



Goście w czasie wizyty w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta.
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

W marcu kolejna lustracja

Władze miasta z wizytą w MPK-owskich inwestycjach

W MPK powstaje obecnie ok. 250 inwestycji. Spora część z nich finansowanych jest z budżetu miasta. Nie więc dziwnego, że władze Krakowa kontrolują ich przebieg, przychodząc gdy trzeba z pomocą, ale i rozliczając tych którzy nie wywiązują się z przyjętych na siebie obowiązków.

I właśnie w piątek 10 stycznia gościliśmy w MPK sekretarza KK PZPR Józefa Szczurowskiego, dyrektora Krakowskiej Dyrekcji Inwestycji Sławomira Mielniczka, zastępcę dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta Krakowa Jerzego Marczewskiego. Celem wizyty, której towarzyszyli dyrektorzy przedsiębiorstw prowadzących prace na rzecz MPK, było przyjrzenie się największym naszym budowlom. Zwiedzanie rozpoczęło od zajezdni przy ul. Rzemieślniczej, gdzie goście obejrzeli halę Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego, Zakładu Sieci i Podstacji oraz halę magazynową. Magazyn ma zostać ukończony w lipcu bieżącego roku, hala ZTS z końcem marca, a ZSP w kwietniu. Po oddaniu do użytku tych dwóch ostatnich obiektów nareszcie sieciowcy i transportowcy pracować będą mogli w bardzo dobrych warunkach, choć zastępca dyrektora ds. trakcji tramwajowej Zdzisław Skubieda wychodząc z hali ZSP żartem stwierdził, że skoro jest w niej tyle miejsca, to musi pomyśleć o dokwaterowaniu sublokatora.

Kolejnym odwiedzanym o-

biektem była podstacja trakcyjna przy ul. Bulwarowej. Tam Józef Szczurowski przekreślił włącznik, uruchamiając tę tak potrzebną miastu podstację. Zasilana z trzech źródeł, co praktycznie wyklucza możliwość awarii, poprawi bilans energetyczny sieci tramwajowej w Nowej Hucie, choć do pełnego wykorzystania brakuje jeszcze kilku kilometrów kabli. Podstacja, choć z opóźnieniem, została oddana do użytku, za co J. Szczurowski podziękował wykonawcom: — PBP „Budostal-2”, „Elektromontażowi-2”, PRI „Budostal-5”, PRW „Budostal”.

Nieco mniej powodów do zadowolenia było natomiast w ZET Nowa Huta. Sprawa myjni i przywrócenia dwóch torów, bez których tramwaje nie mieszczą się w zajezdni, musi wreszcie doczekać się rozwiązania. Deklarowany początkowo termin zakończenia prac z końcem kwartału nie został zaakceptowany przez dyrektora Tadeusza Trzmiela, który wyraźnie stwierdził, że nie ma dziś ważniejszego problemu w tej zajezdni niż zaprzestanie zimowych przeglądów tramwajów w połowych warunkach pętli bieńczyckiej. W efekcie

wymiany zdań sekretarz Szczurowski zobowiązał wykonawcę — PBP „Budostal-1” oraz podwykonawców do zakończenia prac 28 lutego. Zobaczymy, czy ten, kolejny już termin, zostanie dotrzymany. Wypada tu dodać, że dzięki pomocy KK PZPR oraz MPK wykonawcy otrzymali w terminach niezbędnych do realizacji robót wszystkie materiały budowlane. Mimo to, dziś T. Trzmiel mówi — Chcemy już tylko torów, ale jak najszybciej”.

Nie wykonano też w deklarowanym terminie — 30 września 1985 wózkowni. Tu jednak widać postęp prac, poza tym ten obiekt, choć potrzebny, nie

(Dokończenie na str. 4)

Co słyhać na Bocheńskiej

Tak pięknie, że aż...

W STYCZNIOWE południe wybieram się z panią ALINĄ SOWIŃSKĄ, szefową Działu Kultury, Sportu i Turystyki na zwiedzanie wyremontowanego zakładowego Domu Kultury przy ul. Bocheńskiej. Co prawda oficjalne otwarcie placówki, przeznaczonej obecnie wyłącznie na działalność kulturalną, odbyło się już kilka tygodni temu, no ale wiadomo, ostatnie poprawki, przenosiny, urządzenie się w nowym miejscu. Długo czekaliśmy wsiąsę na ten obiekt, remontowany od czasu, kiedy ostatnie agendy administracyjne MPK przeprowadziły się do nowego biurowca przy ul. Brożka.

Niewielki jednopiętrowy budynek wymagał dość gruntownego remontu, założenia nowych instalacji, przebudowy systemu ogrzewania i adaptacji do nowych celów. Dodatkowym utrudnieniem był ścisły nadzór konserwatora zabytków, bowiem cały Kazimierz jest strefą szczególnie chronioną. Jasne tynki i jeszcze błyszczące szyby zachęcają do wejścia. Zaczynamy od piwnic, gdzie urządzono sympatyczny barek Pachnie czystością i świeżo zmieloną kawą. Co prawda nie jest w bezpośredniej gestii gospodyni ale pani Ala obiecuje, że będzie zwracać uwagę, aby z czasem jakość kawy i herbaty nie popsuła się.

Ruch na razie niewielki. Jest jeszcze za wcześnie. Sale klubokawiarni życiem wypełnią się później. Na miejscu można skorzystać z najświeższej prasy i periodyków, w bocznej salce spotykają się brydżyści i miłośnicy szachów na wieczorne rozgrywki. Nastrójowe wnętrza przystosowane jest do prezentacji małych form teatralnych czy organizowania wieczorów autorskich. Siadamy na chwilę przy stoliku. Pytam o najbliższe plany programowe.

— No cóż — mówi pani Alina — te pomieszczenia, ze względu na swój charakter, nadają się głównie na spotkania o bardzo kameralnym charakterze. Marzą mi się klubowe wieczory ludzi o wspólnych zainteresowaniach. Tu-

taj swą siedzibę i salę prób znajdzie nasz bardzo dobry zespół „Pantograf”. Myślę, że można tu będzie urządzić kilka koncertów. Wystąpiłam z propozycją do TPPR. Choć mają swój własny klub „Bajkał” — nie nie stoi na przeszkodzie, by właśnie tu organizować wieczory przy samowarze czy podobne imprezy. Młodzi z ZSMP zaczynają pytać o możliwość pomocy przy organizacji zespołu piosenki satyrycznej. Chodzą im głównie o salę. Tu dla wszystkich z inicjatywą znajdzie się miejsce. Wystarczy dobrze ułożyć harmonogram. O własnej grupie teatralnej oczywiście nie ma co jeszcze marzyć, ale jest szansa na kabelet.

Tak, myślę sobie — teatr to trochę za dużo na tak niewielkie pomieszczenia. Zresztą zaraz po drugiej stronie ulicy ma swą siedzibę Teatr Kolarza. Nie wierzę, by tak bliskie sąsiedztwo nie zaowocowało — przynajmniej sporadycznymi kontaktami, a może nawet stałą współpracą i wzajemną pomocą. Zwłaszcza, że ma on już pewne tradycje.

Rozglądam się jeszcze i czegoś jakby mi brakuje. Już wiem. Do takiego wnętrza znakomicie pasowałyby obrazy. Czy nie można by tu prezentować dorobku malarzy nieprofesjonalnych?

— Ależ tak — potwierdza pani Alina. — W tym tygodniu miał się odbyć wernisaż (Dokończenie na str. 3)

Liczymy właśnie na Ciebie!

JESLI nie zaprenumerowałeś jeszcze „Sygnałów MPK” masz okazję uczynić to jeszcze w najbliższych dniach. „Sygnały” zapewnią Ci: bieżącą informację o najważniejszych wydarzeniach w Przedsiębiorstwie, możliwość poznania pracy kolegów z innych zakładów i ich samych, doniesienia o tym co słyhać w komunikacji miejskiej w kraju i na świecie. Nie zwlekaj, nie pożałujesz 110 złotych wręczonych kolporterowi!



Fot. ST. MAKAREWICZ

▲ Ostatniego dnia grudnia uruchomione zostały w ZTS radiotelefony z własnym nadajnikiem, które pomogą zwiększyć dyspozycyjność wozów Zakładu.

▲ Rosnące przed biurkiem MPK przy ulicy Brożka jodły, pokryte teraz śniegiem, są piękne i naturalną dekoracją otoczenia naszego miejsca pracy.

▲ Oszczędzanie nie zawsze popłaca. Do takiego wniosku doszli wszyscy zatrudnieni w biurku MPK, którzy przyszli do pracy po dwóch świątecznych dniach. Po pierwsze zastali zmrożone, nieraz przez wiele lat hodowane, kwiaty, po drugie przerażające zimno nie pozwoliło im w tym dniu na normalne wykonywanie obowiązków służbowych. U wielu nie skończyło się na siedzeniu przez osiem godzin pracy w zimowym palcie czy kożuchu, lecz na wizycie w przychodni zakładowej u lekarza i na L-4.

▲ „Jak złapać takich łobuzów co tną siedzenia” — zastanawiali się dwaj pasażerowie w autobusie linii „129”. A siedzenia były rzeczywiście w opłakanym stanie. Nie tylko że świeżo pocięte, to jeszcze z wydartą gąbką.

▲ Tak motorniczowie jak i kierowcy, gdy na dworze jest parę stopni poniżej zera, niechętnie otwierają pasażerom przednie drzwi, i trudno im się dziwić. Ubrany pasażer wejdzie i po paru przystankach wyjdzie, a prowadzący pojazd przez



wiele godzin narażony jest na podmuchy zimnego powietrza.

▲ Wiaty oszklone z trzech boków, szczególnie w zimie, zdają egzamin. Chronią bowiem przed śniegiem i wiatrem. Na pewno większość pasażerów docenia ich walory, ale zdarzają się i tacy, którzy rozbijają szyby.

▲ W małej poligrafii MPK wydany został kalendarz ścienny na rok 1986. Tematycznie — „pojazdy zabytkowe komunikacji miejskiej Krakowa” — kalendarz opracowany został przez Sekcję Historyczną MPK, graficznie przez pracownię plastyczną Wydziału Ogólnego.

▲ W ub. roku do Zakładowej Biblioteki MPK zakupiono książki — zarówno beletrystyki jak i literatury fachowej — za 270 tysięcy 103 złote. Wśród nich znalazło się wiele cennych pozycji. Między innymi „Atlas geograficzny świata”, wiele słowników, w tym pięknie wydany „Słownik mitów i tradycji kultury” Władysława Kopalińskiego, baśnie Andersena, książki znanych autorów, kucharskie itp.

▲ Zorganizowany w biurku 18 grudnia ub. roku przez Zakładową Bibliotekę MPK gwieździsty kiermasz książek, był 26. jaki przygotowany został przez panie bibliotekarki w roku ubiegłym dla pracowników.

▲ 2 stycznia o godz. 15.00 na przystanku przy ulicy Kamiennej w kierunku Nowej Huty na autobus linii „139” czekaliśmy 17 minut. Pierwszy przyjechał wóz o numerze bocznym 34 126, do którego prawie nikt nie wsiadł, tak był przeładowany, drugi o numerze bocznym 34 154 nadjechał za kolejnych 10 minut i też niewiele z oczekujących do niego mogło się dostać, dopiero trzeci, jadący „na kole” tego drugiego o numerze bocznym 34 210 zabrał z przystanku resztę przemierzających na pociąg z Nową Hutą pasażerów.

(M. B.)

W konkursie TTT

Andrzej Budek wygrał ale drużynowo lepsi żołnierze

TAKIEGO konkursu, jak ten, jeszcze w MPK nie było. Zorganizowany został pomiędzy ZZ TTT w naszym przedsiębiorstwie a Kolem TTT przy jednej z jednostek wojskowych Garnizonu Krakowskiego. Z obu stron startowało po dziesięciu kierowców. Konkurs podzielony został na dwa etapy: w pierwszym sprawdzano znajomość przepisów ruchu drogowego i ustawy o wychowaniu w trzeźwości, drugi był sprawdzianem praktycznych umiejętności kierowców na specjalnym torze. Zarówno kierowcy z MPK jak i z jednostki wojskowej podczas zmagania konkursowych prowadzili wozy terenowe — UAZ-469. Za niezgodną z przepisami jazdę czy strącenie bramek ograniczających zatoczki wjazdowe, zawodnicy otrzymywali punkty karne.

W klasyfikacji generalnej I miejsce w konkursie zdobył kierowca z Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego — Andrzej Budek, zdobywając 59 punktów na 65 możliwych. II miejsce przypadło zdobywcy 54 punktów Mirosławowi Kalinowskiemu, a III — 53 punkty — Waldemarowi Chruszkowi — obaj z jednostki wojskowej.

W klasyfikacji drużynowej wygrali żołnierze, którzy uzyskali średnio 44,6 punkta,

podczas gdy kierowcy z MPK wywalczyli średnio 42,3 punkta.

Drużynę MPK tworzyli kierowcy z Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego oraz z Zakładu Autobusowego w Płaszowie.

Inspiratorem konkursu był przewodniczący Zarządu Wojewódzkiego TTT Jacek Szumiński, który wraz z przewodniczącym Zarządu Koła TTT przy jednostce wojskowej, Zbigniewem Piotrowskim, zorganizował go.

Za zajęcie czterech pierwszych miejsc kierowcy otrzymali piękne albumy. Natomiast wszyscy uczestniczący w konkursie — kalendarze kierowców, breloczki i proporzeczki. Kierowcy z MPK otrzymali również samochodowe mapy wojskowe.

Zdobywca I miejsca Andrzej Budek z ZTS ma 21 lat i o zawodzie kierowcy marzył od dziecka. Marzenie się spełniło. Jest bardzo dobrym kierowcą. A do udziału w konkursie namówiła go dyspozytor Zakładu — Anna Jaros. Pan Andrzej stwierdził, że owszem, umiejętności na pewno w przypadku konkursu były bardzo ważne, ale dodał: „Miałem również trochę szczęścia...”. Zapytany, co sądzi o pić alkoholu przez kierowców, odpowiedział: „Ja jestem abstynentem”. (M. B.)

