

Plany w MPK

Co nas czeka w 1985 roku?

Na drugim już z kolei spotkaniu, 12 grudnia, kierownictwo MPK z radnymi, będącymi równocześnie pracownikami przedsiębiorstwa, przedstawiony został projekt planu rzeczowego oraz planu inwestycji na rok 1985. Ponieważ przedsiębiorstwo do chwili obecnej nie otrzymało wysokości odpisu na Państwowy Fundusz Aktywizacji Zawodowej, jak również dotacji przedmiotowej, nie opracowano, a tym samym nie przedłożono radnym planu kosztów i planu finansowego.

Zakres planu rzeczowego referował główny księgowy, **Michał Jankowski**:

Jeżeli chodzi o komunikację masową, to w roku 1985 planuje się dostawę 60 nowych wagonów tramwajowych i 58 autobusów. Równocześnie planowane jest skasowanie 61 wagonów tramwajowych i 51 autobusów. Oprócz tego w planie założono dostawę taksówek osobowych, na poziomie wysokości kasacji, a także 40 bagażówek, przy planowanej kasacji tylko 28 tych wozów. Jako średnią ilość w inwentarzu, przewiduje się 542,2

wagonów tramwajowych, to jest o 3,3 wozów mniej niż w roku bieżącym, natomiast autobusów 639, to jest o 14 wozów więcej, niż w roku 1984. Do ruchu planuje się oddawanie średnio rocznie 437 wagonów, to jest o 3 więcej niż w roku bieżącym, natomiast pociągów tramwajowych 210, o 11 mniej niż w roku bieżącym. Jeżeli chodzi o autobusy, to do ruchu będzie się oddawało 483 wozów, o 13 więcej niż w roku bieżącym. Zmniejszenie ilości wagonów tramwajowych w ruchu podyktowane jest przede wszystkim brakami w zaopatrzeniu motorniczych. Należy dodać, że nie zostanie zmniejszona pojemność przewożowa tramwajami, ponieważ w tych nowych, wprowadzonych w miejsce wycofanych starego typu, mieści się więcej pasażerów. Odczuwalna będzie natomiast, zmniejszona częstotliwość kursowania. Ze względu na mniejsze zapotrzebowanie w lipcu i sierpniu, plan zakłada oddawanie do ruchu zmniejszonej ilości zarówno tramwajów jak i autobusów. W celu zapewnienia jak naj-

(Dokończenie na str. 6)

Rada Pracownicza

Nie tylko o mieszkaniach

XVIII posiedzenie Rady Pracowniczej MPK, które odbyło się 18.12.84 miało bardzo bogaty program i interesujący przebieg. Rozpoczęło od pozytywnego zaopiniowania, po długich wyjaśnieniach i sporych dyskusjach, przedstawionej przez specjalną komisję powołaną przez dyrektora listy osób, które uzyskały mieszkania przyznane przez prezydenta miasta Krakowa.

Po szeregach prac komisji odwołano do poprzednich „Sygnałów MPK”. Na posiedzeniu Rady Pracowniczej zwrócono uwagę na m. in. bardzo demokratyczny styl pracy komisji (wybierano spośród 745 wniosków), udział w jej pracach najpierw kolektywów zakładowych, a w ostatniej fazie również samych zainteresowanych o najgorszych warunkach mieszkaniowych. Po stwierdzeniu, by na podstawie wyników prac komisji przynajmniej równie mieszkańia w przyszłości tak, by można było prowadzić stabilną, długofalową politykę mieszkaniową.

Drugim tematem-rzeka, rozpatrywanym, a właściwie tylko penetrowanym przez Radę, okazały się sprawy ujęte hasłowo jako „organizacja i zarządzanie a reforma gospodarcza”. We wprowadzeniu prze-

wodniczący Rady, **Andrzej Kochan**, przypomniał, że temat ten, zawarty w rocznym planie głównych kierunków prac Rady stawia przed nami życie — tj. zmiany wywołane reformą, w tym reformą wynagrodzeń. Organizacja pracy zaczyna mieć znamiona barier, nie jest otwarta dla wszystkich nowatorskich działań i ich sprawności. Często zauważana praktyka jest „organizacja pod ludzi”, a schemat organizacyjny nie powoduje zahamowania tendencji do drobiazgowości na wyższych szczeblach kierowania, znamy takie przypadki i z najwyższego szczebla, gdy na dyrektora spadają sprawy godne szarego mistrza czy specjalisty. Dominującą wadą obecnej systemu — kontynuował **A. Kochan** — jest mało wyraźne zaznaczenie kierownictwu celów działań. Wśród też do dyskusji mówca zaproponował, by Rada nie podejmowała obecnie ostatecznej opinii w tej sprawie, lecz uruchomiła w przedsiębiorstwie rzetelną analizę tematu, aby później oprzeć się na fachowej ocenie zespołu, w skład którego wchodziłoby również eksperci zewnętrzni, głównie z Akademii Ekonomicznej. Przyjęto, iż zespół ten zakończy pracę pod koniec I

(Dokończenie na str. 7)

Do Siego Roku



Życzliwości na co dzień

Gdzie spojrzysz, gdzie ucha nastawisz, wszędzie pełno ludzkich problemów, tych dużych i małych. Nie brakuje nam ich w codziennym życiu — pracy zawodowej, rodzinach, nawet w tramwaju czy kolejce w sklepie. Mimo wszystko łatwiej by nam się żyło, gdyby człowiek człowiekowi wilkiem nie był — powiedziała jedna z moich znajomych. Nie chodzi o porównanie do zwierzęcia, ale trochę życzliwości w naszym narodzie by się przydało — dodała druga. Zastanowiłam się nad ich słowami i stwierdziłam, że chyba obie miały rację. Przypomniało mi się też, co kiedyś powiedział mi motorniczy o prawie 40-letnim stażu w zawodzie... „Dawniej ludzie byli dla siebie bardziej życzliwi. Między pasażerami a prowadzącym pojazd nie dochodziło do wymiany zdań, w których dominowały przykre, a czasem wręcz ordynarne słowa. Brakuje nam dzisiaj życzliwości i szacunku do siebie”.

Życzliwości... gdzie jej szukać? Nie znajdziemy w biurze, gdzie wyższa grupa uposażenia, czy kilkakrotnie większej premii uznaniowej, powodują zawiść jednej koleżanki do drugiej. W hali produkcyjnej również. Jesteś brygadystą? A więc więcej zarabiasz, ale odpowiadasz za ludzi, za zakres wykonywanej pracy. To drugie nieważne, tylko to, że pieniędzy masz więcej, więc sobie ty myślisz przy pracy, bo ci za to płacą. Zarobków zazdrościsz kierownikom i motorniczym, ale to że w jednym miesiącu, żeby więcej zarobić jeździć prawie podwójną ilość godzin to już nikogo nie obchodzi. I tak liczy się wszystko i każdemu. Zazdrość, zawiść i już nie ma miejsca nawet na trochę życzliwości.

A czy inaczej jest gdzie indziej, poza miejscem pracy zawodowej? Choćby w tramwaju? Niech-

by tylko młody człowiek, to nieważne, że powracający z pracy, gdzie stał osiem godzin przy maszynie i w szkodliwych dla zdrowia warunkach, o czym nikt nie pomyśli, bo i po co, kiedy tego nie widać, ale gdyby tylko ośmielił się taki młodzień, gdy stoją starsze panie... One są zmęczone, bo spędziły pracownicy parę godzin w kolejkach, a teraz objuczone pełnymi zakupów torbami wracają do domów. Dzielne, pełne wigoru panie — nie uogólniam, że wszystkie są takie — nawet są zdolne upomnieć się o swoje prawa do miejsc siedzących, a w przeciskaniu się do nich potrafią „położyć” każdego kto ośmieli się stać na ich drodze. Nie w każdym jednak domu jest taka „dzielnia” starsza pani, która zażąda o jego zaopatrzenie, a jeżeli takiej nie ma to nie wiadomo gdzie najpierw po pracy się udać... Do przedszkola po dziecko, po drugie do świetlicy, czy „w kolejkę”? A może podzielić się rolami z mężem, który również wyjdzie z pracy? No i wreszcie stoisz w kolejce niewiele tylko dłuższej, od tej drugiej i zastanawiasz się dlaczego w tamtej też tak dużo ludzi, ezybyż aż tak zły stan zdrowotny naszego społeczeństwa. I kiedy ostatni kawałek schabowego i krakowskiej „wędrówki” do siatki uprawnionej i słychać protest tych, dla których zostało tylko rosółowe z kością i losem... Nie czujesz wtedy życzliwości do ludzi prawda? Tak samo zresztą jak ci drudzy.

Miałby więc rację obie moje znajome i motorniczy również...nie znajdziemy teraz życzliwości wśród ludzi. Mimo to, składając Czytelnikom noworoczne życzenia, dodaję...i życzliwości na co dzień. Spróbujmy być życzliwymi, może nasze życie stanie się łatwiejsze.

● Okazuje się już po raz któryś, iż zbytnia asekuracja nie popłaca. Ustalając każdorazowo roczny plan, kierownicy raczej nie dążą do jego podkręcenia, licząc się, iż musi być jakaś rezerwa na wypadek „kataklizmu”. Potem okazuje się, że są możliwości, by plan przekraczać i tu się zaczyna. Zanizając plan otrzymujemy automatycznie mniej pieniędzy za nasze usługi. Przekraczanie planów na nie już się nie zdaje i w konsekwencji jeździmy za darmo ponad plan, łamiemy sobie głowy jak zdobyć fundusze dodatkowe. Czy nie lepiej byłoby bardziej realistycznie podchodzić do planu?

● W przedsiębiorstwie wywieziono aktualną, chociaż nie ostateczną propozycję zasad płacowych w przyszłym roku. Po zapoznaniu się z tym projektem założyliśmy po przekonsultowaniu zasady zacząć obowiązywać w przyszłym roku. O wynikach konsultacji będziemy czytelników informować.

● ZNA i ZNT nie mogą uporać się z ogromem pracy. Wysokość Zarządzenie dyrektora, by wzmocnić intensyfikację robót. Zaproponowano tym zakładom rozpatrzenie możliwości uruchomienia drugiej zmiany. Iście salomonowe wyjście znalazło ZNT. Otóż, na propozycję, którą wysunął Dział Główny Mechanika zwrócono się z prośbą do tegoż o spowodowanie przyjęcia do ZNT 6 słuszy remontowych. Nareszcie wiemy do czego ma służyć Główny Mechanik. Tylko co ZNT proponuje zrobić z Działem Kadr? Niestety, tego jeszcze nie wiemy.

● Ciekawie raczej pracuje dzwign zamawiany dla ZNR. Otóż



zamówiony na godz 7 przyjeżdża na 10 a o 12 pan operator odjeżdża. Czy nie przemęczy się aby w tej pracy? a może jedzie liczyć ile zarobi? Na swoje sorty na pewno nie. Pensję niestety dostanie.

● Przez 11 miesięcy mijającego roku stracono tyle kursów, iż gdyby to zsumować to okazałoby się, iż tramwaje w tym okresie nie kursowały 19 dni, a autobusy 12. Panowie, toż to cholerne przestoje w pracy. Stać nas na to?

● Kierowcy i motorniczowie za posiadanie kredytu otrzymują do pensji około 700-800 zł. Natomiast wartość sprzedanych biletów w ZAW i ZTP waha się w granicach 400 zł. No cóż, dodatek jest za posiadanie kredytu, a nie sprzedaż. A narzekamy np. na złą jakość obuwia. Czy to nie to samo działanie?

● W myśl zarządzenia dyrektora, za zniszczone rozkłady jazdy motorniczymi i kierowcami powinno się obciążać prowadzących pojazdy. Tymczasem tylko w samej ZAW w ciągu 10 miesięcy zniszczono ich 80 proc. Zapłacono za kilka.

● W naszym przedsiębiorstwie, oprócz komunikacji publicznej istnieje jeszcze jedna, wewnętrzna — przewozy pracowników. Długość tych linii jest prawie taka sama jak miejskich. Często wożymy po paru pracowników wiele kilometrów. Po co?

● Nieznacznie, ale zmniejszyla się wypadkowość. Niepokojąco natomiast rośnie liczba wypadków śmiertelnych.

● By nie wywierać otwartych drzwi, Zrzeszenie wydało spis wszystkich prac badawczych w dziedzinie komunikacji. Katalog pozwala zorientować się, co robią w innych miastach, na i ewentualnie nie pracować niepotrzebnie nad tematem rozpracowanym już gdzie indziej.

(S.S.)



20 lat ZW PTP w Krakowie

„W 40-lecie PRL, obchodzimy 20-lecie pierwszego Oddziału Polskiego Towarzystwa Przeciwtyniowego, które powstało w 1964 roku w Krakowie” — powiedział aktualny prezes Towarzystwa Antoni Olma, inaugurując otwarcie uroczystego spotkania, 16 grudnia br., w Krakowskim Domu Kultury.

Prezes honorowy Zarządu Wojewódzkiego, Czesław Dylowicz odczytał nazwiska byłych jego członków, którzy zmarli w ciągu ostatniego pięciolecia. Zebrani minutą ciszy uczcili ich pamięć.

Z kolei nastąpił uroczysty moment, wręczenia pamiątkowych, przyznanych z okazji 20-lecia działalności Towarzystwa dyplomów. Otrzymali je wraz z serdecznymi słowami podziękowania za długoletnią współpracę w dziedzinie zwalczania dymu tytoniowego, niektóre instytucje, wyższe uczelnie, szkoły średnie oraz działacze. Między innymi pamiątkowe dyplomy 20-lecia Zarządu Wojewódzkiego PTP otrzymali: MPK, Przykładowa ZSZ MPK oraz pracownicy przedsiębiorstwa: dyrektor ZSZ MPK Kazimierz Sulkowski, główny księgowy MPK Michał Jankowski, Zbigniewa Proskurnicka, Mieczysław Kaznowski, Leopold Rolniak, Janina Kasprzyk (na zdjęciu), Józefa Masaczyńska, Danuta Kaczor, Wanda Gućwa, Stanisława Pawłowska, Helena Makula, Stanisław Wójciewicz oraz Maria Bubaczewska.

Wręczone zostały również przyznane przez ministra zdrowia, na Krajowym Zjeździe Towarzystwa, jaki odbył się 27 listopada br. w Warszawie — za udział w walce z gruźlicą i chorobami płuc — dwie złote odznaki. Otrzymali je: prezes honorowy Zarządu Wojewódzkiego PTP w Krakowie, członek honorowy Zarządu Głównego PTP, Czesław Dylowicz i prezes Zarządu Wojewódzkiego w Krakowie Antoni Olma. Przyznane odznaczenia władz

miejskich Krakowa działaczom Towarzystwa: Srebrna Odznaka za Pracę Społeczną dla Miasta Krakowa — Marii Bubaczewskiej i za Zasługi dla Ziemi Krakowskiej — zastępcy kierownika Działu Kultury MPK Leopoldowi Rolniakowi, wręczone zostaną z przyczyn obiektywnych w terminie późniejszym.

