

67. ROCZNICA WIELKIEGO PAŹDZIERNIKA

Z okazji 67. rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej, Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej w MPK zorganizowało 9 października br., w Domu Tramwajarzy, uroczystą wieczornicę.

Przewodnicząca TPPR w MPK, zastępca dyrektora ds. pracowniczych, **Stanisława Kostro**, serdecznie powitała przybyłych na uroczystość gości — sekretarza Zarządu Krakowskiego TPPR, **Stanisława Piwowarskiego** i przedstawiciela Wydziału Organizacyjnego KK PZPR, **Włodzimierza Łakomskiego**, po czym wygłosiła okolicznościowy referat o znaczeniu Wielkiej Rewolucji Październikowej, udziale w niej Polaków, związkach rewolucjonistów z ziemią krakowską, na której żył i działał Lenin, latach II wojny światowej i prawie 600 tysiącach poległych żołnierzy radzieckich za wolność naszego kraju, ocaleniu dzięki manewrowi dowódcy wojsk wyzwolenieczych, **Iwanowi Koniewowi**, Krakowa i jego zabytków, budownictwie przemysłowym na ziemiach polskich po roku 1945, realizowanym na bazie pomocy Związku Radzieckiego i wreszcie o tym, że w dalszym ciągu liczy się ta pomoc i współpraca w wychodzeniu z naszego kraju z kryzysu.

W części artystycznej wystąpili z okolicznościowym, słowno-muzycznym programem, aktorzy ze sceny „Format”, działającej przy Centrum Kultury.

Uczestniczący w uroczystej wieczornicy mieli okazję obejrzeć ciekawą wystawę fotokopii dokumentów i prasy z okresu Rewolucji Październikowej, którą przygotował pracownik Działu Kultury i Sportu, **Leopold Rolniak**.

(M.B.)



A więc jeździmy już do osiedla XXX-lecia. Pierwsza „7” ruszyła nową linią 5 listopada we wczesnych godzinach porannych. Także „3” i „21” dają krakowianom dogodne połączenie z dużym osiedlem oraz szpitalem Narutowicza. Końcówka na os. XXX-lecia dysponuje od razu punktem kontroli ruchu. Na zdjęciu: końcówka na os. XXX-lecia.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Jaka jest nasza teraźniejszość?

Komunikacja bez inwestycji obumiera

MPK-owskie inwestycje i remonty nie idą w parze z potrzebami. Zaniedbywana przez dziesięciolecia komunikacja doczekała roku 1992, kiedy to akurat w naszym przedsiębiorstwie powstała na tyle korzystna sytuacja, iż jako tako można było ruszyć z inwestycjami. Nie znaczy to oczywiście, iż dotychczas była „pustynia”. Trwająca od lat inwestycja jest przecież zajezdnia przy ul. Gwardii Ludowej, lecz powstawała latami i już w momencie jej przekazywania wiadomo by-

ło, że musi być... modernizowana. Taka sytuacja trwa praktycznie do dziś. Mimo że stacja paliw jest od dawna użytkowana, nadal prowadzone są prace związane z odwadnianiem, bo od studzienek przedostaje się woda. Prace miały być zakończone do końca listopada, ale nawet jeżeli lustro wody zostanie obniżone, nie ma pewności czy ta pojawiać się nie będzie nadal, tak naprawdę nie bardzo wiadomo skąd woda się tam bierze. Faktem jest, że obok stacji jest ro-

zjechana studzienka, mimo iż znajduje się w chodniku. Czy jest to jednak jedyny powód i jedyne miejsce, którym dostaje się woda? Na ukończeniu jest modernizacja nawy I. Po jej zakończeniu rozpocznie się modernizacja nawy VI. Od samego początku trwała także przepychanka z wentylacją. Zresztą nie jedyny to przypadek w naszym przedsiębiorstwie, gdzie wentylacyjny problem jest „nie do przeskokowania”. Na Woli jest o wiele więcej do zrobienia chociażby plac postojowy, cie-

knące dachy, przeciekające stropy w szatni. Od lat ciągnie się sprawa petli w Borku Fałęckim. Aż prosi się tam korekta łuków w jezdni, ale... nie można przesunąć chodnika, bo nie zgadza się na to właściciel gruntów prywatnych i przepisy są po jego stronie. Zresztą samego chodnika też nie bardzo można ruszyć, bo akurat tamtedy przebiega silne uzbrojenie terenu, winnym miejscu znów rośnie drzewo i problem z jego wycięciem. Nie można było postawić parę metrów dalej budynku dworca, bo nie uzyskano na to zgody ze względu na silne uzbrojenie terenu. W konsekwencji, nasz budynek stoi częściowo nad przejściem podziemnym i już są pęknięcia w murze (zlecono ekspertyzę). Po wieloletnich perturbacjach nareszcie do 15 listopada ma być doprowadzona do budynku woda. W tym terminie zaplanowano też oddanie jadalni i sanitariatów. A tak na marginesie inwestycyjnych dylematów: w części już oddanej do eksploatacji panuje nieprawdopodobny wręcz porządek. Bliższe przyszłości niejedną pozazdrościć mógłby niejednego salonu. Tak jest dzięki pani **Helenie Partyzel**.

W kompleksie pomieszczeń Brożka — Rzemieślnicza na ukończeniu są dwa budynki: Zakładu Transportu i Zakładu Sieci. Mają być oddane w połowie roku przyszłego. Jak na razie tempo prac jest dobre, ale niepokój budzi brak materiałów instalacyjnych, z powodu których instal nie przystępuje do prac, co („odpukać”) może wpłynąć na przesunięcie terminu. Tędy przy Rzemieślniczej — Brożka ma kilku użytkowników.

(Dokończenie na str. 4-5)

Przypominamy, że stały kontakt z gazetą można sobie zapewnić przede wszystkim poprzez prenumeratę. Cena jednego egzemplarza wynosić będzie 5 zł, zaś całorocznej prenumeraty jedynie 110 zł.

W luźnej sprzedaży będzie można nabyć pismo, jak dotychczas, w kiosku „Ruchu” przy ul. Brożka 3, a także u kolporterów, choć będzie to możliwość ograniczona, gdyż ze względów oszczędnościowych wysokość nakładu każdego numeru dostosowujemy do liczby prenumeratorów. Pozostaje więc tylko pospieszyć się z prenumeratą! Przypominamy nazwiska kolporterów w poszczególnych jednostkach: **Pion Ruchu — MALGORZATA MUSIAŁ, Wydział Taryfowo-Biletowy — JANINA NIKIEL, ZET Nowa Hu-**

**Uwaga Czytelnicy,
czas na prenumeratę!**

ta — **MAREK SOLARZ, ZET Podgórze — STANISŁAW RUDKO, ZNT — JANINA SŁIWA, ZEA Wola Duchacka — STANISŁAW GARBIEŃ, ZEA Czyżyny — MARIA GRABOWSKA, ZEA Bieńczyce — HALINA GORECKA, ZNA — ZBIGNIEW KOTARBA, ZEA Płaszów — MIECZYSLAW PIĄTEK, Zakład Sieci i Podstacji Trake, — WANDA POLAK, Zakład Torów — MALGORZATA TYLEK, Zakład Taksówek — JOLANTA KAPUSTA, Ośrodek Szkolenia Zawodowego — JAN LEŚNIO-WSKI, Warsztaty Szkolne — RYSZARD PORCZYŃSKI, Dział Inwentaryzacji — ELŻBIETA KONCZEWSKA, Wydział Gospodarki Odzieżą — ELŻBIETA JARECKA, Dział Ekonomiczny — STANISŁAWA ŁOBODA.**

Listy tej prosimy nie traktować jako zamkniętej, w niektórych jednostkach organizacyjnych nadal brak kolporterów — oczekujemy więc dalszych zgłoszeń do podjęcia się trudu kolportowania gazety.

REDAKCJA



● Jak nas poinformowano, magazyn Wydziału Gospodarki Odzieżą jest w pełni zaopatrzony w odzież i obuwie na okres zimy 1984/85.

● Ktoś „pożyczył” sobie flakon na kwiaty, który stał przed pamiątkową płytą, na pierwszym piętrze biurowca przy ulicy Brożka. Flakon ten przyniesiony został przez córkę jednego z zamordowanych w czasie okupacji pracowników MPK. Przyniesione — przed Świętem Zmarłych przez ową panią i jej rodzinę kwiaty, trzeba było wstawić do butelki. Sprzed płyty „zniknął” również niewypalony, duży znicz. Smutne to w sumie.

● 5 listopada w Klubie „Społem” przy ulicy Floriańskiej 28, odbył się uroczysty, pierwszy tego rodzaju w Krakowie a prawdopodobnie i w kraju, pokaz przeżyci i fotografii Czesława Dylowicza, pt. „Żałobna kronika Krakowa”. Wśród pogrzebów, grobów i pomników na krakowskich cmentarzach, wyświetlonych na kolorowym ekranie, znalazły się również mogiły wielu zastrzelonych pracowników MPK. 15 listopada, w Domu Tranwajarzy przy placu Serkowski, przedstawiony został również przez Czesława Dylowicza, ciąg dalszy kolorowej dźwiękowej kroniki MPK.

● Komis w MPK oferuje używane marynarki mundurowe w cenie 450 złotych, wiatrówki — 200 złotych oraz kurtki bułgarskie z podbiciem z misia po 1000 złotych. Ceny atrakcyjne!



● Z Zakładu Nadzoru Ruchu dowiedzieliśmy się, że niekiedy motorniczowie nie dbają o czystość swojego otoczenia. Do najbardziej zaśmieconych należą — nowo oddana pętla obok Dworca Towarowego i przy ulicy Wieczystej. Mimo że znajdują się tam kosze na śmieci, prowadzący tramwaje wyrzucają papiery przez okna wagonów...

● Pracownicza Kasa Zpomogowo-Pożyczkowa MPK w październiku przyznała 416 pożyczek ratałnych i 11 krótkoterminowych, wypłaciła 49 zapomóg pośmiertnych i 2 bezzwrotne. Plagą jaką nawiedza dzień w dzień pracowników Kasy są żądający informacji o wysokości wkładu, zadłużenia czy możliwości żyrowania. Zdają się, że jedni i ci sami pytają najpierw telefonicznie, a później przychodzą jeszcze i powtórnie zadają te same pytania.

● 1300 pracownikom MPK przyznano dopłatę w wysokości 4.200 złotych do zorganizowanych we własnym zakresie wczasów turystycznych. Z dofinansowania tego skorzystało już 1250 osób.

● Tramwajowy Klub Wodny organizuje dla pracowników MPK i ich rodzin kurs umożliwiający uzyskanie kwalifikacji pletwonurka III klasy. Szczegółowe informacje na ten temat otrzymać można w Zakładzie Napraw Tramwajów pod numerem 66-20-22 wew. 13-63 i 12-83.

● 11 listopada zorganizowana została przez ZZ ZSMP wycieczka do Poronina i Zakopanego. Po złożeniu kwiatów przed pomnikiem W. I. Lenina w Poroninie, uczestnicy wycieczki udali się do Zakopanego, gdzie przy ognisku uroczystie zakończono tegoroczny sezon turystyczny.

● Podobno jeszcze w roku bieżącym uruchomione zostaną — na razie prowizorycznie — radiowęzły w Zakładzie Autobusowym na Woli i w Zakładzie Autobusowym w Płaszowie.

(M. B.)

Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej

27 października br., w świetlicy biurowca MPK, odbyło się zebranie organizacyjno-wyborcze do TPPR. Wcześniej, 3 października zawiązał się 3-osobowy zarząd tymczasowy, który pozyskał ok. 300 członków i przygotował propozycje programowe.

W organizacyjno-wyborczym zebraniu, udział wzięli przewodniczący ZD TPPR z Podgórza, Adam Pawlik. Uczestniczyło w nim kierownictwo administracyjne i społeczno-polityczne MPK.

Prowadzenie zebrania powierzono kierownikowi Działu Prasowo-Radiowego, Józefowi Grabackiemu. W wyniku przeprowadzonego jawnego głosowania, wybrano zarząd TPPR w MPK. W skład jego weszli: przewodnicząca — Stanisława Kostro, wiceprzewodniczący — Roman Marchewczyk (ZNT), sekretarz — Grażyna Cholewa (DG), skarbnik — Maria Pietrzyk, członkowie — Józef Doktor (ZTX), Alina Sowińska (PS), Józef Grabacki (DJ), Marek Hajewski (ZAC), Janina Turkowska (ZTH), Krzysztof Stuczynski (Warsztaty Szkolne), Jolanta Banach (ZAC), Stanisław Jaśkiewicz (ZAW), Zbigniew Pyrek (ZAC), Zbigniew Sochacki (ZAB), Julian Mendel (ZTP). W skład komisji rewizyjnej: przewodniczący — Antoni Kądziołka (DZ), wiceprzewodnicząca — Bogumiła Ziębacz (ZAB), sekretarz — Wiesław Płak (ZNA). Następnie wręczono legitymacje członkowskie przedstawicielom kół zakładowych i przedstawiono program działania na lata 1984/85, który został przyjęty bez uwag.

Działalność programową, służącą poznaniu, przybliżeniu i propagowaniu idei przyjaźni polsko-radzieckiej, zaplanowano z rozmachem, realistycznie i etapowo. Oprócz przygotowania okolicznościowych wieczornic i spotkań np. z okazji 67-lecia Wielkiego Października, powstania Armii Czerwonej, kolejnych Dni Leninowskich — zakłada się upowszechnianie m. in.:

● czytelnictwa prasy i książki radzieckiej (z powołaniem przy bibliotece zakładowej kół zainteresowań książką radziecką, sztuką filmową i teatralną),

● wiedzy o radzieckich osiągnięciach naukowych i technicznych oraz o współpracy polsko-radzieckiej w dziedzinie nauki i techniki,

● dorobku nauk społecznych i humanistycznych ZSRR, a zwłaszcza osiągnięć kultury i sztuki (tu przewiduje się np. udział w spektaklach teatralnych i filmowych),

● turystyki do ZSRR pod hasłem potrzeb konkretnych grup lub udziału w „pociągach przyjaźni”.

Najcenniejsze jednak wydają się plany nawiązania bezpośrednich kontaktów z ludźmi radzieckimi, prowadzenia korespondencji z mieszkańcami Ukraińskiej SRR. Czy życie dopisze tu jeszcze kontakty z bratnim przedsiębiorstwem w Kijowie — zobaczymy.