ZAWIESZENIE LINII sposobem na chuliganów?

Wielokrotnie pisaliśmy o pobicjach pracowników MPK dokonywanych przez krakowskich chuliganów. Szczególnie narażeni na takie sytuacje są kontrolerzy biletów. Przed laty zdarzył się nawet wypadek ugryzienia kontrolera w rękę przez rozzuchwalonego bezkarnością bandziora. Jednak sytuacja, jaka 6 stycznia zdarzyła się w Bochni, przechodzi swą drastycznością wszystko co dotychczas słyszeliśmy na ten temat. Oto 6 kontrolerów WPK usiłujących sprawdzić bilety w autobusie jadącym z Bochni do Borku zostało wypchniętych z wozu, a gdy mimo to nie zrezygnowali ze swych czynności służbowych, obrzucono ich wyzwiskami. Groźba rękoczynów spowodowała, że kontroli zaniechano. Efektem tego wydarzenia jest zawieszenie kursów autobusów bocheńskiej linii „5”. Oficjalną motywacją tej decyzji jest chęć uchronienia autobusów przed dewastacją, co już wielokrotnie zdarzało się właśnie na linii do Borku. Wypadałoby przyklasnąć decyzji — niechaj, ci którzy uważają autobus za swą własność, pochodzą trochę piechotą, gdyby nie fakt, że godzi ona też w tych pasażerów, którzy traktują autobus jako środek komunikacji, a nie miejsce chuligańskiej rozróby. Pozostaje też bez odpowiedzi pytanie, co zrobić z posiadaczami biletów miesięcznych, którzy mogą przecież domagać się odszkodowania za niewywiązanie się przez WPK z usługi, do której się zobowiązali?

Z OSTATNIEJ CHWILI: Jak poinformował nas Jan Krawiec — starszy dyspozytor WPKM w Bochni, linia „5” na odcinku z Bochni do Borku jest w dalszym ciągu zawieszona. Rozważa się możliwość przywrócenia kursów na niej, ale tylko w godzinach zmian w bocheńskiej hucie, od poniedziałku 20 stycznia. (kg)

NIE UMIEMY, czy nie chcemy sobie poradzić z właściwym transportem maszyn i urządzeń. Przykładem dwa agregaty przywołone do Przedsiębiorstwa po remoncie. Na miejscu okazało się, że muszą być... remontowane ponownie, bo wieziono je w przyczepie, bez jakiegokolwiek zabezpieczenia!

Od lat w ZNT wypływa co pewien czas „światłikowy problem”. Okazuje się, że każda kratka z szybą w poziomej ścianie świetlików ma inny rozmiar. Wszystko było dobrze, gdy świetliki tylko omiatano. Parę lat temu jednak szyby umyto i wówczas okazało się, że nie ma możliwości ich prawidłowego założenia. Kratki mają różne rozmiary i stąd szpary między szybami a ramami.

Ostatnio w części naszych bufetów i stołówek istnieje problem z ciepłą wodą. Wszy-

Problemy czy problemiki?

stko jest w porządku gdy kołownie pracują „pełną parą”. Jeżeli natomiast temperatura powietrza jest dodatnia, w myśl ostatnich wymogów energetycznych, woda w kotłowni nagrzewa się do 50 stopni, zaczyna się problem. Czy można bowiem umyć dobrze naczynia w letniej wodzie? Montaż pieców gazowych w zimie nie wchodzi w rachubę, bo potrzebne są do tego otwory w dachu, a można zrobić je dopiero w lecie. Tymczasowym rozwiązaniem byłoby duże termy elektryczne, ale jeszcze ich nie zamówiono.

Jak do tej pory, dobrze przebiega wydawanie posiłków regeneracyjnych i profilaktycznych. Przedsiębiorstwo



W SOBOTĘ, 4 stycznia w Państwowym Zakładzie Wychowawczym nr 3 przy ul. Praskiej pojawił się św. Mikołaj z prezentami. Wizyta u dzieci specjalnej troski doszła do skutku dzięki inicjatywie koła ZSMP z Zakładu Sieci i Podstacji oraz reaktywowanego niedawno w przedsiębiorstwie, szczepu ZHP. Opiekunowie z MPK zorganizowali dzieciom kilkugodzinną zabawę z udziałem iluzjonisty, który tylko w jednym wypadku nie spełnił życzenia uczestników i nie chciał zostawić im parawanika, zza którego można było wyciągnąć coraz to nowe słodycze.

Fot. WŁADYSŁAW MALEC

Zarabiają pomagając przedsiębiorstwu

W UB. ROKU pisaliśmy w „Sygnałach — MPK” o zespołach gospodarczych w ZNT. Obecnie przedstawiamy będący w trakcie organizacji zespół gospodarczy w Zakładzie Budowlanym, który powołany zostaje do wykonania izolacji cieplochłonnej w rejonie myjni ZTP. Nie jest on pierwszym w tym Zakładzie. Zorganizowane poprzednio wykonały już szereg prac nie objętych planem Zakładu. Między innymi: wyremontowano dachy w ZAW oraz instalację doprowadzającą parę do wymiennikowni wody ciepłej przy ulicy Wawrzyńca i zdemontowano ogrodzenie przy ulicy Nowosądeckiej, w miejscu gdzie rozpoczęła się budowa bloków MPK.

Najważniejszą w tej chwili sprawą dla nowego zespołu jest zebranie odpowiednich materiałów izolacyjnych: waty szklanej, papy i drutu. Chwilowo są trudności ze zdobyciem waty szklanej, której potrzeba będzie około 100 m². Zakres robót obejmie wymianę ponad 150 m starej i zniszczonej instalacji. Specjalista ds. wodno-kanalizacyjnych Antoni Ciejek, specjalista ds. elektrycznych Janusz Michalik i kierownik Działu Wykonawstwa inż. Jan Moskała, wykonują tę pracę w około 250 do 300 godzin od 15 stycznia do 20 lutego. Oczywiście w godzinach poza pracą podstawową w Zakładzie. Jak obliczono ich stawka godzinowa wynosić będzie 103 złote. Każdy z członków zespołu zarobi dodatkowo ok. 10 tysięcy złotych. (M. B.)

Alkohol nie dla przyszłych motorniczych

„ALKOHOL w ruchu drogowym” to temat prelekcji z jaką wystąpili przedstawiciele Wydziału Ruchu Drogowego WUSW Józef Gawlik i Adam Gwóźdź. Słuchaczami byli uczestnicy kursu w Ośrodku Szkolenia Zawodowego dla Motorniczych.

Po prelekcji rozwinęła się szeroka dyskusja, która dotyczyła nie tylko spraw związanych z pić alkoholu przez prowadzących pojazdy, lecz również przepisów ruchu drogowego. Głos zabrał także obecny na spotkaniu dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel, który podziękował Zarządowi Zakładowemu TTT za zorganizowanie takiej prelekcji właśnie z przyszłymi motorniczymi. Mówił również o kontrolach trzeźwości przeprowadzanych w zakładach przedsiębiorstwa przez kontrolerów, dyspozytorów i „wypadkowców” oraz o zwolnieniach dyscyplinarnych z pracy za naruszenie przepisów trzeźwości.

Biorący udział w dyskusji kandydaci na motorniczych otrzymali proporzeczki Towarzystwa Trzeźwych Transportowców. Prelekcję zorganizował ZZ TTT. (M. B.)

surowca, niestaranie, klejone zym klejem. Jak pamiętamy, były wówczas kłopoty z obuwem na rynku. Postulowano powszechnie skrócenie czasu trwałości butów. Po paru latach znaczna część pracowników chce, by wypłacano ekwiwalenty pieniężne zamiast wydawać nowe buty. Okazuje się, że chodzi o te same buty co parę lat temu, często pochodzące z tych samych zakupów. Tylko że od tego czasu wiele zmieniło się na rynku. Ceny są dziś znacznie wyższe i opłaca się brać ekwiwalent. Są i tacy, którzy chcą wymienić obuwie w magazynie, pobrane dwa lata temu, bo... numer nie taki. Czyżby stopa wzrosła? Dłuższe używanie butów byłoby korzystne dla przedsiębiorstwa gdyby nie fakt, że zmiana nastąpiła nagle i w magazynach materiałowych powstały zapasy.

FILOMENA SERWIN

Jak w Czechosłowacji dbają o wagony tramwajowe?

W NASZYM kraju nie było — inaczej niż chociażby w trakcji autobusowej — przedsiębiorstwa zajmującego się remontami wagonów tramwajowych. Remonty wykonywano we własnym zakresie w różny sposób, przeważnie jednak niezgodnie ze wskazaniami producenta. W miarę wzrostu ilości taboru tramwajowego, przedsiębiorstwa same nie mogły sobie dać rady. Szukano więc wyjścia. Zbawczą okazała się możliwość przejęcia przez Zrzeszenie zakładów WUKO w Stąporkowie. Po modernizacji mają tam być remontowane tramwaje. Projekt takiego rozwiązania wyszedł z Warszawy, Łodzi i Krakowa. Przyłączył się Poznań. Przedstawiciele tych przedsiębiorstw tworzą zespół do spraw adaptacji Stąporkowa, powołany przez Zrzeszenie.

Ponieważ nie było w kraju przykładu, jak miałby taki zakład remontowy wyglądać, postanowiono podglądać sąsiadów. Wybór padł na Ostrawę, Pragę, Brno i Bratisławę. Członkowie delegacji — jak to u tramwajarzów bywa — nie ograniczyli się tylko do obejrzenia zaplecza technicznego. Usiłowali dowiedzieć się jak najwięcej. Swoimi spostrzeżeniami podzielił się z czytelnikami zastępca dyrektora do spraw trakcji tramwajowej — Zdzisław Skubie-da.

Po ulicach czeskich i słowackich miast kursują tramwaje typu „tatra”. Tabor bardziej niezawodny od naszego „konstalowskiego”. Dla przykładu: u nas na 10 tys. kilometrów przypada trzy i pół awarii, w Czechosłowacji — 2. Zorientowani twierdzą, że „tatrzy” są praktyczniejsze od naszych kolejnych „N”.

W Ostrawie uderza czystość, porządek, duża kultura pracy w zakładach remontowych. Przy remontach stosuje się pełną wymianę części. W Czechosłowacji, tam gdzie była delegacja, nie mają problemu z częściami zamiennymi. Pierwszy remont robiony jest po 70 tys. kilometrów przebiegu (u nas po 120 tys. w wozach 102 N i 180 tys. — 105 N). W Ostrawie i Pradze tramwaje stoją w zajezdniach pod dachem. Nie ma takich sytuacji by wóz dojeżdżał do wozu „na styk”. W Pradze 1000 wagonów rozmieszczono

w 8 zajezdniach. Stosuje się potokowy system remontów, wóz przejeżdża kolejno przez stanowiska i na każdym robi się co innego. A u nas remont wykonuje się praktycznie w jednym miejscu. Dziś nie ma możliwości by to zmienić, bo rozmiar i konstrukcja hali w ZNT na to nie pozwala.

W Brnie zainteresowała naszą delegację mylnia fińska. Automatycznie domywa ona boki i przody wozów. Odpisano jej dane techniczne. Czy jednak uda się sprowadzić ją do Krakowa?

Wszędzie, gdzie była nasza delegacja, zakres remontów jest znacznie mniejszy niż u nas, nie jednak dziwnego, skoro okres między jednym remontem a drugim jest o wiele krótszy. Brno posiada, zbudowany na bazie tramwaju tradycyjnego, szybki tramwaj bezkolizyjny. Eksperymentalnie utworzono linię z miastem. Trwają prace nad budową takiej linii w zwartej zabudowie. Bratislava może się poszczycić doskonale rozwiązana Główną Dyspozycją Mocy z telesterowaniem. Powstaje też półautomatyczna Główna Dyspozycja. Gościom pokazano końcówkę, gdzie — podobnie jak u nas na niektórych stacjach PKS i PKP — na ekranach pojawiają się napisy z minutowym rozkładem jazdy, numerem peronu i podobnymi danymi.

W Pradze komunikację miejską kapitalnie rozwiązują trzy nitki metra. Tramwaje i autobusy pełnią funkcję pomocniczą. Nasi sąsiedzi mają rozwiązany doskonale problem kabli i to zarówno przychodzących jak i wychodzących. W Brnie na 340 jednostek tramwajowych przypada 17 podstacji, 11 stacjonarnych i 6 przenośnych. U nas jest wprawdzie 17 podstacji, ale na 546 jednostek.

Przedstawiciele krakowskiego MPK nawiązali kontakt z muzeum komunikacyjnym w Pradze. Okazuje się, że znajduje się tam wagon z 1898 roku rodem z Sanoka. Muzeum posiada doskonale kolorowe prospekty.

Tam gdzie przebywała delegacja istnieje ciekawy cze-robygadowy system pracy. Nasi południowi sąsiedzi stosują dwie zmiany pracujące jednocześnie przez dwa dni, po 12 godzin. Dzięki temu nie

istnieje pojęcie godzin nadliczbowych. Praca trwa od 6 do 18 i od 18 do 6. Po dwóch dniach pracy, brygada ma dwa dni wolne. Wydaje się, że ten system jest mniej uciążliwy od naszego. W przedsiębiorstwie po analizie wszystkich za i przeciw oraz po zasięgnięciu opinii załogi, być może także zastosuje się właśnie takie rozwiązanie.

Nasza delegacja oczywiście coś z sobą przywiozła — czyżby zdobywanie części zamiennych tak bardzo weszło nam w krew? Przywiezione zostały do dokładnej analizy wkładziny hamulcowe szcęk. Mają one wytrzymać 140 tys. kilometrów, gdy nasze średnio... 8 tys. Czechosłowackie wkładziny są klejone, nasze — nitowane. W celu wypróbowania przywieziono również bęben. Jest inne rozwiązanie wentylacji chłodzenia silników. Przywieziono także gumowe wkładki do kół. Są nieco inne niż nasze, wydaje się, że lepsze, ale... w CSRS wymiana wkładek następuje po czterech latach eksploatacji, a u nas — po dziesięciu. Nic więc dziwnego, że zdarza się, iż rozlatują się podczas jazdy. W Czechosłowacji przy remontach, zarówno średnich jak i głównych, następuje całkowita wymiana kabli w wagonie. Duże zainteresowanie wśród członków delegacji wzbudził 31-metrowy dwuczłonowy wagon przegubowy. Powstają one w CSRS dla Budapesztu. Może udałoby się eksperymentalnie zrobić taki wagon np. z dwóch 105 N?