Odczytane zostały również nazwiska długoletnich działaczy Oddziału Towarzystwa, w tym wielu z MPK, którym Zarząd Główny PTP przyznał odznaki złote, srebrne i brązowe, w zależności od lat zaangażowania w działalność antynikotynową.

Członek Zarządu Wojewódzkiego, Antoni Dawidowicz, przedstawił zebranym kronikę 20-lecia Krakowskiego Oddziału PTP. Przypominał w niej o Uchwale MRN w Krakowie, wprowadzającej zakaz palenia tytoniu w tramwajach, która zapoczątkowała wprowadzenie tego zakazu na obszarze całego kraju. Później wyodrębniania w kawiarniach i lokalach sal dla niepalących, poczekalni na Dworcu Głównym i całych wagonów w pociągach dalekobieżnych. Poinformował zebranych, że z inicjatywy Zarządu Wojewódzkiego PTP w Krakowie jedną z ulic w naszym mieście, nazwano ulicą Jana Sztaudyngera, który w swoich fraszkach ośmieszał nałóg palenia tytoniu — „Zabić palacza Pan Bóg przebacza”. Przypominał też o rokrocznie, składanych w dniu 1 listopada kwiatów na grobach nieżyjących już działaczy Towarzystwa, między innymi pierwszego delegata na krajowy zjazd, byłego pracownika MPK, Franciszka Górskiego.

Uroczyste spotkanie zakończył się apelem — protestem skierowanym do Krakowskiej Telewizji, przeciw występowaniu na szklanym ekranie osób demonstrujących picie alkoholu i palenie tytoniu. (M.B.)

Fot. Stanisław Makarewicz

JUBILEUSZ LOK

Jedną z organizacji obchodzących w tym roku 40. rocznicę powstania jest Liga Obrony Kraju. Jej zakładowa organizacja w środę, 12 grudnia odbyła zebranie sprawozdawczo-wyborcze, w którym prócz zainteresowanych członków LOK udział wzięli: dyr. dyr. S. Kostro, S. Kowalczyk, M. Dudek, sekretarz KZ PZPR J. Juniszewski, przewodniczący ZZ ZSMP W. Michalski.

Referat przypominający historię LOK, jej dotychczasowe dokonania i zadania na przyszłość wygłosił członek Klubu Oficerów Rezerwy w MPK, S. Kwiatkowski. Działalność LOK-owskich Klubów (Tramwajowego Klubu Wodnego, Klubu Oficerów Rezerwy i Klubu Sportów Obronnych) omówili T. Gil i K. Lappe.

Zebrani w jawnym głosowaniu łącznym wybrali nowy zarząd zakładowy. Zarząd ukonstytuował się w składzie: przewodniczący — S. Kowalczyk, z-cy przewodniczącego — K. Nikiel (KOR), Fr. Orszaniński (TKW), J. Gil (KSO); komisja rewizyjna przewodniczący — A. Piszczek, sekretarz Z. Fenrych, członkowie — A. Gajda, W. Panicz.

Przyjęto też program działania. Przewiduje on kontynuowanie już sprawowanych form działalności oraz wprowadzenie nowych, zwłaszcza z zakresu wychowania patriotyczno-obronnego oraz rozwijanie bazy materialnej klubów i podnoszenie kwalifikacji członków. Ważnym zadaniem nakreślonym w programie jest dalszy aktywny udział członków LOK w realizacji zadań przedsiębiorstwa. (S. G.)

KREDYTY

już o wiele lepiej, ale...

Z otrzymanej informacji o pobieraniu i wykorzystywaniu kredytów biletowych przez motorniczów i kierowców autobusowych w listopadzie '84 wynika, że powinniśmy już powołać w surmy zwycięstwa — po długich staraniach zbliżamy się do ideału: prowadzący pojazdy wreszcie wypełniają kolejny punkt zakresu czynności — pobierają kredyty i sprzedają pasażerom bilety. Żyżmano się na ten obowiązek, ale przeważał zdrowy rozsądek. W omawianym okresie do kasy konduktorskiej wpłacono z tego tytułu 1.724.000 zł. Jest to kwota niemała, której by w innym przypadku nie było. Co zaś większe wpływy znaczą nie trzeba nikomu tłumaczyć.

Na 2.026 prowadzących pojazdy (w tym i ci w niepełnym wymiarze godzin) tylko 12 nie pobrało kredytów. Odejmiemy jeszcze 3 osoby oddelegowane do innych prac (z ZTH, ZAKOM, ZAW), a otrzymamy „czarną listę” tych, którzy nadal bimbożnią z obowiązków. Są to: Władysław Ostrowski, Jan Wilkomirski i Stanisław Stokłosa (ZTH); Stanisław Mihiuka, Marek Umożliński i Waldemar Bratuszewski (ZTP); Stanisław Wronański i Andrzej Jędrzejowski (ZAC) oraz Edward Głab (ZAB). Jak przyjdzie listy widać „przodują” tu „tramwajki”, czyste konto ma i dyndynie ZAP. Czy naprawdę nie można do końca wyegzekwować obowiązków w innych zajezdniach?

Z kronikarskiego obowiązku odnotujmy jeszcze, że w listopadzie br. średnia wpłata do kasy konduktorskiej od jednego prowadzącego pojazdy wynosiła 856 zł (u motorniczów 939 zł, u kierowców 808 zł). Najwięcej wpłacono w ZTH (1.250 zł, ZAB (984), ZAC (975) i ZAP (965), najmniej w ZAW (456) ZTP (688). Jak widać, wszystko zależy od właściwego traktowania swych obowiązków i stworzenia odpowiedniego klimatu przez kierownictwo. Różnice są jednak zbyt wysokie. Czeka my na równanie w górę do najlepszych. (aml)

KRONIKA ZSMP

19 XII br. odbyło się drugie posiedzenie plenarne nowego Zarządu Zakładowego ZSMP w MPK. Oprócz spraw organizacyjnych powołano Komisję Problemów oraz przyjęto harmonogram otwartych zebrania Kół. Działania te mają na celu poszerzenie grona aktywności w Zakładach oraz szerokie wyjście z programem zakładowej organizacji ZSMP do wszystkich młodych pracowników MPK. Plenum podjęło temat współpracy z NSZZ Pracowników MPK. Jak podkreślono w uchwale, dobra współpraca organizacji młodzieżowej z związkowej może przyczynić się znacznie do pozytywnego rozwiązania spraw socjalnych młodej załogi (np. mieszkanie, kredyty „MM”), poprawy warunków pracy (zapobieganie wypadkowości wśród mło-

dych) oraz rozwoju kultury sportu i turystyki młodej załogi MPK.

Z kolei o postępach w działaniu ZSMP na rzecz budowy nictwa patronackiego informację złożył kol. Władysław T. Reoczyński. Coraz bardziej konkretne działania są szczególnie ważne w aktualnej sytuacji młodej rodziny. W tym kontekście także przekazaną została informacja o XVII Plenum ZG ZSMP — poświęconym właśnie sprawom młodych rodzin pracowniczych. Torz

Miłym akcentem było wyróżnienie długoletnich, zasłużonych działaczy MPK-owskich organizacji młodzieżowych: Marii Kluzy, Adam Piszczka i Jana Taboły tytułem „Honorowego Członka ZSMP”.

Pojechali na przysięgę kolegów

Uroczyste i bardzo serdecznie żegnano w ZTP sześciu młodych pracowników zaplecza, odchodzących do zasadniczej służby wojskowej. Życzono im wszystkiego najlepszego i proszono by nie zapomnieli o swoim zakładzie pracy i po okresie służby w wojsku do niego powrócili. Zapewniano ich, że zarówno kierownictwo Zakładu jak i koledzy, również przez ten czas o nich nie zapomną.

I nie zapomnieli. Wypożyczonym z przedsiębiorstwa autobusem pojechali pracownicy zaplecza ZTP 16 grudnia br. do jednostki wojskowej, w której zbiegłymi okolicznościami, wszyscy ich koledzy — na żołnierską przysięgę. Radość młodych żołnierzy była olbrzymia, gdy prócz najbliższej rodziny w tak uroczystym dla nich dniu, nie zabrakło również kolegów z pracy. (M.B.)

Z książką i muzyką w hotelach pracowniczych

21 grudnia br. odbyło się w Klubie „Iskra”, na osiedlu Na Skarpie miłe spotkanie z pracownikami MPK — mieszkańcami znajdujących się tam hoteli pracowniczych.

Było to kolejne spotkanie z cyklu „Poznajmy się” jakie organizowane są przez Dział Kultury MPK. Program jego był atrakcyjny, obejmował bowiem kiermasz książek i występ zespołu muzyczno-wokalnego „Pantograf”. Książki o szerokiej tematyce i piękne kalendarze, sprzedawane przez przedstawicielkę Zakładowej Biblioteki, Danutę Skulimowską, cieszyły się jak zwykle dużym powodzeniem, a kon-

cert melodii — tych najpiękniejszych, zgromadził w sal klubowej sporo słuchaczy.

Spotkanie, jak nam powie dział jego organizator, zastępca kierownika Działu Kultury Leopold Rolniak, przewidziane było szczególnie dla tych mieszkańców hoteli pracowniczych, którzy na święta nigdzie nie wyjechali.

Za zorganizowanie tak miłego wieczoru, zarówno pracownikom Działu Kultury jak również członkom zespołu wokalno-muzycznego „Pantograf”, serdecznie podziękowała kierowniczka Klubu „Iskra” Bogusława Rybialek. (M.B.)

Wszyscy są pracownikami MPK. W czerwcu br., otrzymali mandaty radnych. Rozmawialiśmy z nimi, jeszcze przed wyborami, kiedy to dopiero byli kandydatami na radnych. Co powie nam dzisiaj, po półrocznej, nielawnej społecznej pracy? Jakże są ich zadowolenia na rok następny?

Pracownik ZNA, **Piotr Kłak**, radny Miejskiej Rady Narodowej nie miał w tej piątej już swojej kadencji szczęścia, ponieważ przydzielono go do Komisji ds. Drobnej Wytwórczości i Przemysłu Terenowego. Później trochę chorował i dopiero na ostatniej sesji Urzędu Miasta jaka odbyła się 6 grudnia br. przedstawiony został z powrotem do Komisji ds. Gospodarki Komunalnej, w której działał przez cztery już swoje kadencje radnego. Nie jest więc jak mówili, w ogóle zorientowany, co się w tej Komisji dzieje. Trudno więc mu powiedzieć czy plan w zakresie gospodarki komunalnej jest zagrożony, czy też możliwy do wykonania. „Trudno mi też namówić — dodaje — o planach na rok przyszły”.

Drugi radny Miejskiej Rady, **Ryszard Salawa** z ZTP, mówi... „Dla mnie jest to pierwsza kadencja, musiałem się więc wciągnąć w tę pracę, poznać ją. Dużo pracowałem w ostatnim czasie przy wyborach do komitetów osiedlowych. Brałem również udział w sesjach Miejskiej Rady i Dzielnicy Podgórze. Moje plany jako radnego, na rok przyszły? Ważne są wszystkie sprawy naszego miasta, przedstawiane na sesjach, ale nie mniej ważne są moje, olbrzymiego terytorialnie okręgu wyborczego Podgórze jak również planu na rok przyszły MPK. Jego trudności, o których dowiedzieliśmy się od kierownictwa, na dwóch zorganizowanych z radnymi z MPK spotkaniach. I o tym

Pół roku po wyborach

Radni z MPK o swojej pracy i zamierzeniach

właśnie jako radny muszę również w przyszłym roku pamiętać”.

„Wciąż się człowiek we wszystko” — mówi **Wiesław Kasperczyk**, radny dzielnicy Śródmieście, przydzielony do pracy w Komisji ds. Zagospodarowania Terenów i Finansów. Uczestniczyłem we wszystkich sesjach jakie się odbyły. Tematów i spraw do załatwienia mnóstwo. Jestem pracownikiem MPK i dlatego sprawy przedsiębiorstwa są dla mnie bardzo ważne i zawsze będę stawał się na pierwszym miejscu. Na przykład, dokąd nie będzie przebudowany łuk przystanku na pętli w Rakowicach, dotąd przystanek ze względów bezpieczeństwa, nie może wrócić na swoje dawne miejsce. Plany na rok przyszły? Na pewno dużo będzie spraw, związanych ze skargami mieszkańców, którzy przychodzą będą na nasze dyżury. I myślę, że te właśnie różne interwencje stworzą nam możliwości szerokiego działania”.

„Weszliśmy w plan pracy, założony przez poprzednią kadencję radnych — mówi radny dzielnicy Krowczyńskiego, **Józef Pańko** z ZNT, członek Komisji ds. Gospodarki Komunalnej, Komunikacji i Łączności — i według tego planu rozpoczęliśmy naszą działalność. Pracowałem już przy analizie remontów za pierwsze półrocze br., ocenie ważniejszych

inwestycji komunalnych i komunikacyjnych w dzielnicy, stanu zaspokajania potrzeb w zakresie telekomunikacji, dostaw ciepła do budynków mieszkalnych, przygotowaniu dróg i chodników, przebiegu kapitalnych remontów domów. Prócz powyższego, zajmujemy się realizacją wniosków mieszkańców dzielnicy z okresu kampanii wyborczej. Na sesji 20 grudnia br., przedstawione zostaną plany pracy na rok przyszły. Jeżeli chodzi o sprawy komunikacji w dzielnicy, to zajmę się głównie realizacją zajeżdżni przy ulicy Łokietka, rozbudową dworców autobusowych, zatok i wiat.

Radną z 19. obwodu wyborczego w dzielnicy Podgórze, jest **Bronisława Raczek** z ZTO. Mówi, że... „na razie, mnóstwo czasu poświęcałmy na spotkania przedwyborcze do komitetów osiedlowych. Plany pracy na rok przyszły... ogromne, a w nich ujęto również i sprawy zaległe. Co dotyczy problemów MPK, to przede wszystkim na terenie Podgórze jak najprędzej należy wybudować dworzec autobusowy przy ulicy Kąkic i przenieść tam autobusy ośmiu już linii z placu Bohaterów Getta, czego domagają się mieszkańcy okolicznych domów. Może uda się też niewykorzystane w br. fundusze w naszej dzielnicy, choć częściowo przekazać

w roku przyszłym na sprawy komunikacji”.

W Komisji Samorządu Mieszkańców i Czynów Społecznych, w Dzielnicy Radzie Narodowej Nowej Huty, pracuje **Bogusław Ziembacz** z ZAB, która mówi... „Ogrom pracy włożyliśmy w przygotowanie do wyborów do samorządu mieszkańców poszczególnych osiedli, których w naszej dzielnicy jest bardzo dużo. Podczas kampanii wyborczej do rad narodowych wysłuchaliśmy postulatów mieszkańców, z których nie wszystkie jeszcze zostały załatwione, a tu mamy z kolejnych wyborów, teraz do samorządu mieszkańców, nowy pakiet, zupełnie nowych wniosków. Byliśmy też zapraszani na sesję Dzielnicy Rady, na których poruszane były różne tematy, nie jednak z komunikacyjnych. Myślę, że i na takie przyjdzie kolej. Być może w roku przyszłym dopiero i wówczas jeżeli tylko będę miała okazję, przedstawię zakres spraw naszego przedsiębiorstwa, jego problemy, dotyczące oczywiście mojej dzielnicy.

