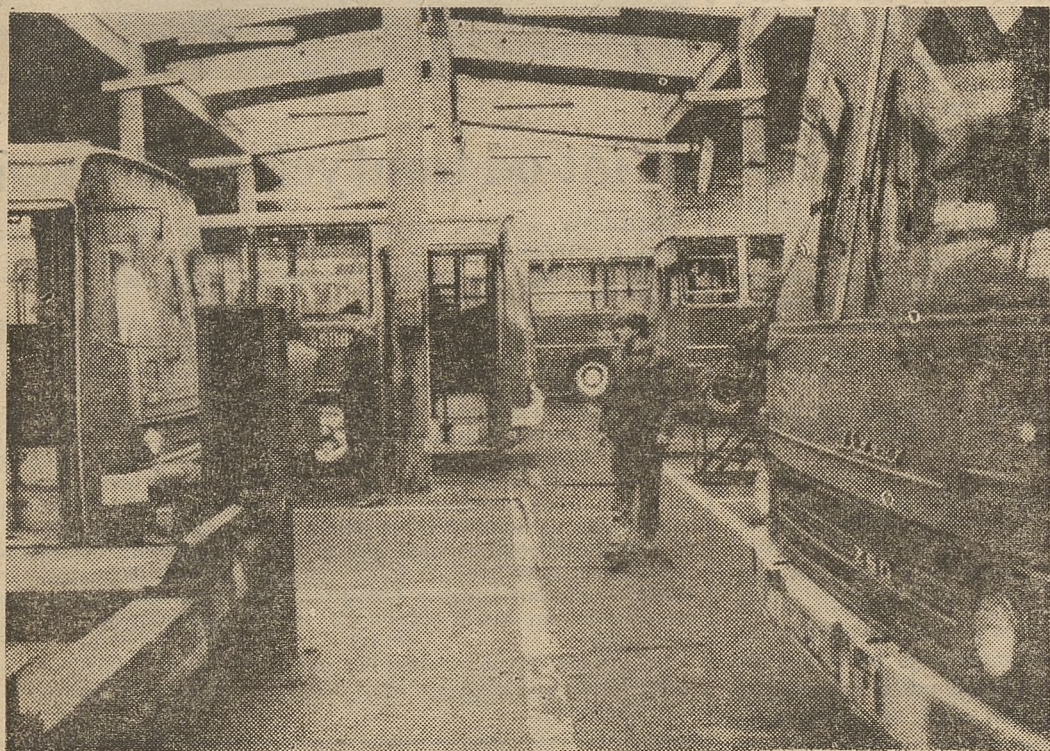




Fot. ST. MAKAREWICZ

Z wizytą w Płaszowie

Anatomia sukcesu

W NOCY z niedzieli na poniedziałek, 19/20 stycznia br., niewiele chyba osób spało w naszym mieście. Huraganowy wiatr łamał gałęzie drzew, zrywał dachy, rozbijał w oknach szyby. W dzień jego siła nieco osłabła, ale pogoda była nadal zła. Tematem rozmów spieszących do pracy, były poranne komunikaty radiowe o olbrzymich szkodach, jakie na terenie całego kraju zanotowano po przejściu huraganu.

W Zajeźdni Autobusowej w Płaszowie, gdzie właśnie w tym dniu byliśmy, budynek hali napraw nie wytrzymał naporu wiatru i pękł wzdłuż dylatacji. Nie jest to tylko zarysowanie muru, ale poważne pęknięcie. Co robić? Czy można w takiej sytuacji w hali pracować? Zdenerwowany przedstawiciel Działu BHP — inspektor **Juliusz Madera** zwołuje budowlaną komisję. Przyjeżdżają kierownik Zakładu Budowlanego **Zdzisław Klimek** i jego zastępca **Jacek Bialek**. Wspólnie z kierownictwem Zakładu radzą co dalej robić... Wspólnie decydują, że nie zachodzi konieczność przerwania pracy w hali. Komisja zakończyła pracę, a my wreszcie możemy w miarę spokojnie porozmawiać z kierownikiem Zakładu **Bogusławem Pozlutką**.

DROGA DO SUKCESU...

— Jaką drogą doszliśmy do pierwszego miejsca w przedsiębiorstwie?