Ciekawe może być porównanie płac. Przy średniej płacy w Czechosłowacji około 2700 koron, płaca motorniczych — bez godzin nadliczbowych — wynosi około 2200 koron, a kierowców 2800 z godzinami nadliczbowymi; średnio motorowi zarabiają 3200, kierowcy — 3800, mistrz z godzinami nadliczbowymi otrzymuje 2300 koron. Natomiast płaca górnika sięga 7000 koron.

Wracamy jednak z Czechosłowacji do Stąporkowa. Warunki tamtejszego zakładu stwarzają możliwości zorganizowania remontów na wzór przedstawionych wyżej. Im szybciej Stąporków przyjmie pierwsze wagony do remontów, tym lepiej dla komunikacji miejskiej.

FILOMENA SERWIN



Fot. WLADYSŁAW MAŁEĆ

Z książką do załogi

KLARA KOPEC jest w ZAB osobą powszechnie znaną. Gdy o nią zapytać, to każdy odpowie... to nasza bibliotekarka. Najczęściej panią Klarę spotkać można w świetlicy, ponieważ tam właśnie, w oszklonych szafach, mieści się księgozbiór — filia Zakładowej Biblioteki MPK. A świetlica, to również gospodarstwo pani Klary. Zawsze w niej czysto, przytulnie i dużo kwiatów, które po książkach lubi najbardziej. Do świetlicy chętnie zaglądają pracownicy. Jedni by wymienić wypożyczoną książkę, inni — by kupić coś z nowości wydawniczych. A u pani Klary zawsze jakaś ciekawa pozycja się znajdzie, bo przecież, jak sama mówi, jest w stałym kontakcie z księgarnią i nic jej uwadze ująć nie może.

Książkowe kiermasze organizowane w dni wypłat w ZAB oczywiście przez panią Klarę, są dobrą i piękną tradycją. Książki rozdane na stołach na parterze budynku administracyjnego, na przeciw kasy, niejednego przyciągną kolorowymi okładkami i tytułami. Kiedy niedawno znaleźliśmy się w ZAB, odbywał się właśnie kolejny kiermasz. Było już południe, przed stołami z książkami, gromadzili się wciąż nowi klienci. Organizatorka kiermaszu zwierzyła się, że przygotowała na dzisiaj książki za 95 tys. złotych, a sprzedała już za 53.500.

Rozmawialiśmy też z klientami. Irena Rabiega powiedziała, że książki dla załogi ZAB są najatrakcyjniejszym towarem i na wieść, że do Zajezdni przywieziono paczkę z książkami, wszyscy kierują się do świetlicy, a pani Klara nie tylko potrafi doradzić, jaką książkę kupić, ale zna nawet zainteresowania pracowników i ich dzieci. Barbara Szafirska przebywa na urlopie wychowawczym, ale na kiermasze książek zawsze przychodzi. Pani Klarze zawdzięcza to, że w domu ma już sporą biblioteczkę. Kierowca, Andrzej Piñior przyszedł z 8-letnim synkiem Piotrusiem.

— Idąc po wypłatę, zawsze zabieram ze sobą syna. Trudno w księgarniach dostać dla dzieci bajki, a tu są zawsze.

Nasz rozmówca kupił dzisiaj dla siebie dwa kryminały, a Piotruś wybrał dla młodszej siostrzyczki bajkę do kolorowania. Również Kierowcy — Włodzimierz Solecki nabył kryminał, a Jerzy Wątor przeglądał książki, bo chciałby kupić coś z literatury pięknej, by uzupełnić domową biblioteczkę.

Klara Kopec pracuje w przedsiębiorstwie od 1957 roku. Kierownictwo Zakładu i kolektyw społeczno-polityczny docenia jej pracę, dzięki której książka w tym zakładzie jest artykułem pierwszej potrzeby. Świadczyć może o tym suma około miliona złotych, którą w ubiegłym tylko roku zostawili u swej bibliotekarki pracownicy ZAB. (M. B.)

(Dokończenie ze str. 1)
jednego z naszych plastyków amatorów, ale musimy to przetożyć o kilka dni. Wie pan, niedoigrane terminy z naszą małą poligrafia. Chcemy wydać taki niewielki katalog, cztery strony, kilkadziesiąt egzemplarzy. Niby nie wielkie, ale jaka satysfakcja dla autora. Widzi pan — czasu jest zbyt mało, żeby samemu zająć się wszystkim, a ja nie chcę pozwolić, aby odbywały się tu imprezy nie dopięte „na ostatni guzik”.

Wychodzimy na parter, kontynuując rozmowę o funkcji „urzędnika od kultury” i kondycji działacza kulturalnego. O potrzebie społecznikowskiej pasji i konieczności poważnego, odpowiedzialnego traktowania ludzi, którzy poza codzienną pracą dają z siebie coś więcej. Ludzi, których większa wrażliwość wymaga ciepła i zrozumienia.

Wchodzimy do, zajmującej prawie cały parter, dużej sali. Tu nareszcie znalazły swoje miejsce reprezentacyjna orkiestra MPK i jeden z najstarszych w Polsce chór „Lutnia Robotnicza”. Ta sala jest zbyt mała na organizowanie w niej imprez widowiskowych. Oczywiście, wyjątkowo, na otwar-

cie roku kulturalnego, czy dzień działacza kultury. Ale generalnie jest ona siedzibą orkiestry i chóru. Niech po wielu latach „gniecenia” w Domu Tramwajarzów poczuja się wreszcie u siebie. Zaś Dom przy placu Serkowskiego, co prawda wymagający pewnego remontu, niech pozostanie siedzibą Klubu Seniora, ZBoWiD-u i Sekcji Historycz-

nej. Jest on historią naszego przedsiębiorstwa i to historią żywą, bo żyją jeszcze ludzie, którzy pamiętają, jak w latach międzywojennych został zakupiony i siłami społecznymi wykonany dla użytku pracowników.

A wracając do tej sali, to aby wypełnić tygodniowy kalendarz — kontynuując gospodyni — widzę możliwość utworzenia dziecięcego zespołu tanecznego czy baletowego. Trudno jeszcze coś powiedzieć o jego konkretnym profilu. Na razie nie będzie to folklor — konieczność zakupu kostiumów załamałaby nasz budżet. Ale praca z dziećmi to

szansa na przyciągnięcie rodziców, a już nasza w tym głowa, by tak wszystko ułożyć, żeby pódczas prób z dziećmi i dla dorosłych znalazło się coś interesującego.

Przechodzimy na piętro. W przestronnym hallu widać pierwsze efekty działalności pracowników plastyczno-politechnicznej, do której na moment zaglądamy. Jeszcze tylko sal-

ka oświatowa, gdzie ruszyły kursy języków obcych. — To bardzo ważne — podkreśla Alina Sowińska — w naszej firmie, mającej liczne kontakty zagraniczne potrzeba była wielka. Próbowaliśmy kiedyś takie kursy organizować, ale ciągle brakowało pomieszczeń na zajęcia. Niekiedy odbywały się one wręcz na korytarzu. To nie były warunki do pracy. Ale teraz...

Co my tu jeszcze mamy — magazyn instrumentów i pokój kapelmistrza, wykorzystany na indywidualne repetycje. To w zasadzie wszystko. Pani Alina zaprasza do sie-

bie na herbatę. Pytam o dalsze plany.

Praca Zakładowego Domu Kultury w takim ośrodku jak Kraków musi skupiać się na rozwijaniu różnorodnych form działalności własnej. Przy takiej ilości wyspecjalizowanych placówek kulturalnych trudno silić się na konkurencję — ale nie mówię nie. Jeśli tylko będzie okazja i możliwość zapro-

szczenia popularnego piosenkarza z recitalem, znanego kabaretu czy monodramu w wykonaniu aktorskiej sławy. Większe formy nie wchodzi w rachubę, a wszystko będzie zależało od zapotrzebowania. To samo z pracownikami. Była moda na hafty, na makramy — jeśli pokaże się coś, na co będą chętni, jesteśmy przygotowani. Dotychczasowa praca Działu Kultury kojarzyła się przeciętnemu pracownikowi z rozprowadzaniem biletów do kin, teatrów, operetki, cyrku czy na imprezy rozrywkowo-estradowe. Czy tym nie mogłyby zająć się związki zawodowe? A ja chciałabym

skupić się na stworzeniu Domu z prawdziwego zdarzenia.

Wychodzimy do hallu. Zegnając panią Alinę patrzę w górę, gdzie piętro wyżej schody kończą się przed zamkniętymi drzwiami. A tam?

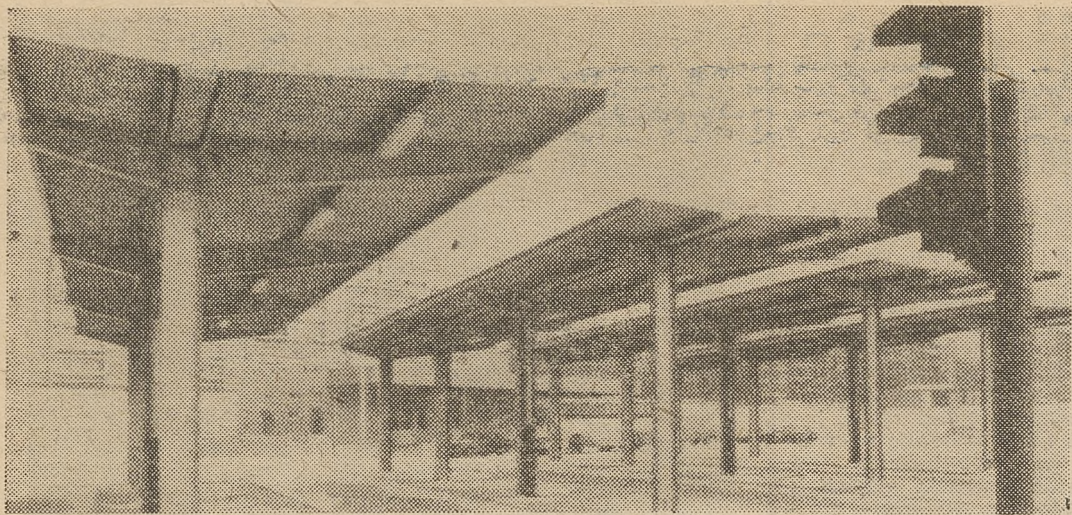
Tylko strych, ale obszerny. Nie ma żadnej możliwości jego przebudowy, bo konserwator zabytków nie zgodzi się na zrobienie okien. Serce się kraje, aby marnować taką przestrzeń. Chyba żeby pracownia fotograficzna — atelier i ciemnia...

Jakie to wszystko optymistyczne — myślę. Gdybyś cokolwiek z tego było prawdą. Przepraszam. Naprawdę była herbata, którą wypiliśmy z panią Aliną w pokoju redakcji „Sygnałów”, bo w kierowanym przez nią dziale rzeczywiście trudno znaleźć pół godziny na spokojną rozmowę.

I jeszcze prawdą jest moja wizyta na Bocheńskiej, gdzie w styczniowe południe zwiedziłem cały obiekt, pomieszczenie po pomieszczeniu, nie spotykając w ciągu remontowanego budynku — nikogo!

Kolejny termin zakończenia robót ustalono na koniec 1986 roku. Pewnie się pośpiesznie... JERZY MICHAŁEK

Tak pięknie, że aż...



Pierwszy w Krakowie dworzec MPK z prawdziwego zdarzenia przy ul. Srebrnych Orłów.

Władze miasta z wizytą w MPK-owskich obiektach

(Dokończenie ze str. 1)

dezorganizuje tak pracy, jak nieszczęsna myjnia.

Kolejny obiekt to dworzec autobusowy w Mistrzejowicach. W trudnym terenie, gdzie trzeba było wykonać wiele prac ziemnych, zbudowano pierwszy z prawdziwego zdarzenia MPK-owski dworzec w naszym mieście. 7 zadanych stanowisk dla autobusów, duży budynek socjalny, odległość od budynków mieszkalnych taka, by nie powodować konfliktu ekologicznego, to jest to na co czekają mieszkańcy Krakowa. Wykonawcą był tu „Budostal-2”, a pomagał mu: Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Elektrycznych, PRI „Budostal-5”. PRW „Budostal” Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Telekomunikacyjnych. Józef Szczurowski gratulując dobrze spełnionego zadania, nie omieszkał powiedzieć dyrektorowi „Budosta-

lu-2” Janowi Maciasowi, że szkoda marnować doświadczeń zdobytych w Mistrzejowicach, zwłaszcza gdy nie ma kto wybudować podobnego dworca w Kurdwanowie. W całym mieście powinno w najbliższych pięciu latach powstać 10 takich obiektów, a w ogóle, jak stwierdził T. Trzmiel, potrzeba ich 17.

I wreszcie ostatni punkt wizyty — zajezdnia autobusowa przy ul. Łokietka. Dziś leżąca jeszcze wśród pól, ale przecież w podobnym krajobrazie zaczyna budowę zajezdni przy ul. Gwardii Ludowej. Przy ul. Łokietka pracują: „Energo-Przem”, KPRI-II, KPRE, Mostostal-5. Na razie niewiele wskazuje, że tu właśnie znajdzie się zajezdnia na 250 autobusów. Niedawno zakończono roboty fundamentowe i rozpoczęto montaż szkieletu żelbetowego hali pogotowia technicznego. Roboty są nieznacznie

opóźnione z powodu ich późniejszego niż zakładano rozpoczęcia, jak i ogromnych trudności z materiałami. Przewiduje się, że ta ogromna inwestycja zakończona zostanie w czerwcu 1991 roku. Dopiero wówczas możliwy będzie znaczący wzrost ilości autobusów w naszym mieście. Przypomnijmy tu, że między 1981 a 1985 rokiem przybyło w Krakowie ponad 200 autobusów oddawanych do ruchu. Obecnie taki skok nie jest już możliwy, bo w zajezdniach nie ma żadnych rezerw.