Pierwsze miesiące działalności naszych radnych. Okres przystosowania się do nowej, odpowiedzialnej funkcji społecznej. Wchodzenie w problemy miasta, dzielnicy. Okres na pewno trudny, dla wszystkich, którzy, prócz Piotra Kłaka z ZNA, tę odpowiedzialną funkcję społeczną sprawują po raz pierwszy w życiu. W rok 1985, wstępując z olbrzymim bagażem zobowiązań wobec swoich wyborców, którzy im nielatte sprawy swego miasta czy dzielnicy powierzyli. Zobowiązani czują się również wobec swojego przedsiębiorstwa, jego spraw, problemów, z którymi spotykają się na co dzień w swojej pracy zawodowej.

MARIA BUBACZEWSKA

Isaliśmy niedawno szeroko o jubileuszu naszego chóru „Lutnia Robotnicza” — najstarszego chóru robotniczego, i o udziale w uroczystościach jubileuszowych chóru „Hutnik” z Trzyczna z Czechosłowacji. Zbiehło okazało się, że nasi goście z południa też obchodzą w tym roku jubileusz i zapraszają do udziału w wspólnym koncercie. Od zaproszenia do terminu wyjazdu nie było zbyt dużo czasu, ale trzeba było przystąpić do organizacji — Dział Kultury, Sportu i Turystyki naszego przedsiębiorstwa, stanął na wysokości zadania bijąc chyba rekord czasowy przy załatwieniu takiej ilości paszportów. W każdym razie już 1 grudnia przed południem byliśmy w Trzycznie witani przez prezesa chóru „Hutnik”, **Jana Chwawiczkę**. Zaraz też oba chóry przystąpiły do ostrych przygotowań przed wspólnym wieczornym występem, ćwicząc pieśni, które miały wspólnie odśpiewać. Koncert jubileuszowy odbył się w pięknej sali widowiskowej trzynieckiego domu kultury działającego przy Hucie im. Rewolucji Październikowej i zgromadził obok politycznych i administracyjnych władz miasta, kierownictwa Huty, również całą rzeszę Polaków mieszkających w Trzycznie i w okolicy. Koncert rozpoczęła nasza „Lutnia” i muszę przyznać, że nie wiem, czy to wpływ uroczystego nastroju jaki panował przed koncertem, czy sali, o rzeczywiście wspaniałej akustyce, ale takiego śpiewu w wykonaniu „Lutni” dawno nie słyszałem. A że nie byłem w tej ocenie osamotniony, potwierdziła sala burzliwymi oklaskami na zakończenie pierwszej części koncertu. I na prawdę dziwić się należy, że w koncertowym repertuarze zabrakło przygotowywanej przez chór wielkiej polskiej pieśni „Gaude Mater Polonia”.

Druga część koncertu to występ gospodarzy i jubilatów — zarazem, a więc męskiego i żeńskiego zespołu chóru „Hutnik” mającego w swoim repertuarze stare polskie pieśni pieśniewane tu przez wieki przez ludność polską, jak również pieśni nowe, mówiące o współczesnym życiu kraju, śpiewane zarówno po polsku jak i w językach czeskim i słowackim. I wreszcie finał, czyli wspólne śpiewanie obu chórów. Sądze, że nie tylko mnie

na długo w pamięci utkwiło brawurowe wykonanie „Poloneza” z „Halki” Moniuszki odśpiewane pod dyktando **Małgorzaty Wojnarowskiej**.

Wieczór zakończyło składanie życzeń chórzystom z „Hutnika”, a trzeba przyznać, że kolejka do jubilatów była długa. Przyjechali bowiem do Trzyczni przedstawiciele chórów z Republiki Federalnej Niemiec, z NRD i z Polski. Z samego chęćby Krakowa oprócz „Lut-

polscy autochtoni żyjący na swych ojczystych i tylko, jak mówią, granica zmieniała się. W oparciu o Polski Związek Kulturalno-Oświatowy, który na tych terenach zrzesza ponad 20 tys. członków działają różne zespoły kulturalne kultuwające polską tradycję. Takim zespołem jest właśnie i nasz „Hutnik”. Początkowo był to tylko chór męski, potem powstał też i chór żeński, aż w końcu doszło i do tego, że

który dziś, choć już w podszym wieku, przybył na uroczysty koncert przynosząc w prezencie chórowi nowy, napisany przez siebie utwór, jak i literat, **Adam Wawrosz**, którego utwory też znalazły się w repertuarze chóru. To właśnie z okresu tamtego kierownictwa pochodzą największe sukcesy Chóru, szczególnie żeńskiego. Chór zdobył też nagrodę na Międzynarodowym Festiwalu Polskiej Pieśni w Mię-

wym Ilczynie taka manufaktu- na od dawna funkcjonowała.

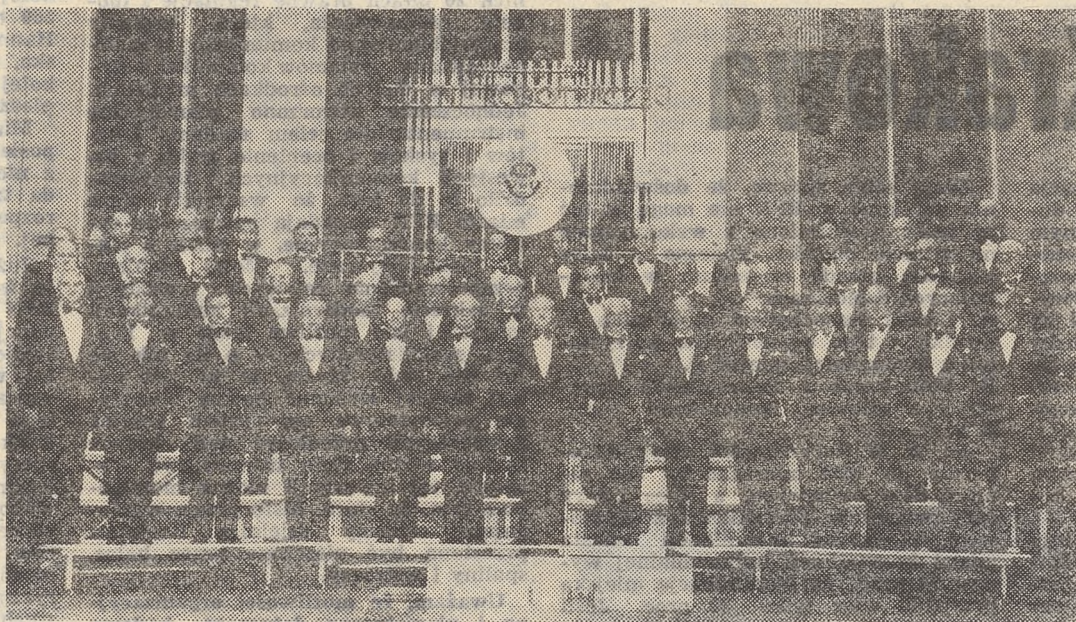
Część naszej grupy natomiast była zaproszona do odwiedzenia nowego Domu Polskiego w Milikowie, wiosce w pobliżu Trzyczni, w której przeszło półowa mieszkańców należy do Polskiego Związku. Dom wybudowano w czynie społecznym, a każdy z Polaków poczuwał się do obowiązku pomóc przy budowie. Dlatego też dotacja jaką otrzymali z centrali jakoś wystarczyła, choć wyniosła zaledwie 10% kosztów budowy, a ludzie, którzy z takich czy innych względów nie mogli bezpośrednio na budowę pracować, donosili przynajmniej posiłki pracującym. W podobny sposób przebiegało wyposażanie nowego domu — oto ktoś przyniósł firanki, ktoś zasłony, a jeszcze inny sztucce. Ale w Trzycznie nikt nie dziwi się takiej samoorganizacji — Milików to jedna z trzech wiosek o przewadze ludności polskiej, w których w czasie okupacji hitlerowskiej działała Armia Krajowa. Drogo też płacili Polacy za tę swoją polskość. Oto np. w pobliskich Żywocicach za zabicie oficera SS Niemcy brali odwet tylko na Polakach, mordując 27 mężczyzn.

Ma więc Milików swój nowy Dom Polski, który jak wszystkie takie domy w innych miejscowościach stanie się ostoją polskości, i oddziaływał również będzie na ludność czeską mieszkającą w wiosce. Zresztą to wymieszanie narodowościowe widać na tym terenie na każdym kroku: dwujęzyczne napisy na sklepach, możliwość porozumienia się w języku polskim itd. Również i huta, ten motor wszytkiego co się w Trzycznie dzieje, ma swój polski wątek w historii, bo kiedyś powstawała w XIX w. jako filia słynnej „Kuzni” z Ustronia, które znajduje się dziś po stronie polskiej. Dziś polską kartę w historii huty zapisują pracujący w niej Polacy, również i ci z zaprzyjaźnionego „Hutnika”.

Ale znów poszukiwania śladów polskości na tych ziemiach odciągnęły nas od relacji o pobycie lutnistów w Czechosłowacji, ale trudno się dziwić, gdyż następne dwa dni to zwiedzanie przezwrotnie handlowych części Trzyczni i Ostrawy i tylko jeszcze na koniec wizyta w trzynieckim muzeum obrabującym ścisły rozwój huty i miasta, oraz tworzenia się klasy robotniczej. **A. ZYZMAN**

Wyprawa „Lutni Robotniczej” do Czechosłowacji

Z polską pieśnią do rodaków zza Olzy



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

ni” byli jeszcze przedstawiciele chóru „Hejnał”, a także, choć już incognito, chóru „Organum”.

Skoro mówimy o tak huczonym jubileuszu, to warto byłoby wspomnieć też coś o dostojnym jubileacie. O to zapytałem osobę najbardziej kompetentną tj. samego prezesa Chwawiczkę. Otóż, według jego relacji Polskie Towarzystwo Śpiewacze „Hutnik” powstało w 1954 r. i działa obecnie przy Domu Kultury Związków Zawodowych Huty im. Rewolucji Październikowej w Trzycznie. Dlaczego polskie? — zapyta ktoś. — Otóż na ziemiach tych od lat mieszkali

oba chóry występują często razem popularyzując polską pieśń patriotyczną i narodową. Oprócz występów dla Polaków mieszkających poza granicami swego kraju chór występuje również i dla Czechów i Słowaków propagując wśród nich kulturę polską. W ten sposób trzyniecki chór dobiegł już do trzydziestu lat działając początkowo pod kierownictwem Karola Wronka, który pracował z chórem aż do roku 1980 i odejść musiał już ze względu na zły stan zdrowia. Zresztą chór miał szczęście do takich pasjonatów. Wśród pierwszych założycieli znaleźli się bowiem i kompozytor **Paweł Kaleta**,

dzydrojach. Chór bardzo często odwiedza rodzinny kraj występując w ponad trzydziestu miastach Polski.

Ale wróćmy do naszych chórzystów, dla których ten koncert nie był jedynym występem w Czechosłowacji. 2 grudnia „Lutnia” koncertowała w pięknym zamczku w Nowym Ilczynie. Nazwa miasteczka jakas znajoma naszym Czytelnikom, lecz muszę z żalem stwierdzić, że ci którzy starali się szukać Rumcajsowych śladów, srodze się zawiedli. Znaleźć za to można było w pobliżu zamku inną ciekawostkę, a mianowicie muzeum... kape-luszy, jako że właśnie w No-

Znając nie kończące się kłopoty z Zajezdnią na Woli, która jest przecież obiektem nowym, zaledwie kilka lat temu oddanym do eksploatacji, ale niezbyt udanym i wymagającym już przeprowadzenia modernizacji, przedstawiciele załogi Zakładu Sieci i Podstawy, postanowili już teraz w trakcie prowadzonej budowy swojego zaplecza zorientować się w jakich warunkach przyjdzie im pracować. Stąd 20 grudnia br., wizyta na budowie bazy dla Zakładu Sieci, jaka realizowana jest przy ulicy Rzemieślniczej.

Na teren budowanego obiektu wchodzi wraz z przedstawicielami użytkownika: kierownikiem ZSP, Janem Sokolowskim, zastępcą przewodniczącego Rady Pracowniczej w tym Zakładzie, Mieczysławem Rybickim, Oddziałowym Spółcznym Inspektorem Pracy, Wiesławem Luzarem i mistrzem Markiem Tarnawskim. Ponieważ nie widzę nikogo z dozoru, mimo przekonania o wcześniejszym powiadomieniu o naszej wizycie, zwracam się do pierwszego napotkanego pracownika, o poproszenie kierownika budowy. Po chwili przychodzi kierownik zespołu robót generalnego wykonawcy, Przedsiębiorstwa Budowy Elektrowni i Przemysłu „Energooprzem”, Jan Sobczyk i... zaraz nam się od niego dostaje za to, że weszliśmy na teren budowy nie zgłaszając wcześniej swego przybycia i za to, że znaleźliśmy się tam bez kasków. I trudno nie przyznać mu racji.

Otrzymujemy więc kaski i już w towarzysztwie przedstawicieli wykonawcy, udajemy się do środka realizowanego obiektu. Dołącza do nas jeszcze kierownik budowy, Marek Zagórski.

Hala warsztatu mechanicznego i tuż obok, elektrycznego.

Rekonesans na Woli

Pomieszczenia bardzo wysokie. W dachu świetliki ze szkła zbrojonego. „Jak je później czyścić na takiej wysokości?” — zastanawia się głośno Wiesław Luzar. „Czy da się ogrzać takie wysokie pomieszczenie, żeby potem nasi ludzie w nim nie marzeli?” — martwi się Mieczysław Rybicki.

„Na pewno nie będzie tu zimno, w projekcie przewidziane są nagrzewnice” — te drugie wątpliwości rozwiewa Marek Zagórski. Wiadomo jednak, że nie jest do końca rozwiązany problem dostawy ciepła dla nowych obiektów Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego oraz dla Zakładu Sieci.

Pytam czy zaawansowanie robót pozwoli przypuszczać, że dotrzymany zostanie termin oddania użytkownikowi zaplecza w grudniu 1985. „Jeżeli Instal nadrobi zaległości, to powinien być dotrzymany” — odpowiada Jan Sobczyk, ale zaraz dodaje... „Dlaczego użytkownik nie pomyślał wcześniej o swoim zapleczu? Budowa trwa już dwa lata, zaawansowanie robót wynosi 60 procent, a przed przystąpieniem do jej realizacji była przecież rada techniczna u inwestora to jest w Dziale Inwestycji MPK i projekt „Biprorodu” z Częstochowy został podpisany a teraz jak tu coś zmieniać? Nie wszystko się da a i koszty przecież z tego powodu mogą być olbrzymie. Do wszelkich zmian

był czas w fazie uzgadniania projektu...”

„Będziemy tu pracować, więc chcielibyśmy aby jeszcze to, co można, dostosować do naszych potrzeb. To pewnie, że już wiele nie da się zmienić ale pozwolicie panowie że może najpierw sobie obejrzymy...” — mówi zwracając się do wykonawców kierownik Jan Sokolowski.

