METRO DLA ŁODZI

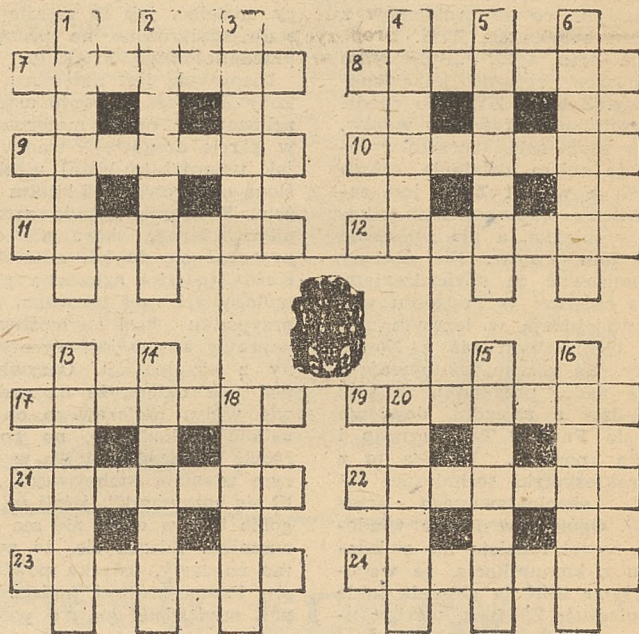
Władze Łodzi podjęły ostatnio decyzję o rozpoczęciu prac przygotowawczych do planowanej w tym mieście budowy szybkiej kolei podziemnej. Konkretnie prace projektowe mają być rozpoczęte w przyszłym roku. Podjęta obecnie decyzja przewiduje m. in. przeprowadzenie dokład-

nych analiz potrzeb wynikających z rozbudowy łódzkiej aglomeracji miejskiej, prognoz w zakresie przewozów pasażerskich oraz badań warunków geologicznych terenów przyszłych linii metra.

TRAMWAJ-REKLAMA

Tramwaje, na których umieszczano najróżniejsze reklamy, były dawniej obrazkiem dosyć często widzianym na ulicach naszych miast. Ostatnio jednak tramwaj-reklamę widzi się bardzo rzadko, albo wcale. I dopiero przed paru tygodniami na ulicach Warszawy pojawił się stary wagon tramwajowy zachęcający w bardzo atrakcyjny sposób do odwiedzania różnych przybytków kultury, m. in. cyrku „Intersalto” i popularnego programu „Gwiazdy areny 82”. Takiej reklamy nie oprze się żaden maluch, a i niejednego dorosłego też zapewne zachęci do zobaczenia reklamowanych imprez. Oczywiście tramwajowa reklama nie jest zupełnie bezinteresowna i stanowi pewien dochód dla przedsiębiorstwa.

KRZYŻÓWKA NR 10



POZOMO: 7) Wykrój, wzornik, 8) Krzewiasty gatunek wierzby, 9) Chronił przed niebezpieczeństwem, 10) Kres, kordon, 11) Rozjaśnia mrok, 12) Bywa podobny do oryginału, 17) Zamkowa izba, 19) Wychowanie zwierząt, 21) W aparacie fotograficznym, 22) Największy dopływ Łaby, 23) Rzymski bóg handlu, 24) Należność za pracę.

PIONOWO: 1) Sznurek, 2) Tradycja, zwyczaj, 3) Port w Libii, 4) Plon ziemi, 5) Ciało niebieskie, 6) Wydawnictwo poczty, 13) Wyjątkowo zasłużony, 14) Osiem godzin, 15) Forma, 16) Dbanie tylko o własne dobro, 18) Rzemieślnik — ceniony fachowiec, 20) Roślina oleista.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 9

POZIOMO: Dzwonek, gołowąs, schemat, narkoza, stragan, modrzew, wodewil, pasieka, parapet, agresor, depozyt, przełom.

PIONOWO: Szychta, lowelas, cerata, Monako, konkurs, kądziel, podatek, demagog, widelec, Akropol, iperyt, angora.