Podsumowując wizytę, sekretarz Szczurowski podziękował wszystkim za realizację zadań. Stwierdził też, że dobrą tradycją stały się takie objazdy MPK-owskich inwestycji i zapronował, by znów sprawdzić postęp prac w marcu.

KRZYSZTOF GACEK
fot. S. MAKAREWICZ

Kierowcy zaczynają szukać pasażerów

— W GRUDNIU wzrosły opłaty za przejazdy taksówkami. Skorzystanie z taksówki stało się obecnie luksusem, na który nie każdego stać. Na temat obecnych cen rozmawiam z kierowcą Zakładu Taksówek, Krzysztofem Szopą oraz kierowcami z tego Zakładu Krzysztofem Włodarczykiem i Markiem Wojniakiem.

M. B. — Niezbyt często zdarzało mi się korzystać z usług taksówek, ale teraz, z uwagi na kolejną podwyżkę, przestanę w ogóle nimi jeździć. To samo mówią moi znajomi...

K. W. — Jako kierowca zauważam dużo mniejszy ruch, jeżeli chodzi o komunikację taksówkową w naszym mieście.

M. W. — Sytuacja się zmieniła. Przedtem na nas czekano, a teraz my szukamy klienta.

K. Sz. — Niełatwo wykonać naszym kierowcom dzienną normę, która wynosi 200 km i jest podstawą utrzymania wpływów i rentowności Zakładu. „Na rynku” zresztą nie jesteśmy sami. W naszym mieście jeździ ok. 3500 taksówek. Od nas osobowych tylko 179, z czego 30 procent jest na usługach jednostek gospodarki społecznej, które zresztą płać nam więcej niż prywatny pasażer, a i tak jest to taniej niż eksploatacja własnego taboru.

M. B. — Ostatnia podwyżka opłat za korzystanie z taksówek była 4 grudnia 1985...

K. Sz. — „Czwarta już z kolei. Z tym, że w 1984 była tylko jedna, w roku 1985 aż trzy. Opłaty wzrastały z 10 zł za kilometr na 12, z 12 na 15, z 15 na 18 i wreszcie z 18 na 20 zł. To opłaty za taksówki osobowe. Taryfa za korzystanie z taksówek bagażowych jest oczywiście wyższa i w przypadku naszych „żuków” wynosi już 30 zł za kilometr.

M. B. — Oczywiście nikomu nie trzeba tłumaczyć, że podwyżki opłat związane były każdorazowo z podwyżką cen paliwa. Każda zmiana opłat za

przejazdy powoduje u was zmianę prowizji dla kierowców...

K. Sz. — Automatycznie obniżany zostaje procent prowizji, co pozwala zachować wysokość zarobków.

M. B. — Jak w tej chwili wygląda obliczanie opłaty za korzystanie z taksówki osobowej?

K. Sz. — Za „złamanie” licznika — 60 zł, za każdy następny kilometr 20 zł. Za jazdę w nocy, niedziele i święta, ustawowa taryfa podnosi się o 50 procent. Po ostatniej podwyżce opłat taksometry w wozach znów działają bez tabel przeliczeniowych, tylko wskazana na nich suma mnoży się przez dwa.

M. B. — W jakiej dzielnicy

W OSTATNICH latach wszędzie brakuje części zamiennych i ludzi do pracy. To najczęściej używany argument w odpowiedzi na pretensje o zmniejszane plany produkcji. Te kłopoty nie ominęły i MPK. Mimo to w 1985 r. przekroczyliśmy plan przewozów pasażerskich. W ciągu całego roku oddawaliśmy do ruchu codziennie średnio o 6 tramwajów i 22 autobusy więcej niż w 1984 r. Bez zmiany taryfy przekroczony został o 66 mln zł plan wpływów, bez wzrostu kosztów (dodatkowej dotacji) przekroczony został o 610 tys. plan wozokilometrów. A przecież rok 1985 — był jednym z najtrudniejszych. Złożyły się na to nowe zasady organizacyjne i ekonomiczno-finansowe, ogromne kłopoty w polityce płacowej (dopiero od 1 sierpnia mogliśmy wprowadzić nowe zasady wynagradzania). Efektem trudności był spadek zatrudnienia o ok. 700 osób. Samo zaplecze straciło 400 pracowników.

Dla wielu przedsiębiorstw brak ludzi jest argumentem usprawiedliwiającym wszystko. Żeby mieć okładziny hamulcowe, nasi pracownicy musieli je sami produkować u wytwórcy w Markach. I to

Krakowa najłatwiej jest obecnie o klienta, a w jakiej najtrudniej?

K. W. — Zależy od pory dnia. Na przykład w Nowej Hucie w godzinach od 6.00 do 11.00 rano stosunkowo łatwo można znaleźć klienta, natomiast w centrum Krakowa w tym czasie, poza Dworcem Głównym, jest o niego trudniej. W godzinach popołudniowych za to w centrum Krakowa łatwiej niż gdzie indziej. Bardzo trudno znaleźć jest klientów w osiedlach peryferyjnych. Styczeń zawsze był i jest miesiącem, w którym spada zapotrzebowanie na taksówki.

— Dziękuję za rozmowę.
MARIA BUBACZEWSKA

Próba bilansu

mimo braku ludzi w MPK. Dzięki finansowemu wsparciu krakowskich zakładów pracy, takich jak Kabel, Unitra-Telpod, Kuźnia Sułkowiec, mogliśmy za... dewizy kupić łożyska.

W 1985 r. po raz pierwszy została przekroczona magiczna cyfra oddanych do ruchu autobusów, 19 stycznia w obu szczytach jeździły 504 autobusy. Po raz pierwszy też w historii MPK przewieziono aż 740 mln pasażerów. Poprawiły się warunki podróżowania, wydłużono niektóre trasy, ustabilizowały się rozkłady jazdy.

Zarobki w MPK oceniane są czasami negatywnie. Ten i ów uważa, iż powinien zarabiać więcej, ale... Dokładne wyliczenia wskazują, iż średnia płaca w okresie 11 miesięcy 1985 r. wynosiła 21.148 z 1 i była wyższa niż w roku 1984 o 3840 zł. Przyrost w grupie motorniczych wynosił 4092 zł przy średniej 25.879, w grupie kierowców średnia 28.607, u pracowników zaplecza — średnia 18.532 i przyrost 4082 zł, oraz w grupie pracowników umy-

ZAKŁAD nie jest duży. Pracuje w nim dwieście parę osób. Dla innych spełnia jednak ważną rolę usługową. Mowa tu o Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego, którego organizację partyjną reprezentują dziś: II sekretarz IX POP mistrz Andrzej Ferdek i członek egzekutywy, mistrz Stanisław Nowak. I sekretarz Jerzy Wawrzynowicz przebywał w czasie rozmowy na zwolnieniu lekarskim.

A.F. — Organizacja nasza składa się z 20 członków partii. Na razie nie mamy żadnego kandydata. Ostatni w grudniu ub. roku został członkiem PZPR.

S. N. — Ale kilka osób mamy „w przygotowaniu” do roli kandydatów. Przygotowanie to polega na ocenie ich postawy i pracy zawodowej, moralności, etyki, a także wiadomości o partii. My nie namawiamy do wstąpienia przedstawiamy tylko osiągnięcia partii w kraju. Na spotkania wykorzystujemy czas po naradach produkcyjnych. Ludzie zostają i wówczas możemy wiele spraw zaprezentować. A mówimy prosto, tak jak jest, o tym co partii w naszym kraju zawdzięczamy. Nie wszystkich można przekonać, coś warunków życia nie są idealne. Niektórzy mówią nawet wprost, że się zawiedli. Wielu, mimo że przeżywało trudne chwile razem z partią nie stchórzyło i pozostało z nią. Wszędzie tam, gdzie są ludzie, trudno ustrzec się błędów, a przecież naszą partię tworzą ludzie. Uważam, że trzeba mówić o osiągnięciach.

A. F. — Organizacja nam się specjalnie nie rozrastała, gdyż ludzie odchodzili do innych zakładów przedsiębiorstwa. Spora

Z perspektywy POP

Są w centrum każdej ważniejszej sprawy

jest u nas płynność załogi. Mimo to jesteśmy motorem inicjującym wiele spraw w Zakładzie.

S. N. — Były chwile trudne. Rozprawiliśmy się w naszej organizacji z ludźmi dwulicowymi. Nie robiliśmy tego pochopnie. Obecnie wstępują w nasze szeregi ludzie świadomi wspólnych dążeń i o takich właśnie czterech członków powiększyła się nasza POP w roku ubiegłym. Są to ludzie młodzi, poniżej 30 roku życia.

było bardzo trudno, kiedy partia przez osoby nieodpowiedzialne straciła autorytet. Dużo zmieniło się na lepsze w kraju, świadczą o tym chociażby półki sklepów. Trudno też nie wspomnieć o kierownictwie partii, które widać na arenie międzynarodowej.

S. N. — Dobrze układa nam się współpraca z IX Kołem ZSMP, którego przewodniczącym jest dyspozytor Zbigniew Plichta oraz Oddziałową Radą Związków Zawodowych z przewodniczącą Barbarą Hebda.

A. F. — Ta współpraca się zaciebia. Mamy też jeden wspólny temat z kierownictwem Zakładu, a jest nim odnowa taboru. Tabor ZTS jest bowiem stary, wyeksploatowany i nie ma dostaw nowego, nie ma też części zamiennych, podzespołów i zespołów, ani przedsiębiorstwa, które przyjąłoby zlecenie na naprawę starego sprzętu. Najbardziej wyeksploatowane są: dźwigi, podnośniki, „WUKI”, pogotowia torowe przerobione z „jelezy”, które jako autobusy dawno już zniknęły z MPK, a do pozostałych w użytkowaniu ZTS brakuje części zamiennych, zespołów oraz podzespołów. Z naszej inicjatywy powstał prototyp pogotowia torowego na podwoziu „stara” z kabiną typu „osinobus”. Powinniśmy też mieć co najmniej cztery beczki asenizacyjne. Mamy tylko jedną, która eksploatowana jest w ZTO przez 24 godziny na dobę, a funkcje które spełnia — usuwanie nieczystości ze zwrotnic i polewanie tych mechanizmów solanką — są zbyt ważne, aby pewnego dnia miały z powodu awarii beczki być zaprzestane. Mamy też poważne kłopoty z „nysami”, które jeżdżą w podstacjach MPK. Wozy te są już zbyt wyeksploatowane, aby mogły nadal pracować, a nie ma w kraju zakładu, który zechciałby je przyjąć do kapitalnego remontu. Członkowie partii z ZTS starają się być wszędzie tam, gdzie występują trudności. Uczestniczą w rozwiązywaniu problemów. Są w centrum każdej ważniejszej sprawy.

(M. B.)

cy przy budowie dwóch bloków na 155 mieszkań. Oprócz tego pozyskano 13 nowych stałych mieszkań dla załogi i kilkanaście rotacyjnych.

Wiele spraw siłą rzeczy zostało w tym krótkim podsumowaniu pominiętych. Pisaliśmy już o nich nieraz i będziemy pisać.

Podsumowania osiągnięć i braków minionego roku dokonał dyrektor Tadeusz Trzmiel na uroczystym spotkaniu, na którym oprócz wyróżniających się pracowników MPK obecni byli: wiceprezydent Krakowa Marian Kulig, kierownik Wydziału Budownictwa i Gospodarki Miejskiej KK PZPR Włodzimierz Łakomski, sekretarz KD PZPR Kraków-Podgórze Zbigniew Süder, zastępca naczelnika dzielnicy Podgórze Andrzej Hareziak, wiceprzewodniczący Krakowskiej Rady PRON, Ryszard Pająk, przewodniczący Dzielnicowego Zarządu ZSMP, Ryszard Zawisza i zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Jerzy Marczewski. Za dobrą pracę i uzyskane efekty w 1985 roku podziękował załozce Marian Kulig.

FILOMENA SERWIN

Album współczesny

Oto kolejna już karta z naszego albumu, z której poznajemy pracowników Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego.



MÓWIĄ O NIEJ: posiada cechy dobrego dyspozytora, a więc doświadczenie zawodowe, jest sumienna, pracowita, rygorystyczna wobec kierowców i zawsze można na niej polegać...

WANDA CICHON dyspozytor

„W MPK pacuję stosunkowo niedługo, bo dopiero 3 lata. Przyszedłam tu z przedsiębiorstwa budowlanego po dwudziestoletniej pracy również na stanowisku dyspozytora. Wybór pracy nie był przypadkowy. Lubię pracę „na bieżąco”. Praca zmianowa również mi odpowiada. Jako pracownika ukształtował mnie pierwszy szef, który był bardzo wymagający. Stawiał wysoko poprzeczkę. Chciałam temu sprostać, aby być docenianą. W pracy dyspozytora nie stawiałabym na pierwszym miejscu rutyny czy praktyki w zawodzie, a podejście do człowieka, który stoi po drugiej stronie okienka. Mamy w Zakładzie zgrany, odpowiedzialny zespół dyspozytorów. Dobrze nam się ze sobą pracuje. Kłopoty? Może tylko z brakiem informacji z warsztatu o sprawności taboru. Zdarzają się też „dziu-

ry” związane z brakiem aut. Przepraszam wówczas zleceniodawcę i zawsze staram się powiedzieć kiedy ustuga zostanie wykonana. Jakże mam życzenia związane z nowym 1986 rokiem? Abyśmy jak najprędzej przeniesli się z naszego baraku, gdzie są bardzo trudne warunki, do nowego obiektu. A dla tych z drugiej strony okienka... naszych kierowców, aby z nowym rokiem byli bardziej zdyscyplinowani oraz mogli jeździć nowym taborem.

★

MÓWIĄ O NIM: dużej klasy fachowiec, posiada umiejętności postępowania z ludźmi...