Jeżeli chodzi o hale mechaniczną i elektryczną towarzyszący mi przyszli użytkownicy nie wnoszą żadnych zastrzeżeń. I już słyszę jak planują sobie ich zagospodarowanie...

Przechodzimy do lakierni a później do pomieszczenia mistrzów kierownika Oddziału Sieci i warsztatu sieci. W każdym z pomieszczeń wysoko umieszczone okna typu przemysłowego — uchylone. Tak wysoko, że przez nie nie będzie widać na placu gdzie stać będą wozy wieżowe. Dalej, przechodzimy obok boksów magazynowych i narzędziowni, w której nie przewidziano nawet jednego okna, a przecież jest to miejsce pracy dla ludzi. Prawie we wszystkich pomieszczeniach, zwracając naszą uwagę stężenia — zygawkawo, mało estetycznie umieszczone na ścianach stalowe elementy konstrukcyjne przebiegające z górnego rogu pomieszczenia do rogu dolnego, odsunięte od okien około 30 cm. Wychodzimy na piętro. Z jednej strony kory-

tarza niewielkie pomieszczenia bez okien, przeznaczone na podręczne magazynki, z drugiej pokoje biurowe. Okna tego typu co na dole — uchylone. Przedstawiciele ZSP mają do nich duże zastrzeżenia. Jak tu wietrzyć pomieszczenia? Uważają, że nie są funkcjonalne. I znów te mało estetyczne stężenia. Specja i nie pozwolą na całą szerokość otwierac wszystkich okien. W pomieszczeniu WC na przykład, tylko jedno z trzech okienek da się uchylić. I wreszcie świetlica. Nie wielka, wąska, ciemna kiszka. I jak tu w takiej organizacji choćby spotkania z załogą? To już jadalnia na parterze jest pojemniejsza, tylko że bez okien. Świetlica to zupełnie niewypały projektanta. Ciekawe czy uda się w jednej z bocznych jej ścian wybić dodatkowe okna? Świetlicy również nie ominęły szpecące stężenia. Poza tym odnosimy wszyscy wrażenie, że do pomieszczeń obiektu dostaje się zbyt mała ilość światła dziennego, a przecież tyle mówi się ostatnio o jasnych, pełnych słońca, nowoczesnych halach produkcyjnych.

Schodzimy z powrotem do parterowych pomieszczeń i wychodzimy na zewnątrz, na rozległy plac — między innymi przyszłe miejsce parkowania wozów wieżowych.

Wizyta przyszłych użytkowników na budowie, zakończyła się nieoptymistycznymi refleksjami, które na-

suwają pytania... Kto uzgodnił ten typ wykonanych stężeń konstrukcyjnych, dlaczego zatwierdzone zostało tak oszczędne oświetlenie pomieszczeń światłem dziennym i wreszcie dlaczego uchylone okna, które utrudniają wietrzenie, zastosowano nawet w pomieszczeniach biurowych.

W piśmie z 30 listopada br. ZTS zwracał się do Działu Inwestycji MPK, wymieniając między innymi powyższe mankamenty nowo budowanego obiektu. Między innymi występował również o doprowadzenie napięcia 600 V do pomieszczenia warsztatu elektrycznego oraz zapewnienia niezbędnego zapasu elementów nietypowych. Z wymienionych spraw załatwione zostało tylko doprowadzenie do warsztatu elektrycznego odpowiedniego napięcia. Co do stężeń odpowiedź brzmiała... „usunięcie stężeń podłużnych hali, nie zostanie zrealizowane z powodu dużych zmian i nakładów kosztów, co zostało potwierdzone w protokole przez przedstawiciela biura projektów”. Użytkownik występował również o egzemplarz dokumentacji swojego zaplecza, otrzymał odpowiedź że dostanie go w momencie przekazania już zrealizowanego obiektu (?)

Historia z błędami na etapie projektowania znów się powtórzyła. Nowe, wymarzone zaplecze, tylko częściowo spełni oczekiwania użytkownika. I znów nie obejdzie się bez kosztownych robót dodatkowych, które i tak nie wszystko załatwią, zwłaszcza w zakresie funkcjonalności niektórych pomieszczeń, ich estetyki jak i naturalnego oświetlenia. Czy można było tego uniknąć? Odpowiedzi oczekujemy z Działu Inwestycji MPK.

MARIA BUBACZEWSKA

Kolej miejska dla Krakowa

Dobrze rozwinięta komunikacja miejska jest dziś we wszystkich dużych miastach świata nieodzownym warunkiem prawidłowego funkcjonowania życia społecznego i gospodarczego. Dotyczy to zarówno państw o wysokim stopniu rozwoju motoryzacji jak państw o słabszym rozwoju, państw kapitalistycznych — i socjalistycznych. Miasta i ich okolice pozbawione komunikacji miejskiej nie mogłyby w ogóle funkcjonować. Jest przy tym sprawą istotną, aby system komunikacji tak zorganizować, by przy najniższych kosztach przynosił jak największe korzyści.

Przy rozpatrywaniu kosztów należy uwzględnić nie tylko samą komunikację miejską, lecz wliczyć także wszystkie koszty związane z nowymi inwestycjami i koszty eksploatacji w komunikacji indywidualnej. Wiadomo przecież, że atrakcyjny system komunikacji miejskiej może uczynić zbędnymi kosztowne inwestycje dla ruchu indywidualnego.

Na podstawie takich przemysłów powstały w ostatnich 20 latach w RFN następujące wytyczne dotyczące zastosowania odpowiednich systemów komunikacji miejskiej: Dla dużych miast (powyżej 1 miliona mieszkańców) kolej pociągowa (kolej naziemna i metra); dla miast od 0,5 — 1 miliona mieszk. kolejki miejskie i tramwaje pociągowe; dla miast od 200 tys. do 500 tys. mieszkańców tramwaje nowoczesnej konstrukcji. Jeśli to tylko możliwe na specjalnym podtorzu. Te systemy powinny w przyszłości służyć za podstawę komunikacji miejskiej i zostać z czasem uzupełnione przez komunikację omnibusową i trolejbusową.

Zdaje sobie sprawę, że doświadczenia uzyskane w RFN nie mogą zostać w pełni przeniesione i wykorzystane na gruncie polskim. Znaczne różnice zachodzą przede wszystkim w następujących dziedzinach:

A. Liczba samochodów osobowych — wynika z tego częstotliwość korzystania z komunikacji miejskiej.

B. Planowanie i finansowanie inwestycji z zakresu komunikacji miejskiej.

Ad. A. W Norymberdze przypada obecnie na 1000 mieszkańców 360 samochodów osobowych, a więc cztery razy więcej w porównaniu z Krakowem. W całości komunikacji miasta udział komunikacji indywidualnej wynosi 70 proc., na komunikację miejską przypada więc tylko 30 proc. Jeśli przeliczyć to na warunki Krakowa, to udział indywidualnych pojazdów w komunikacji miasta wynosi 17 proc., a ok. 83 proc. reszty komunikacji przypada na środki komunikacji miejskiej. Liczby te odpowiadają rzeczywistym warunkom. W związku z tym zapotrzebowanie na komunikację miejską jest w Krakowie trzykrotnie większe niż w Norymberdze. Pół rzeczywistej wysoka liczba pasażerów wymaga w Krakowie znacznie bardziej rozbudowanego systemu komunikacyjnego niż w Norymberdze. Dostatecznie system komunikacji szynowej wymaga wprawdzie większych kosztów inwestycyjnych, ale należy podkreślić, że przyniesie potem znaczne oszczędności jeśli chodzi o koszt napędu i eksploatacji. Fakt, że obecnie większość mieszkańców Krakowa jest zdana na komunikację miejską, nie powinien, moim zdaniem, doprowadzić do nie-

rowania niedociągnięć i braków w obecnym systemie komunikacji. Liczba samochodów prywatnych i wymagania pasażerów stawiane MPK będą przecież wzrastały.

Ad. B. W RFN stworzono w ostatnich 20 latach prawne regulacje i modele finansowania, które ułatwiły przedsiębiorstwom komunikacyjnym sfinansowanie systemów komunikacji szynowej w dużych ośrodkach miejskich. Jednocześnie utworzono planistyczne instrumentarium celem zbadania kosztów i zysków i ocenienie zysku z inwestycji komunikacyjnych. Doprowadziło to do tego, że wszystkie duże miasta RFN posiadają nowoczesne systemy komunikacyjne, w dalszym ciągu rozbudowywane. Moim zdaniem, przeprowadzenie celowych inwestycji w zakresie modernizacji komunikacji miejskiej jest możliwe także w krajach socjalistycznych — o ile tak się już nie stało. Myślę, że tu jest nawet łatwiej wysunąć pewne inwestycje priorytetowe np. system kolejek pociągowych przedłożonych nad prawie równie ważną linię tramwajową. Celowość tej inwestycji można motywować tym, że stare, historyczne, wymagające ochrony dzielnice Krakowa przestają być niszczone przez hałas, spaliny i wstrząsy.

Uważam, że możliwości organizacyjne i planistyczne dotyczące budowy kolejki miejskiej w Krakowie nie są mniejsze niż w RFN. Inny problem stanowią możliwości finansowe, w które nie będę naturalnie wnikał. Jednak liczne już wybudowane, bądź znajdujące się w budowie koleje miejskie (także metra) w innych krajach socjalistycznych wskazują, że również problemy finansowe mogą zostać przezwyciężone.

Chcąc porównać Kraków z miastami zachodniemieckimi, musimy zająć się grupą miast, których liczba mieszkańców wynosi od 500 tys. do 1 mln. W tej grupie mieszczą się następujące miasta RFN (wymieniam jednocześnie systemy komunikacyjne w tych miastach): Kolonia — 980 tys. mieszk., kolej miejska i kolejka pociągowa; Essen — 600 tys. mieszk., kolej miejska i pociągowa; Frankfurt — 630 tys. mieszk., kolej miejska i po-

spieszna; Dortmund — 610 tys. mieszk., kolej miejska i pociągowa; Düsseldorf — 610 tys. mieszk., kolej miejska i pociągowa; Duisburg — 580 tys. mieszk., kolej pociągowa, planowana kolej miejska; Stuttgart — 570 tys. mieszk., kolej miejska i pociągowa; Breme — 560 tys. mieszk. (EW?) kolej miejska; Hannover — 540 tys. mieszk., kolej miejska. Norymberga — 380 tys. mieszk., kolej podziemna, planowana kolej pociągowa.

Miasta te, łącznie z Norymbergą, posiadają kolej miejską, a większość z nich pociągową. Norymberga posiada tzw. „klasyczne metra”, a także rozpoczęła budowę kolejki pociągowej.

Już to pierwsze porównanie ukazuje, że system komunikacji miejskiej w RFN jest oparty na jednakowych tendencjach. To, że Norymberga poprzec swoje „klasyczne metra” stanowi tutaj wyjątek wynika ze specyficznych warunków, które nie są istotne dla tego tematu. Ponieważ w przypadku Krakowa nie mamy do czynienia ze specyficznymi warunkami, dlatego polecam system kolejki naziemnej. Przy wyborze optymalnych środków komunikacji ważniejsza od liczby mieszkańców jest struktura miasta, a także możliwości wkomponowania w historyczną architekturę. Miasta o palczastych osiach wymagają na tych osiach kolei naziemnej. Kolej podziemna jest tu z reguły nieekonomiczna. Wykorzystać należy już istniejące szyny tramwajowe, bądź w planach rozbudowy miasta uwzględnić ich budowę.

Miasta o zabytkowych dzielnicach wymagają raczej kolei podziemnej, której koszt budowy są równe kosztom budowy kolejki naziemnej. Ponieważ w Norymberdze dla czterech największych osi rozbudowy miasta przewidziano połączenie kolejowe, a poza tym nie istniały żadne dogodne połączenia tramwajowe, postanowiono zbudować sieć miejską do sieci metra. Połączenie zewnętrzne przebiega przy pomocy sieci omnibusów.

Porównanie między Krakowem a Norymbergą z dwóch w/w powodów nie może się opierać na tych samych założeniach. Ważne są jednak 3 główne wymagania: podziemna sieć w ni-



W pionie ruchu — prawie dobrze

Tym razem zadawałam takie pytanie pracownikom ZTP. Oto co usłyszałam.

„Wywiady, bo ich nie lubię. Tak na poważnie jednak to ciągle brak części. Nie tak dawno naprawialiśmy maszynę i trzeba ją było „oszukiwać” w naprawie, bo zużytych części nie było czym zastąpić. Brakuje narzędzi takich jak: pilek do metalu, kluczy, frezów. Nawet jak już przyjdą to nie takie jak potrzebne. Nie ma też ściernych do ostrzenia noży tokarskich. Nie zachęca postawiony na głowie system płacowy. Przychodzi młody i ma trzy złote za godzinę mniej niż stary pracownik, a przecież on zanim zrobi to co ja, musi mieć wieloletnią pracę. Nie mówię, że oni są źli ale potrzeba z nimi i nad nimi wiele lat pracy”.

„Generalny brak części do wagonów 4N, i to tych podstawowych. Na wszystkich zmianach brakuje ponad 60 ludzi. W innych zakładach płać więcej, wcale nie za cięższą pracę. Ciasno w szatniach, brak pomieszczeń sanitarnych. Bez akumulatorów ni dalsza praca wydaje się niemożliwa”.

„Przeszkadzają rozkopane torowiska, dziury przed zajezdnia. Ciągłe niesprawne windy i przez to także brak stanowisk pracy dla ślusarzy. Przeglądy okresowe i wykojenia robimy przy jednej windzie. Efekt jest taki, że w godzinach pracy jeden tramwaj wypycha drugi. Przy dużej ilości wykolejeń nie dajemy z planem i pod koniec miesiąca trzeba pracować w nadgodzinach. Ludzie by nawet przyszli, ale straszny ich podatek wyrównawczy. Wola nie przekraczać tych 300 tys. rocznie, za duże ryzyko, a wysiłek także duży. Pracujemy na granicy ryzyka (i jeżdżymy chyba też — FS). Co będzie, gdy ostatecznie znikną stare wagony? Nowy tabor pracuje na bateriach akumulatorowych, a my nie mamy akumulatorów. O wszystkim trzeba zebrać w ZNT. Wiemy, że nie jest to ich zła wola, ale brak możliwości. ZNT nie wyrabia się z kołami, luzownikami, przetwornicami, pantografami. Co ja mam robić jeżeli na 16 potrzebnych kół dostaję 2? Przecież za ten tabor bierze się odpowiedzialność. To jest ruch w mieście i wożenie ludzi. Na dodatek nie mamy magazynu części. Jest tylko magazyn pod ręczny”.

„Proszę pani, ja przez te 15 lat nauczyłem się nie mówić. Co z tego, że powiem, co to da? Ot, ciągle tu coś popsute. Zrobią pulpit, wysłada nagłośnienie, zrobią nagłośnienie popsuje się przycisk. Przyjdą inni i stwierdzą, że linia dobra, winien mikrofon. Po miesiącu przychodzą inni i okazuje się, że ten sam mikrofon, bez naprawy jest dobry. Widzi pani te kartoniki? Specjalista miał je wynieść do archiwum — jako zadanie premiowe. Zmienił się specjalista, kartoniki zostały i sterta rośnie”.