— Jeszcze w 1984 roku byliśmy przeciętnym zakładem — ani dobrym, ani złym. Zaczęliśmy od zmiany średniego dozoru: dyspozytorów, mistrzów, kierowników zmian. Nastąpiła wymiana kadry. Niesumieśni musieli odejść. Przyjęliśmy na ich miejsce nowych, spoza przedsiębiorstwa. Wrócili do nas niektórzy z tych, co kiedyś z MPK odeszli. Z tą nową kadrą wypracowaliśmy system pracy. Średni

dozór ma dużą samodzielność, ale mimo to jest codziennie rozliczany. Nie stosujemy już „przerzutów” kierowców na służbie. Jeżeli któryś nie przyjdzie do pracy, wówczas dyspozytor bierze zastępcę z rezerwy. Jeśli chodzi o mechaników to utworzyliśmy system uzależniający ich płacę od wskaźników eksploatacyjnych: strat wynikłych z przyczyn technicznych, późnych wyjazdów z tych przyczyn i ilości wozów oddanych do ruchu. Przez skierowanie na kurs DM mechaników utworzyliśmy kadrę zastępczą kierowców. Takich mechaników-kierowców mamy w każdej brygadzie i wyjeżdżają oni na linię, gdy brak kierowców. Codziennie rano dysponujemy sześcioma, ośmioma takimi osobami, mamy ich nawet wśród pracowników umysłowych i jeśli trzeba wysyłamy ich na miasto. W ostatnich dwóch latach, bardzo dużo pracowaliśmy z kierowcami. Położyliśmy duży nacisk na dyscyplinę pracy. Nie chodziło tu o płacę, a tylko rozmowy. Z kierowcami niezdyscyplinowanymi rozwiązaliśmy umowy o pracę. Przeprowadzaliśmy nawet kontrolę zwolnień lekarskich, wezwaliśmy do sądu czy na milicję. W ten sposób poprawiliśmy wśród kierowców wskaźnik wykorzystania czasu pracy.

Duży nacisk położyliśmy na stan techniczny wozów, jakość napraw i czas ich trwania.

Bardzo rygorystycznie podchodziliśmy do okresowych obsługi technicznych i napraw wozów związanych z rejestracją. Utrzymujemy stały przydział wozów do brygad, wykonujących obsługi techniczne przed rejestracją i obsługi sezonowe. Na bieżąco prowadzimy analizy w zakresie awaryjności taboru — ilości awarii jakie mają poszczególne wozy, a także ilości awarii jakie mają kierowcy. Każda no-

(Dokończenie na str. 6)

Żeby nie szukali szczęścia gdzie indziej

Akord opłacać się będzie podwójnie

PO ZAKŁADZIE Torów o- trzymali przy ulicy św. Wawrzyńca kilka starych pomieszczeń. Ucieszyli się nimi, bo przecież w Zakładzie Budowlanym przy ul. Grzegorzkiej panuje olbrzymia ciasnota. Stare pomieszczenia, takie jak przy ulicy Wawrzyńca, mają jednak to do siebie, że trzeba je często odnawiać. Właśnie przy Wawrzyńca 13 zastałam czteruosobową brygadę malarską **Romana Kościeckiego**. W niewielkich pomieszczeniach odnawiali nie tylko ściany, ale również masyżyny. Wszystko na ładny, zielony kolor który jest zdrowy dla oczu i działa kojąco na nerwy.

Pytam zastępcę kierownika ZBL, **Jacka Białka**, czy w Zakładzie stosuje się akordowy system pracy.