JÓZEF SKAŁKA brygadista mechanik pojazdów samochodowych

„Pracuję od 1963 roku. Jest to moja pierwsza praca po ukończeniu szkoły zawodowej. Od 1970 roku jestem brygadistą. Jestem z tych, którzy nie lubią zmieniać pracy, a zresztą, po co szukać innej kiedy tu jest mi dobrze? Lubię swoją pracę, przywiązałem się do ludzi, a ci są u nas dobrzy. Praca nie jest lekka, bo tabor przestarzały. Kierowcy też róż-

ni. Jeden zna się na wozie i dba o niego jak o własny i takich jest w naszym zakładzie połowa. Druga to niestety „niedouczone przedszkole” nie znają się na wozach i niszczą je. Moja brygada jest niepełna. Odeszło z niej kilku młodych ludzi do wojska. Szkoda ich, bo byli dobrymi pracownikami. Czy wrócą do Zakładu po odbyciu zasadniczej służby wojskowej? Trudno już teraz o tym mówić. Nie wszyscy po wojsku wracają. Nawet jeżeli wracają, to po zorientowaniu się w zarobkach, szukają lepszych. Właśnie jeden z naszych pracowników, który niedawno wrócił z wojska poszedł na kurs i teraz jeździ jako motornicz. Nasza siatka plac — po wejściu w życie porozumienia placowego — jest niesprawiedliwa. Niewielka jest bowiem różnica między młodymi a starymi pracownikami. Gdyby nie wysługa lat, to niewiele więcej bym od nich zarobił. A w nowym 1986 roku, to czyżbym sobie aby w miarę możliwości stare wozy, szczególnie pogotowia torowe, zastąpił nowymi, a kierownictwu Zakładu i dyrekcji Przedsiębiorstwa większego zrozumienia i lepszej z nami współpracy”.



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

MÓWIĄ O NIM: zdyscyplinowany, rzetelny w wykonywaniu poleceń, dbający o samochód jak o własny...

RYSZARD SURMA kierowca

„Od dziecka marzyłem o zawodzie kierowcy, no i marzenie się spełniło. Przed wojną jeździłem już parę lat, a później, po wojsku, w 1981 roku podjąłem pracę właśnie w ZTS. Do jej charakteru

trzeba było się przystosować. Nieraz jeździ się od wczesnego rana do późnego wieczora, w soboty, niedziele i święta. Czy mnie to nie męczy? Nie, bo ja po prostu lubię swoją pracę i uważam za najważniejsze wywiązać się ze zobowiązań. Jak jest towar, to trzeba go dostarczyć. Mam I kategorię zawodową, a od jesieni ub. roku jeżdżę na „starym-200”. Otrzymałem nowy wóz i bardzo go szanuję. Jeżeli coś z nim jest nie tak, to zgłaszam mechanikom i pomagają przy naprawie. Staram się też nauczyć od nich jak najwięcej, żeby później, w drodze, umieć sobie samemu poradzić. W zasadzie jeździmy z towarem po całej Polsce, umiejętność więc choć drobnych napraw wozu jest niezbędna. Kiedy idę na urlop, bo ze zwolnień lekarskich nie korzystam, wóz staram się przekazać w dobre ręce i zastrzegam, że chcę go odebrać w takim stanie w jakim oddałem. Uważam za niezmiernie ważne znać dobrze swój samochód i starać się pracować na nim tak, aby jak najdłużej mógł jeździć. Życzenia z okazji nowego 1986 roku... wszystkim nam dobrej, spokojnej pracy, a dla Zakładu — odnowienia starego, wyeksploatowanego taboru”. (M.B.)

W sylwestrową noc

Ktoś czuwa by bawić się mógł ktoś

TA TRAWESTACJA spektaklu dwuwiersza rozpoczyna wypad relację z tradycyjnego już sylwestrowego rajdu młodzieży z XIII Koła ZSMP po trasach komunikacyjnych Krakowa. Tym, którym wypadło tej nocy porzucić grono rodzinne i wypełnić swoje służbowe obowiązki, składano życzenia i wręczono drobne upominki. Tym razem „sztabem” akcji był Punkt Kontroli Ruchu „Pocztą Główną”, gdzie pracuje obecny przewodniczący Koła Tomasz Twardowski. Poza nim w miasto ruszyli: z-ca dyrektora ds. trakcji autobusowej, Stanisław Kowalczyk, kierownik Zakładu Nadzoru Ruchu, Włodzisław Nazimek i przewodniczący Zarządu Zakładowego ZSMP Władek Michalski. Krótka narada i zespół podzielił się na dwie grupy, które wyjeżdżają na swoje trasy. Dyrektor Kowalczyk i Władek Michalski udają się do zakładu w Bienczykach, gdzie między godziną 22.30 a 23 „łapią” ośmiu kierowców wyjeżdżających na nocne trasy. Każdy jest trochę zaskoczony

zyczeniami i upominkiem — flanelową koszulą i skarpetami. Jeden z kierowców już wsiadając do wozu i odjeżdżając wrzucił jeszcze ramionami i mruczy do siebie — Ze też im się dzisiaj chce? — ale twarz ma uśmiechniętą i zadowoloną.

Później, na Nowym Kleparzu spotykają jeszcze jednego kierowcę jeżdżącego tej nocy na linii „630”. Ten pracownik MPK z niespełna rocznym stażem, nie słyszał jeszcze o takiej tradycji i jest najbardziej zaskoczony.

Tymczasem druga grupa, która wyruszyła na trasę już o godzinie 19 jeździ głównie po punktach kontroli ruchu. Nic zresztą dziwnego, skoro był w niej kierownik Nazimek. Najpierw odwiedzili dworzec „Salwator” gdzie pracowała właśnie regulatorka Ewa Kornaszevska. Trochę zakłopotana, dziękuje za życzenia i odwołuje się do podobnych.

Czas jechać dalej, ale kierownik Nazimek zatrzymuje się jeszcze na chwilę.

— A nie przyjedzie teraz tu ktoś? — pyta.

Pani Ewa spogląda w swoje rozkłady jazdy a potem na zegarek.

— Zaraz powinna być „2” C — informuje. Zespół decyduje się poczekać. Wkrótce na pętlę pojawia się tramwaj. Życzenia dla motorniczego i odjazd, bo za niecałe 15 minut pod Pocztą Główną przejeżdżać ma nocna „trójka”.

„Trójkę” udało się spotkać na przystanku przy Westerplatte, a życzenia składano w wagonie w obecności pasażerów, którzy tym razem nie protestowali przeciwko przedłużonemu postojowi, ba, byli nawet uśmiechy sympatii i przyjazne komentarze, że to miło, gdy traktuje się tak tych, którzy tej nocy mieli pecha i musieli pracować.

Teraz tylko krótki skok i jesteśmy na Dworcu Głównym, gdzie w punkcie kontroli ruchu dyżuruje Cecylia Malik. Znowu życzenia chwila uśmiechu i zerknięcie w rozkład jazdy — okazuje się, że o 20.45 będzie na przystanku „19”. Więc znowu życzenia w obecności pasażerów i kurs do PKR na Cekiery, stamtąd na Nowy Kleparz, gdzie dyżuruje aż dwie osoby: Teodozja Jadach i Alojzy Wielgus. Z Kleparza udajemy się w kierunku Dąbia, spotykając pod Halą Targową „1” u celu zastajemy motorniczego „17” i regulatorkę Krystynę Woźniczko.

Im bliżej północy, tempo staje się coraz szybsze. Teraz kurs ku ulicy św. Wawrzyńca i odwiedźmy na Główniej Dyspozytorni, gdzie cały zespół

pracujący pod kierunkiem gł. dyspozytora Krystyny Mazur odbiera życzenia tak spokojnej jak dziś pracy przez cały rok. Podziękowania wiążą się tym razem z brakiem wiary, że przy normalnym ruchu jest to w ogóle możliwe.

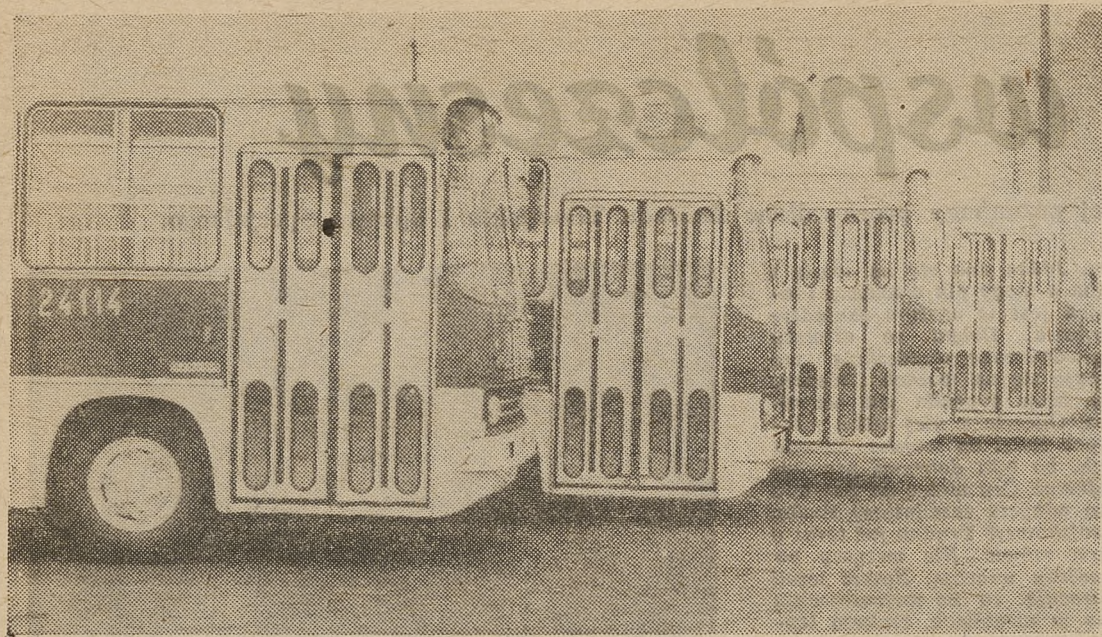
— Ale żeby choć w części się to spełniło — mówi jedna z pań. Po odwiedzinach na „Główniej” idziemy na piętro by odwiedzić dyżurujących wypadkowców. Tam życzenia niecodzienne i nietypowe: Abyśmy się na co dzień jak najmniej widywali — oczywiście w pracy. Gospodarze dobrze rozumieją te życzenia i z radością zapraszają na herbatę. Spoglądamy na zegarki — jest

już 23 więc czas do domów. Grzecznie dziękujemy i schodzimy na dół gdzie składamy życzenia już tylko sobie.

Wróciłem do domu, było już pół godziny do północy. Powitano mnie jak kogoś, kto ma trochę nie po kolei w głowie, skoro zamiast siedzieć ze wszystkimi, bawić się, wolałem jeździć po opustoszałych ulicach, składać życzenia nieznany ludzkom. Zresztą chyba nie tylko mój powrót do domu tak właśnie wyglądał. Wiem jednak, że długo jeszcze potem miałem przed oczami twarze ludzi, dla których owe życzenia **SZCZĘŚLIWEGO NOWEGO ROKU** były prawdziwą niespodzianką. (A.Z.)



fot. TOMASZ TWARDOWSKI



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Jak jeździć bez paliwa

PISAŁAM w grudniowym numerze gazety, iż paliwa zimowego wystarczyć nam miało do 26 grudnia. Różnica między tym, co potrzebowaliśmy a tym czym dysponowaliśmy, nie wynikała ani z błędnego planowania, ani też z niewłaściwej gospodarki paliwowej. Po prostu Wojewódzki Zespół do Spraw Paliw zmniejszył nam przydziały. Pierwsze monity i alarmy z naszej strony nie odnosiły skutku. Trzeba było interwencji ministra gospodarki materiałowej — **Jerzego Woźniaka** w Centrali CPN w Warszawie. Ostatecznie nasze Przedsiębiorstwo dostało dodatkowe przydziały ze specjalnych rezerw, no i oczywiście jeździliśmy do końca roku. Okazuje się jednak, że problem istnieje nadal, bo przydziały na pierwszy kwartał znów są niższe.

Mam poważne zastrzeżenia do takiej polityki gospodarowania materiałami energetycznymi. Komu służy obcinanie limitów z za biurka. Przecież wiadomo, że komunikacja stać, i to na parę dni, nie może. Wysokość naszych potrzeb i ich wykorzystanie są bardzo łatwe do spraw-

dzenia. Rozumiem, że musi być kontrola zużycia i to solidna, ale zmniejszanie przydziałów do niczego nie prowadzi. Powoduje tylko niepotrzebne zdenerwowanie. Takie decyzje nie pomagają ani dobrej pracy, ani jej organizacji.

Nasza gospodarka jest bardzo energochłonna i musi być porządkowana, ale to porządkowanie nie może się ograniczać tylko do zmniejszania limitów. Te pociągnięcia powinny być ostatecznością dla opornych, którzy nie chcą zmian w technologii zużycia. Nasze Przedsiębiorstwo na zużycie paliwa ma bardzo niewielki wpływ. Tam gdzie oszczędności są możliwe, to je mamy, ale nie od nas zależy układ komunikacyjny czy stan nawierzchni, a to też ma wpływ na zużycie paliwa. Korygowanie norm nie może zastąpić innych działań, może także i rozwiązań technicznych w silnikach.

Przy takich decyzjach trzeba by było po prostu zmniejszyć liczbę oddawanego do ruchu taboru i znacznie pogorszyć komunikację. Chyba nie o to chodzi. (fis)

Znieczulica czy brak kultury?

Incydent ten miał miejsce 13 grudnia w autobusie linii „119”. Jak każdego dnia w godzinach szczytu autobus był przepełniony. W trakcie zwykłej przepychanki jeden młody człowiek stracił drugiemu okulary. Pech chciał, że spadły one w tak zwany przegub, a poszkodowany bez nich nie mógł widzieć. Kierowca zapytany o szansę wydobycia okularów spod podłogi odparł, iż trzeba jechać na pętlę. Pocieszeni młodzi ludzie postanowili spokojnie czekać. Niestety, na pętli kierowca kategorycznie odmówił wszelkiej pomocy. Co więcej, stwierdził, że do podniesienia podłogi w przegubie potrzebny jest warsztat, dźwig i Bóg wie co jeszcze.