Nazwiska wszystkich rozmówców są znane redakcji. Nie życzyli sobie, by je publikować. (F. Serwin)

Oceń pion ruchu nie jest sprawą łatwą. Niektórych komórek Nadzoru nie kochają kierowcy i motorniczowie. No cóż, kontrolują ich pracę w mieście, a tego nikt nie lubi. Pion ruchu to oczywiście nie tylko Nadzór, instruktorzy i regulatorzy. To także rozkłady jazdy, wypadkowy, Główna Dyspozytornia.

Rozkłady jazdy to ciągle źródło zatargów pasażerów i prowadzących pojazdy. Najspokojniejszych wyprowadzała z równowagi średnia częstotliwość, Aktualnie tam, gdzie częstotliwość jest mniejsza niż 15 min, obowiązuje rozkład szczegółowy. Niestety, nie wszędzie na przystankach są tabliczki z rozkładami jazdy. No cóż, głupoty wśród pasażerów nie brakuje. Zniszczonych tabliczek jest tyle, iż nie nadaje się z ich zawieszeniem.

W II półroczu 85 roku zakończone zostaną zmiany w komunikacji nocej. Po prostu zamiast tramwaju, będzie autobus, ale to wymaga wielu przygotowań.

W przyszłym roku planuje się też uruchomić linię 119 w niedzielę i święta, wydłużyć linię „C” i 173 do Bieżanowa Południe. By jednak te dwie linie mogły być wydłużone, musi powstać plac nawrotny.

Marzeniem specjalistów od planowania rozkładów jazdy jest tak zwany rozkład „drezdeński”. W założeniach miały być on jeszcze lepszy, bo z planem ulic przejazdów i uliczek bocznych. Czy te ambitne plany się spełnią zobaczymy. Na razie przy pomocy komputera fachowcy starają się wypracować jak najlepsze rozkłady dla

poszczególnych linii z uwzględnieniem synchronizacji z pozostałymi pojazdami komunikacyjnymi w węzłach i punktach przesiadkowych.

W pionie ruchu funkcjonuje także Wydział Taryfowo-Biletowy. I oni mają kłopoty z pełnym zatrudnieniem (w całym pionie brakuje 20 proc. załogi), a mimo to wzrosła ilość kontroli i wpływów z tych kontroli aż o 4 mln zł, co w stosunku do planu wynosi 7,5 proc. Statystycznie co 175 pasażer został ukarany za jazdę bez ważnego biletu. Ilu by ich było, gdyby kontrolą byli objęci wszyscy? Tutaj dba się o finanse przedsiębiorstwa chyba należycie. Czyni się na przykład starania, by uruchomić nowe punkty sprzedaży biletów. Ostatnio uruchomiono taki w GS Zielonki.

Zauważalna jest poprawa stanu autobusów. Jak już pisałam, od niedawna komputer wylicza ile autobusów zjeżdża „na awarie i usterki”. Wyszło wtedy na jaw, że są rekordziści. Mianowicie jeden i ten sam pojazd potrafi mieć w ciągu miesiąca i 25 zjazdów. Od czasu, gdy przesyła się wydruki komputerowe zakładom (pisałam też o tym w gazecie), ilość ta znacznie zmalała i dziś rekordzista notuje już „tylko” zjazdów 15. Niestety, odpowiednich wniosków z tych wydruków nie wyciągnęła trakcja tramwajowa. Tam wszystko po staremu. Dzięki staraniom pionu MPK zwiększono w PZU własną procedurę szacowania i likwidację wypadków przy stratach do 40 tys. zł. Niestety, nie korzystają z tego uprawnienia ZAP i ZAW.

Ważnym wycinkiem działalności jest profilaktyka w zapobieganiu wypadkom drogowym. Służą temu między innymi kontrole radarowe i tak zwane „na trzeźwość”. Tu jest jedno ale. Motorniczowie systematycznie nie przestrzegają zakazów ograniczania prędkości. Tłumaczenie, że nie mają prędkościomierzy jest niepoważne. Dlaczego bowiem orientują się doskonale w prędkości, gdy rozniesie się wieść o kontroli? Czy może jednak panować dyscyplina, jeżeli kandydat na motorniczego jedzie wozem szkoleniowym 47 km/godz. a obok jest instruktor? Dopuszczalna prędkość w tym wypadku wynosiła 10 kilometrów. Rekord trasy wynosił jednak (zarejestrowany) ponad 50 km/godz. Przeciaga się natomiast sprawa wypłaconych nam przez PZU odszkodowań z tytułu przestojów taboru. Aktualna stawka wynosi 58 zł za godzinę dla tramwaju i 68 dla autobusu. Nie muszę chyba pisać, że te kwoty są nierealne. Nasze propozycje mówią o 510 zł dla tramwaju i 1105 dla autobusu.

Problemem w trakcji tramwajowej są motorniczowie, którzy w krótkim okresie brali udział w wypadkach i kolizjach. Kiedyś po przebadaniu wysyłano ich na czas nieograniczony do pracy w zajezdni. Ostatnio, z różnych przyczyn, słaba jest też reakcja kierowników zakładów na raporty robione przez ZNR. To niepokojące zjawisko jest coraz powszechniejsze.

Pion ruchu przekroczył plan. (Dokończenie na str. 6)

starożytnej zabytkowej części miasta, zastosowanie linii tramwajowych na trasach poza centrum i wykorzystanie szyn kolei żelaznej dla potrzeb kolei miejskiej.

Z tego wynika, że właściwie dla Norymbergi i Krakowa plany mogą być oparte na podobnych założeniach. Na podstawie obserwacji i obliczeń można stwierdzić, że dzisiejszy system komunikacji tramwajowej w centrum Krakowa osiągnął już granice swych możliwości. Dotyczy to przede wszystkim obszaru starej części miasta, na którym znajdują się prawie wszystkie linie tramwajowe. Nie istnieje tu praktycznie żadna możliwość technicznego ulepszenia (poprawy), które mogłyby przyczynić się do podniesienia komfortu jazdy. Dalszy wzrost liczy prywatnych samochodów może doprowadzić do załamania się całego systemu komunikacyjnego. Modernizacja kosztów Plant nie wchodzi raczej w rachubę. Dlatego słuszny wydaje się być projekt budowy kolei miejskiej. Podsumuję jeszcze raz ważne cechy systemu tej kolei:

a) Zredukowanie liczby linii tramwajowych w centrum miasta do kilku linii kolejki, które w większości powinny znajdować się pod ziemią. Konieczne jest dobre połączenie wszystkich linii i niedalekie odległości między przystankami, na których można się przesiadać. Koszty budowy muszą zostać oczywiście zredukowane do minimum.

b) Poza centrum miasta przeprowadzenie trasy na specjalnym podporządkowaniu. Możliwe jest zarówno całkiem niezależne poprowadzenie wytyczenia drogi, jak i częściowo zależnie. W drugim przypadku w miejscach przecinania się linii z ruchem indywidualnym musi znajdować się sygnalizacja świetlna dająca pierwszeństwo przejazdowi środkami komunikacji miejskiej. Decydujące jest tutaj utworzenie sieci w obrębie miasta, gdyż zarówno rodzaj, jak i wielkość sieci ma duży wpływ na atrakcyjność całego systemu, a także na koszty związane z jego budową.

Obciążenie sieci tramwajowej w Krakowie dowodzi, że spośród 10 linii zewnętrznych siedem posiada znaczne obciążenie. Nasuwa się pomysł, aby w trzech podstawowych liniach utworzyć

jedną główną sieć, od której można poprowadzić liczne rozgałęzienia. Biorąc pod uwagę wielkość Krakowa, usytuowanie tych trzech linii w jednym punkcie nie wydaje się sensowne. Poza tym można zauważyć, że obecnie w centrum Krakowa istnieją różne punkty nasilenia ruchu. Należą tu m.in. dworzec główny, Rynek Główny i kompleks budynków uniwersyteckich. Należałoby w związku z tym dążyć do połączenia tych trzech linii w jedną główną sieć właśnie w tych najważniejszych punktach, a przy tym jednocześnie stworzyć możliwe dobre połączenie z koleją. Byłoby pożądane lepsze wykorzystanie kolei także do komunikacji wewnątrz miasta. Wychoząc z założenia, że większość przystanków mogłaby się znajdować na liniach kolei żelaznej i że jednocześnie można by wybudować dodatkowe tory dla kolejki pociągowej dochodzą do wniosku, że kolej taka byłaby doskonałym uzupełnieniem komunikacji miejskiej.

Aby przedstawić możliwie najszerszy wachlarz możliwości opracowano dwa różne warianty.

Wariant 1 opiera się na włączeniu kolejki pociągowej. We wschodniej części starego miasta może być poprowadzona w kierunku północ-południe linia kolejki miejskiej. W połączeniu z trzema proponowanymi liniami metra daje to sieć obejmującą cały obszar miasta. Przy tym wariantcie samo centrum nie będzie w większości objęte tą siecią, to znaczy znaczne odcinki w samym centrum trzeba będzie przebiegać pieszo. Chcąc realizować ten plan należałoby spróbować, przez odpowiednie zbliżenie linii, usunąć tę jego wadę. Należy zauważyć, że przy dość znacznym ograniczeniu ruchu indywidualnego w centrum warunki komunikacji miejskiej powinny być dużo lepsze.

Wariant 1, który przewiduje włączenie kolejki pociągowej, został przedstawiony i dokładnie przedyskutowany w Krakowie wiosną 1983 r. Już wtedy stało się jasne, że w związku z wprowadzeniem kolei pociągowej na obszarze miasta istnieją pewne trudności techniczne i organizacyjne. W związku z tym spróbowano znaleźć

alternatywne rozwiązanie, które nie wymaga budowy kolei pociągowej.

Założono, że wielu mieszkańców korzysta z pociągów podmiejskich, przejeżdżając się następnie w środki komunikacji miejskiej, bądź na dworcu głównym, bądź w kilku innych punktach miasta. To wymaga połączenia na dworcu głównym dwóch ważnych linii podziemnych. Można to pogodzić z zamiarem poprowadzenia na południu miasta kolejki miejskiej w kierunku północ-południe. Linia przebiegająca przez stare miasto nie musiałaby znajdować się w miejscu Plant, lecz można by ją usytuować bardziej na zachód. Miałoby to wiele zalet. Jeszcze chodzi o uregulowanie i utrzymanie linii tramwajowej w okolicy Rynku. Stwarza to także możliwość górniczego sposobu budowania (hydroschild?).

Przy tym drugim wariantcie pojawia się konieczność, względnie możliwość przeprowadzenia linii podziemnej bezpośrednio pod „starym miastem”. Wynikałoby z tego bezpośrednie połączenie Rynku Głównego z jedną linią podziemną. O tym, że przy

obecnej technice budowania nie udało się na tym przedsięwzięciu założyć starego Krakowa jesteśmy przekonani na podstawie doświadczeń z Norymbergi, gdzie linie podziemne przebiegają bezpośrednio pod zabytkowymi budowlami. Bezpośrednie udośkonalenie starego miasta wydaje się być także dlatego dobre, że dzięki temu można by ruch indywidualny całkowicie wyeliminować z centrum miasta. Tak stało się w Norymberdze. Komunikacja miejska powinna być dostępna we wszystkich punktach miasta, tak jak w Norymberdze. Na przykład na stacji metra „Lorenzkirche” wsiada i wysiada obecnie dwukrotna liczba pasażerów niż miało to miejsce przy wcześniejszym systemie komunikacji.

Wariant 2 zakłada przeprowadzenie linii podziemnej przez stare miasto z północnego zachodu na południowy wschód. Linia ta odpowiada trasie tramwaju 18. W tym wypadku linia prowadząca z Nowej Huty po minięciu Dworca Głównego nie przebiegałaby w kierunku (Dokończenie na str. 6)



(Dokończenie ze str. 5)

nowane koszty. Tutaj ciężko o zmniejszenie, bo na przykład godzina pracy pogotowia wypadkowego kosztuje 260 zł bez względu na to czy jedździ, czy stoi. Trudno oszczędzić na kosztach pogotowia, bo jak zaplanować wypadki?

Ma też swoje kłopoty i łączność. Oczywiście największe to te kadrowe, ale są i inne. Trzy lata temu zakupiono nową centralę dla potrzeb ruchu i... dotychczas stoi nie zamontowana, bo nie zaczął się jeszcze remont potrzebnych pomieszczeń. Tymczasem trzyletnia gwarancja na centralę wygasa. Co będzie, gdy oka-

że się, że ma wady produkcyjne i nie można pracować?

W pionie myśli się o takim, zautomatyzowaniu pracy służb ruchu, by na przykład u regulatorów wyeliminować podczas pracy długopis. Wbrew pozorom nie jest to takie niemożliwe i bardzo kosztowne, na razie udoskonala się system

„dyspozytor”. Bołaczką w pionie jest niskie wykorzystanie czasu pracy. Rosną w zastraszającym tempie choroby wśród załogi. Wielomiesięczne zwolnienia nie są tam wcale wyjątkami. Być może, iż jednym z powodów jest nie załatwienie do końca system motywacyjny. Wprawdzie fundusz płac został

w pionie nieznacznie przekroczony, ale coś chyba nie tak z jego planowaniem, bo przecież do pełnego stanu brakuje aż 20 proc załogi.

Nadzór Ruchu duże kłopoty ma z komunikacją po tak zwanym szczytce popołudniowym. Około godz. 17 zjeżdża już większość pojazdów po tak

zwanej pracy krótkiej. Nie ma już bowiem wielu wracających z pracy, ale właśnie wtedy do godz. 19 rozpoczyna się trzeci szczyt komunikacyjny. Są to powroty z zakupów. Decyzja o przesunięciu godzin pracy handlu tę sytuację spowodowała.

O pracy tego pionu można by jeszcze długo. Zdaje sobie sprawę, że nie jest to ocena pełna, ale jak powiedział dyrektor na jednej z narad: „ocena tego pionu jest oceną tego co się dzieje z komunikacją w mieście, a ta jest prawie dobra. Widać dużą samodzielność i inicjatywę”. Czy trzeba lepszej oceny?

F. SERWIN

Co nas czeka w 1985 roku?

(Dokończenie ze str. 1)

lepszych warunków przewozowych w godzinach szczytów, założono w rozkładach jazdy, tak rannych jak i popołudniowych, taką samą ilość tramwajów i autobusów. W oparciu o planowany przyrost taboru i wskaźniki techniczno - eksploatacyjne, przyjęto w projekcie planu, wzrost pracy przewozowej w komunikacji masowej o 1 mln 766 tys. wozokilometrów, to jest o 2,3 procent więcej, w stosunku do przewidywanego — w roku 1984 — 75 mln 966 tys, w roku 1985 — 77 mln 732 tys. Warunkiem realizacji zadań przewozowych, w tej wysokości, jest przydzielenie dotacji przedmiotowej w wysokości 5 miliardów 72 mln, o którą przedsiębiorstwo wystąpiło do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta Krakowa. Jeżeli dotacja ta nie zostanie przydzielona w wymienionej wysokości, wielkość pracy przewozowej musi ulec odpowiedniemu zmniejszeniu.