Część podanych tu propozycji wygląda nieco hasłowo. Będziemy pilnie śledzić proces zamieniania się tych hasł w konkretną działalność, a o wynikach nie omisszamy poinformować naszych czytelników. (M. B., A. L.)

Zbowedowcy—poległym

Tradycyjnie już przed Świętem Zmarłych, 23 października, członkowie Zakładowego Koła Bojowników o Wolność i Demokrację porządkowali na ementarzu Rakowickim groby żołnierzy poległych w I i II wojnie światowej. W czynie uczestniczyło 65 zbowedowców.

Znacznie lepiej w transporcie

24 października odbyła się kolejna wyjazdowa operatywa, tym razem w Zakładzie Transportu. Z 37 ustaleń z poprzedniego spotkania w sierpniu ub. r. większość została wykonana. W funkcjonowaniu Zakładu widać wyraźną poprawę, ale dużo jest jeszcze do zrobienia. Znacznie lepiej organizowana jest praca, co jest tym ważniejsze, że zapotrzebowanie na usługi transportowe pojawia się niejednokrotnie w ostatniej chwili; mniej jest interwencji, skargi są sporadyczne. Zwiększyła się liczba pojazdów i poprawiła obsługa techniczna dla każdego typu wozu, unormowano sprawy związane z konserwacją i obsługą — urządzenia są systematycznie kontrolowane, naprawy ograniczone do wewnętrznych. Poprawiły się znacznie — wskaźnik ładowności, gospodarka ogumieniem i paliwem, wprowadzone niższe normy żyzyń i ściśle rozliczanie. Jest zmiana na korzyść w dokumentacji technicznej, zwiększono zainteresowanie ekonomicznością. Na plus policzono Zakładowi nieprzekroczenie tzw. średniej płacy, choć bariera ta nie pozwoliła na wdrożenie systemu motywacyjnego (dlaczego jednak go nie przygotowano?), a co za tym idzie spowodowała niezadowolenie wśród załogi z powodu niskich stawek, mimo wzrostu plac. Zwiększyła się dyscyplina pracy i choć rotacja kadr nadal jest duża, to liczba zwolnionych dyscyplinarnie za picie alkoholu na terenie Zakładu, która była dość znaczna, ostatnio wyraźnie zmalała.

Szereg prac na terenie Zakładu wykonalni pracownicy we własnym zakresie, przy pomocy ZSMP, między innymi pozyskano parking obok budynku i zaadaptowano pomieszczenia, wykonano dodatkowe ogrodzenie i punkt wartowniczy w celu ograniczenia kradzieży.

Mimo widocznej poprawy pozostawiają jednak jeszcze wiele do życzenia: gotowość techniczna sprzętu, zabezpieczenie w

części zamiennie zwłaszcza do pojazdów pojedynczych — tu rola Zakładu Zaopatrzenia, efektywność wykorzystania środków przewozu, awaryjność sprzętu, działalność profilaktyczną w związku z rozbianiem taboru, jazdy jako „taksi”, punktualność zdawania kart drogowych, pełne wykorzystanie godzin pracy pracowników zaplecza. Niepokoi nieuczciwość niektórych zakładów przy zapotrzebowaniu na sprzęt — zdarzają się często zamówienia na wzrost (Zakład Sieci, Zakład Budowlany) czy niewykorzystywanie sprzętu zgodnie z przeznaczeniem. Brak czystej formy organizacyjnej w dyspozycji samochodów daje fałszywy obraz kosztów. Zakład nie do końca przygotowany jest do zimy. Nie są oszkolone obiekty przy ul. Wawrzyńca, remontu wymagają dachy, umywalnia i szatnia w obiektach przy ul. Brożka — Rzemieślnicza. Należałoby przeanalizować przydatność i wykorzystanie posiadanego sprzętu z ewentualnym podjęciem decyzji o sprzedaży lub gdzie należy dążyć do poprawy.

Największy niepokój budzi jednak atmosfera w Zakładzie. Stosunki między ludźmi nie są najlepsze, występują drażnienia wśród poszczególnych grup zawodowych wskutek zróżnicowania stawek. Zakład został zobligowany do przygotowania propozycji systemu motywacyjnego, ale to nie załatwi wszystkiego. Potrzebna jest lepsza współpraca, pełniejsza integracja kierownictwa i kolektywu społeczno-politycznego Zakładu z załogą. Wychodząc zaś do załogi należałoby uregulować sprawy między sobą. Dla dobra Zakładu nie mogą one przesłaniać ogółu.

Sprawę listu — podpisanego przez część kierowców — który otrzymał dyrektor Tadeusz Trzmiel, poruszymy w następnym numerze. (t)

Zmarł Alojzy Kusina

9 listopada odszedł od nas nagle MGR ALOJZY KUSINA, zastępca dyrektora do spraw ekonomicznych.

Z przedsiębiorstwem związany był od 1973 roku. Wysokiej klasy fachowiec, cieszący się powszechnym uznaniem i autorytetem. Konkretny i rzeczowy w swych wypowiedziach, nie rzucający słów na wiatr. Takim będziemy pamiętać Go zawsze. Ogromną pracowitość łączył z wszechstronną i aktywną pracą społeczną. Przez wiele kadencji pełnił funkcję członka KD PZPR Kraków — Grzegórzki, a następnie Kraków — Śródmieście. Niezależnie od działalności politycznej, z równym zaangażowaniem pracował społecznie w Klubie Sportowym „Cracovia”, gdzie pełnił funkcję kierownika sekcji.

Za swą pracę otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi i



Złotą Odznaką „Za Pracę Społeczną dla m. Krakowa”. Niestety, realizacji wniosku o przyznanie Krzyża Kawalerskiego Orderu Odrodzenia Polski już nie doczekał.

W Zmarłym MPK-owska społeczność utraciła człowieka o ogromnej wiedzy i umiejętnościach.

Jednak OPZZ?

29 października br., odbyło się w MPK drugie już z kolei konsultacyjne spotkanie przedstawicieli organizacji związkowych województwa miejskiego krakowskiego, na temat powołania wspólnej reprezentacji — Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych.

Zebrani jednogłośnie opowiedzieli się za koniecznością utworzenia tej ogólnopolskiej reprezentacji związkowej. W szerokiej dyskusji poruszyli wiele istotnych spraw dotyczących mającej powstać nowej struktury związkowej, a mianowicie: na jakich zasadach będzie ona funkcjonować, czy osoby wchodzące w jej skład będą powoływane czy też mianowane, w jaki sposób reprezentowane będą w niej poszczególne związki i federacje związkowe, jaki będzie jej skład, liczebność i zakres kompetencji.

Wszystko to, co nurtuje związkowców, a dotyczy mającego powstać OPZZ i co wyrażali w swoich pytaniach, zebrane zostało przez grupę inicjatywną. Po przeanalizowaniu, przedstawione zostały wraz z propozycjami związkowców z innych regionów kraju na ogólnopolskim spotkaniu związków zawodowych.

Podczas spotkania w MPK zebrani związkowcy poruszyli niezwykle ważną sprawę — mimo że nie dotyczyła ona tematyki mającego powstać OPZZ — wprowadzonej podwyżki opłat telekomunikacyjnych i za przejazdy środkami PKS i PKP.

(M. B.)

26 października gościliśmy w Przedsiębiorstwie dr. Jiří Hoskovec i dr. Jiří Štikarę z Katedry Psychologii Uniwersytetu Karola w Pradze, specjalistów z zakresu psychologii transportu samochodowego, autorów książek „Psychologia i fizjologia kierowcy”, „Psychologia i technika szkolenia kierowców”, jak dotąd jedynych podręczników z tej dziedziny wydanych w Polsce. W spotkaniu uczestniczyli dyrektor Tadeusz Trzmiel oraz kierownictwo Ośrodka Szkolenia Zawodowego i Pracownicy Psychologicznej.

Jeżeli chodzi o program i metodykę szkolenia — są one zbliżone do naszych.

Goście z Czechosłowacji

Na duży plus szkoleniowców z Czechosłowacji należy zaliczyć, że dysponują autodromami, czego dotkliwy brak odczuwaliśmy nasz Ośrodek.

Goście przedstawili nowe rozwiązania w zakresie symulatorów — AT 75 i AT 80. Nasz Ośrodek dysponuje symulatorem AT 70, który niezupełnie spełnia oczekiwania tak szkoleniowców, jak i szkolonych — konkretnie, interesowałyby ich zmiana zespołu optyczno-projektowego. AT 75 i 80 w porównaniu z AT 70 różnią się m. in. mniejszą masą kabiny, większą liczbą logicznych obwodów i większą rozpiętością temperatur. Są to jednak dalsze usprawnienia producenta, a nie nowe rozwiązania odbiegające zdecydowanie od poprzednich. Jak skorystać z nowości i doświadczeń naszych sąsiadów? Goście obiecali pomoc i pośrednictwo w nawiązaniu kontaktów z odpowiednikiem naszego Ośrodka Szkolenia w Pradze.

Na spotkaniu poruszano nie tylko sprawy szkoleniowe. J. Hoskovec i J. Štikar podzieliли się również uwagami z zakresu wprowadzania i eksploatacji metra. (t)

Na początek cytaty z wydania programu Rozgłośni Polskiego Radia w Krakowie „Co niesie dzień” z 5 listopada:

„21 minut po godz. 6. Panie Dyrektorze, proszę przyjąć od naszego magazynu na pańskie ręce serdeczne gratulacje dla całej załogi MPK, dla Pana za to, co przygotowaliście Państwo na dni Święta Zmarłych, po Święcie Zmarłych i w niedzielę — za komunikację, która w Krakowie była wzorowa. Gratulujemy. Przedstawię Pana — dyrektor Tadeusz Trzmiel z krakowskiego MPK.

Dyr. Trzmiel — Dziękujemy bardzo za tak wysoką ocenę, ale przede wszystkim był to wynik pracy załogi naszego przedsiębiorstwa zarówno w sferze przygotowań organizacyjnych, w sferze działań organizacyjno-technicznych, jak i później samego wykonawstwa w dniu 1 listopada.

Red. — Myślę, że pokazaliście Państwo jak w takich szczególnych świątecznych dniach komunikacja w Krakowie wyglądać powinna.

Tadeusz Trzmiel — Ale przede wszystkim w dniach świątecznych, wtedy, kiedy mogliśmy skierować cały tabor i wszystkie służby, którymi dysponujemy na dzień dzisiejszy w jednym określonym celu: zapewnienia przewozów pasażerskich związanych w obsłudze cmentarzy.

Red. — Panie Dyrektorze, jak to czasy się zmieniają; jeszcze trzy, cztery lata temu byliście dyżurną firmą, w którą lało się jak tylko można było.

T. Trzmiel — Trzeba powiedzieć, że zmieniły się warunki, zarówno pracy załogi, jak i środki, którymi dysponujemy.

Z siedziby Krakowskiej Rozgłośni na Szlaku do biurowca na Brożka dyr. T. Trzmiel jechał dość długo.

Refleksje po Święcie Zmarłych

Potrafimy się mobilizować w określonym celu

Adam Lach — Panie Dyrektorze, czyżby to tylko ta przeklęta mgła?

T. Trzmiel — No, nie tylko, jak wszystkim wiadomo w dniu dzisiejszym nastąpiły dość znaczne zmiany w komunikacji tramwajowej a wieczorem i w komunikacji autobusowej. Po pierwsze — uruchomienie tramwaju na os. XXX-lecia, po drugie zmiana trasy linii „4”, przystanku końcowego linii „13” linii „15” do Cichego Kąca, oraz „18” do Borku Fałęckiego. Po drodze również obserwowałem i oceniałem jak zostały przyjęte te zmiany przez nasze społeczeństwo. Mamy pierwsze informacje, iż „15” już od pierwszych godzin porannych była najbardziej frekwencyjną linią na końcówce Cichego Kąca.

A. L. — Czyli dobrze popatrzyć, dobrze zaplanować to i potem efekt. Do sprawy zmian liniowych wrócimy po dłuższym okresie. Teraz pomówmy o komunikacji w dniu Święta Zmarłych — a właściwie w tym całym okresie od czwartku do niedzieli włącznie. Czy przewidziano i jakie wzmocnienia nie tylko pierwszego, ale przede wszystkim od 2 do 4 listopada.

T. Trzmiel — O pierwszym mówiliśmy dość szczegółowo, pisała prasa, zresztą nasze służby były zapoznane z tematem precyzyjnie. Dni 2 do 4 listopada — to przede wszystkim wzmocnienie ilości

wozów kursujących na tych trasach. Niestety, nie było możliwości wzmocnienia pociągów ani dodatkowych linii tramwajowych czy autobusowych, gdyż piątek był dniem normalnej pracy. Nie było więc możliwości zawieszenia linii „10” tak jak zrobiliśmy to w dniu 31 i 1, nie było możliwości uruchomienia linii specjalnej „29”, ograniczenia ilości autobusów na poszczególnych liniach (nie kursowała linia pospieszna ani „R” ani „G”). Ilości autobusów tak jak w dzień powszedni, zaś ilości tramwajów zbliżone oraz dodatkowe wagony na poszczególnych pociągach właściwie zapewniły nam realizację przewozów w rejonach cmentarzy. Niezależnie od tego utrzymaliśmy dodatkowe przystanki, które na niektórych liniach w sposób zasadniczy wspomogły tę sytuację.

A. L. — Dziękuję za te dopowiedzenia — ponieważ musiałem wyjechać poza teren Krakowa, na własnych kościach odczułem, iż nie wszędzie tak zrobiono. Wracając do sprawy oceny opinii społecznej. Proszę, by ją Pan uszczegółowił, umiejscowił.

T. Trzmiel — Rzeczywiście, ocena mieszkańców naszego miasta, zresztą wyrażana przez prasę krakowską czy Polskie Radio, jest bardzo wysoka. Szczególnie dotyczy ona organizacji przewozów jak i również zapewnienia samej obsługi w rejonach cmentarzy.

Sprawa dodatkowych pociągów, dodatkowych autobusów, dobrej informacji, estetycznych napisów, zabezpieczenia — to wszystko — podobno się i zostało dobrze ocenione przez mieszkańców. A. L. — W rozgłośni na Szlaku trudno było o szczególnie podziękowania. Naszych czytelników interesują zaś one bardzo.