Młodzi ludzie zorientowali się, że coś tu nie gra. Kierowca postanowił wyrzucić ich z autobusu, lecz pytanie o numer służbowy wywołało panikę. Wezwał dyspozytorkę ruchu, która stanęła na wysokości zadania, to znaczy zaczęła bezradnego, bo prawie nic nie widzącego człowieka straszyć kolegium za spowodowanie prze-

stoju. Nieszczęsny sprawca całego zajścia, który miał szczerą chęć naprawienia nieumyślnego krzywdy, został wylegitymowany i uprzedzony o groźących konsekwencjach. Dyspozytorka miała pecha, gdyż młodzi ludzie zastraszyć się nie dali. Na odmowę podania numeru kierowcy zareagowali spisaniem numeru autobusu. Najwinnie licząc na ludzką reakcję innych, poprosili przebywających w pobliżu kierowców MPK o latarkę i śrubokręt. Reakcję kierowców można określić jako zwycięstwo solidarności grupowej, nawet nad kulturą. Dwaj młodzi ludzie kupili więc zapałki i wrócili sami do autobusu. Po niespełna minucie okulary znalazły się w rękach właściciela. Dopiero wtedy dyspozytorka podała numer służbowy kierowcy. Ten dowiedziawszy się o zamiarze złożenia skargi, chciał byłych pasażerów swego autobusu pobić. Nie obeszło się też bez wyzwisk pod adresem „gówniarzy”.

Jak zaklasyfikować te reakcje?

(J.G.)

LISTY

OPINIE

POLEMIKI

„Czy opłaca się oszczędzać paliwo”

W ZWIĄZKU z listem Stefana Gielzeckiego zamieszczonym w artykule „Czy opłaca się oszczędzać paliwo...” („Sygnały MPK” nr 18 z 31.10.85) chciałbym ustosunkować się do zawartych w liście opinii dotyczących premii paliwowej.

Trudno zgodzić się z p. Gielzeckim twierdzącym, że jedyną, demokratyczną i uczciwą formą wypłacania premii paliwowej byłaby zasada: wszystkim równo. Gdzie tu mowa o uczciwości? Kierowca, który dotychczas nie był skłonny do oszczędzania paliwa lub uzyskiwał niewielkie oszczędności, nie zmieniając swojego postępowania dostanie taką samą premię jak ten, któremu na oszczędnościach zależy. Premia paliwowa w swoich założeniach miała i ma, zgodnie z Zarządzeniem nr 49/84 Dyrektora MPK, charakter indywidualny i motywacyjny, gdyż tylko taka forma wpływa mobilizująco na pracowników. „Urawniówka” doprowadzi do zmniejszenia zainteresowania uzyskiwaniem oszczędności.

Jeżeli chodzi o poruszony w liście problem linii „lekkich” i „ciężkich” to wiąże się on ściśle z pomiarami przeprowadzanymi dla ustalenia zakładowej normy zużycia paliwa. Pomiary te przeprowadzane są dla każdej linii autobusowej a obciążenie pomiarowe (średnie obciążenie dla danej linii) dobierane jest na podstawie analizy napełnień dokonywanej corocznie przez Zespół Badań i Analiz Ruchu. W latach poprzednich ustalano trzy zakresy obciążeń: 25, 50 i 75 proc. dopuszczalnej masy całkowitej autobusu. Przy pomiarach przeprowadzonych w 1985 w ZAW zastosowano gradację obciążenia co 10 proc. dopuszczalnej masy całkowitej (od 20 do 75 proc.). Takie ustalenie norm wyrównuje szanse kierowców przy uzyskiwaniu oszczędności paliwa, gdyż linie tzw. „ciężkie” mają wyższe normy/zużycia paliwa.

Pozostałe problemy poruszone w liście są, wydaje mi się, do załatwienia w gronie kierowców. Zgadzam się z komentarzem redakcyjnym, że dopóki kierowcy sami nie zechcą wyeliminować ze swego grona nieuczciwych i kombinatorów, dopóty „nadszpie-

nia”, ucieczki z końcówek itp. praktyki będą miały miejsce (nie pomogą żadne kontrole czy posunięcia administracyjne).

Jest jeszcze inny aspekt sprawy, nie poruszony w liście p. Gielzeckiego: wpływ jakości czynności obsługowych wykonywanych przy autobusie na sprawność pojazdu, a w konsekwencji na zużycie paliwa. W większości przypadków dzięki rzetelnej pracy mechaników możliwe jest uzyskanie sprawności pojazdu gwarantującej oszczędności paliwa. Bywają jednak takie przypadki, że w autobusie wykazującym przepały dokonuje się regulacji pompy wtryskowej, następnie jej wymianę, a gdy i to nie daje rezultatu, po dokładnych oględzinach silnika okazuje się, że niedrożny jest filtr powietrza. I tak trwa to ponad miesiąc.

Innym poważnym zagadnieniem, mającym istotny wpływ na zużycie paliwa, jest technika jazdy kierowcy. Gdy ktoś ma „ciężką nogę” lub zacięcie rajdowca, to niech nie zgłasza pretensji do oszczędności. Z drugiej strony, chęć uzyskania dużych oszczędności może prowadzić do częstej jazdy na luzie na odciśnięcie prostych lub zjazdach, ruszania z wyższych biegów, co może spowodować niedosmarowanie silnika powodujące ograniczenie jego żywotności lub, w ekstremalnym przypadku, nawet zatarcie.

Jak z powyższych rozważań wynika, problem oszczędności paliw można rozpatrywać w znacznie szerszym zakresie niż to zostało poruszone w liście p. Gielzeckiego.

Wprowadzony w życie rok temu Zarządzeniem nr 49/84 „Regulamin premiowania kierowców za oszczędne zużycie paliw płynnych w MPK” uregulował zagadnienia związane z premią paliwową. Przez ten rok z całą pewnością uzbierało się wiele opinii na jego temat, dlatego wypowiedzi takie jak ob. Gielzeckiego mogą przyczynić się do wprowadzenia poprawek lub zmiany koncepcji premii paliwowej.

Z uwagą oczekuję na inne głosy w tej dyskusji.

Mgr inż. RYSZARD WRÓBEL
p.o. kierownika
Działu Technicznego
Komunikacji Autobusowej

KOŃCZĄC już nasz wyrwykowy przegląd Bliskich Spotkań III Stopnia przedstawił jeszcze dwie relacje ze spotkań z ufonautami. Pierwsze z nich miało miejsce 25 października 1974 roku w Parku Narodowym w Wyoming. Carl Higdon polował na łosie w północnej części parku. Wystrzelił ale zobaczył, że kula wylatuje z jego broni w zwolnionym tempie i upada na śnieg 50 stóp dalej. Poczuł uśmienie. Odwrócił się i zobaczył stojącego nie opodal humanoida. Istota miała 6 stóp wzrostu. Ubrana była w czarny uniform z szerokim pasem, u którego wisiał emblemat i sześć gwiazdek. Jej włosy przypominały szczecinę sterzącą na głowie, miała małe oczy bez brwi, brak podbródka, nogi ugięte, ramiona długie, a zamiast rąk jakieś automaty podobne do prętów. Być może miała dłonie, ale Higdon ich nie dostrzegł. Istota podszła do Higdon, zapytała czy nie jest głodny i dała mu garść pigulek, które on pojął.

Istota wskazała na Higdon i nagle znalazł się on wewnątrz przejrzystego pojazdu o kształcie sześcianu, gdzie były jeszcze dwie takie istoty. Znajdowało się tam również 5 łosie. Istoty powiedziały Higdonowi, że znajdują się właśnie w drodze do swej macierzystej planety, która jest odległa o 163 tys. lat świetlnych, oraz że wkrótce tam się znajdują. Na głowę Higdon założył hełm, z którego wystawały jakieś druty i zobaczył on wysokie domy, wieżowce i bardzo intensywnie świecące słońce. Światło było tak



Raz jeszcze Bliskie Spotkania

ostre, że oczy Higdonu łzawiły. Istoty powiedziały, że nasze słońce działa na nie tak samo.

Następna rzecz jaką Higdon pamięta, jest powrót do parku. Minęło ok. 2,5 godziny. Było mu zimno, był zdezorientowany i niemal w szoku. Samochodu nie było tam gdzie go zostawił, stał trzy mile dalej w błocie. Przez radio wezwał szeryfa. Zabrano go do szpitala i tam okazało się, że w jego krwi jest wysoki poziom witamin — tabletki musiały być bardzo odżywcze. Blizna po przebytej gruźlicy zniknęła z płuc.

Druga relacja pochodzi z 13 września 1975 roku z Alamogordo, w Nowym Meksyku. Sierżant Charles L. Moody, 32-letni podoficer lotnictwa zaparkował swój samochód niedaleko bazy lotnictwa w Holloman w pustynnej okolicy, by obserwować coś, co uważał za deszcz meteoroidów. O godz. 1,20 nad ranem zobaczył nagle błysk i zauważył obiekt obniżający się z nieba. Znajdował się w odległości ok. 300 stóp. Zatrzymał się na wysokości

25 stóp i obracał przez pewien czas, a następnie lotem ślizgowym zbliżył do sierżanta. Kiedy był już zupełnie blisko Moody spostrzegł, że obiekt był metalicznym dyskiem, szarawym i matowym. Miał ok. 40–50 stóp szerokości i 18–25 stóp wysokości. W dolnej części miał trzy kule. Przerażony Moody wskoczył do samochodu i próbował uciec, ale bateria przestała działać, mimo że ładował ją zaledwie miesiąc wcześniej. Obiekt zatrzymał się ponownie, tym razem w odległości ok. 50 stóp i Moody usłyszał głos w wysokim tonie i zobaczył jakieś cienie. Widział je przez okno, które pojawiło się w pojeździe. Dwie istoty wyszły z pojazdu, raczej ślizgając się niż krocząc. Próbowali otworzyć drzwi samochodu, ale Moody walczył gwałtownie i uderzył jednego z prześladowców. Wtedy stracił przytomność. Kiedy ją odzyskał leżał na stole, a obcy oglądali jego ciało. Moody nie był w stanie się poruszyć. Obcy mieli duże czaszki bez włosów, okrągłe małe oczy, usta o cienkich wargach i uszy.

Kiedy mówili ich wargi nie poruszały się. Zapytali czy Moody czuje się dobrze i stwierdzili, że mogą go wyzwoić z tego paraliżu pod warunkiem, że przyrzeknie nie czynić żadnych agresywnych ruchów. Moody przyrzekł i wówczas istota dotknęła go metalowym prętem o długości ok. 7 cali i grubości 1 cala. Odrętwienie natychmiast ustąpiło. Moody poprosił o pozwolenie obejrzenia statku. Obcy się zgodzili. Przez korytarz przeszli do innego pomieszczenia, gdzie znajdowały się jeszcze trzy istoty, z których jedna była wyraźnie kobietą i unosiła się jedna czwarta cala nad podłogą. Dowódca kazał Moody'emu stanąć w pewnym miejscu i podłoga zaczęła obniżać się jak winda. Znaleźli się w sali poniżej. Ze ścian wystawały górne części kuli, które widział na zewnątrz. Kule zawierały olbrzymie kryształy, w których były pręty zbiegające się w kierunku do środka kryształu. Obcy poinformowali go, że ich pojazd jest małym statkiem obserwacyjnym. O wiele większy stacjonuje ok. 5 tys. mil poza Ziemią w kosmosie. Należą oni do ligi ras, do której mogą pewnego dnia zaprosić rodzaj ludzki, jeżeli zdecydują się na zaakceptowanie. Po tej rozmowie powiedziano mu, że ma się zgłosić do służby medycznej i pozbawiono go ponownie przytomności.

Odzyskał ją w swoim samochodzie. Widział jak obiekt odlatuje, zapalił samochód z łatwością i pojechał do domu.

„GER”

Z kodeksem w rękę

Z nowym rokiem nowe obowiązki

WESZLIŚMY w nowy rok. Warto przy tej okazji przypomnieć, że z dniem 1 stycznia 1986 r. weszły w życie kolejne obowiązki wynikające z rozporządzeń ministrów komunikacji i spraw wewnętrznych w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz ministra komunikacji w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów. Ponieważ nie każdy kierowca czy szef bazy transportowej ma pod ręką owe przepisy, przypomnijmy je pokrótce.

● Z ustawy „Prawo o ruchu drogowym” wynika, że od 1 stycznia obowiązuje, jako wyłączne, nowe oznakowanie samochodów do nauki jazdy. Pojazdy służące do nauki i egzaminu muszą być oznakowane kwadratową niebieską tablicą z białą literą L. Dotychczas stosowane tablice okrągłe z napisem „nauka jazdy” muszą być wymienione, gdyż są już nieważne.

● Pojazdy przewożące dzieci do szkół i przedszkoli muszą być oznaczone z przodu i z tyłu kwadratowymi żółtymi tarczami z umieszczonymi na nich czarnymi sylwetkami dzieci. Od świtu do zmierzchu tablice muszą być oświetlone, jeśli nie są wykonane z materiałów odblaskowych.

● Ładunki wystające z tyłu pojazdu muszą być oznaczone pasami białymi i czerwonymi zawieszonymi na ładunku lub tarczy zawieszanej na końcu ładunku, bądź też na stożku lub ostrosłupie, przy czym powierzchnia pasów musi mieć co najmniej 1000 cm kw. i po co najmniej dwa pasy każdego koloru. Przy złej widoczności na najbardziej wysuniętej krawędzi powinno być umieszczone światło czerwone lub odblaskowe czerwone.

● Wszelkie samochody i ciągniki o szerokości nie przekraczającej 2,7 m, ale powyżej 2,5 m muszą być oznakowane z przodu i z tyłu napisem: 2,7 i mieć zainstalowane światła odblaskowe.

● Nowo rejestrowane pojazdy samochodowe muszą być wyposażone w światła awaryjne (nie dotyczy to motocykli), światła przeciwingłowe tylne, światła cofania oraz światła obrysowe na samochodach i przyczepach szerszych niż 2,1 m.

● Hamulec pneumatyczny, łączący pojazd z przyczepą, musi mieć co najmniej 2 przewody.

● Wszystkie motocykle i motorowery muszą być wyposażone w lusterko z lewej strony.