Zakres planu dotyczącego spraw ruchowych, przedstawił zastępca dyrektora ds. ruchu mgr Marian Dudek.

W komunikacji autobusowej, na przestrzeni 1985 roku, zwiększy się ilość wozów do 500 jednostek, może nawet do 504, w związku z czym proponuje się wzmocnienie obsługi osiedla Dywizjonu 303 (Na Lotnisku), co nastąpić może jednak dopiero po korekcie układu drogowego, przez Dzielnicy Zarząd Dróg w Nowej Hucie, jak i ma zostać wykonany w rejonie ulic Florera i Stelli-Sawickiego. Dopiero wówczas wprowadzić będzie można połączenie tego osiedla, liniami autobusowymi „149” i „142” z Centrum Administracyjnym HiL. Po wybudowaniu dworca autobusowego w Mistrzejowicach, uruchomiona zostanie linia, na trasie Mistrzejowice — Rynek Podgórski. Kolejne propozycje to alternatywne u-

ruchomienie linii pospiesznej z ronda Grunwaldzkiego do Skawiny lub wzmocnienie tym taborem linii miejskich i dotąd jeszcze zawieszonych na soboty i dni świąteczne linii — „116”, „119” i „144”. Po wykonaniu przebudowy wlotu ulic Miechowskiej i Młyńskiej, połączone zostaną dwie obecnie kursujące linie — „124” i „129” w jedną, która biegnąć będzie z Dworca Głównego do osiedla Dywizjonu 303. W okresie letnim, przewiduje się uruchomienie linii — „L”, „H”, i „K” oraz „231” do Puszczy Niepołomickiej, a także wznowienie linii „134”, kursującej w święta i wolne soboty. W przypadku wykonania drogi z Toń do Giebułtowa, uruchomiona zostanie do tej miejscowości, ostatnia z planowanych na tym etapie, linia autobusowa. Gdyby zaś MPK otrzymało dodatkowy tabor autobusowy, to skierowany zostanie na wzmocnienie linii już istniejących, względnie na uruchomienie nowej, ale na terenie miasta. Nie przewiduje się tworzenia nowych linii poza rejonem miejskim, a przede wszystkim nie tam, gdzie dotąd nie korzystano z komunikacji autobusowej MPK. Jeżeli uda się eksperyment z wprowadzoną zamiast tramwajowej, nocną komunikację autobusową na terenie Nowej Huty, to w drugim półroczu przyszłego roku, wprowadzi się ją na obszarze całego Krakowa. Wydłużenie linii autobusowych w Nowym Bieżanowie i ewentualnie przy ulicy Balickiej, może nastąpić tylko w przypadku oddania nowych dworców autobusowych. W komunikacji tramwajowej, ilość planowanych wagonów oddawanych do ruchu, utrzyma się na poziomie — 440. Obecnie — 437. Zmniejszeniu ulegnie natomiast ilość pociągów z 225 do 212. Przy wydłużeniu tras niektórych linii — „4” z Walcowni do Nowych Bronowic, „15” z Dworca Wschodniego do Cementowni i „18” z Ci-

chego Kącika do Borku, jaka nastąpiła od 5 listopada br., a nadto uruchomienie linii 3, 7 i 21 do os. XXX-lecia PRL — mimo wzrostu zdolności przewozowych, zauważalne będzie na trasach pogorszenie częstotliwości ruchu. W roku przyszłym przewiduje się wykorzystanie rozwiązań, opracowanego wspólnie z Politechniką Krakowską i AGH, w czasie trwania eksperymentu dyspozytorskiego. W dalszym ciągu poprawiana będzie informacja dla pasażerów. Przewiduje się wybudowanie około 20 wiat. Będzie lepsze oznakowanie taboru. W dalszym ciągu, kłaść się będzie nacisk na podnoszenie kultury obsługi pasażerów, a w tym zwiększyć się czujność na podjeżdżanie prowadzących pojazdy na przystanki dla wsiadających i pośpiech przy likwidacji awarii. Sumując powyższe, konieczny jest dalszy wymuszony rozwój na terenie miasta komunikacji autobusowej, ponieważ w 1985 roku nie ma możliwości poszerzania usług w zakresie komunikacji tramwajowej. W tych więc warunkach, dalsze działania na rzecz poprawy regularności i płynności ruchu, będą przedmiotem szczególnej troski pionu ruchu w nadchodzącym roku.

Z planem w zakresie inwestycji zapoznał zastępca dyrektora ds. technicznych mgr inż. Marian Kalinowski.

Inwestycje aktualnie prowadzone w przedsiębiorstwie z funduszu własnego to: budowa hali magazynowej, dla ZZZP, której zakończenie przewidziane jest na czerwiec 1985 roku, modernizacja naw I i VI w ZAW — zakończenie w czerwcu 86 roku, modernizacja podstacji Lubiec — grudzień 85, budowa wózków w ZTH — wrzesień 85, budowa myjni w ZTH — grudzień 86, modernizacja podstacji Pleszów — grudzień 85, modernizacja podstacji Wieliczka III i IV etap — grudzień 85, modernizacja ZAP łącznie z przybudówkami —

wrzesień 86, montaż wiat stalowych — grudzień 85, modernizacja placu magazynowego (baza, suwnica) dla ZZZP — kwiecień 85, modernizacja obiektu ZTO przy ulicy Głowackiego — wrzesień 85, ogrodzenie ZTH — marzec 85. Z funduszu terenowego: stacja trakcyjna przy ulicy Bulwarowej — wrzesień 85, dworzec autobusowy przy ulicy Srebrnych Orłów — listopad 85, zaplecza ZTS i ZSP przy ulicy Rzemieślniczej — grudzień 85, uzbrojenie bazy przy ulicy Łokietka — sierpień 86, zajezdnia przy ulicy Łokietka — czerwiec 89, linia tramwajowa od os. XXX-lecia, do ulicy Weissza II etap — wrzesień 86.

Inwestycje, które zostaną rozpoczęte w 1985 roku z funduszu własnego: modernizacja podstacji Bieńczyce — rozpoczęcie realizacji w marcu 85, zakończenie w grudniu 86, akumulatornia w ZTP od czerwca 85 do grudnia 86, hala OC w ZAC — od czerwca 85 do grudnia 86, stacja paliw w ZAW od sierpnia 85 do maja 87, dobudówka socjalno-warsztatowa w ZTP — od lipca 85 do grudnia 88, przebudowa dworca autobusowego przy Centrum HiL — od września 85 do czerwca 88, plac postojowy dla „ikarusów” przy ulicy Gwardii Ludowej — od maja 85 do maja 87, dodatkowe rozjazdy wraz z robotami torowymi, etap II przy ulicy Rzemieślniczej od kwietnia 85 do października 85. Z funduszu terenowego: podstacja Krakowska od czerwca 85 do września 87, podstacja Kocmyrzowska od września 1985 do grudnia 87, Zajezdnia autobusowa I etap, ZNA Wybież II etap — od października 85 do grudnia 88, wiaty przystankowe — od kwietnia 85 do grudnia 85.

O zatwierdzeniu planu, względnie wprowadzeniu do niego poprawek, poinformujemy w najbliższych numerach „Sygnałów MPK”.

MARIA BUBACZEWSKA

Do pokoju redakcyjnego, wszedł młody człowiek. „Chciałem w gazecie, „Sygnały — MPK” złożyć podziękowanie za ludzkie podejście do mojej życiowej sprawy.” — powiedział. Poprosiliśmy go, by opowiedział o co chodzi.

„Pracowałem w ZAP jako kierowca. W Krakowie nie miałem mieszkania. Mieszkanie i stałe zameldowanie miałem w Kielcach. Ożeniłem się i urodziło się nam dziecko. Żona zadecydowała, że muszę poszukać sobie pracy bliżej domu i taką wkrótce znalazłem, również jako kierowca, w PKS Jędrzejów. Kierownictwo ZAP prosiłem o zwolnienie mnie z pracy za obopólnym porozumieniem stron. Napisałem podanie o takie właśnie załatwienie mojej sprawy. Nie zgodzono się na to, a z moim podaniem nie wiadomo co się stało. Nie pisałem go w kopii, więc nie miałem potwierdzenia, że go złożyłem. Po miesiącu od daty złożenia podania

Podziękowania

nie poszedłem więcej do pracy. Dostałem więc zwolnienie, ale dyscyplinarne. I jak z takim starać się o pracę w innym przedsiębiorstwie? Złożyłem więc, od tej krzywdzącej mnie decyzji, odwołanie. Nic nie pomogło. Zwolnienie dyscyplinarne zostało utrzymane. Znający mój problem, doradzili mi, abym zwrócił się z nim, w ramach skarg i zażaleń, do zastępcy dyrektora ds. pracowniczych STANISŁAWY KOSTRO. I tak też zrobiłem, tylko że w dniu kiedy przyszedłem, panna dyrektor Kostro zastępował główny księgowy pan MICHAŁ JANKOWSKI. Jemu więc opowiedziałem o swoich rodzinnych kłopotach i otrzymanym zwolnieniu dyscyplinarnym z pracy, na które przecież nie zażyłem. Pan Jankowski wysłuchał mnie, zrozumiał i zamienił zwolnienie dyscyplinarne na — za porozumieniem stron. I właśnie za to, tak bardzo ludzkie podejście do mojej trudnej rodzinnej sprawy, chciałem mu w gazecie zakładowej złożyć serdeczne podziękowanie!”

MARIAN SMOLARCZYK
Dobreszów 86,
26-070 Łopuszno, Kielce

Wysłuchała: M.B

Kolej miejska w Krakowie

(Dokończenie ze str. 5)

ku północno-zachodnim, ale zbaczając na południe i na południe od W.śy łączyłaby się z nowo powstałymi liniami kolei miejskiej. Dla linii 2 proponujemy zastosoowanie nowej trasy linii 22, ale od skrzyżowania Boh. Stalingradu — Dietla zmianę trasy w kierunku północnym z włączeniem do niej Dworca Głównego. Aby zmniejszyć koszt budowy, należy linie podziemne ograniczyć tylko do tych terenów, gdzie ze względu na brak miejsca, bądź ważne zabytki są one konieczne w miejscach, gdzie znajdują się rozgałęzienia linii, które w przyszłości miałyby zostać utrzymane, po winny linie podziemne tuż przed tymi rozgałęzieniami znowu znajdować się na powierzchni, celem uniknięcia dodatkowych kosztów związanych z przebudową.

Istnieje cały szereg innych możliwości połączenia linii zewnętrznych

(leżących poza centrum miasta) niż te, o których wspominałem omawiając obydwa warianty.

Te linie tramwajowe, które nie zostały uwzględnione w planach zakładania kolejki miejskiej mogłyby funkcjonować jak dotychczas. Są to przede wszystkim linie zachodnie 1, 2, a także 17 i 18.

Omówione wcześniej linie podstawowe kolejki miejskiej i punkty rozgałęzienia stanowią system, który

zgodnie ze wspomnianą wyżej typologią, jest siecią kolejki miejskiej. W miejscach gdzie linie poprowadzone są pod ziemią, wytyczenie kierunku trasy powinno być takie jak w wypadku kolei podziemnej. Zapewnia to możliwość podjęcia w każdej chwili przebudowy całego systemu na sieć kolei podziemnej.

Zasadniczą zaletą kolejki miejskiej jest możliwość korzystnego rozwiązania umiejscowienia stopni pośrednich.

Ze względów finansowych wydaje się to bardzo korzystne. Zachowanie obecnych linii tramwajowych wokół starego miasta jest na wszystkich stopniach pośrednich możliwe. Dopiero przy zakończeniu zakładania 3 głównych linii kolejki miejskiej, słusze byłoby wycofanie większości linii tramwajowych z tego obszaru. W związku z dużym przeciążeniem, do trzech głównych linii kolejki i jej rozgałęzień dołączyć linie pośrednie kursujące na krótszych trasach. Dzięki temu sieć linii w Nowej Hucie pozostałaby niezmieniona, a jadące z N. Huty kolejki rozjeżdżałyby się w tunelu dzisiejszego tramwaju 1 w różnych kierunkach.

Istotną wadą systemu kolejki miejskiej jest konieczność częstego przesiadania się, jednak ładne urządzenie poszczególnych przystanków, tak jak w Norymberdze, może złagodzić tę niedogodność.

Dr Werner Siegielch

(Dokończenie ze str. 1)

kwartalu, ale jak wszystko wskazuje termin ten będzie skrócony. Przewodniczyć mu będzie prezes Kochan — prosi on o dostarczenie własnych opinii i przemyśleń bądź bezpośrednio, bądź poprzez biuro Rady (p. 232 na Brożka, tel. 13-95).

W dalszej części wystąpienia przewodniczący Rady zwrócił uwagę na potrzebę modyfikacji zarządzeń dyrektora oraz zjawisko zatracania celów kluczowych w obecnych programach działania na dany rok. Zaproponował tu pozornie drobną, ale istotną zmianę — umieszczenia na początku syntetycznych i strategicznych zadań dla dyrektora, jego zastępców i kierowników, by dopiero dalej rozpisywać je na zadania cząstkowe. Im wyższy bowiem szczebel kierowania, tym wyższa ranga (a właściwie większa synteza) zadań — ich precyzja i jakość. W tej sytuacji trzeba zastanowić się nad doбором osób na stanowiskach kierowniczych, nad stylem ich pracy. Trzeba też przemyśleć, czy stawianie na pierwszym planie realizacji bieżących zadań techniczno-eksploatacyjnych nie powoduje zamazywania się celów strategicznych, np. związanych z przewidywanymi trudnościami gospodarczymi. Omalowane kłopoty i bariery wadliwych nawyków i mentalności wynikających z rutynowego podejścia do organizacji mogą się też odbić negatywnie na podejściu kierownictwa do porozumienia placowego, zarówno do tego „jak płacić” oraz do może ważniejszego „jak dzielić środki”.

Trudno się było dyrektorowi Tadeuszowi Trzmielowi bezpośrednio ustosunkować do wypowiedzi poprzednika, dlatego też skupił się na oklaza-

Rada Pracownicza

niu ogromu zadań, jakiemu sprostać trzeba było również w sferze organizacyjnej. I tak, przykładowo w latach 1980—84 przewóz pasażerów zwiększył się z 561,7 mln do 730,23 mln, ilość autobusów z 464 do 671, linii autobusowych z 79 do 93, ilość pracowników z 5395 do 7130. W przedsiębiorstwie utrzymała się struktura wielozakładowa — jest ich w tej chwili 15 (nowe to ZAW i ZAP), wprowadzone na bieżąco drobne zmiany (głównie w Zarządzie) służą tylko jej utrwaleniu. Dyr. Trzmiel podał następnie propozycje zmian w r. 1985, z których do najważniejszych należy zaliczyć: reorganizację Działu Inwestycji, „tytuł tematów rozkrecono, tak duży i odpowiedzialny jest front robót, w br. 1354 mln zł, w latach '86—90 ok. 15 mld zł, że obecna struktura jest już mało drożna”; powstania najpierw stanowiska pełnomocnika dyrektora d.s. utworzenia spółdzielni mieszkaniowej przy MPK, później zaś samej Spółdzielni z prezesem na czele; możliwość utworzenia Zakładu Głównego Mechanika (tu chodzi głównie o własne służby wykonawcze wsparte dobrym parkiem maszynowym i narzędziowym). Wszystkie zmiany będą jeszcze szeroko konsultowane i przedstawione stosownym organom samorządowym.