T. Trzmiel — Chciałbym przede wszystkim podkreślić bardzo dobre przygotowanie organizacyjne całego przedsięwzięcia, mądre i analityczne ustawienie tras, przystanków np. decyzje o zawieszeniu linii „10”, uruchomienia linii „29” były jak się okazało bardzo trafne i potrzebne. Doskonale wyposażenie służb nadzoru ruchu w środki techniczne, a przede wszystkim środki łączności. Sprawa organizacji nadzoru ruchu, bieżące reagowanie przez główną dyspozytornię ruchu na sytuację jaka tworzyła się na poszczególnych trasach, a więc dodawanie pociągów tramwajowych. Natomiast 31. bardzo często zdarzało się tak, że ograniczaliśmy linie pospieszne „R” i „G”, które po prostu nie były na tyle „frekwencyjne”. Chciałbym podkreślić coraz lepszą informację a także odpowiednie prezentowanie się (umundurowanie) głównie służb nadzoru ruchu; wysoka sprawność komunikacji autobusowej — ilość taboru była wytarczająca

ca i zapewniała te wszystkie przewozy. Udało nam się uruchomić na jeden dzień remontowaną ulicę Limanowskiego, a więc duża zasługa pracowników Zakładu Torów.

Reasumując, chciałbym podziękować wszystkim pracownikom pionu ruchu za właściwe przygotowanie i przeprowadzenie tej bądź co bądź pokazowej akcji w dniu 1 listopada. Mam tu na myśli również kontrolę ruchu i konduktorów, którzy prowadzili sprzedaż biletów, a których tu wcześniej nie wymieniałem. Chciałbym serdecznie podziękować całemu pionowi autobusowemu: zarówno zakładom eksploatacyjnym ZNA za przygotowanie odpowiedniej ilości części zamiennych jak i Zakładowi Transportu i Sprzętu Specjalnego za przygotowanie odpowiedniej ilości taboru dla służb nadzoru ruchu pogotowia technicznego i za ich sprawność w tym dniu. Trakcji tramwajowej — szczególnie właśnie Zakładowi Torów, zakładom eksploatacyjnym za przygotowanie odpowiedniej ilości taboru i ekspedowanie ich na trasy, również podziękowania dla pracowników Zakładu Sieci i Podstacji. Podziękowania również i dla pozostałych służb, szczególnie socjalno-bytowych, które nie realizując do tej pory posiłków regeneracyjnych zapewniły na te dni, czyli 31 października i 1 listopada pełną ilość posiłków dla pracujących w układzie jednozmianowym; dla służb zaopatrzenia. Wszystkim tym, którzy przyczynili się do sprawnego przeprowadzenia komunikacji tramwajowej i autobusowej w dniu 1 listopada serdecznie dziękuję. Szczególnie serdecznie dziękuję za to, że przyczynili się do tak wysokiej oceny społecznej, co dla nas nie jest bez znaczenia.

A. L. — Ja też serdecznie dziękuję.

Nadzór Ruchu

Nie wywierać na nich presji

Są służby w MPK mało popularne. Wręcz nie lubiane. Zdarza się, że ludzie w nich nie wytrzymują. Odchodzą do innej pracy. Ktoś jednak musi wykonywać pracę kontrolną na przykład nad funkcjonowaniem komunikacji w mieście. Bo czyż można wyobrazić sobie sprawne jej działanie bez służby Nadzoru Ruchu?

*

7 listopada, godzina 7 z minutami. Sprzed budynku przy ulicy Wawrzyńca, gdzie mieści się Nadzór Ruchu MPK, wyjeżdżamy na miasto. Towarzystwo kierownikowi tej jednostki, Włodzimierzowi Nazimkowi. Wcześniej umówiliśmy się, że terenem obserwacji będzie dzisiaj działalność komunikacji w rejonie wielkiego Podgórza. Przejedźmy przez ulicę Wawrzyńca, gdy nagle uwagę naszą zwraca stojąca na początkowym przystanku 22-05. Skąd się tu wzięła?

— Coraz częściej się zdarza, że motorniczowie samowolnie skracają trasę. Mogą to robić, ale tylko na nasze polecenie.

Zaskoczony motorniczy tłumaczy się, że jechał ze Wzgórz Krzesławickich i ścigał uszkodzoną „5”, co zresztą potwierdza w radiotelefonie Główna Dyspozytornia. Kiedy znów włączył się do ruchu, jechał jak mówi „w ogonie” 22-07, postanowił więc tu podjechać i przeczekać kurs, a później już jeździć zgodnie ze swoim rozkładem.

— Tak nie wolno... Mamy teraz godzinę szczytu, liczy się każdy wóz na linii. Zamiast tu stać powinien pan jechać na swoją końcówkę.

Odejeżdżamy w kierunku Borku. Mijamy składy tramwajowe z tablicami informującymi „pociąg dodatkowy”. Kierownik Nazimek łączy się z Główną Dyspozytornią...

— Ile dodatkowych wagonów wyjechało dzisiaj z podgórskiej Zajezdni?

— O cztery więcej i zasilili linie 18, 17 i 12... — pada natychmiastowa odpowiedź.

Kończówka w Borku. Jedne składy podjeżdżają na pętlę, inne z niej zjeżdżają w kierunku miasta. Wszystko w porządku. Żadnych nieprawidłowości. Wracamy więc z powrotem. Od strony miasta do Łagiewnik jadą dwa składy pociągów 8-09, a tuż za nią 18-06. Prawidłowa odległość na torowisku wydzielonym powinna wynosić 300 metrów. W warunkach jesienno-zimowych nawet więcej. Między tymi dwoma nie ma nawet 20 metrów.

Z przystanku przy Matecznym, na jednym cyklu sygnalizacyjnym ruszają 10-03 i 21-01, zjeżdżająca, jak głosi tablica, „na awarię”. Między jednym a drugim składem odległość wynosi maksimum 3 metry. Zastanawiamy się „na co” zjeżdża 21-01... może „na hamulce”?... kto wie, a tyle ostatnio najeżdżają... Istna plaga! Wina prowadzących pojazdy. Ich chyba bezmyślności.

Kierujemy się w stronę ulicy Wieczystej. W radiotelefonie jakieś przebiecie. Słychać rozmowę, z której wynika, że gdzieś w rejonie wielkiego Krakowa, wydarzył się wypadek — zderzenie MPK-owskiego autobusu z motocyklem. Trzy osoby ranne zabiera pogotowie. Na miejscu jest już MO.

Komunikacja na ulicach Podgórza funkcjonuje prawidłowo. Nie ma żadnych zatrzymań. Jadąc dalej, spotykamy po drodze pogotowie sieciowe i torowe. Udać się na miejsca wcześniej zgłoszonych awarii. I znów moment zastanowienia... dlaczego pogotowie torowe nr 150, stoi na poboczu ulicy Wielickiej? Szukając odpowiedzi łączy się z Główną Dyspozytornią...

— Wyjechali o 6.40 do awarii w Bie-

żanowie. Mieli tylko załadować jeszcze butlę...

Do Bieżanowa, na miejsce pracy, dojechali „dopiero” na godzinę 8.00. Pierwsi pracownicy znaleźli się na torach o godzinie 8.05.

Wracając z Bieżanowa, zatrzymujemy się jeszcze obok pętli w Prokocimiu. Ileż tu odprysków szkła, na torach i na przylegającym do nich chodniku...

— Wczoraj nastąpiło najeżdżanie... jednego składu na drugi. Uszkodzone zostały dwa wagony, jedna osoba odniosła obrażenia — informuje kierownik Nazimek.

Jest już godzina 8.15. Obserwujemy na pętli „spotkanie” trzech „13” — 08, 09 i 10. Jedna z nich nam ucieka. Rozmawiamy więc z motorniczym 13-10. Przyjechał za wcześnie. Planowany przyjazd miał dopiero o godzinie 8.21. Dlaczego przyspieszył? Tłumaczy się objazdem, zastępczą trasą i jeszcze paru innymi przyczynami. Przyspieszenie mają zresztą wszystkie znajdujące się na pętli składy „13”, 6-08 również. Podjeżdża jeszcze jedna 13-01. Jest godzina 8.20, a miała dopiero przyjechać o godzinie 8.30. Powód? Narzekają na rozkłady jazdy. Na to,

że w jednych miejscach trudno się w czasie utrzymać, w innych znów się „nagania”.

— Nie „siedzieć na ogniu”, jeździć zgodnie z planem, a tym samym nie dawać powodu do gadania... patrz na nas przecież.

Zauważamy, że usytuowany obok pętli PKR, jest zamknięty. Dlaczego?

— Brakuje nam ludzi. Nie zawsze ci, którzy się u nas zatrudniają, nadają się do pracy. Cóż więc robić... musimy ich zwalniać i stąd brakuje nam obsady.

Ruszyliśmy w kierunku starego Podgórza. Szerokie arterie przechodzą w wąskie uliczki. To podgórskie kontrasty. Godziny porannego szczytu minęły. Wczesne przedpołudnie przynosi miastu względny spokój. Nie dla miejskiej komunikacji, która funkcjonować musi zgodnie z rozkładami jazdy i według wszelkich ustalonych prawideł, o co dbać musi na co dzień i w każdej minucie dnia i nocy służba Nadzoru Ruchu, spełniająca swą funkcję kontrolną, może, jak już powiedzieliśmy, niepopularną wśród załogi ruchu, ale na pewno konieczną.

MARIA BUBACZEWSKA



Trudno się dziwić, że kontrowersje i pewne emocje wywołał wśród załogi problem kosztów organizacji XX Zjazdu Komunikacji Miejskiej. Od razu trzeba wyjaśnić, że koszty prac porządkowych w MPK podjęliśmy, lecz zostały w przedsiębiorstwie i nie da się ich kwestionować.

Główne koszty poniósł Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Miejskiej, doszły indywidualne wpłaty każdego z uczestników. Indywidualny koszt dla jednej osoby wynosił 2800 zł. Każdy płacił też za swoje miejsce w hotelu, a więc zakwaterowanie i wyżywienie. Nasze przedsiębiorstwo stworzyło organizacyjne możliwości tego zakwaterowania i wyżywienia. Ogółem, w trzech krakowskich hotelach zarezerwowano 450 miejsc. Zazwyczaj przy takiej liczbie osób no i trzech dniach trwania Zjazdu zdarza się pewna ilość miejsc nie wykorzystanych. Płatą w takiej sytuacji za zarezerwowane i nie wykorzystane miejsca obciąża się zamawiającego. By nie dopuścić do tego typu strat, uczestnicy zgłaszali się tuż po przyjeździe do zorganizowanych biur recepcyjnych na dworcu i w razie potrzeby zwalniano rezerwację. Mimo takiej organizacji, zostaliśmy obciążeni w pierwszej fazie za pięć nie wykorzystanych, a zarezerwowanych wcześniej, miejsc. Po prostu, pojeżdżając do tego typu póżno i początkowo zwolnienia rezerwacji nie uznano. Po wystąpieniu do Wawel-Touristu, reklamację uznano. Nie było też na tym Zjeździe rezerwacji miejsc dla organizatorów. Recepcje Zjazdu pracowały wprawdzie w hotelach, ale niejako „kątami” i z tego powodu dodatkowych kosztów nie było.

Biorąc pod uwagę czas trwania i liczbę uczestników Zjazdu, mając już także doświadczenia wcześniejsze (organizowaliśmy przecież tego typu naraady), po raz pierwszy służby zakwaterowania wyszły w kosztach na zero. No cóż, nie darmo

Wokół kosztów XX Zjazdu

Gospodarze nie stracili

opinia o organizacji była dobra. Następną sprawą to wyżywienie. Podobnie jak przy zakwaterowaniu, już na dworcu w recepcjach uczestnicy zgłaszali czy i ile razy będą korzystać z obiadów. Wpłacali po 350 zł za obiad i otrzymywali błocki. Organizatorzy zapewnili natomiast ze swej strony rezerwację sal w hotelach na określone godziny obiadów — bezpłatnie.

Trochę plotek wywołały tak zwane imprezy towarzyszące typu spotkanie koleżeńskie w Rotundzie i spotkanie organizatorów zjazdowego z autorami referatów w Sali Tetmajerowskiej. Spieszymy wyjaśnić, iż wzorem zakwaterowania i wyżywienia każdy z uczestników deklarował chęć uczestniczenia w tych spotkaniach i wpłacał na ten cel 1000 zł. Oczywiście, pokrycie kosztów z tych kwot możliwe było dzięki pewnym obniżeniom marż i pokryciu kosztów opłat za salę przez ZG SITK. W Szkole Muzycznej, w pobliżu obrad plenarnych czynny był bufet zorganizowany przez służby socjalne MPK, ale oczywiście każdy z uczestników płacił za siebie. Przy okazji kosztów wyżywienia ciekawostka: organizatorzy po rozliczeniu... zarobili na wyżywieniu około 16 tys. zł.

Zarząd Główny SITK pokrywał koszty związane z maszynopisami, ich korektą i drukiem materiałów zjazdowych, wynajmu sali obrad i jej dekoracji, a także opłat za szatnię i dyżury w szatni. Przez ZG opłacone były wszelkie materiały zjazdowe, takie jak torby plastikowe, długopisy, notesy, proporzeczki, znaczki identyfikacyjne i znaczki zjazdowe, tłumaczenia tekstów i tłumaczy dla gości zagranicznych, prze-

wodników wycieczek, łącznie z wycieczkami omnibusowymi, opracowania plastyczne wystroju sal obrad i sal wystaw.

Początkowo, w trakcie przygotowań do Zjazdu zakładano, że MPK opłaci z własnych funduszy organizowanie wystaw. Po Zjeździe wystąpiono jednak do ministerstwa jako głównego organizatora o refundację. Przychylna decyzja zwolniła nas z tych wydatków. Przychylnie stanowisko uzyskano także, w Zarządzie Krakowskim SITKOM-u, co do refundacji wystawy „Wczoraj, dziś, jutro komunikacji miejskiej”. Część kosztów wystawy pokryje Zrzeszenie Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej.