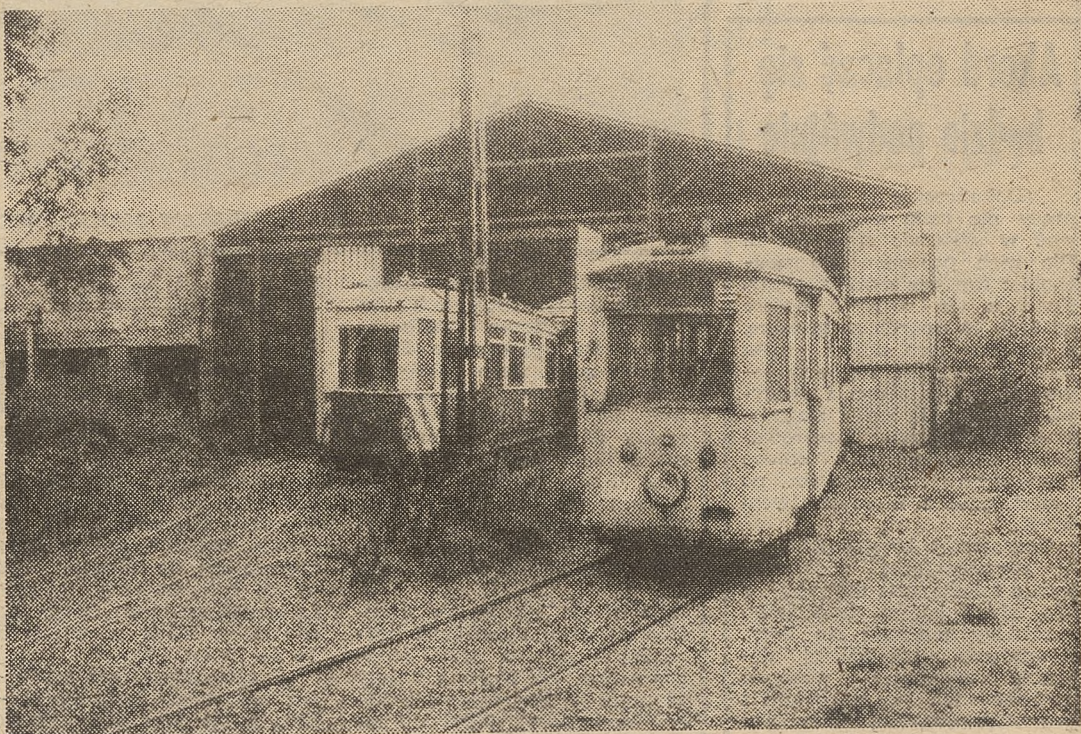
Akord stosowano 8-9 lat temu. W 1980 roku katalogi, według których można było obliczać prace akordowe, przestały być aktualne. W 1982 roku opracowane zostały przez Miejskie Biuro Projektów nowe katalogi. Właśnie na tych częściowo oparli się obecnie w ZBL przy ustalaniu nowych norm akordowych. Po uzgodnieniu z kierownictwem przedsiębiorstwa będzie można rozpocząć prace. Akordu nie da się jednak zastosować do wszystkich prac, jakie Zakład wykonuje. W systemie akordowym nie da się na przykład wykonywać większości drobnych robót, natomiast stosować go można przy większych robotach malarskich, dekarских, murarskich, tynkarskich czy

posadzkowych. Warunkiem podejmowania robót w akordzie jest ich duży zakres. Kolejną ważną sprawą to wcześniejsze zapewnienie materiałów, o które nie jest obecnie łatwo. Mimo dużo wcześniejszych zamówień w Zakładzie Zaopatrzenia Materiałowego nie zawsze można dostać cały szereg deficytowych materiałów budowlanych. I wreszcie niebagatelną sprawą jest pomoc Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego, do którego należy terminowe dostarczanie pracującym w akordzie brygdom samochodów i innego sprzętu. Więcej prac akordowych przewidziano na lato.

Korzyść z zastosowania w ZBL akordu będą mieć i Zakład, i przedsiębiorstwo. W przypadku pierwszym — przez możliwość osiągania większych zarobków, zatrzymanie dobrych, a tak bardzo dziś poszukiwanych fachowców: malarzy, murarzy czy stolarzy; w przypadku drugim — wcześniejsze podjęcie i zakończenie wielu prac, które czekają na pilne wykonanie. Poza tym stosowanie akordu zwiększa dyscyplinę pracy, zwiększa jej wydajność. Brygady pracujące na akordowej umowie, aby zmieścić się w terminie podejmują pracę nawet po godzinach, nie żądając za to dodatkowego wynagrodzenia.

Poza załatwianiem spraw związanych z podjęciem pracy akordowej pomyślano w ZBL również o tych, którzy z uwagi na charakter wykonywanej

(Dokończenie na str. 2)



Jeszcze do niedawna te wagony miały „dach nad głową”. O ich losach piszemy na str. 5.

Fot. S. MAKAREWICZ

◇ Niestety, fotoreportera przy tym nie było. A szkoda, bo widok był przedni. Pojedyncze siedzenia w „berlietach” po prawej stronie środkowego wejścia są bardzo często urwane. Ciekawe rozwiązanie widziałam 22 stycznia br. w autobusie nr 21089. Otóż w miejsce, gdzie powinna na tymże siedzeniu być tapicerka, przymocowano grubą ciemną dachę! Niestety, to rozwiązanie nie cieszyło się zainteresowaniem i nie kwapiono się z zajmowaniem go. Może to i sposób na młódz by starszym nie zajmowała siedzeń?