Dyskusja nad problemami organizacyjnymi była długa, ostra i chwiliami, co jest niezgodne ze stylem wypracowanym na posiedzeniach Rady, przekraczała zasady swobodnego „paktu o nieagresji” i to ciekawe, że z obu stron. Przykładowo: członkowie Rady, Eugeniusz Ostroga i Jerzy Fi-

lipowski zaatakowali projekt rozpuszczenia kontrolerów technicznych do zakładów eksploatacyjnych, oraz to, że zadania z programu oszczędnościowego nie docierają do zakłogi i ile nas ona kosztuje, przewodniczący Rady z ZTH Antoni Madej wskazywał, by wreszcie uciąć tę całą zbędną wewnętrzną sprawozdawczość (GUS-u nie przeszkodzi). Bardzo ciekawy był też zgodny dwugłos J. Filipowskiego i T. Trzmiela w sprawie Akcji „Zima”.

Teraz już telegraficznie o innych problemach poruszanych na Radzie. Wysłuchano wyczerpującej informacji dyr. Mariana Kalinowskiego i kier. Tadeusza Gila nt. racjonalizacji i wynalazczości w przedsiębiorstwie (już w formie systemowej powrócił on na Radę w I kwartale '85 — wtedy poświęćmy mu więcej uwagi). Rada wysłuchała wstępnego wyjaśnienia w sprawie wariantowego ustawienia projektu planu eksploatacyjno-technicznego — ekonomicznego '85 oraz skierowała go do analizy przez swoje zespoły.

Przyjęto i zaopiniowano pozytywnie:

— działania dyrektora, przewodniczącego Rady i kolektywu w sprawach placowych (głównie w sprawie gratyfikacji, obciążenia na PFAZ, regulacji oraz możliwości powoływania na tych zasadach zespołów gospodarczych),

— projekt zawarcia umowy z prezydentem m. Krakowa w sprawie świadczenia usług w '85 roku (będzie to pionierskie wykorzystanie na naszym tere-

nie możliwości jakie daje ustawa o radach narodowych i samorządzie terytorialnym) — chodzi głównie o to, by miasto wyrównywało i elastycznie reagowało np. na zmiany cen za paliwo, energię, amortyzację itp.,

— projekt zawarcia umowy na 10-letnią dzierżawę na kolonij dla 200 jednorazowo naszych dzieci nowej szkoły w Piekelniku k. Białego Dunajca w zamian za wspomnienie z funduszu rozwoju kwotę 10 mln zł budowy szkoły w sąsiedztwie w ramach akcji zakładów Pomocy Szkole.

— obecne i przyszłe działania dyrektora i przewodniczącego Rady Pracowniczej zmieniające do wykorzystania, poprzez Zrzeszenie Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej zakładów w Stąporkowie koło Kielc (podległych MAGP) do wykorzystania w nich najpierw w '85 produkcji i regeneracji wózków, a od '86 remontów wagonów typu 102 N na rzecz 14 przedsiębiorstw posiadających trakcję szynową, proporcjonalnie do ich wkładów. Ta bardzo ciekawa i opłacalna inicjatywa pomoże nam uporać się z problemem zaplecza remontowego — wszak ZNT nawet po rozbudowie nie będzie w stanie zapewnić cyklu naprawczego dla taboru, który w realnej perspektywie III zajeżdżni i nowych tras zostanie przecież znacznie zwiększony.

Jak widać z tego bardzo skróconego omówienia problemów było moc. Szkoda, że nie jestem w stanie oddać atmosfery panującej na sali — panierskiej, koleżeńskej, ale bar-

dzo wymagającej wobec siebie i innych. Szanowna Rado — tak trzymać!

*

27 grudnia, na XIX posiedzeniu, które w swym założeniu miało mieć charakter okazjonalny (były ciepłe słowa pod adresem dyrektora, członków kolektywu itp.), Rada Pracownicza zaopiniowała pozytywnie oba podstawowe dokumenty placowe: „Ramowe zasady polityki płac w '85” (aktualnie '85 oraz m. in. podział funduszu na wynagrodzenia na pionierów i zakłady wraz z możliwością dalszego ich podziału w obrębie tych jednostek; rozwinięcie wykorzystywania zadań dodatkowych w ramach zespołów gospodarczych, ale i wstrzymanie styczniowych przeszerzowań do wyjaśnienia ostatecznych reguł gry), Rozwiązania doraźne w I kwartale '85 (wprowadzenie we wszystkich grupach zawodowych, oprócz motorowych, w ramach premiowania pozytywnego, 2-tysięcznej, miesięcznej nagrody za przepracowanie wszystkich dni grafików w miesiącu z wyjątkiem urlopu wypoczynkowego; dla motorowych — znacznie wyższych dodatków za efektywny czas pracy na linii). Omówimy je szerzej w następnym numerze, wraz z konsultowanym obecnie projektem porozumienia.

A. LACH

Sprawa „15”

W imieniu własnym oraz ogółu mieszkańców Cichego Kąciaka, Woli Justowskiej i Chełma składam pracownikom MPK Kraków serdeczne podziękowanie za przeprowadzoną w dniu 5 XI br. zmianę tras linii tramwajowych obsługujących węzeł Cichy Kąciak. Modyfikacje te wychodzą naprzeciw potrzebom mieszkańców w/w dzielnicy, przyczyniając się do poprawy obsługi komunikacyjnej tego rejonu miasta. Bardzo korzystną inicjatywą jest przedłużenie trasy linii „15” do Cichego Kąciaka. Zapewnia ona bezpośrednie połączenie z Nową Hutą, zwiększając również częstotliwość kursowania pociągów na ciągu Cichy Kąciak — centrum miasta, którymi dojeżdża do pracy i do



domu praktycznie 100% mieszkańców Chełma i Woli Justowskiej. Linia „15” poprawiła także warunki dojazdu do szeregu ważnych obiektów jak np. Dworzec Główny, Akademia Ekonomiczna. Przedłużenie trasy „15” jest choć częściową rekompensatą za odebranie nam linii „139”, która to decyzja do chwili obecnej nie została zaakceptowana przez zainteresowanych pasażerów. Z wielkim uznaniem przyjmując pierwszą od dłuższego okresu czasu wyrażoną poprawę układu linii tramwajowych, życzę Przedsię-

biorstwu dalszego dynamicznego rozwoju traktacji tramwajowej i coraz lepszej obsługi komunikacyjnej miasta.

Z poważaniem
ŁUKASZ ROKITA, ul. Strzelnica 4, 30-215 Kraków

Sprostowanie...

...do artykułu pt. „W Oddziale Pracy Chronionej”, zamieszczonego w nrze 20 „Sygnałów MPK”. Otóż jeżeli chodzi o motorniczą z ZTH, panią Grażynę Żurzyńską, to skierowana została do Oddziału Pracy Chronionej przez lekarza na pewien określony czas, ze względu na ogólny stan zdrowia, a nie jak zostało podane w artykule — „aż do czasu szczęśliwego macierzyństwa”.

Za pomyłkę przepraszam.

AUTORKA

Podsluchane przez telefon

Nasze redakcyjne aparaty telefoniczne, wprawdzie dwa, a nie bez wyjścia bezpośredniego do miasta, płatą nam ustawicznie figle, o ile martwe rzeczy o takie sprawy można pośladzać. Raz, mimo że siedziemy wszyscy w komplecie, milczą jak zakłete, a panie telefonistki odpowiadają chcącym się z nami połączyć, że nikogo w redakcji nie ma, innym mówią, żeby od sąsiadów dzwonić. Czasem i to nie wystarczy, dopiero pomoc specjalistów z Wydziału Łączności ratuje sytuację. Tym razem nie były to żadne złośliwe figle rzeczy martwych. Wykręcało zero dawało sygnał, że miasto jest zajęte. Wreszcie, po wykręceniu któregoś tam z kolei już zera, w słuchawce usłyszałam rozmowę...

— Musicie się zdecydować, Marek na was też liczyć...

— Mała gorączkuje i to dość wysoko...

— Po antybiotykach temperatura jej opadnie, a twoja teściowa jak tak kocha dziecko, to niech przyjdzie i posiedzi...

— Jeszcze nie wiem... a Gośka z Krzyżkiem na pewno przyjdą?

— Na pewniaka. To właśnie Gośka załatwiła szynkę z pu-

zki. Wierz, że ona tam u siebie ma układy. Co chce, to załatwi.

— A szampan?

— Mamy, mamy... Przecież wiadomo było, że u nas w tym roku Sylwester, więc na co miałam czekać? Na ostatnią chwilę? Kochana, kupiłam go jeszcze w czerwcu i to parę butelek.

— A jaki?

— Przyjdziecie, to spróbujecie.

— Właściwie to nie mam w co się ubrać...

— Czyż ty zwiariowała? Ty nie masz się w co ubrać?

— Zbyszek też mówi, że mam pełną szafę ciuchów, a on dorobił się tylko jednego ślubnego garnituru, ale w zeszłorocznej sukni, tej z lamy, nie pójdę. Wszyscy mnie w niej u Anki i Janusza widzieli. Może poszłabym w czarnej spódnicy, ale znów nie mam do niej odpowiedniej bluzki. Wczoraj wieczorem widziałam nawet taką w komisie przy Pstrawskiego, ale za droga... siedem tysięcy...

— Wyskocz z roboty i kup,

bo po drugiej możesz jej tam już nie zastać.

— A ty w czym będziesz?

— Moja stara uszyła mi taką na ramionkach, w kolorze morskiej wody. Właściwie to przerobiła z ciucha.

— A widzisz, masz więc coś nowego... my jednak chyba zostaniemy w domu. Mała choruje...

— Nie ma mowy. I tak jak było umówione, przynosisz dzieło kulinarne swojej teściowej... orzechowy tort. Ale, ale... załatwiłaś te cytrusy na koktajl?

— Załatwiłam.

— Świetnie. No, to będzie już wszystko. Co to jednak znaczy mieć do czynienia z ludźmi, co mają znajomości.

— Skoro więc mamy iść do was, to musimy po tę bluzkę do komisji wyskoczyć...

— No to skakaj i jak umówione, wieczorem o 19.00. Cześć!

— Cześć! Do wieczora.

Mimo że to nieładnie, dialogu tego cierpliwie wysłuchałam do końca, licząc, że wreszcie „złapie” wolny sygnał miasta, ale gdzież tam, nadal był zajęty. I jak w takiej sytuacji dogadam się ze znajomymi, co do wspólnego powitania Nowego 1985 Roku? (M.B.)

Trochę remanentów

Minął jeszcze jeden rok. Zawsze w takich sytuacjach przychodzi czas refleksji, podsumowań i strat i zysków, osiągnięć. Czy zrobiliśmy wszystko co do nas należało. O „remanent” postaramy się i my w „Sygnałach”. Okazuje się, że mamy też swoich dłużników i jest ich wcale nie tak mało. Jest tradycją, iż każda, nawet najmniejsza notatka w prasie powoduje natychmiastową odpowiedź tych, których dotyczy. Tak dzieje się przynajmniej z dziennikami. Odpowiadający na krytykę piszą wtedy najczęściej, iż ofiarnie pracująca załoga jest oburzona, że skazuje ją się, że piszący nie zna realiów. Gorzej jest natomiast, jeżeli trzeba odpowiedzieć właśnie tej załodze i to we własnej gazecie zakładowej. Wtedy konceptu i odwagi już nie staje. Niestety, takie wrażenie nasuwa się, gdy prześledzimy odpowiedzi na krytykę w „Sygnałach”.

By nie były to tylko słowa, służę przykładami. Jak dotąd nie doczekaliśmy się odpowiedzi, co zrobiono w przedsiębiorstwie, by nowe części, czasami częściowo zdemontowanych nie szukać na śmietniku. Temat ten poruszany był w jednym z pierwszych numerów gazety i był kontynuacją artykułów z roku 1983. Jak dotąd cisza, przynajmniej oficjalnie. Choć może nie tak całkiem, bo osoba, która temat wywołała, jakby już przestała walczyć z marnotrawstwem. Czyżby uznała, iż jest to walka z wiatrakami?

Oprócz szeptów w urzędniczych zacisznych pomieszczeniach, nie znalazł nikt czasu, by człowiekowi źle traktowanemu i źle załatwanemu w naszych biurach powiedzieć za naszym pośrednictwem — przepraszam. Zresztą sama mogłam się przekonać, że sytuacja opisana w 2 numerze „Sygnałów” wcale nie była przypadkowa. Starszy pan musiał parokrotnie przychodzić po opinię, ja bez zgody kierownika nie mogłam się dowiedzieć, ilu ludzi w danej grupie zawodowej przyjeżdża do pracy. Zresztą ja zgode kierownika miałam, ale urzędniczka nie wierzyła, no i nie ma mocnych. Nikt też nie kwapił się z odpowiedzią, co zrobiono, by wreszcie planowanie zakupów części i elementów zamiennych przestało być planowaniem z sufitu. Kto zna w przedsiębiorstwie normy zużycia? Ten temat to bumerang. Tymczasem, kłopoty z zapasami dalej mamy, a przedstawione plany tegoroczne wcale inne nie były i Zaopatrzenie znów według własnego rozeznania musiało zmniejszać wiele pozycji i to o setki milionów złotych.

O wożeniu osób postronnych w kabinach prowadzących pojazdy pisałyśmy wielokrotnie. Pierwszy raz w ubiegłym roku w numerze 4 gazety. Oczywiście, koledzy, znajome, ba, nawet dzieci podróżują nadal umiatając czas kierowcom i motorniczym i nawet dzienniki już tym się także zainteresowały, ale do nas nie wpłynęło wyjaśnienie.

Nikt też nie pofatygował się, by wyjaśnić kilku zapaleńcom — piłkarzom dlaczego nie mogli wyjechać i wziąć udziału w rozgrywkach. A przecież chcieli tylko wiedzieć, znać prawdę, prosiłam zresztą o to pod koniec notatki i nic, cisza. Czyżby faktycznie nic się nie stało?

Nie ma też informacji (przynajmniej nie nam nie wiadomo), co ma się zaimarować, by dziś nowe maszyny za parę lat nie musiały trafić na złom. Dziś nie ma ich kto konserwować, ba nawet obsługujący nie zawsze je znają.

Jeszcze raz podkreślam, iż pisząc krytycznie nie chcemy nikomu robić na złość, ale pomóc. Nie robimy tego przecież dla siebie. Zresztą, przypomnienie o tym ludziom, którzy winni są nam nie tylko odpowiedzi, ale i załatwienie problemów, to także niestety przypomnienie o obowiązkach, bo odpowiedź na krytykę to właśnie obowiązek. Mówią o tym zresztą zarządzenia wewnątrzzakładowe, ale i Ustawa — Prawo Prasowe obowiązujące wszystkich. Są zresztą sposoby na „zmuszanie” opornych. Mówi o tym także Prawo Prasowe. Jak widać można lekceważyć własną zasadę „psy szczekają, karawana jedzie dalej” ale to może się zemścić. (Ela)

Rzedną chmury nad „Tramwajem“

Niemal 40 lat służy naszej załodze Zakładowy Klub Sportowy „Tramwaj”. 14 grudnia członkowie tego klubu uczestniczyli w walnym zebraniu sprawozdawczo-wyborczym. Relacjonując przebieg zebrania muszę rozstrzygnąć, które sprawy były najważniejsze, które ważne, a które marginalne i mało znaczące. Czy mówię o sukcesach Klubu, czy o jego porażkach i kłopotach?