W czasie Zjazdu zorganizowano także wystawę sprzętu komunikacyjnego. Koszty związane z przybyciem pojazdów i delegacje kierowców, którzy ni-

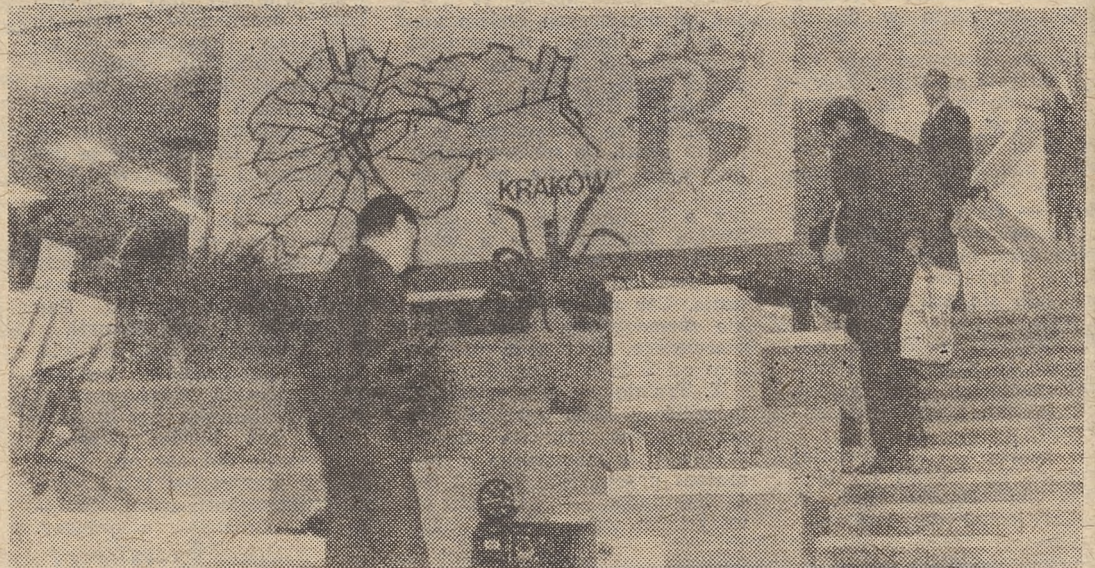
mi przyjechali z Sanoka i Jeleza, pokrywał producent sprzętu. Tuż po zakończeniu obrad Zjazdu, z inicjatywy organizatorów wystaw zaczęto szukać ewentualnych nabywców plansz i podestów, na których stały eksponaty i plansze. Część zakupiło od razu NCK, część Wojewódzki Urząd Telekomunikacji. Prowadzone są rozmowy z Krakowskim Ośrodkiem Telewizyjnym. Wszystkie te elementy sprzedawane są z naliczanym zyskiem. Pewien procent plansz zostanie w magazynach przedsiębiorstwa do wykorzystania, bo takie zapotrzebowanie zgłosił między innymi Dział Kultury i Sportu, oraz Szkoła Przyzakładowa. W kosztach organizacji ma też swój wkład Wydział Kultury Urzędu Miasta.

Zjazd, oprócz omawianych wydatków finansowych, przy-

niósł nam także korzyści, tyle, że te ciężko wyliczyć w złotych. Skutki organizowania go właśnie u nas są już odczuwalne. Po pierwsze, to Kraków i jego komunikacja znalazły się jako jedyne miasto w Polsce w uchwale Zjazdu. Natomiast fakt, że wyniki obrad i ustalenia brane są pod uwagę przy opracowywaniu planów rozwoju i funkcjonowaniu komunikacji w kraju, jest osiągnięciem bardzo dużym. Inaczej też na nasze przedsiębiorstwo zaczęły patrzeć władze miasta i ukonkretnia się możliwość opracowania kompleksowego planu rozwoju komunikacji naszego miasta. Dobra organizacja Zjazdu sprawiła też, że wzrosła znacznie ranga Krakowskiego MPK. Nie jest przecież przypadkiem, iż konsultacje rozwiązań placowych ministerstwa odbywały się właśnie u nas. No i w końcu, wzrosła także ranga pracownika komunikacji miejskiej.

Zjazd nie stał się martwym monumentem, lecz przyniesie wymierne korzyści. Wszyscy będziemy tego pilnowali.

F. SERWIN



Podziwiano oprawę plastyczną Zjazdu

Fot. S. MAKAREWICZ

Jaka jest nasza teraźniejszość? -

(Dokończenie ze str. 1)

Wprawdzie są to zakłady MPK, ale każdy chce być odgródzony. Tylko tam jest 15 bram i potrzeba do ich pilnowania 60 wartowników, a w całym przedsiębiorstwie jest ich około 80. Generalnie natomiast problem ogrodzenia nie jest rozwiązany.

Na dobre rozlokował się przy Rzemieślniczej Zakład Torów. Do końca roku powinny zostać zamontowane wszystkie maszyny. Poprawiono też instalację grzewczą i jest ciepło. W przyszłym roku ma także zostać oddana

ogromna hala magazynowa oraz akumulatornia i przybudówka w ZTP. Te inwestycje były wielokrotnie przesuwane w czasie, bo wcześniej trzeba ukończyć remonty i modernizację torowisk w ZTP.

Najwięcej emocji i nadziei budzą, ze zrozumiałych względów, inwestycje mieszkaniowe. Na terenie przyszłego bloku mieszkaniowego przeprowadza się próbną pompowanie wody w wykonanych w tym celu 32 studzienkach. Powstał jeden problem innej natury: w tym miejscu były działki. Po przeprowadzonych wywłaszczeniach dwie osoby od-

wolały się od decyzji Odwoławczej kołomyjka może potrwać jeszcze i rok. Wprawdzie jest niska nadzieja, że w wypadku uzyskania przez jedną z właścielek działki rekreacyjnej w MPK być może zgodzi się ona opuścić ten teren. Sprawa tych dwóch działek wynika niedawno, a spowodowała ją nowe prawo własności. Zatwierdzona jest też koncepcja budowy dwóch bloków przy ul. Długosza i trwają rozmowy z wykonawcami i z ZSMP, bo prawdopodobnie jeden będzie budowany systemem patronackim. Czynione są też przygotowania do podjęcia budowy przy ul. Teligi i Radzikowskiego.

Wielka modernizacja przeżywa Zakład w Płaszowie. Tempo robót nie jest jednak imponujące. Okazało się, że trzeba przeprowadzić badanie stropów, bo nastąpiło graniczne przekroczenie ich wytrzymałości. Podobno przy obliczeniach w fazie projektowania nie uwzględniono ciężaru stropu. Pogłębione kanały ujawniły natomiast zbyt płytkie fundamenty. I pomyśleć, że była to jedna z najlepszych baz transportowych w Krakowie. Do 20 listopada ma być zakończone grodzienie terenu. Na ukończeniu jest bufet dla kierowców. Natomiast generalnym problemem jest dokumentacja. Na przykład od czerwca pomieszczenie Ośrodka Szkolenia znajduje się w stanie surowym i nie się od tej pory nie robi. Nikt też nie może „przewidzieć terminu oddania”, a prace prowadzone są od bez mała roku. Nikt też

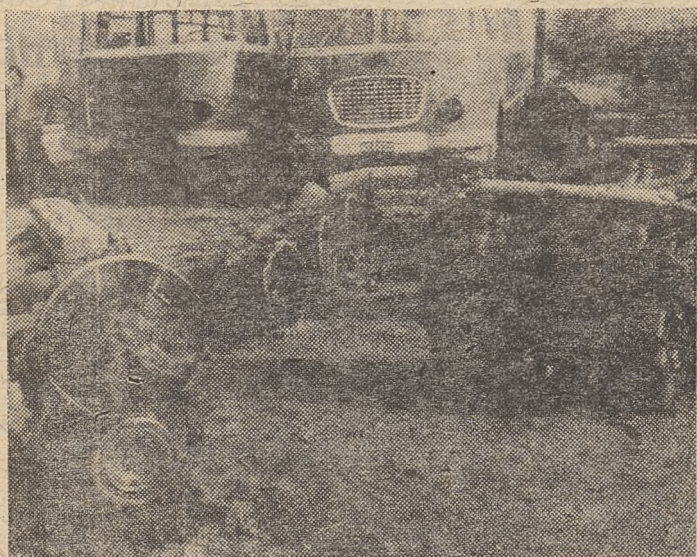
nie wie dlaczego od półtora miesiąca nie rozpoczęło prac KPRe? Ponoć występuje ogólny brak materiałów instalacyjnych, zresztą nie tylko potrzebnych przy adaptacji Płaszowa. W Płaszowie mamy i taki kwiatek, że nieczynna jest umywalnia przy szatni. Ludzie biegają więc półnago z szatni do innej umywalni. Na szczęście sprawę postawiono na ostrzu noża i pod koniec miesiąca umywalnia ma być gotowa.

Osobnym rozdziałem MPK-owskich inwestycji są podstacje: także opóźnienia. Oczywiście, nie dzieje się to bez powodów. Ot, chociażby przy ul. Wielickiej ujawnił się problem z przekopaniem jezdni, bo teren mocno uzbity, a kamieniste twarde podłoże okazuje się być oporne i wykonawcy z zewnątrz nie podejmują się tej pracy. Zdaje się, że najlepsza metoda będą kilof i ludzkie ręce.

Podstacja „Bulwarowa”. Tu także trochę niewiadomych, całość ma być oddana do 30 czerwca przyszłego roku. Nie wiadomo też dokładnie dlaczego podpisano aneks do umowy o przedłużeniu terminu. Na pewnych odcinkach kable do różnych zasilających się w jednym rowie równoległym. Co będzie w wypadku awarii jednych z tych kabli, przewidzieć nie trudno, trzeba będzie wyłączać wszystkie. Dawne pomieszczenia MPK-owskie przy ul. Bocheńskiej także doczekały się remontu. Jeżeli wykonanie będzie takie jak przewidują plany, będziemy nareszcie

mieć porządną bazę dla działalności kulturalnej.

Jak na przedsiębiorstwo krakowskie przystało mamy cały kompleks budynków przy ul. Wawrzyńca uznanych od niedawna za zabytkowe. Jak na razie, oprócz świadomości posiadania zabytków, korzyści nie są wiele. Nic tam nie będzie już można zrobić bez zgody konserwatora. Przy ul. Wawrzyńca 13 większych prac wprawdzie się nie przewiduje, musi być jednak wymieniona stolarka. Szkoda, że projekt funkcji poszczególnych pomieszczeń utknął gdzieś po drodze. Oby się nie okazało, że po wymianie stolarki, ewentualnych malowaniach, trzeba będzie kuć tynki, zmieniać otwory, bo pomieszczenie zmieni swoją dotychczasową funkcję. Problemem, i to chyba dość dużym, będzie przebudowa klatki schodowej. Nie może ona bowiem pozostać drewniana, bo nie pozwalają na to przepisy przeciwpożarowe, a przecież mieszkający tam Zakład Ruchu musi pracować. Prace adaptacyjne przy Wawrzyńca 12, 13 i 15, oraz remont szkoły przy ul. Wawskiej opóźniane są ze względu na konieczność wykonania prac inwentaryzacyjnych i znów brak dokumentacji historycznej. Już z ulicy widać pięknie odremontowaną fasadę hali napraw ZNA, tak zwaną „pod zegarem”. Po przeniesieniu się Zakładu Torów z garaży przy Wawskiej i Wawrzyńca (co ma nastąpić do końca grudnia) można będzie ruszyć z budowlami „piętnastki”. Rysuje się więc



Gdyby udało się wybudować i wyremontować choć część tego, co potrzeba w MPK, takie widoki prawdopodobnie przestałyby straszyć na terenach naszego Przedsiębiorstwa.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

W 1983 roku w Instytucie Socjologii Pracy Polskiej Akademii Nauk przeprowadzono pod kierownictwem **JE-
RZEGO ŁĘGOWSKIEGO** badania na temat doboru kadr na stanowiska kierownicze. Objęto nimi 74 dyrektorów dużych zakładów pracy z całej Polski.

Wydaje się, że pewne refleksje i wnioski, wynikające z tych badań — w zestawieniu ze zmianami już zaistniałymi, jak i ze stanowiskami kierowniczymi koniecznymi do obsadzenia w przyszłości — nabierają na gruncie MPK szczególnej aktualności.

Wydaje się, że pewne rezerwy, podejmowanych w zakresie polityki kadrowej znajdują się decyzje związane z określeniem właściwego miejsca i roli człowieka w procesie pracy. Są to decyzje dotyczące: awansowania, przeniesienia, odwołania, włączenia do kadry rezerwowej i najważniejsza, której są podporządkowane wcześniej wymienione — decyzja o doborze człowieka na właściwe stanowisko pracy. Najtrudniejsze zadanie spoczywa na tych, którzy decydują o powołaniu na stanowisko kierownicze. Szczególna trudność pojawia się, gdy kandydatów należy szukać poza własnym zakładem pracy. Problem ten ma duże znaczenie nie tylko w skali zakładu, ale i w skali gospodarki narodowej. W Polsce bowiem nie ma centralnych banków informacji o kadrach kierowniczych lub kandydatach na kierowników. Tym bardziej interesujące jest, w jaki sposób dyrektorzy poszukują kandydatów na stanowiska kierownicze, gdzie uzyskują informacje o potrzebnych pracownikach. Z badań wynika, że:

a) najczęstszymi źródłami informacji są kontakty dyrektora z jednostkami nadrzędnymi i z instancjami partyjnymi;

b) drugim spośród źródeł informacji są kontakty towarzyskie, znajomości, kontakty z kolegami ze studiów, kontakty nawiązywane w różnych organizacjach zawodowych takich jak: PTE, NOT, czy TNOiK;

c) rola wydziałów zatrudnienia jako źródła informacji o kadrze kierowniczej wraza w miarę obniżania się szczebla stanowiska kierowniczego.

Różnorodne źródła informacji o kandydatach, a szczególnie duży wśród nich udział źródeł biorących się z układów nieformalnych, powoduje

nego zaufania i lokowane są na ostatnich miejscach skali. Stąd wniosek, że największy wpływ na decyzje kadrowe mają opinie ustne, dyskusje między decydentami oraz ich uwagi.

W rezultacie braku godnych zaufania, powszechnych kryteriów oceny kandydatów na stanowiska kierownicze, dyrektorzy poszukują na własną rękę informacji niezbędnych do podjęcia prawidłowej decyzji. Badani zwrócili uwagę na trzy główne grupy informacji potrzebnych w momencie podejmowania decyzji:

1) Badani dyrektorzy chcieliby poznać i zrozumieć osobowość kandydata możliwie najszerzej, zarówno jego cechy pozytywne jak i słabości. Wśród cech, które przydałoby się poznać wymieniali zwłaszcza: poczucie odpowiedzialności, lojalność, sumienność i rzetelność w pracy, predyspozycje kierownicze, zdolność do nawiązywania kontaktów z ludźmi, samodzielność myślenia, uczciwość, odwagę, pracowitość, inwencję, ambicje zawodowe. Niektórzy badani chcieliby również znać hobby kandydatów. Wymagania dotyczące poznania osobowości kandydata były najbardziej rozbudowane w wypowiedziach badanych dyrektorów.