● Od 1 lipca bież. roku stacje kontroli pojazdów muszą dysponować przyrządem do pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu, przyrządem do pomiaru zawartości tlenku węgla (CO) w spalinach pojazdów benzynowych oraz przyrządem do pomiaru dymienia pojazdów z silnikami Diesla.

● Nie trzeba natomiast posiadać w samochodzie osobowym, co zapowiadało nowe prawo, trójkąta odblaskowego do ustawiania na drodze w celu ostrzegania o obecności na drodze unieruchomionego na skutek awarii pojazdu, ponieważ takich trójkątów nie ma w handlu w dostatecznej ilości. Poza tym nadal będą jeszcze rejestrowane nowe samochody osobowe z silnikami dwusuwowymi.

● Dla porządku dodajmy, że wchodzą również w życie nowe przepisy precyzujące, kto może kierować pojazdem zaprzęgowym, ale sądzimy, że wśród czytelników naszej gazety nie ma osób, których by te przepisy dotyczyły (l-k)

Włączać się nie znaczy zajeżdżać



JADAC' niedawno swym „maluchem” lewym pasem ruchu od alei Pokoju, przez rondo kotłarskie, w ulicę Grzegorzeczką, na wysokości przystanku autobusowego u wylotu ul. Żółkiewskiego z przerażeniem stwierdziłem, że jestem gwałtownie spychany na trawnik przez olbrzymi ciężarowy pojazd z przyczepą. Ponieważ już na rondzie zauważyłem, że ma on zielonogórskie numery rejestracyjne, pomyślałem hamując gwałtownie, że nie znający miasta kierowca chce skręcić z prawego pasa w lewo, w ul. Rzeźniczą. Udało mi się wyhamować i uniknąć staranowania bokiem potężnej ciężarówki. Wówczas dostrzegłem, że spychając tej nieprzyjemnej dla mnie sytuacji i powstałego zagrożenia, był nie tyle kierowca z Zielonej Góry, który zresztą pojechał prosto w Grzegorzeczką, lecz prowadzący naszego przegubowego „ikarusza” linii 128 o numerze bocznym 34199, który zupełnie beztrząsowo włączył się do ruchu tuż przed nadjeżdżającą ciężarówką. Kierowca ciężarowego wozu ratował się przed kolizją ucieczką na lewy pas.

Daty ani godziny zdarzenia nie podaję, nie zamierzam bowiem pisać donosów, lecz jedynie zwrócić uwagę naszych Czytelników, wśród których są kierowcy autobusów, na bardzo rozpowszechnione zjawisko, jakim jest niezupełnie prawidłowe włączanie się do ruchu pojazdów MPK, które często po prostu zajeżdżają drogę.

To prawda, że nowe prawo o ruchu drogowym wprowadziło możliwość pierwszeństwa przejazdu dla ruszających z przystanku autobusów i trolejbusów w celu usprawnienia ruchu pojazdów

komunikacji miejskiej. Jednocześnie jednak na wszystkich kierujących, którzy wykonują manewr włączania się do ruchu, kodeks nakłada powinność zachowania szczególnej ostrożności oraz ustąpienie pierwszeństwa. Dotyczy to również kierowców MPK, na których ciąży obowiązek upewnienia się, że włączenie się do ruchu nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa.

Kierowcy „innych” pojazdów, zbliżając się do przystanków i widząc, że znajdujące się na nich autobusy lub trolejbusy sygnalizują kierunkowskazem zamiar wjechania z zatoki na jezdnię, mają obowiązek zmniejszyć prędkość, a nawet zatrzymać się, by umożliwić włączenie się do ruchu. I — jak wskazują obserwacje — większość kierujących pojazdami prezentuje w takiej sytuacji prawa kierowców komunikacji miejskiej. Jednak muszą mieć czas i szansę wykonania tych manewrów. Jednym słowem, kierowca MPK musi zawnoczyć zasygnalizować swój zamiar i przepuścić pojazd znajdujący się tuż, tuż za plecami, by nie zmuszać jego kierowcy do gwałtownej zmiany pasa ruchu bądź nagłego hamowania, które to manewry są w jednakowym stopniu niebezpieczne. Natychmiastowe włączenie się do ruchu po zapaleniu kierunkowskazu, bez upewnienia się, jak wygląda sytuacja z tyłu, jest zwykłym wykroczeniem drogowym, zwanym zajeżdżaniem drogi.

Szkoda, że niektórzy nasi kierowcy lekceważą sobie lub też niewłaściwie interpretują przysługujące im prawa sprecyzowane w bądź co bądź dość precyzyjnych przepisach. (l-k)

Zza biurka

I oto znów hucznie rozstaliśmy się z rokiem starym, przywitaliśmy nowy. Uparliśmy się datę 1 stycznia uważać za ważną, przełomową. Ież to podejmujemy postanowienie o zmianach, jakie muszą nastąpić w naszym życiu od tego właśnie dnia. Potem wytrzymujemy dzień, dwa, czasem miesiąc. A potem... potem jakże często wszystko znów wraca do normy i przez najbliższy rok mamy spokój z podobnymi deklaracjami. A przecież 1 stycznia właściwie nic się nie zmienia i Nowy Rok również dobrze można by obchodzić np. 15 marca, 27 lipca, czy 18 października, a kto wie, czy nie w sposób bardziej uzasadniony 21 marca, czy 21 grudnia. Na razie jednak jest jak jest i nie nie wskazuje, by miało być inaczej. Tradycyjnie więc na początek kalendarzowej a mniej więcej w połowie prawdziwej zimy przychodzą czas obłąkańczy i podsumowań. Spróbujmy więc podsumować osiągnięcia minionego roku. I choć pozycja za biurkiem nie

jest tu najbardziej korzystna, a w dodatku biurko to stoi od bardzo niedawna, to przecież MPK jest zbyt dużą i znaczącą firmą, by człowiek nie znający wewnętrznych układów, nie mógł spróbować ocenić 365 dni zakreślonych grudniowo-styczniowymi datami. Skoro, z uporem godnym lepszej sprawy, na łamach krakowskiej prasy lansują swe wizje krakowskiej komunikacji ludzie, podbudowujący swój autorytet tytułem profesora, czy chociaż magistra inżyniera, nieważne że od zupełnie innych spraw, tym bardziej wolno spróbować oceny na zakładowych w końcu łamach.

Na pewno jeździło się w minionym roku wygodniej i lepiej niż dawniej. Nie znaczy to jednak, że już tak wygodnie, jak marzyłoby się każdemu z pasażerów. Wiele do życzenia pozostawiała czasem czystość naszych tramwajów i

autobusów. Czy można za to winić tylko MPK? Kto nie umie odpowiedzieć, niech przeczyta relację z wizyty gospodarzy Krakowa w Przedsiębiorstwie. Marzyła nam się nowoczesna myjnia, dziś chcemy już tylko, by chociaż ułożono zdemontowane dla jej budowy tory. Bo gdy powstaje alternatywa: tramwaje czyście albo ich brak, to nad wyborem doprawdy trudno się zastanawiać.

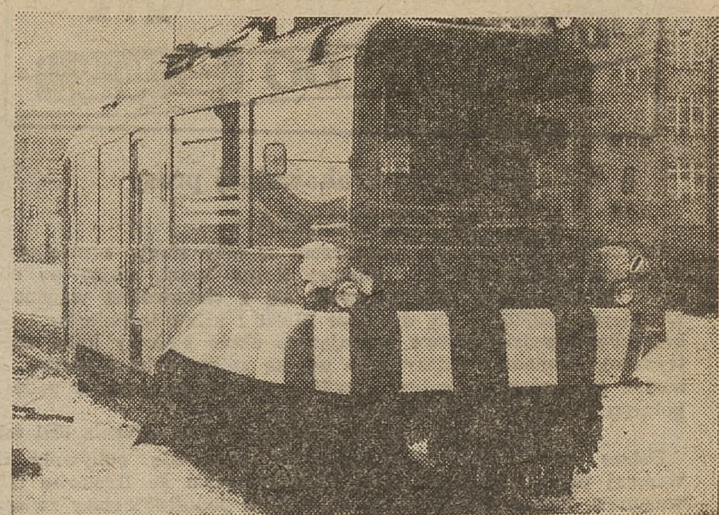
Warunki pracy. Po kilku latach odwiedziłem halę ZET w Nowej Hucie. Jest w niej znacznie cieplej niż dawniej. To postępek, choć pracować w koszulach, jak opowiadano przy werbowaniu ludzi do budowania właśnie zajezdni, na pewno nie można. W najbliższym czasie będzie też wygodniej pracownikom Transportu i Sieci, choć obiecuje się im przeprowadzkę już od długiego czasu, co oślabia radość z faktu, że budowa no-

wych pomieszczeń, oczywiście znów „poślizgnięta”, jednak dobiega końca.

Nie poprawiło się natomiast, a nawet pogorszyło, kierownictwem autobusów. Jak najbardziej słuszny zakaz używania środków chemicznych do walki ze śniegiem i lodem na ulicach ich właśnie dotknę najbardziej. Na razie jednak aura jest łaskawa, a gdy wreszcie przed kilku dniami spadł śnieg, okazało się ku nieklamaniu zaskoczeniu nawet Głównej Dyspozytorni, że kierowcy nie mają większych problemów z przystosowaniem się do znacznie trudniejszych warunków.

Można by tak wymieniać jeszcze długo, można ale po co? Wszak zerwaliśmy już kilka łańcuchów w kalendarzu po owej przełomowej dacie 1 stycznia. Przed nami nowe obowiązki i zadania i czas już myśleć o przyszłym noworocznym podsumowaniu. Bo kto nie idzie naprzód, ten się cofa, jak mówi jedno z bardziej znanych powiedzonek.

KRZYSZTOF GACEK



„Boguś I” już jeździ

7 stycznia wyjechał po raz pierwszy z Zakładu Napraw Tramwajów najnowszy pług do odśnieżania torowisk, któremu na cześć kierownika Oddziału Remontowego — **Bogdana Koniecznego**, nadano imię „Boguś I”. W porównaniu z podobnym pługiem sprzed dwóch lat oznaczonym imieniem „Ciaptuś I”, „Boguś” ma udoskonalony mechanizm sterowania szczotką odgarniającą oraz zmieniony ręczny hamulec postojowy. Obecnie „Boguś” zbudowany na bazie skasowanego już wagonu typu N noszącego kiedyś numer ewidencyjny 14 i jeżdżącego w Krakowie od 24 kwietnia 1955 r., przechodzi próby techniczne. Jeśli przebiegną one pomyślnie, zostanie oddany do eksploatacji po tygodniu. Nowy pług do odśnieżania ucieczy również szefa trakcji tramwajowej, **Zdzisława Skubiedę**, który twierdzi, jednak, że radość jego byłaby większa przed dwoma miesiącami, tzn. wtedy gdy „Boguś I” miał być planowo ukończony. (A.Z.)

Fot. WŁADYSŁAW MALEC

Punkty dla dyrekcji Wypoczynek dla załogi

PRZEDSIĘBIORSTWO nasze przystąpiło do ogólnopolskiego współzawodnictwa: „O zdrowie i sprawność załogi”. Współzawodnictwo to, zorganizowane pod patronatem OPZZ, ZSMP i GKKFiS, obejmuje całą działalność podejmowaną przez zakłady pracy na rzecz upowszechniania kultury fizycznej, sportu, rekreacji oraz aktywnego wypoczynku pracowników i ich rodzin. Trudno w tej chwili powiedzieć, na ile przystąpienie do takiego konkursu wywoła nowe inicjatywy bądź sprowokuje wzrost aktywności już istniejących klubów, ognisk czy organizacji do wystąpienia z większą liczbą propozycji, kierowanych nie tylko do członków — lecz do wszystkich pracowników. Już teraz nie mamy się czego wstydzić, ale przecież nigdy nie jest tak dobrze, żeby nie mogło być lepiej.

Samo współzawodnictwo będzie okazją do porównania — w miarę obiektywnego — jak ze sprawami szeroko pojmo-

wanej kultury fizycznej radzą sobie gdzie indziej, a możliwe do zdobycia nagrody są wysokie i przeznaczone na rozwój urządzeń rekreacyjno-sportowych. Istotny sens konkursu, poza oceną organizacyjną, leży w tym, co my, pracownicy możemy jeszcze uzyskać. Liczą się nie tylko pieniądze, których dość znaczna, lecz ograniczona ilość, dzielona jest gdzieś pomiędzy dyrekcją a Działem Kultury, Sportu i Turystyki — lecz przede wszystkim pomysły. Przecież rzecz nie w tym, by do konkursowego arkusza ocen można było wpisać kilka dodatkowych punktów. Największą wartością jest możliwość spędzenia czasu w gronie ludzi o wspólnych zainteresowaniach, najlepiej gdzieś na świeżym powietrzu, wypoczywając aktywnie, w ruchu.

Już teraz wybór jest dość duży. Poza, nastawionym raczej na wycieczki, ZKS „Tramwaj” można jechać na sobotnio-niedzielne narty lub dłuższe obozy zimowe, korzystać z basenu, lodowiska, sali gimnastycznej. Jest amatorska sekcja tenisa stołowego i silna grupa wędkarska. Są wycieczki turystyczne i krajoznawcze, klub wodny z kilkoma sekcjami, klub sportów obronnych, rajdy, turnieje, spartakiady, międzyzakładowa liga piłkarska, rozgrywki kometki, wypożyczalnia sprzętu sportowego i turystycznego.

Już z tego, przecież niekompletnego wyczerpania, wynika, że dla chętnych zawsze znajdzie się coś interesującego. Specyfika przedsiębiorstwa, rozrzucone zakłady po całym mieście, stanowi główną, poza brakiem własnej bazy sportowo-rekreacyjnej, przeszkodę w szerszym rozprzeczaniu programowej działalności. Ale nie jest to przeszkodą nie do pokonania. Czekamy na Wasze pomysły, propozycje, inicjatywy.