Niewątpliwym sukcesem Zarządu i działaczy Klubu było w minionym trzyleciu rozwiązanie najpilniejszych problemów sprzętowych i materialnych, zapewnienie zawodnikom przyzwoitych warunków treningu i sportowej walki. Klub otrzymał nowe boisko sportowe przy ul. Praskiej. Zarząd Klubu podjął starania, by pozyskać szatnię w pobliżu boiska, gdyż dotychczas zawodników z ul. Brożka na treningi i mecze było i kłopotliwe, i kosztowne. Starania te zakończone zostały sukcesem. Klub, dzięki przychylności dyrekcji MPK, wzbogacił się o dwa komplety gotowych segmentów typu „Budostal”, które zostały zamontowane na stadionie. W nowych pawilonach urządzono podręczny magazyn sprzętu sportowego, trzy szatnie dla zawodników, dwa prysznice oraz sanitariaty. Kolejne działania przy ul. Praskiej to porządkowanie otoczenia boiska, wyposażanie w drobne, ale niezbędne urządzenia (np. boksy dla zawodników rezerwowych, szatnie dla sędziów, magazyn gospodarczy). Bodźcem do podjęcia dodatkowych zadań poprawiających stan zagospodarowania obiektu było organizowanie przez MPK finału turnieju piłki nożnej

przedsiębiorstw komunikacji miejskiej o puchar Rady Zrzeszenia, w którym notabene drużyna „Tramwaju” zajęła I miejsce. W drużynie piłki nożnej zarejestrowanych jest ponad 200 zawodników. Zespół seniorów od 1981 roku rozgrywa zawody mistrzowskie w klasie okręgowej ze zmiennym szczęściem plasując się na zakończenie sezonu w środkowej części tabeli. Jest godnym podkreślenia, że zawodnicy sekcji to w większości wychowankowie Klubu, gdyż ZKS „Tramwaj” stara się w miarę swych skromnych możliwości prowadzić szeroką pracę z młodzieżą.

Z dużymi kłopotami borykała się sekcja tenisa stołowego. Nielojalna i niegodna postawa zwolnionego dyscyplinarnie trenera doprowadziła do rozbitcia drużyny i zerwania umowy o wynajem sali treningowej. Jedynie odpowiedzialna postawa części zawodników i ofiarność działaczy Klubu uratowały sekcję przed rozwiązaniem. Niestety, przykra konsekwencja kłopotów w sekcji było wycofanie z rozgrywek ligowych drużyny kobiecej. Pocięciem może być dobra postawa drużyny męskiej i obiecujące wyniki juniorów.

W marcu 1983 roku powstała w Klubie sekcja szachowa. Jej działalność (pisałem o niej niedawno) to przede wszystkim popularyzacja szachów, organizowanie otwartych turniejów i udział w rozgrywkach klasy A i turniejach indywidualnych. W rozgrywkach tych nasi szachiści (wzmocnieni szachistami Klubu Dyskoma, którego zawodnicy w końcu 1983 roku wstąpili do sekcji szachowej ZKS „Tram-

waj”) spisują się bardzo dobrze.

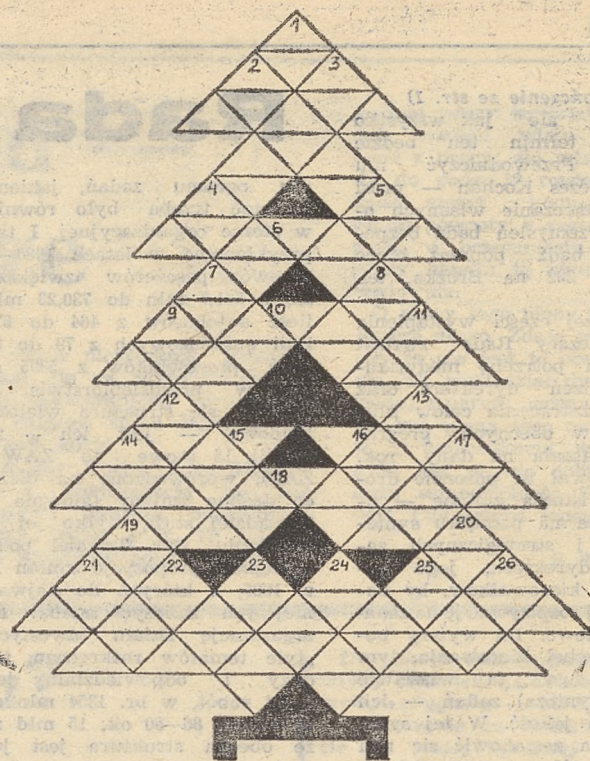
W październiku 1984 roku uchwała Zarządu powstała sekcja brydża sportowego, która skupia w swoich szeregach 10 zawodników biorących udział w drużynowych mistrzostwach Krakowskiego Związku Brydżowego w klasie A zajmując aktualnie I miejsce w swojej grupie rozgrywkowej.

Uczestnicy walnego zgromadzenia Klubu zastanawiali się nad jego przyszłością. Przedyskutowali i uchwalili program działania Zarządu na najbliższą kadencję. Jego podstawowe założenia to: dalsza troska o bazę materialną Klubu, silniejsze związanie Klubu ze szkołą przyzakładową i szkołami podstawowymi Podgórze, zainteresowanie poszczególnych zakładów MPK wybranymi sekcjami Klubu. Bardzo ważna sprawa, której niestety mimo starań nie udało się dotychczas w pełni skutecznie realizować jest działalność wychowawcza. Sprzyjać temu powinno propagowanie historii i osiągnięć Klubu, szerzenie powszechnego przywiązania do barw klubowych i przedsiębiorstwa, wykorzystanie nieetycznych i niegodnych sportowca postaw.

Dyrektor MPK T. Trzmiel obiecał dalszą pomoc przedsiębiorstwa w miarę istniejących możliwości i wskazał sposoby rozwiązania niektórych bolączek trapiących klub.

Trudne i odpowiedzialne zadania realizacji uchwał walnego zgromadzenia przyjął na siebie nowo wybrany 16-osobowy zarząd Klubu z pełniącym już uprzednio tę funkcję R. Laskowskim, i wiceprezami: J. Bujakiem, K. Lappe i W. Ptakiem na czele.

(skop)



KRZYŻÓWKA NOWOROCZNA

PRAWOSKOSNE: 1. watek, 2. państwo Ameryki Środkowej, 4. ziemia uprawna, pola, 6. roślina doniczkowa, 7. miara pojemności, 9. obszar równinny, pokryty bujną roślinnością, 10. organizator życia naukowego w Rosji w latach 1900–1920, 12. opiekacz, 14. działacz ruchu oporu, założyciel konspiracyjnej Polskiej Organizacji Partyzanckiej w Chorzowie w 1940 r. 16. szczątki organizmów z minionych epok, zachowane w skałach, 18. zięba lub mewa, 19. alkaloid zawarty w odmianie stroiczkii, używany jako lek pobudzający ośrodek oddechowy, 21. laska, 23. pomieszczenie dla kosmonauty w statku kosmicznym, 24. przedstawiany w mitologii jako półczłowiek-półkoziół, 25. hodowany w ogrodach jako miśkałek lub marcein.

LEWOSKOSNE: 1. króluje na kortach, 3. rodzaj kruchego ciasta, migdałowego, 5. produkt wulkanizacji kauczuku naturalnego, 6. poręczyciel weksla lub czeku, 8. miara papieru, 10. pańciorowiec, 11. mistrz polski w koszykówce z 1983 r., 13. dekoracyjna tkanina, 15. starożytna nauka, zajmująca się wpływem ciał niebieskich na życie ludzkie, 17. niewielki egzemplarz książki z poezją, 18. stopień czcionki o wielkości 5 punktów, stosowany przy druku ogłoszeń, 20. biało występujące w tkance razem z kolorem, 22. boliwijski polityk, generał, prezydent (1948–55), przychylił się do rozwoju rolnictwa, handlu i przemysłu, 23. roślina o białych kwiatach i baldaszkowatych liściach, 24. imię żeńskie, 26. piłkarska drużyna Mediolanu.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 16

Poziomo: 1. mauzoleum, 4. kierat, 6. oprawa, 8. wózek, 9. nora, 11. snop, 13. traktor, 17. solejka, 18. liberia, 19. amarant, 23. tama, 25. Baku, 26. Lysek, 27. rubież, 28. emocja, 29. akwanauta.

Pionowo: 1. marka, 2. orszak, 3. mores, 4. kontestator, 5. twór, 6. okno, 7. aspirantura, 10. realizm, 12. nagroda, 13. tajga, 14. Agata, 15. talia, 16. robot, 20. małż, 21. Ruslan, 22. Nike, 24. Alana, 25. broda.

Nagrodę wylosował Adam Lach.

RUSZYŁA PRODUKCJA NOWOCZESNYCH „M-11”

Załoga Jeliczańskich Zakładów Samochodowych 27 grudnia wykonała roczny plan produkcji, montując 5 tys. samochodów ciężarowych i 2800 autobusów. Inżynierowie, technicy i robotnicy „Jelcza” uruchomili w roku 1984 nowe technologie produkcji kilku pojazdów. Na szczególną uwagę zasługują nowe polskie dalekobieżne „panoramyczne” autobusy turystyczne typu „PR-10” w dwóch wersjach użytkowych „standard” i „lux”. 27 XII w zakładach uroczyste przekazano do użytku pierwszą pilotową serię nowych autobusów polsko-węgierskich typu „M-11”, których wytwarzanie rozpoczęło zgodnie z polsko-węgierską umową rządową. Z pierwszej dziesiątki — 3 przeznaczono do dalszych badań testowych w fabryce „Ikarus” na Węgrzech oraz w „Jelczu”, zaś pozostałe 7, zasilili tabor w komunikacji miejskiej w Poznaniu i Wrocławiu. W 1985 r. „Jelcz” zamierza wyprodukować 200 nowoczesnych autobusów typu „M-11” w kooperacji z przemysłem motoryzacyjnym Węgier.

AUTOBUSEM MIEJSKIM JUŻ NIE DOJADA

Wokół gmachu amerykańskiego ministerstwa obrony w Waszyngtonie trwa umieszczanie przeszkody z żelbetonu uniemożliwiającej wjazd nie upoważnionym pojazdom. Trwa także budowa bram. Po jej za-

kończeniu, wypuszczać się będzie tylko pojazdy uprawnione. Bloki żelbetonowe mają uniemożliwić podjechanie pod budynek ministerstwa obrony samochodów wyładowanych materiałami wybuchowymi. Przedsięwzięcia te to część działań podjętych po eksplozji bomby zegarowej w budynku senatu w listopadzie ub. roku. Zamknięto ponadto tunele przechodzące pod jednym ze skrzydeł Pentagonu, którymi przejeżdżały autobusy i taksówki dowożące 22 tysiące pracowników ministerstwa.

wie w porównaniu z osiedlami peryferyjnymi.

CIEŻKIE CZASY DLA PALACZY

Szwecja drastycznie zaostrza przepisy dotyczące palenia tytoniu w miejscach publicznych. Zgodnie z propozycjami Urzędu Ochrony Pracy nie wolno palić we wszystkich miejscach, w których ludzie wspólnie pracują lub przebywają, a więc np. w urzędach i instytucjach, sklepach, hotelach, restauracjach itd. (łącznie z poczekalniami i toaletami).

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

KOMUNIKACJA I TRANSPORT NAJBARDZIEJ HAŁASLIWE

Najpoważniejszym źródłem hałasu we Wrocławiu jest komunikacja i transport. Wpływa na to nie najlepszy stan nawierzchni wielu ulic i torowisk oraz dające się odczuć spiętrzenie ruchu tranzytowego i miejscowego. Dopuszczalny poziom hałasu w centrum Wrocławia oraz wzdłuż ważniejszych tras komunikacyjnych jest przekraczany średnio o 10–15 decybeli. W rejonach, gdzie występuje ponadnormatywny hałas, mieszka około 222 tysięcy osób, tj. przeszło 35 proc. ogółu mieszkańców miasta. Na tych obszarach notuje się też zwiększoną liczbę zachorowań na ner-

mi). W lokalach tych muszą być wydzielone specjalne pomieszczenia dla palaczy. Nie wolno również palić w żadnym środku komunikacji masowej ani w taksówkach.

W MOSKWIE OTWARTO MUZEUM TAKSÓWEK

W stolicy radzieckiej otwarto muzeum taksówek. Pierwszy eksponat to radziecka taksówka „gaz-a” z otwieranym dachem. Samochód pojawił się na ulicach Moskwy w 1935 roku. Wcześniej jako taksówki wykorzystywano pojazdy włoskie, amerykańskie i francuskie. W końcu lat trzydziestych jeździło już kilka modeli samochodów radzieckich, które obejrzeć można w muzeum. Po wojnie pojawiła się „po-

bieda”, która zmieniła rodziną „woig”. Ekspozycja pojazdów kończy się samochodem pomalowanym na różne kolory. Przeznaczony jest on do tzw. „wyścigów żartobliwych” kiedy kierowca z zawiązanymi oczami jedzie do tyłu. Jego czynności koryguje pilot. Jakkolwiek zawody są „dla żartów” znacznie podnosi one mistrzostwo moskiewskich kierowców.

BEZCZELNI I NIEUCZCIWI

Mieszkańcy stolicy USA do-

NA PERONACH METRA NIE WOLNO PALIĆ

Brytyjczy palacze papierosów, którym obecnie przepisy zabraniają palenia w kolejce podziemnej Londynu, nie będą mogli od nowego roku zaciagać się „dymkiem” nawet na peronach metra. Rzecznik londyńskiego wydziału transportu poinformował, że w konsekwencji niedawnego pożaru kolejki podziemnej w centralnym Londynie, który uwięził pod ziemią setki pasażerów na dwie godziny, zabroni się palenia tytoniu na wszystkich stacjach metra. Szczególnie energicznie opowiedział się za całkowitym zakazem palenia w kolejce podziemnej londyńska straż pożarna.

„MÓWIACE SKRZYŻOWANIA”

W Bazylei w Szwajcarii wypróbowuje się tzw. „mówiace skrzyżowania” tj. urządzenia, które oprócz tradycyjnej iluminacji świetlnej wypowiadają również słowne komendy w rodzaju „teraz przechodź” lub „zatrzymaj się”. System ten funkcjonował będzie na szczególnie ruchliwych zbiegach ulic.

KATASTROFA W METRZE

W londyńskim metrze w wyniku zderzenia dwóch pociągów, w pobliżu stacji Kilburn, w północnej części miasta, zginął maszynista jednego z pociągów, a 6 pasażerów zostało rannych.

(Oprac. 1-k)