2) Druga grupa informacji dotyczy wiedzy ogólnej i fachowej w zakresie wymaga-

ni bariery związane z prowadzeniem racjonalnej polityki doboru kadr na stanowiska kierownicze. Badani dyrektorzy tak oto określili najważniejsze czynniki utrudniające sprawna politykę kadrową:

1) Problemy relacji między placami kierownika i jego podwładnych, relacji między placą kierownika a zakresem jego odpowiedzialności i ilością pracy, niewielka rekompensata za zwiększony zakres pracy oraz różnice plac wynikające z zaszerzowania zakładów (za tę samą pracę różna placą). Mała elastyczność taryfikatorów placowych.

2) Niewłaściwa polityka kadrowa. Tzn. brak rzetelnych ocen i informacji o kandydatach, słabe funkcjonowanie rezerwy kadrowej lub jej brak, brak systemu umożliwiającego odwołanie kierownika ze względu na wiek, stan zdrowia, mniejszą sprawność i z innych względów, niewielka odpowiedzialność za dobór kadr, niestosowanie metod konkursu.

3) Metody pracy z kadrą kierowniczą, stosowanie zbyt pochopnie metod administracyjnych i służbowej presji, karanie często według zasad odpowiedzialności zbiorowej, bez analizy faktycznej winy i zasług.

4) Mała ruchliwość kadr, związana z sytuacją mieszkaniową, w tym głównie z zasadami wymiany mieszkań pomiędzy różnymi rejonami kraju, miastami.

5) Niski, w wielu przypadkach poziom pracy służb pracowniczych.

Badania przeprowadzone były wśród dyrektorów i dotyczyły głównie obsady stanowisk kierowniczych wyższego szczebla. Mimo tego sądzę, że szereg wniosków, z nich wynikających można z powodzeniem odnieść do decyzji kadrowych na niższym szczeblu zarządzania.

Opracował:
WIPOŁD KOCHAN

Dobór kadr

różnorodność treści i formy opinii rekomendujących. Badani dyrektorzy przed podjęciem decyzji brali pod uwagę wszystkie dostępne im informacje. Dlatego ważne było ustalenie do czyich opinii mają oni szczególne zaufanie. Z badań wynika, że dyrektorzy mają największe zaufanie do własnej opinii o kandydacie (niezależnie od tego, czy go znają osobiście czy też nie). Drugie miejsce zajmują opinie instancji partyjnych — jeśli taka opinia jest wymagana.

Ciekawę jest, na ile zaufanie dyrektorów wzbudza dokumenty na piśmie, przedstawione przez kandydata lub zebrane o nim. Okazuje się, że tylko ok. 2 proc. badanych wymienia opinie w aktach osobowych na pierwszym miejscu skali zaufania. U pozostałych nie wzbudza one żad-

nej specjalności lub przyszłej pracy. Chodziło tu głównie o informacje, jakie jest praktyczne doświadczenie kandydata. O to, co robił dotychczas, za co i w jakim zakresie odpowiadał, czy to co robił, robił dobrze, czyli badany dyrektorom nie wystarczały takie określenia jak np.: inżynier elektryk czy kierownik zmiany.

3) Trzecia grupa informacji dotyczy wyników pracy. Badanych interesowało, jakie efekty produkcyjne i ekonomiczne osiągnęli w dotychczasowej pracy kandydaci, jakie były ich sukcesy i potknięcia w pracy. Podkreślano, że ocena wyników pracy należy do najsłabszych punktów wszelkich opinii i rekomendacji.

Jedną z najciekawszych kwestii poruszanych w badaniach związana była z pytaniem o największe trudności

Były tam również propozycje, aby w charakterystyce kandydata znalazł się opis jego wad, słabych stron jego

tuację kadrową. Wykonawcy zewnętrzni i cykle inwestycyjne stanowią odrębny casus — absurd. Samo rozpoczęcie prac budowlanych to długoletnie przygotowanie dokumentacyjne. Z jednej strony, niby dobrze, że chcąc cokolwiek robić, trzeba mieć projekt, ale z drugiej strony, zlecenie czegośkolwiek na zewnątrz to już osiągnięcie nie lada.

Jednostki specjalistyczne przyjmując coś do realizacji, często nie określają terminu. Robiąc nam łaskę, ciągną ciężkie pieniądze. Oczywiście, możemy się na to zgodzić, ale co wtedy?



Tylko metro pozwoliłoby radykalnie uzdrowić krakowską komunikację miejską. Ale czy doczekamy się w tym celu w naszym mieście rozpoczęcia tej wymarzonej inwestycji?

Fot. LECH KŁECZEK

Komunikacja bez inwestycji obumiera

realna szansa przeniesienia, po adaptacji, garaży Oddziału Utrzymania Tras z Dajwowa, gdyby przyznano je Zakładowi Ruchu.

Inwestycje w ZTH to przede wszystkim wózkównia i myjnia. Tu terminy umów z wykonawcami zewnętrznymi także nie będą chyba dostrzymane w roku przyszłym, bo już są opóźnienia. Wykonawca nie rozpoczął także prac od 5 listopada na przeładunku torowej, mimo iż dużym wysiłkiem ruch tramwajowy i funkcjonowanie zajezdni przygotowane do nich. Także ze względu na pracę przy myjni nieczynne są dwa tory zajezdni, robi się tam niewiele, a ludzie klną, bo dezorganizuje im to pracę. A zbliża się zima. Co będzie, gdy okaże się śnieżna i mroźna? Oby w dalszym ciągu nie trzeba było wyprowadzać tabory z zajezdni np. pod Kopiec Wandy. Od lat także w ZTH występuje problem z ogrzewaniem. Zdaniem odpowiedzialnych służb istniejąca instalacja i stan kotłowni jest dobry, zdaniem użytkownika zły. Musi więc być do końca miesiąca zrobiona ocena istniejącego stanu rzeczy. Niestety, o podłączeniu do sieci grzewczej HiL nie ma co marzyć przez najbliższe trzy lata.

Petla w Mistrzejowicach przy Srebrnych Orłach wraz z dworcem, zaplecze socjalnym i stanowiskiem do drobnych napraw miały być oddane w 1983 roku. Aktualnie termin mówią o roku 85. Ak-

tualny, czy także realny? Jeżeli prace będą biegły w takim tempie jak to miało miejsce 7. 11. br. przed południem, mało prawdopodobne.

Inwestycje i remonty prowadzone są także na najtrudniejszej chyba prowizorki MPK w ZA — Czyżyny. Do 20 listopada zakończone zostają prace przy stacji paliw, do końca grudnia oddana zostanie hala magazynowa. Na wykonanie płyty do domywania silników i podwozi brak wykonawcy. Wprawdzie ustalono termin na III kwartał przyszłego roku, ale jeszcze nie wiadomo, kto to będzie robił. Trwają także inne drobniejsze prace takie jak malowanie, punkt obserwacyjny na placu postojowym (gołębnik), wymiana stolarki w pomieszczeniach.

I w końcu, największy plac budowy MPK to tereny przy ul. Łokietka. Już sama tablica informacyjna mówi iż mieści się tam „Kierownictwo budów MPK”. Łącznie ma tam być pięć zakładów MPK, a więc zajezdnia tramwajowa i autobusowa, zaplecze transportu, ośrodek szkolenia, baza magazynowa, może baza taksówek i, oczywiście, przychodnia zdrowia i stołówka. Ale to odległa przyszłość. Może 15 lat. Dziś wydaje się, iż panuje wielki rozmach. Czy także za te nasze lat?

Mimo iż materiał jest bardzo obszerny, świadomie nie wymieniam wszystkich przedsięwzięć inwestycyjnych i remontowych. Ich wielkość wcale nie oznacza, że w peł-

ni zaspokoja nasze potrzeby. Wiele przedsięwzięć rozpoczęto przed laty, wielu terminów nie dotrzymano. Patrząc na sprawę jednostronnie, można by dojść do mylnego wniosku, że właściwie z realizacją naszych przedsięwzięć jest nie najlepiej, tymczasem zrobiono dużo.

Szkoda, że nie mogłam tu przedstawić inwestycji „od kuchni”, a więc przedstawić problem widziany przez pracowników pionu inwestycyjnego, ale choroba kierownika uniemożliwiła mi zebranie informacji na ten temat. W Dziale Inwestycji do planu zatrudnienia brakuje trzech osób, jeżeli do tego dodamy praktycznie prawie stałą nieobecność paru osób eliminowanych przez choroby, do pracy zostaje niewiele. Praktycznie, by nadzór nad prowadzonymi inwestycjami i remontami był prawidłowy, do każdego zadania powinna być przydzielona jedna osoba. W naszych warunkach jest to niemożliwe. Także prace, w porównaniu z zatrudnieniem na tych samych etapach w przedsiębiorstwach specjalistycznych, rewelacyjne nie są, ludzie więc odchodzą. Druga sprawa to przyjmowanie do wykonania przez ten pion prac na miarę potrzeb, czy powiedzmy otwarcie często wręcz wymuszanie przyjmowania zleceń, doprowadziło do absurdalnych sytuacji. Wprawdzie przyjęto w przedsiębiorstwie zasadę, iż rok przyszły to koncentracja na pracach rozpoczętych, ale to i tak chyba za wiele jak na sy-

Wydaje mi się, że pion inwestycyjny zbyt dobrodusnie podchodzi do potrzeb. Ustalane terminy dla Zakładu Budowlanego są trochę chyba na wyrost. Z terminów trzeba się, niestety, rozliczać i wtedy dobrze, jeżeli to jest tylko przykre dla zainteresowanych.

Nie będę — bo nie mogę i nie chcę — stawiać kropki nad inwestycyjnym „i”. Trudno także o wyważenie różnych racji. Do spraw tych trzeba wracać. Co niniejszym deklaruje.

FILOMENA SERWIN

V Konferencja Federacyjnej Komisji Ochrony Pracy

W dniach 25-27 października zorganizowana została w naszym przedsiębiorstwie V Konferencja Federacyjnej Komisji Ochrony Pracy Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL. Komisja ta składa się z zakładowych społecznych inspektorów pracy i kierowników działów bhp z WPK Katowice, MPK Poznań, MPK Warszawa i MPK Kraków oraz zakładowych społecznych inspektorów pracy z WPKM Szczecin, WPK Gdańsk, MPK Łódź, WPK Zielona Góra i MPK Lublin. Prócz przedstawicieli wymienionych jednostek, na obrady przybyli — główny inspektor BHP MAIGP, Janusz Dolindowski i kierownik Okręgowego Inspektoratu Pracy w Krakowie, Józef Słczak.

Po uroczystym otwarciu konferencji i powitaniu przybyłych przez przewodniczącego Zarządu NSZZ Pracowników MPK Janusza Litwickiego, wystąpił dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel. W przemówieniu swoim podkreślił między innymi wagę spraw wchodzących w zakres bhp i poinformował o otwarciu w naszym przedsiębiorstwie Wydziału Pracy Chronionej.

Przewodniczący Komisji Bohdan Steliński z WPKM w Szczecinie rozpoczyna obrady, przekazując dane ze spotkań wojewódzkich inspektorów BHP zapoznając z treścią raportu Komisji.

Szeroka dyskusja uwypukla, że przyczynami wypadków w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej są: brak w nadzorze, nieprzestrzeganie przepisów bhp, nieprawidłowa organizacja pracy i procesów technologicznych, niedbalstwo ze strony pracowników i nadzoru, używanie złych narzędzi, urządzeń, przyrządów itp., nie stosowanie sprzętu ochrony osobistej, pogarszające się ze względu na ciągły przyrost taboru, bardziej pojemnego — warunki pracy zaplecza, nieprzygotowanie załogi do obsługi nowego taboru, brak właściwej, odpowiadającej rzeczywistym wymaganiom, bazy obsługowo-naprawczej, nieprzestrzeganie prawa o ruchu

drogowym, pogarszające się warunki komunikacji, zwłaszcza w starej miejskiej zabudowie. Poza wymienionymi, wpływ na bezpieczny stan warunków pracy mają również: przestarzały park maszynowy, trudno uogólnić, ale również niski poziom szkolenia z zakresu bhp — brak odpowiednich materiałów propagandowych, zła organizacja na stanowiskach pracy — brak żarówek, świetlówek, obuwia olejoodpornego, zbyt niska odpowiedzialność za wypadki służby bhp, brygadzystów, mistrzów, którzy nie prowadzą szkolenia na stanowiskach pracy, brak finansowego zainteresowania przestrzeganiem przepisów bhp i konsultacji ze służbami BHP i SIP nowych obiektów jeszcze na etapie projektowania i realizacji, w których to dopiero po odebraniu i przekazaniu do eksploatacji wychodzą nieprawidłowości — brak wentylacji, złe wykonanie lakierni czy poszczególnych warsztatów. Stwierdzono, że wzrost wypadków w skali kraju — 10 procent rocznie powodują sami zatrudnieni.

J. Słczak zwrócił uwagę na warunki pracy kierowców i motorniczych. Na czynniki stresujące, wydłużenie się tras, stężenia toksyczne spalin, błędy w projektowaniu taboru dla potrzeb komunikacji, złą lokalizację pętli autobusowo-tramwajowych, obudowanych — szczególnie w naszym mieście — innymi obiektami, utrudniającymi funkcjonowanie obiektów MPK, złymi układami komunikacyjnymi, długimi i niedbalymi remontami ciągów komunikacyjnych oraz dewastację taboru MPK przez pasażerów.