Ze swej zaś strony redakcja „Sygnałów” obiecuje wybrać się z wizytą do sekcji zainteresowań i aktywności — nie tylko na duże i huczne imprezy, ale i na zwykłe, rutynowe zajęcia — z czego na bieżąco będziemy zdawać relacje. (jmm)

Ze starej krakowskiej prasy

KRONIKA

Dzisiaj w południe na przestrzeni między stacją centralną a dworcem kolei, ulicy Floryańskiej tłumy ludzi, stojąc po obu stronach chodników, przypatrywały się z ciekawością wagonowi, w którym znajdował się dyrektor Musil i kilku inżynierów i robotników przedsiębiorstwa pracującego około budowy kolei elektrycznej. Zaznaczyć należy jako wielką zaletę kolei i wozów, że można je wstrzymać każdej chwili i w każdym punkcie podczas pełnego ruchu, co daje rękojmię bezpieczeństwa.

(„CZAS” — 24 stycznia 1901 rok)

Dalsze próby kolei elektrycznej w Krakowie odbywały się wczoraj przez cały dzień. Dotychczas przyszło do Krakowa pięć wagonów. Próby wypadają bardzo dobrze; podnieść należy zwłaszcza równy ruch wozu sunącego bez żadnych wstrząśnień i wahań. Niemniej bardzo dokładny jest mechanizm wozu dla zatrzymania ruchu w ciągu jazdy. Bez względu na najszybszy czy najwolniejszy ruch, wóz można wstrzymać z całą łatwością od razu tak, że choćby ktoś umyślnie rzucił się pod koła wozu, może nie doznać żadnego obrażenia gdyż wagon stanie w oka mgnienia. Wozy zresztą są od dołu tak zabezpieczone, że wykluczają niebezpieczeństwo pokaleczenia. Wozy krakowskie są istotnie dobrym przykładem postępów techniki. Dyrekcja nie rozesała jeszcze za wiadomości o terminie otwarcia kolei elektrycznej.

(„CZAS” — 12 lutego 1901 rok)

MALKONTENCI

Prasa krakowska ciągle narzeka na skandaliczne nieporządki w tutejszym ruchu tramwaju elektrycznego, a nie bierze pod uwagę tych korzyści jakie regulamin ruchu zapewnia naszym mieszkańcom. Przytaczamy tu kilka paragrafów tego regulaminu aby pokazać „ad oculos”, że dr Rothwein, autor kontraktu Spółki Tramwajowej z gminą, przede wszystkim interes swych obywateli miał na oku.

par. 3 — Każdy kto kupi bilet chociażby drugiej klasy tylko, otrzymuje tytuł i charakter pasażera tramwajowego i winien jest odpowiednim zachowaniem okazać się godnym tego zaszczytu.

par. 6 — Kto kupił bilet, a następnie z powodu przepełnienia wozu został z tramwaju przez konduktora wyrzucony, ten mimo tego zachowuje tytuł pasażera i wolno mu jako takiemu wzdłuż linii tramwajowej pieszo podążać na miejsce swego przeznaczenia.

par. 8 — Celem dostarczenia P. T. pasażerom tramwajowym podczas jazdy wozem odpowiedniej rozrywki dyrekcja zezwala im aby przyniesionymi ze sobą chustkami czyściли okna i klamki wozów, szczerali ławki, szorowali zapłutą podłogę lub smarowali na przystankach koła wozu przyniesionymi ze sobą oliwami.

par. 11 — Podczas rewizji biletów, pasażerowie zobowiązani są P. T. Rewizora jako funkcjonariusza Spółki całować w rękę.

par. 26 — Spadkobiercy zabitego podczas katastrofy tramwajowej pasażera zobowiązani są 7/8 części otrzymanego spadku złożyć na rzecz Spółki Tramwajowej.

(„DJABEL” — 15 maja 1902 rok)
(Wybrała: M. B.)

Kierownik zakładowego domu kultury do właściciela znajdując się obok posesji:

— Szanowny sąsiedzie, niech pan coś zrobi ze swoim psem. Wczoraj tak potwornie wyl, że nasz chór musiał przerwać próbę!

— Pan wybaczy, panie kierowniku, ale to pański chór zaczął...

W zatłoczonym tramwaju starsza pani do płaczącego chłopca:

— Dłaczego płaczesz, chłopczyku?

— Bo zgubiłem tatusia!

— I nie trafisz sam do domu?

— Ja trafię, ale tatuś może nie trafić...

W przychodni zakładowego lekarza do pacjenta:

— Od dzisiaj musi pan unikać alkoholu, papierosów, ciężko strawnego jedzenia, no i oczywiście kobiet. A najważniejsze to więcej radości życia!



Starszy pan wsiada do tramwaju. Obserwująca go matka mówi do synka:

— Ustąp miejsca dziadziusiowi.

— Nie trzeba mały, nie opuszczaj swojej drogiej babci!

Malinowski trafia na komendę MO posiniaczony, zakrwawiony, w podartym ubraniu. Spisując dane, dyżurny pyta:

— Zonaty?

— Tak, ale te obrażenia odnośtem w wypadku autobusowym.

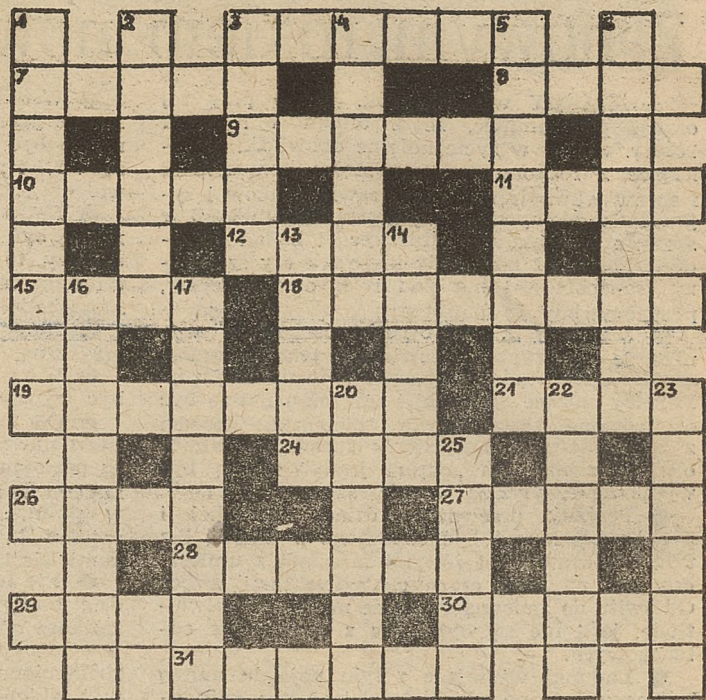
W zajeźdni nowo przyjeźły pracownik pyta starszego stażem koleżę:

— O której zaczyna się tutaj praca?

— To zależy...

— Od czego?

— Od tego, o której zjawi się kierownik...



POZIOMO: 3. publiczny popis, 7. gryzoń Ameryki Południowej, 8. pies myśliwski, 9. dawniejszy wychwyt lub kotew, 10. liczba atomowa 33, 11. mielony ale nie kotlet, 12. choroba zakaźna, 15. utuczone zwierzę, 18. paprotnikowy organ, w którym wytwarzają się zarodniki, 19. kojarzy się z wodą święconą, 21. proces rozpuszczania skał przez wody powierzchniowe i podziemne, 24. „nie rzucim ziemi, skąd nasz ród”, 26. opryszek, zbój, 27. w łazience, 28. dopływ Jeniseju, 29. powierzchnia komody, 30. miasto pionierskie na Krymie, 31. rośnię w miarę jedzenia.

PIONOWO: 1. rodzaj kawy, 2. ulanka jako kwiatek, 3. posag, 4. lichej koń, 5. czystość, schludność, 6. materiał na świecę, 13. radziecki rzeźbiarz (1887—1941), 14. gwara miejska, 16. matematyczna krzywa płaska, 17. antypoda mianka, 20. głośny odgłos, 22. zajęcie, zatrudnienie, 23. złodziejska banda, 25. krewny w linii męskiej.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 10

Poziomo: traktat, argon, rep, koronka, Luiza, Gra, Janicki, nazwa, kra, kawior, atrapa, skat, lopot, nastawa, pad, zadra, obwódka, wir, kukula, ankier.

Pionowo: tokaj, Aaron, tonik, tragic, aplanat, gwiazda, Niagara, aga, il, kark, rata, Kończak, wypadek, Ostrawa, Rut, paw, Andora, siwak, Andre, agawa.

Nagrodę książkową wylosował FRANCISZEK SZCZURKO z Krakowa.

PIERWSZE TRAMWAJE
W NOWYM ROKU

Pierwsze robocze dni nowego roku upłynęły w ehorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych „Konstal” pod znakiem montażu kilkudziesięciu nowych wozów tramwajowych, a także lokomotyw górniczych i kombajnów węglowych. Na bieżący rok założa „Konstal” zaplanowała 8,5-procentowy wzrost produkcji. Główny nacisk kładzie się tam na oszczędność, zwiększoną dyscyplinę i wzrost wydajności pracy.

RADZIECKI WICEMINISTER
NA BUDOWIE METRA

Na początku roku budowę tuneli warszawskiego metra pod Polem Mokotowskim zwiedził przebywający w Polsce zastępca przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR Aleksiej Antonow, żywo interesujący się postępow prac oraz planami rozbudowy stołecznej komunikacji podziemnej. Jak wiadomo, na budowie metra w Warszawie pracują liczne maszyny produkcji radzieckiej. W ub. roku wartość dostaw z ZSRR przekroczyła 5,6 mln rubli, a w bieżącym roku dostawy dla metra będą się nadal zwiększać. Nadejdą m. in. 2 kolejne tarcze do drążenia tuneli, suwnice, ciężki transport oraz materiały izolacyjne (łącznie za 7 mln rubli). Natomiast bezpłatnie ZSRR zobowiązał się dostarczyć 90 wagonów dla pierwszej linii metra.

WROCŁAW OTRZYMAŁ
WAŻNĄ ARTERIĘ

W ostatnich godzinach staro roku drogowcy przekazali po przebudowie, która

trwała 4 lata, dwukilometrowej długości odcinek ważnej arterii komunikacyjnej Wrocławia, jaką jest ulica Legnicka. Druga nitka arterii zostanie oddana do użytku z końcem bieżącego roku.

NA ULICACH STOLICY
TYLKO „IKARUSY”

W tym roku „berliety” zostaną całkowicie wycofane z warszawskiej komunikacji miejskiej. Jedynymi autobusami „w barwach” tamtejszego MZK pozostaną „ikarusy”, co pozwoli m. in. zunifikować remonty. Obecnie stolica po-

trwała w wysokości liczby tak-
sówek zarejestrowanych na
koniec 1983 r. W tym przypad-
ku rodzaj silnika przy wyda-
waniu nowych zezwolenie nie
ma znaczenia, natomiast po-
jazd musi być czterodrzwiowy.

W KIELCACH SKUTECZNIE
OSZCZĘDZAJĄ PALIWO

Kieleckie MPK cieszy się dobrą opinią wśród mieszkańców miasta. Skarg napływa niewiele, autobusy kursują na ogół punktualnie wg minutowego rozkładu jazdy, stale poszerzana jest sieć komunikacyjna. Tamtejsi kierowcy

obecności przedstawicieli nowosądeckich władz uruchomiona została komunikacja miejska w Krynicy, która nie tylko ułatwi życie mieszkańcom perły polskich uzdrowisk oraz kilku pobliskich wsi na trasie od Muszyny i Czarnego Potoku, ale także ma się w przyszłości przyczynić do złagodzenia zanieczyszczonej atmosfery, gdy na przedmieściach zbudowane zostaną parkingi zaporowe dla samochodów osobowych. Jedna linia prowadzi z Krynicy do dworca PKP w Muszynie, a druga do Czarnego Potoku. Autobusy kursują co 50 minut.

Łączyć będą położone na peryeriach parkingi ze stacjami kolejek linowych.

TROCHE STATYSTYKI
ZE STOLICY WĘGIER

Środki komunikacji miejskiej na Węgrzech przewoziły w ub. roku ok. 2 mld pasażerów, tj. o 3,2 proc. więcej niż rok wcześniej. Liczba pasażerów linii tramwajowych wyniosła 700 mln, a metra budapeszteńskiego — 328,5 mln. Pod koniec 1984 r. na Węgrzech było zarejestrowanych 1,344 tys. samochodów osobowych, tj. o 85 tys. więcej niż w roku poprzednim.

PRZYKRY „UPOMINEK”
NA NOWY ROK

Dość przykry noworoczny „upominek” przygotowały mieszkańcom Kalifornii władze tego amerykańskiego stanu. Z nowym rokiem weszła tam w życie cała seria znacznych podwyżek usług komunalnych i bytowych. M. in. ceny przejazdów w komunikacji publicznej wzrosły o 30 proc.

DO HOTELU I NA ZAKUPY
TAKSÓWKĄ Z... TRĄBĄ

Turyści odwiedzający egzotyczny Nepal mogą skorzystać z normalnych taksówek, ale także z zupełnie innego środka lokomocji, którym są tam słońce. Zwierzęta te potulnie oczekują w kolejce na klientów, o których intensywnie zabiegają poganiacze. Po usadowieniu się pasażera w specjalnym koszu i załadowaniu bagażu można dojechać do hotelu. Po drodze „taksówki” z trąbą zatrzymują się na każde życzenie, np. dla dokonania przez pasażera pierwszych zakupów. (oprac. I-k)

Mieszanka firmowa
NIE TYLKO



ZAINTERESOWANIE
GÓRSKIM METREM

Pocznynia — Austriaków, związane z budową pierwszego na świecie wiejskiego metra, o którym niedawno pisaliśmy, obserwowane są z ogromnym zainteresowaniem przez gospodarzy innych popularnych miejscowości turystycznych w Europie, wszędzie bowiem komunikacja w sezonie zimowym jest problemem bardzo trudnym do rozwiązania. Jeśli system wiejskiego metra budowanego w tyrolskiej miejscowości Serafusz na odcinku 1,3 km zda egzamin, można się spodziewać podobnych sposobów rozwiązywania komunikacyjnych problemów w popularnych kurortach, uzdrowiskach i ośrodkach sportów zimowych. Poruszające się w tunelu na poduszce powietrznej dwa wagony z szybkością 11 m/sek. będą mieścić 270 pasażerów.

KRYNICA OTRZYMAŁA
KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ

W ostatnim dniu 1985 r. w