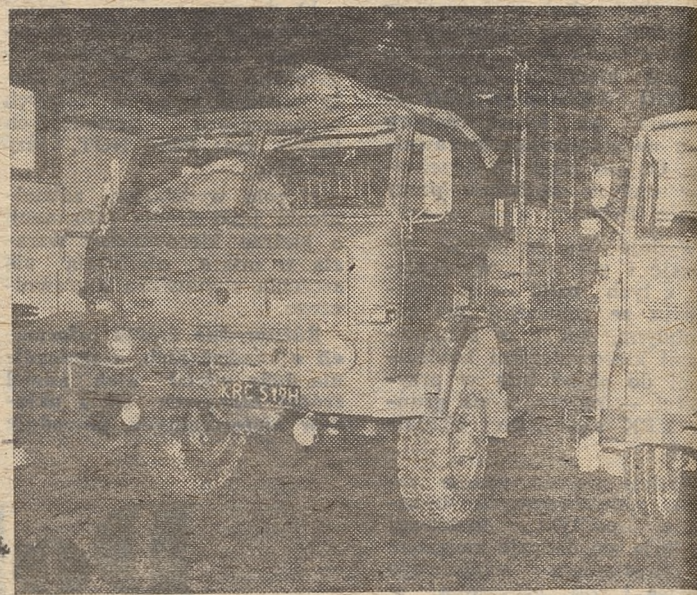
Członkowie Komisji Ochrony Pracy, przedstawili jako problemy: złą skuteczność wentylacji, nie najlepszą jakość urządzeń — wyposażenia obiektów i braki związane ze źródłem światła na stanowiskach pracy.

Obrady V Konferencji Federacyjnej Komisji Ochrony Pracy Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL, zakończyły się opracowaniem wniosków, które

re otrzymaliśmy dla naszych czytelników od sekretarza Komisji, Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy w MPK Aleksandra Kowalczyka. Wnioski te polecają: opracować program kursów i szkolenia bhp w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej, w oparciu o faktyczne potrzeby dla poszczególnych grup zawodowych i aktualnie o pomoce audiowizualne w szkoleniu bhp, przeszkolenie zespołów prowadzących dochodzenia powypadkowe, odpowiednie zorganizowanie i wyposażenie gabinetów BHP, bezwzględnie przestrzegać organizowania i przeprowadzania wiosenno-jesiennych przeglądów warunków pracy, jak również bezwzględnego udziału służb BHP i SIP w konsultacjach projektów i realizacji obiektów nowych, modernizowanych dla potrzeb komunikacji miejskiej.

Członkowie Komisji Ochrony Pracy Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL, spotykają się kilka razy do roku, omawiając szczegółowo na file własnych warunków pracy załogi, dyskutując, dzieląc się doświadczeniami, metodami, jakie udało im się wprowadzić na własnym terenie, być może sprawdzą się w innym bratnim przedsiębiorstwie. Nie wszędzie na przykład wypadkowość przy pracy ma tendencję wzrostową. Do przedsiębiorstw, gdzie notuje się spadek wypadków przy pracy, należy właśnie MPK Kraków. Przy okazji zwiedzają zakłady przedsiębiorstw, w których się spotykają. Czasem znajdują w nich szczególnie ważne dla swojej pracy, nowe rozwiązania jak chociażby otwarty w naszym przedsiębiorstwie Wydział Pracy Chronionej. Każda działalność, każde spotkanie i owocnie prowadzona dyskusja w tej tak ważnej sprawie, jaką jest społeczna inspekcja pracy i bhp, godna jest pochwały. Tu w grę wchodzi przecież zdrowie, nierzadko życie jednej, czasem wielu osób.

MARIA BUBACZEWSKA



Tridacna 84/85

Kraków — Pireas — Aleksandria — Kair — Suez — Ras Farana — Gema — to tylko część z etapów wyprawy do Egiptu i Sudanu. Łącznie około 9370 km samochodem Star 266 na trasie tam i z powrotem, z przejazdami po mieście i okolicy. Mowa tu o wyprawie naukowej, Tridacna 84/85, pletwonurków z krakowskiego środowiska akademickiego, zorganizowanej przez Akademicki Klub Podwodny „Krab”. Wyruszyła ona w listopadzie jako piąta tego rodzaju ekspedycja (Karaiby, Morze Czerwone, Grecja, Kuba — Meksyk) na około dwa i pół miesiąca, by zebrać odpowiedni materiał naukowy. Poprzednie przyniosły efekty w postaci bogatych zbiorów koralowców i mięczaków, dokumentacji fotograficzno-filmowej i opracowań. Wyprawa liczy 12 osób, jej kierownikiem organizacyjnym jest student PK, Jerzy Matlag, a naukowym — prof. Andrzej Samek, skądinąd specjalista malakologii (dział zoologiczny zajmujący się mięczakami). Koszty wynoszą ok. 2 mln zł i w znacznej mierze pokrywają je uczestnicy wykonując prace podwodne. A co my mamy z tym wspólnego? Ano właśnie, otóż „Krab” zwrócił się do MPK z prośbą o pomoc w przygotowaniu samochodu oferując w zamian miejsce dla jednego pracownika — kierowcy, jako uczestnika wyprawy. Przygotowania zlecono Zakładowi Transportu, patronowała organizacja młodzieżowa, a prace objął przegląd techniczny, malowanie i drobne przeróbki związane z przystosowaniem do określonych warunków. Zaznaczyć należy, że Zakład udostępnił miejsce, narzędzia, ludzi, zorganizował pracę nie angażując dodatkowych środków. Dużym wkładem pracy wykazali się pracownicy warsztatu Jerzy Korzeniowski i Janusz Zajac oraz wytypowany do uczestnictwa w wyprawie — spośród 6 kandydatów, którzy się zgłosili — kierowca, Janusz Mucha. Pracuje on w ZTS od 1978 r., a za jego wyborem przemówiło m. in. to, że nigdy nie miał problemów z samochodem, w przypadku awarii nie czekał na pomoc, tylko naprawiał sam. Poza tym — jak powiedział — chciałby się sprawdzić jako kierowca.

W zamian za pomoc uczestnicy wyprawy po powrocie podzielą się z nami wrażeniami z podróży, przedstawia trofea i filmy.

Czytelników na pewno zainteresuje co oznacza „tridacna”. Jest to nazwa muszli, w której żyje dość niebezpieczny mięczak.

TERESA BRANDYS

Światowa kazuistyka ufologiczna zawiera sporą ilość zanotowanych „świecących tub”, „paraliżujących promieni”, „osłepiających lamp” itp. Świadczy o tym rzeczy spotyka się w wielu miejscach na całym świecie. Kiedy, jak i dlaczego były te bronie używane?

Kazuistykę można podzielić na trzy klasy:

1. Przypadek w którym istota trzymała przedmiot używając go później jako broni przeciwko świadkowi.

2. Istota używała przedmiotu do innych celów.

3. Obserwacje przyrządów trzymanych przez istoty, lecz nie będących w użyciu.

Przedstawiamy niektóre z zanotowanych przypadków:

1. Rural, Nowa Południowa Walia, Australia. Rok 1919. Pewien człowiek przechodził wiejską drogą kiedy nagle zauważył niezwykle obiekt i jakas istotę stojącą obok niego. Podszedł bliżej i wtedy istota odwróciła się i nieoczekiwanie skierowała coś ku świadkowi, który stracił przytomność. Gdy ją odzyskał, obiektu i istoty już nie było.

2. Voghezy, Ferrara, Włochy. Rok 1951.

Świadek znajdował się na miejscowym cmentarzu, gdy ujrzał dziwny obiekt okrągłego kształtu i srebrzystego koloru lądujący ok. 50 m. od

niego. Z obiektu zeszło po schodkach 6 postaci. Istoty były małego wzrostu (ok. 1,20 m.) ubrane w białe kombinizony. Głowy miały zamknięte w przezroczystych kulach, z których wystawały trzy anteny. Jedna z istot miała w rękach przedmiot, który przypominał pistolet automatyczny z magazynem i bębniem. Skierowała go ku świadkowi i wypuściła z niego osłepiające światło, które jednak świadkowi nic nie zrobiło.



Następnie istoty weszły do obiektu, który odleciał z dużą szybkością.

3. Lazurów, Wybrzeże, Francja. Rok 1954.

Świadek wracał do domu, gdy ujrzał w odległości 10 m. stojący na ziemi lśniący dysk a obok niego 2 istoty wzrostu ok. 1,60 metra, które były ubrane w rodzaj gładkiego i lśniącego kombinizonu. Jedna z istot miała na wysokości brzucha coś, co przypominało przenośną latarkę. Z prze-

dmiotu tego wytrysnął promień świetlny koloru białego, który stopniowo paraliżował świadka. Widział on i czuł z najwyższą trudnością. Miał także trudności z oddychaniem. Istoty zbliżyły się do niego na odległość ok. 1 metra jak gdyby „kontrolując” skutek promienia, po czym wróciły do dysku i wsiadły do niego. W tym momencie świadek stracił przytomność.

4. Valensole, Francja. 01. 07. 1965 r.

Legii Cudzoziemskiej obserwowało lądowanie obiektu o owalnym kształcie. Wszyscy zostali sparaliżowani. W ciągu najbliższych dwóch dni od zdarzenia, świadkowie odczuwali gwałtowne bóle głowy, którym towarzyszyło brzęczenie w uszach i ciągły ucisk skroni.

6. Otoco, Boliwia. Początek 1968 r.

Pewna kobieta zauważyła istotę o wys. 1,10 metra, któ-

ranką elektryczną, trzymaną przez tajemniczych przybyszów. Paraliż ustępuje gdy tylko zgaśnie promień i humanoidzi szykują się do odlotu. Lecz istnieją też przypadki odmienne, gdy paraliż jest długotrwały.

Efektom, który przewija się przez wiele przypadków i który łączy się z pewnymi względów z samym paraliżem, jest „upadek w tył” świadka, spowodowany — wydaje się — przez intensywny promień albo rodzaj dyru wychodzący z „bronii” istoty i powodujący mocne pchnięcie, które rzuca uderzonego na ziemię, pozbawiając go często siły.

W 1969 r. w Brazylii stwierdzono 2 przypadki spotkania istot w skafandrach, uzbrojonych w „broń która przewracała na „ziemię”. Świetliste promienie nie powodują jednak jakiegokolwiek oparzenia.

Ale działanie uderzeniowe nie zawsze jest konsekwencją użycia przedmiotu „widzialnego”. Czasami daje się odczuć jakąś niewidzialną siłę, która uderza świadka, rzucając go na ziemię. Staje się to jednak wtedy, gdy świadek zbliża się zbyt blisko do UFO. A więc zbliżanie się do UFO jest niebezpieczne.

„Ger” — KIBNOL

Broń humanoidów

Ok. godz. 5.45 świadek usłyszał nagle gwizd i zauważył owalny obiekt stojący na ziemi, a przy nim dwie małe istoty. Kiedy znalazł się ok. 5 metrów od nich, jedna z istot skierowała ku niemu rodzaj „olówka” który spowodował sparaliżowanie go na kilka minut. Wkrótce potem istoty powróciły do obiektu, który oddalił się falując.

5. Madagaskar. Maj 1967 r. Dwudziestu trzech członków

za zabijała owce przyrządem w kształcie rurki z haczykiem. Gdy zbliżyła się, istota rzuciła kilka razy przyrząd w kierunku kobiety, który zadął jej wiele ran.

Efekt paraliżu jest najczęściej spotykany w znanej nam kazuistyce ufologicznej. „Paraliż okresowy” świadka jest prawie zawsze związany z emisją świecącego promienia, często białego, wychodzącego z małej rury, niekiedy porównywanej z olówkiem lub la-

Zakończono jesienne przeglądy warunków pracy

Organizatorami jesiennych społecznych przeglądów warunków pracy załogi naszego przedsiębiorstwa były dyrekcja i Zarząd NSZZ Pracowników MPK. W br. przeglądy odbywały się w dniach od 10 do 31 października i miały na celu dokonanie oceny wykonania zaleceń z wiosennych przeglądów, analizy stanu BHP, zagrożenia wypadkowych i przygotowania zakładów do okresu zimowego.

W każdym zakładzie powołano wcześniej komisje, którym przewodniczyli Oddziałowi Społeczni Inspektorzy Pracy. Poza wymienionymi, uczestniczyli w nich: kierownicy zakładów, robotnicy i inspektorzy BHP.

W ramach przeglądów brano pod uwagę aktualne warunki bezpieczeństwa i higieny pracy oraz stan higieniczno-sanitarny otoczenia, obiektów, pomieszczeń warsztatowych i socjalnych. Przeglądy odbyły się bezpośrednio po konkursie „Jesień-84”, do którego zakłady przygotowały się bardzo starannie.

Tym razem komisje zajmo-

wały się sprawami problemowymi, których załatwienie wymaga większych nakładów finansowych. Do takich należały wentylacja. Na przykład, w Zakładzie Autobusowym na Woli i Zakładzie Napraw Tramwajów zaprojektowane urządzenia wentylacyjne nie spełniają obowiązujących wymogów. Muszą więc zostać przeprojektowane. Wentylacja jest największym problemem w przedsiębiorstwie, trudnym do rozwiązania z uwagi na brak w MPK z tego zakresu specjalistów.

Przeglądy objęły wszystkie zakłady przedsiębiorstwa. Na podstawie protokołów pokontrolnych, kierownicy zakładów wydali już polecenia usunięcia usterek i zaniedbań. Tematy ważne i wymagające nakładów, ujęto w kompleksowym planie poprawy warunków pracy na rok 1985 i lata następne.

Prawie wszystkie zakłady przygotowały się solidnie, co pozwoliło uniknąć rejestrowania usterek wymagających mniejszych nakładów finansowych jak również siły roboczej i które są do załatwienia we

własnym zakresie. Szczególnie jednak dobrze do jesiennych przeglądów przygotowały się: Zakład Napraw Tramwajów, Zakład Tramwajowy w Nowej Hucie, Zakład Autobusowy na Woli i Zakład Zaopatrzenia, natomiast Zakład Torów, nie przeprowadził przeglądu w planowanym czasie, co spowodowało, że wyznaczony termin zakończenia przeglądu w skali całego przedsiębiorstwa, z 19 października, przedłużony musiał zostać do 31 października br.

W wyniku jesiennych przeglądów, w trakcji tramwajowej zanotowano jako sprawę do załatwienia — 132 uwagi, w trakcji autobusowej — 115, w pozostałych zaś zakładach — 209. Wszystkie te uwagi dotyczą bezpieczeństwa technicznego i poprawy warunków socjalno-sanitarnych.

Jak wykazuje praktyka, wiosenne i jesienne społeczne przeglądy warunków pracy wnoszą bardzo dużo w poprawę stanu BHP w przedsiębiorstwie.

(M.B.)

KRONIKA WYPADKÓW Październik

● Elektromonter z ZNT Tadeusz Bachliński, doznał 1 października br. stłuczenia spadającą drabiną lewego barku. Drabina stała oparta o wagon tramwajowy. Odpowiedzialność za wypadek ponosi zakład pracy. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

● Elektromonter samochodowy Roman Pietrzyk z ZAW, doznał 1 października br., rany ciętej dłoni lewej ręki — śrubokrętem, który zeskokzył ze śruby, podczas jej odkręcania. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

● Mechanik samochodowy Ryszard Wilk z ZAB, doznał 2 października br. zderzenia naskórka nasady nosa, podczas sprawdzania akumulatora. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

● Monter ogumienia Władysław Tkaczyk z ZAW, doznał 5 października br., pęknięcia kości przedramienia prawej ręki. Stało się to podczas wystrzału opony. Do wypadku doszło na skutek rażącego nieprzestrzegania przepisów BHP przez poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Kierowca Grzegorz Dura z ZAW, doznał 8 października br., w wyniku pobicia przez pasażerów — stłuczenia żeber i kości policzkowej. Sprawców wypadku zatrzymała MO. Poszkodowany przebywał na zwolnieniu lekarskim — 9 dni.

● Blacharz Tadeusz Gędzior z ZAC, doznał 15 października br. stłuczenia głowy, podczas próby hamowania autobusu. Wina za wypadek ponosi kierownictwo zakładu. Poszkodowany przebywa nadal na zwolnieniu lekarskim.

● Mechanik Wojciech Adamczyk z ZAP, doznał 16 października br., skaleczenia lewej ręki w okolicy nadgarstka — szpachlą, która ześliznęła mu się z powierzchni autobusu. Wymieniony wykonywał prace

przygotowawcze do lakierowania. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

● Motorniczy Jacek Kukuła z ZTH, doznał 21 października br., stłuczenia prawej nogi. Stało się to na skutek najechania na prowadzony przez niego tramwaj, innego składu. Przyczyna wypadku obiektywna. Poszkodowany przebywa nadal na zwolnieniu lekarskim.

● Kierowca Wiesław Loferski z ZAW, doznał 22 października br., skaleczenia łuku brwiowego, w wyniku pobicia przez pasażera. Wina obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 12 dni.

● Motorniczy Witold Urbanik z ZTP, doznał 27 października br. podczas prowadzenia tramwaju poparzenia łukiem elektrycznym ręki, szyi i twarzy. Poszkodowany przebywa nadal na zwolnieniu lekarskim.

● Elektromonter Jerzy Gądzina z ZAP, doznał 27 października br., rany ciętej podudzia prawej nogi. Wypadek wydarzył się podczas nieprawidłowego wchodzenia poszkodowanego na podnośnik autobusu, co było rażącym nieprzestrzeganiem przepisów BHP. Elektromonter J. Gądzina nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

W październiku br., według informacji, jakie otrzymaliśmy z Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 190 wypadkach i kolizjach drogowych na terenie miasta, w tym 45 zainwionych było przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

W ZTH zanotowano w tym czasie na ogólną liczbę 42 wypadków i kolizji 8 zainwionych, w ZTP — 62 w tym 8 zainwionych, w ZAB — 10 w tym 8 zainwionych, w ZAC — 20 w tym 3 zainwionych, w ZAW — 27 w tym 5 zainwionych, w ZAP — 15 w tym 5 zainwionych, ZTX 8 w tym 2 zainwione, w ZTS — 6 w tym 1 zainwiony. (B.M.)

Dziękujemy za postawę

5 listopada do Wydziału Taryfowo-Biletowego zatelefonowała wdzięczna i bardzo wzruszona pasażerka dziękując raz jeszcze za zwrot pozostawionej w tramwaju torebki. Znaleźli ją podczas kontroli biletów w „9” Piotr Chabło i Stefan Kupiec, zawodowi kontrolerzy MPK z nr 18 i 26. Zawartość torebki sprawdzili w obecności świadków — wewnątrz znajdowała się duża suma pieniędzy. Był adres, od razu zwrócili.

Zazwyczaj dla kontrolerów pasażerowie nie mają za ciepłych słów, zwłaszcza ci bez ważnych biletów. A przecież tępią oni ludzką nieuczciwość. Wymienieni kontrolerzy sprawdzili się sami... oca na wypadła na 5. (t)

Spostrzeżenia rencisty

Od prawie 40 lat jestem pasażerem Waszych pojazdów. Mam więc pewien skrytykowany pogląd na ocenę Waszej pracy z punktu widzenia pasażera. Wiem o ogromie obowiązków, czytam w prasie oceny Waszej pracy. Z pewnością macie wiele trudności obiektywnych, ale nie tylko. Trudno byłoby nazwać trudnością obiektywną fakt, że motorniczy tramwaju nr „1”, jedzie z taką szybkością, że pasażerowie prawie spadają z krzeseł, że na skrzyżowaniach zamiast zwolnić, jedzie z całym pędem, aż szyniskrzą i niszczą się podwozia, skracają się ich żywotność, że na rozjeździe, na skrzyżowaniu ul. Bielińskiej z al. Rewolucji Październikowej, motorniczy 9 razy nerwowo włącza i włącza szybki bieg.

Ten jaskrawy brak poszanowania sprzętu i torowisk odnosi się głównie do młodych pracowników. Natomiast starsi wyraźnie zaznaczają swój prawidłowy stosunek do sprzętu i paliwa, a także do pasażerów. Przykład — gdy dochodziłem, z moim ciężko chorym sercem, do „1” na przystanku os. Jagiellońskie, motorniczy widocznie zauważył, że tych kilka metrów nie mogłem dojść, by zdążyć do odjeżdżającego wozu,

podjechał te 2, 3 metry i umożliwił mi, choremu renciście, wejście do wozu. Przykład godny wysokiej oceny. Jednak to że starsi solidnie podchodzą do swych obowiązków nie jest regułą. Oto obrazek z 19 października: Jechałem autobusem nr „123”, od godz. 7.45, prawie całą trasę i wysiadłem przy szpitalu im. S. Żeromskiego kilka minut po godz. 8. Siedziałem na przednim siedzeniu i na podstawie pilnej obserwacji stwierdzam, że prowadzący ten

woz, a pretensje pasażerów zbliżyłby się do zera.

Nie wiem, jaką ocenę w oczach dyrekcji MPK ma ten nieznan mi kierowca autobusu 123, wiem natomiast, że w ocenie pasażerów zasługuje on na miano „Wzorowego kierowcy MPK w Krakowie”.

STEFAN WOLCZYK
os. Na Lotnisku 20/25
Kraków

OD REDAKCJI: Informujemy, że wyróżniającym się kierowcą jest pracownik ZAB, ARTUR HALATEK. Jako kierowca pracuje stosunkowo niedługo, bo od marca 1982 r., po przeszkoleniu w OSZ (wcześniej pracował jako mechanik napraw pojazdów samochodowych) i dał się poznać z jak najlepszej strony — zdyscyplinowany, wykazujący na co dzień wiele troski o powierzony mu autobus, zaangażowany w swojej pracy. Wielokrotnie był nagradzany podwyższoną premią regulaminową, niezależnie od przyznawanych mu nagród za wzorowe wykonywanie obowiązków.

Nie znamy natomiast nazwisk motorniczych „1” — ani tego z fantazją, a szkoda, ani tego, który uczynił grzeczność. Na szczście tych miłych i uprzejmych spotyka się ostatnio coraz częściej. (t)



autobus — kierowca z krótką, ciemną bródką, w wieku około 30 lat, nr boczny wozu 11475 — był bardzo uprzejmy w stosunku do pasażerów, pilnował porządku w wozie, wóz prowadził z najwyższą troską o paliwo i powierzony mu sprzęt, a w stosunku do innych użytkowników dróg, zarówno pieszych, jak i kołowych, wykazywał maksimum dobrego wychowania i kultury jazdy. Gdyby wszyscy kierowcy i motorniczy tak pracowali, to jestem przekonany, że pojazdy miałyby o kilka lat dłuższą ży-

Miasto — siedziba zaprzyjaźnionego z nami „Autokombinatu” — może się poszczycić nie tylko wspaniałą historią, bohaterstwem w walce z okupantem, lecz jednocześnie silną tradycją robotniczą. Zaczęło się wszystko tak: Dymitrowi Błagojewowi, określanemu obecnie jako najwybitniejszy marksista w Bułgarii i na Bałkanach, często prześladowanemu przez władzę, udało się zostać jesienią 1890 r. nauczycielem tyńnowskim. Jego żona, Wela, rozpoczęła propagandę idei socjalizmu w Państwowym Gimnazjum Żeńskim. Nieco później idee te znalazły odzwierciedlenie w gimnazjum męskim. Błagojew, wraz z socjalistą Nikołą Gabrowskim, zakładając zimą tegoż roku pierwsze dwa kółka socjalistyczne, podobne pojawiają się w Gabrowie, Drianowie, Seweljewie i Kazańsku. Na miejsce Pierwszej Konferencji Socjalistycznej wybrano w okolicach Tyńnowa niewielki domek w winnicy Gabrowskiego i tu w dniach 3-5 maja 1891 r. nie udaje się tyńnowianom przełamać jeszcze decyzji o założeniu partii, ale dość jasno sprecyzowano jej przyszły program i statut. Dziś domek wraz z urządzeniem tu muzeum (pamiętajmy, że odbył się tu jeszcze III Zjazd partii) stanowi atrakcję turystyczną. Proklamacja powstania Bułgarskiej Partii Socjaldemokratycznej odbyła się na Zjeździe Założycielskim w trzy miesiące później (dokładnie 2 sierpnia) na szczycie historycznej góry Buzludza.

Tyńnowo stało się siedzibą najwyższego organu partii — Ogólnej Rady, prowadzonej przez długie lata przez Błagojewa. Organizuje on, jak już wspomnieliśmy, ruch wydawniczy. Jego broszura „Czym jest socjalizm i czy ma u nas rację bytu?”, pierwsza bułgarska oryginalna książka marksistowska wychodzi już jesienią 1891 r., inaugurując serię „Bułgarskiej Biblioteki Socjaldemokratycznej”.

Kolebka bułgarskiego ruchu robotniczego

Wielkie Tyńnowo VI

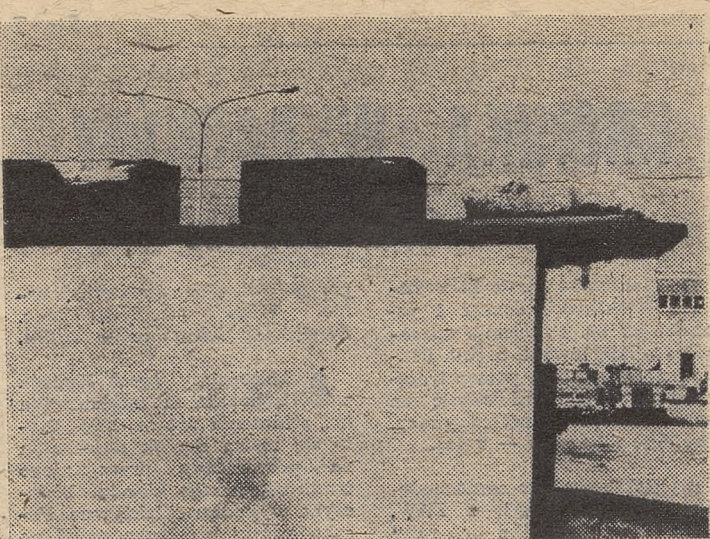
On też, wraz z N. Gabrowskim, współredaguje od 13 listopada 1892 r. organ partii — gazetę „Robotnik”. Pismo to początkowo czas przesyłania na Szumienie, ale po trzech miesiącach drukarnię przeniesiono do Tyńnowa i nazwano Spółdzielczą Drukarnią „Robotnik”, skracając w ten sposób czas przesyłania materiałów, osiągając zwiększenie ilości pozycji wydawniczych, wśród których znalazła się po roku m.in. „pierwsza w Bułgarii gazeta redagowana przez gimnazjalistów pod znanym tytułem „Obrońca uczniów”. Oczywiście tak wszechstronna działalność nie mogła się podobać wła-

dom. Pretekstem do rozpoczęcia akcji przeciw drukarni stał się początkiem 1894 r. artykuł N. Gabrowskiego „Urodził nam się król” — autora skazano na dwa lata więzienia. Następnie uwięziono innych współpracowników gazety „Robotnik” (ostatni numer ukazał się z datą 1 czerwca), „za wykroczenie przeciw prawu druku”. Aresztowano też, a następnie internowano do Białej Słat-

niny, D. Błagojewa. Po wielu latach jego piaskorzeźbę, wraz ze stosownym napisem, umieszczono na budynku drukarni, w którym pieczołowicie odtworzono warunki pracy drukarzy i pamiętki po zespole autorskim „Robotnika”. A warto wiedzieć, że budynek ten znajduje się po drugiej stronie ulicy, na której stoi czytelnia „Nadzieja”. Tak więc możemy śmiało powiedzieć, iż funkcjonował tu cały kombinat kuźni myśli, idei, czynu i kultury.

Prowadzenie agitacji i akcji wydawniczych przyniosło konkretny efekt tak w postaci wzrostu szeregów partii, jak też

zróżnicowania działalności. Już w 1892 r. grupa partyjna zorganizowała w miejscowości Zelenka obchody 1-majowe. W roku następnym powstała pierwsza związki zawodowe i podejmują walkę o kodeks pracy, przygotowuje się wiecie protestacyjne przeciwko terrorowi ówczesnej władzy i jednocześnie zakłada kluby robotnicze. Pierwszy z nich, o nazwie „Wyzwolenie”, powstał w Orjanowskim Zajeździe w kwietniu 1893 r. Po próbie ratowania jedności partii na sali biblioteki „Nadzieja” w czasie IX Zjazdu BSDPR w 1902 r. przyszło się z tym problemem mierzyć tyńnowskim komunistom lat co najmniej dziesięć. Nie zaniedbano walki w obronie życiowych interesów robotników. Organizowano strajki (np. krawców) oraz związki zawodowe (zwane tu syndykaturami), umacniając ich pozycję w ekonomicznych i politycznych walkach robotników. Już w 1904 r. doprowadzono do powstania Ogólnego Robotniczego Związku Syndykalnego, który w znacznym stopniu zaważył na rozwoju bułgarskiego ruchu związkowego. W przeddzień wojen bałkańskich (1912-13) rewolucyjny ruch robotniczy stanowił już w Tyńnowie poważną siłę społeczną i polityczną. Pod kierownictwem organizacji partyjnej znajdowała się socjaldemokratyczna grupa nauczycielska, sekcje zawodowe i zrzeszenia młodzieży socjalistycznej. Prowadzono też szereg antywojennych akcji i manifestów. (aml)



Co przedstawia to dziwne zdjęcie?

Ano nie innego, jak 3 S w wydaniu Zakładu Budowlanego — szybko, skutecznie spartaczył. W środę, 24 X w ZTS, podczas operatywy była mowa o nie naprawionym dachu i... już następnego dnia — remont. Żeby znów wiatr nie podwiewał papy, położono kawałki gruzu i klocki hamulcowe. Ha, polepikuje się dach i to cały, po następnej naradzie. Może nie będzie do tego czasu deszczu, i oby wiatr za mocno nie wiał. (t)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

UWAGA SZACHIŚCI

Ze zmiennym szczęściem grają w jesiennym kole rozgrywek klasy A nasi szachiści. W meczu z Elektronem z Dobczyc przeegrali 3,5:4,5, zaś w meczu wyjazdowym w Proszowicach wygrali 5:3. Swoje partie wygrali: Władysław Trzaski, Tadeusz Zajda, Józef Kijania i Zbigniew Woch.

*

Jedenasty otwarty turniej szachowy wygrał ponownie kandydat na mistrza Eugeniusz Tkacz z AZS-u. Drugie miejsce zajął Antoni Gramatyka z Krakowskiego Nauczycielskiego Klubu Szachowego, a trzecie podzielili: Bogdan Obidziński z Korony oraz Zbigniew Woch i Tadeusz Zajda z Tramwaju. Tym razem zawodników było znacznie mniej. Czyżby znane powiedzenie „Kraków biedny, ale inteligentny” zdezaktualizowało się? ZKS „Tramwaj” organizuje wiele ciekawych imprez szachowych — zapraszamy do udziału.

*

10 listopada rozegrany został drugi eliminacyjny turniej szachowy o mistrzostwo szkoły na rok 1985. Wzięło w nim udział 16 uczniów z klas pierwszych, drugich i trzecich. Pierwsze miejsce podzielili: Mirosław Sułkowski z klasy 2e i Bogusław Przeczek z 2b, II — Jacek Wójcik z 2b i Andrzej Słupiński z 2e.

Po dwóch rozegranych turniejach prowadzą: Bogusław Przeczek, Mirosław Sułkowski i Piotr Adamek.

200-TYSIĘCZNY „IKARUS”

Wyprodukowany ostatnio na Węgrzech 200-tysięczny autokar marki „Ikarus” udał się w pierwszy rejs. Miejsca dla pasażerów zajęli przodownicy pracy i racjonalizatorzy z zakładów samochodowych, ucze-
stnicy warty produkcyjnej poświęconej Rewolucji Październikowej. W czasie tej warty produkcyjnej zbudowano jubileuszowy autokar. Autokary tej marki nie wymagają reklamy. Ze względu na wysokie walory użytkowe „Ikarusy” cieszą się wielką popularnością w różnych państwach.

W WARSZAWIE TEŻ MYŚLĄ O ZIMIE

Aby usprawnić komunikację miejską w grudniu br. wprowadzi się w Warszawie do eksploatacji 32 nowe autobusy. Gdyby nie trudności z zatrudnieniem — brakowało by 300 kierowców i 100 motorniczych — można by jeszcze uruchomić 30 autobusów i ponad 40 tramwajów. Niestety, mimo ogłoszeń w prasie i innych działań (zwracano się z propozycjami np. do byłych pracowników) — sytuacja się nie poprawiła. Z myślą o zimie MZK wprowadza nowe oznakowanie taboru. W „Ikarusach” są instalowane duże podświetlane tablice z numerami, lepiej widoczne, gdy zapadnie zmrok. Rozszerzone zostaną punkty sprzedaży biletów. Można je kupić w restauracjach i kawiarniach.

NOWY ODCINEK METRA W BUDAPESZCIE

W północnej części Budapesztu zakończono prace związane z rozbudową sieci komunikacyjnej. Przekazano do użytku nowy odcinek metra północ-południe, poszerzono most Arpada, przystosowano jezdnie do zwiększonego ruchu pojazdów, ułożono nowe chodniki. Na prace te wydatkowano 8,5 mld forintów. Obecnie po zakończeniu zakrojonych na wielką skalę prac związanych z rozbudową sieci

komunikacyjnej w północnej części Budapesztu dla około miliona mieszkańców znacznie poprawiły się warunki transportu.

WYSOKIE NAKŁADY TEŻ SIĘ OPLACA

Każdy dzień budowy metra w Kairze kosztuje państwo milion funtów egipskich. Niemniej autorzy projektu wskazują, że korzyści, jakie metro przyniesie mieszkańcom, w pełni zrekompensują wielkie nakłady na jego budowę. Nowoczesna kolej podziemna już dawno stała się wprost niezbędną w tym największym mieście kontynentu afrykańskiego. Liczącym prawie 12 mln mieszkańców. Zapewni ona szybki przewóz pasażerów

Dział Kultury, Sportu i Turystyki PROPONUJE:

◆ 17 XI o godz. 14.45 — kurs nauki pływania stopnia podstawowego dla pracowników MPK i ich rodzin — pływalnia KS „Korona”, ul. Pstrzowskiego 9.

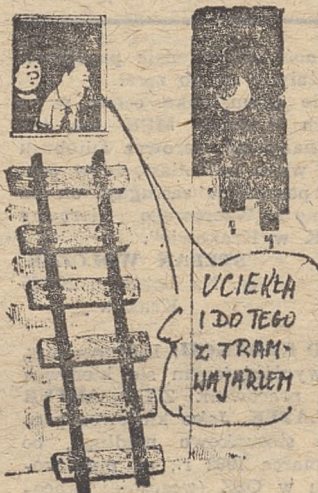
◆ 19 XI o godz. 17.00 — Zakładowy Konkurs Zestawów Przeźroczy dla pracowników MPK i ich rodzin — Dom Tramwajarzy, pl. Serkowskiego 7.

◆ 21 XI o godz. 14.00 — spotkanie z przewodniczącym Krakowskiego Towarzystwa Badań NOL, Andrzejem Rzepeckim — czytelnia Biblioteki Zakładowej, ul. Brożka 3, p. 329.

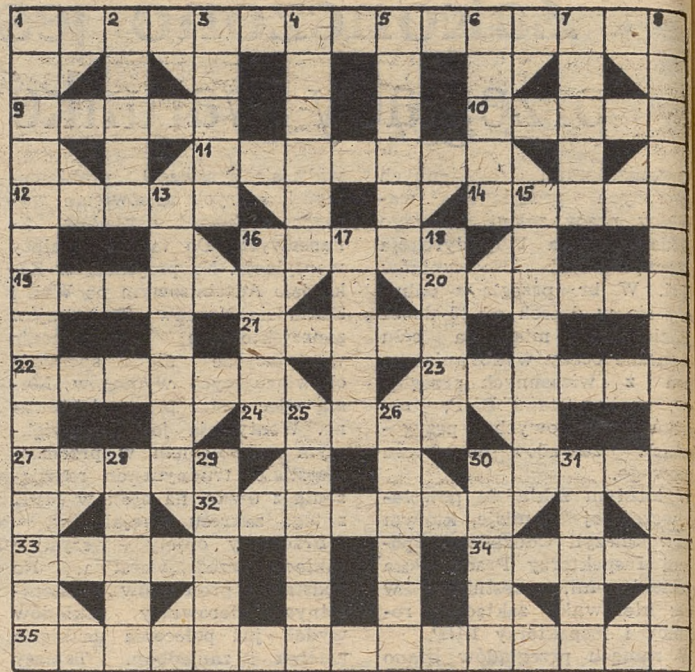
◆ 30 XI o godz. 20.00 — tradycyjna zabawa andrzejkowa dla pracowników ZAC — Dom Tramwajarzy.

◆ Przewidywany jest również kurs tańca towarzyskiego I stopnia (świetlica MPK, ul. Brożka 3) — dokładny termin rozpoczęcia kursu zostanie ogłoszony przez Rozgłośnie Zakładową.

◆ Szczególnie polecamy „Antygone”, sztukę wyreżyserowaną przez Andrzeja Wajdę — Teatr Stary. Blizszych informacji udziela Dział Kultury, Sportu i Turystyki, ul. Brożka 3, p. 328, tel. 66-20-22, w. 10-22 i 10-24.



KRZYŻÓWKA NR 15



POZIOMO: 1. element trójkąta prostokątnego, 9. atrofia, 10. znany grecki rzeźbiarz, nadworny portrecista Aleksandra Wielkiego, 11. futryna, 12. przytoczenie czyichś słów, 14. zimowy dziecięcy pojazd, 16. hipotetyczna cząstka elementarna, 19. japoński fizyk, nagroda Nobla w 1949 r., 20. miasto na Filipinach, na pn. wybrzeżu wyspy Luzon, 21. naturysta na plaży, 22. zecerska szuflada, 23. choroba oczu zwana glaukomą, 24. kłępa, 27. rodzinna lub starcza, 30. miasto w woj. bydgoskim, 32. nazwa łebczy w działaniu arytmetycznym, 33. średniowieczna twierdza w Londynie, 34. promień, niotwórczy pierwiastek chemiczny, 35. osoba lub instytucja — umieszcza reklame w prasie.

PIONOWO: 1. gromadzenie opracowań cząstkowych bez myśli przewodniej, 2. najwyższy położony punkt na niebie, 3. pas skoszonej trawy lub zboża, 4. zarośnięta wyspa rzeczna, 5. znane warszawskie sztuczne lodowisko, 6. kuternoga, 7. nadziemna część grzyba, 8. techniczne pomieszczenie w rozgłośni, 13. biuro dyplomatyczne, 15. upośledzenie zdolności sprawnego wykonywania ruchów będące następstwem uszkodzenia błędnika, 16. znany film A. Wajdy, 17. mityczny olbrzym o 100 wiecznie czuwających oczach, zabity przez Hermesa, 18. strączyńiec, 25. pokrycie materiałem przez tapiciera fotela, 26. miejscowość w CSRS — duży ośrodek rafinacji ropy naftowej, 28. natłok, 29. na kopercie, 30. trwała wspólnota ludzi, 31. dziedziczny tytuł władców Egiptu (1864—1914).

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI 13

Poziomo: wystawiennictwo, sanie, Pamir, klonica, koala, Stary, straż, smigło, oltarz, matol, ironia, narząd, Niasa, Marat, parów, anoksja, Ensor, Jazon, zniekształcenie.

Pionowo: wysokościomierz, sonda, areka, import, nowina, impas, Tampa, oprzyrządowanie, legenda, tatarska, soman, ratka, żołna, iloraz, Saskia, Rossi, tarok, pajac, rezon.

Nagrodę — do odebrania w redakcji — wylosowała Jadwiga Motyka.

rów i pomoże w rozwiązaniu ostrego problemu transportowego, który szczególnie daje się we znaki zatłoczonemu samochodami centrum stolicy Egiptu.

SZYBKA KOLEJ NA USŁUGACH MIAST

Kolej szybka miejska w NRD coraz szerzej jest włączana do sieci komunikacyjnej obsługującej nowe osiedla mieszkaniowe i obiekty przemysłowe. Np. w Berlinie problem ten dotyczy nowej du-

żorganizował wielką wystawę produkowanych obecnie i prototypów autobusów. Zaprezentowano 34 typy wozów, w tym „Ikarus-400”, który odbywa próby techniczne. Jest to nowy typ autobusu miejskiego. Wystawę zwiedziło wielu przedstawicieli organizacji handlowych i firm zagranicznych.

TRAMWAJ WYKOLEIŁ LOKOMOTYWE

Niecodzienny wypadek zdarzył się w Częstochowie, gdzie

planów podziemnych tras wodociagowych, łącznościowych i in. tego ogromnego miasta. Dlatego, mimo iż prace prowadzone są przez całą dobę, opóźnienie w stosunku do harmonogramu wynosi prawie rok. Pierwszy odcinek kolei podziemnej w Kairze oddany będzie do eksploatacji nie wcześniej niż w połowie 1987 roku.

SAMOCODY NA GAZ PRZYSZŁOŚĆ TRANSPORTU

W stolicy ZSRR zakończono budowę pierwszej stacji kompresorowej do napełniania zbiorników samochodowych sprężonych gazem naturalnym. Pozwoli to na znaczne rozszerzenie zastosowania gazu w motoryzacji, gdyż dotąd największym hamulcem były właśnie kłopoty z tankowaniem nowego paliwa. Do końca br. na gazie propan-butan jeździć będzie ponad 10 tys. samochodów, w większości z miejskiego transportu towarowego. Według szacunku specjalistów, rozszerzenie zastosowania gazu naturalnego jako paliwa do samochodów m. in. również na osobowy transport miejski — pozwoli w ZSRR obniżyć zapotrzebowanie na paliwo płynne o 5 mln ton w ciągu roku. Do 1990 r. w Moskwie przystąpi się do budowy jeszcze 8 stacji napełniania zbiorników samochodowych paliwem gazowym

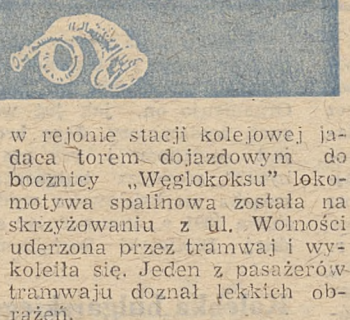
(Opr. 1-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

żej dzielnicy mieszkaniowej Marzahn, gdzie już 5 dworców umożliwi pasażerom dojeżdżenie do S-Bahnu. Z tego typu środkami komunikacji połączenie otrzyma osiedle mieszkaniowe Gruenau powstające w Lipsku.

„IKARUS-400” ODBYWA JAZDY PROBNE

Zakłady „Ikarus” należą — jak wiadomo — obecnie do największych w Europie producentów autobusów i autokarów. W ub. roku wyprodukowano ich 12 tys., z tego większość (11 tys.) wyeksportowano. Coraz więcej tych wozów importuje Polska, co odczuwamy na co dzień, także w Krakowie. Ostatnio „Ikarus” w oddziale budapesztańskim



PIERWSZY ODCINEK W POŁOWIE 1987 R.

Budowa metra kairskiego jest jednym z najważniejszych projektów realizowanych obecnie w Egipcie. Do chwili obecnej zrealizowano 35 proc. zaplanowanych prac. Jednakże budowa napotyka wiele trudności. Brakuje wykwalifikowanych robotników, inżynierów i techników. Ponadto nie ma dokładnych