◇ Od dłuższego już czasu dziwnie się pasażerowie, czemu autobus „104” jeździ z zadziwiającą punktualnością, tyle że w odwrotnym kierunku niż przystanek z tabliczką i rozkładem jazdy przy ul. Malborskiej. Okazuje się, że pomyłono kierunki przy zawieszaniu rozkładów.

◇ 16 stycznia br. odbyła się w Przedsiębiorstwie konferencja prasowa. Trzeba przyznać, że frekwencja przedstawicieli środków maso-

15 dni w MPK



wego przekazu nie była imponująca. Przedstawiciel „Dziennika Polskiego” stwierdził, że Redakcja (oprócz drobnych spraw incydentalnych) do komunikacji miejskiej zastrzeżeń nie ma i dlatego nie widział powodu by przyjąć zaproszenie na konferencję.

◇ Zakładowa organizacja ZSMP wieczornica z okazji 41. rocznicy wyzwolenia Krakowa rozpoczęła 14 stycznia obchody 10-lecia ZSMP. O godz. 12 złożono kwiaty pod tablicą pamiątkową przy ul. Wąskiej, a potem w auli szkoły rozpoczęła się wieczornica. Młodzież ze szkoły przyzakładowej żałuje, że nikt z Zakładowego Koła ZBoWiD nie przybył na spotkanie.

◇ Nie tak dawno temu pisaliśmy także w „15 dniach” o nie najsmaczniejszych zupach i prawie żadnym wyborze dań ok. godz. 15 w naszej stołówce przy Brożka. Z obiadów nie korzystam, ale kilka osób stwierdziło, że sytuacja zmieniła się diametralnie. Nie tylko zupy, ale i całe obiady są o wiele smaczniejsze.

◇ I Koło ZSMP w ZTH wybrało nową przewodniczącą. Została nią Halina Kukuła. Nowy zarząd zamierza zachęcić tamtejszą młodzież ciekawym programem pracy.

◇ W Przedsiębiorstwie trwają spotkania z członkami organizacji społecznych z okazji nowego roku.

◇ 16 stycznia rozdano dyplomy oraz zaświadczenia stwierdzające ukończenie szkolenia kadry rezerwowej w Przedsiębiorstwie. Oceny zarówno szkolonych, jak i szkolących były różne. (FS)

Akord opłacać się będzie podwójnie

(Dokończenie ze str. 1)

pracy nie będą mogli pracować w systemie akordowym. Dla nich postanowiono uruchomić fundusz mobilizacyjny. Fundusz ten wynosić będzie od 5 do 10 złotych za godzinę, a wszyscy nim objęci będą musieli wykazać się terminową realizacją zadań i dyscypliną pracy. Próba z zastosowaniem funduszu przeprowadzona zostanie pod koniec pierwszego kwartału br., po uzgodnieniu z kierownictwem MPK.

Pracownicy brygad ZBL to w przeważającej większości ludzie młodzi, „na dorobku”, a dla takich każdy dodatkowy zarobek to pieniądź się liczy. Stworzenie możliwości dobrych zarobków powinno zmotywować ich do zakładu i przedsiębiorstwem, zapobiec szukaniu pieniędzy gdzie indziej.

(M.B.)

Za lata trudnej pracy

Emerytury poniżej 10 tys. zł

CZŁONKOWIE Koła ZBoWiD w MPK są — jak to zawsze podkreśla dyrektor przedsiębiorstwa Tadeusz Trzmiel — integralną częścią załogi. Oni sami zresztą tak się czują, nie tylko interesując się działalnością MPK, ale włączając w jego życie uczestnicząc w okolicznościowych uroczystościach, tak, jak ostatnio na spotkaniu Zarządu Koła z kierownictwem oraz kolektywem społecznym i politycznym przedsiębiorstwa, podejmując pracę w czynnie społecznym na terenie Zakładowego Ośrodka w Osieczanach. A trzeba tu dodać, że Koło ZBoWiD w MPK jest drugim co do wielkości w naszym mieście po Kole Huty im. Lenina. Należą do niego również wdowy po pomordowanych w czasie okupacji pracowników przedsiębiorstwa i zmarłych członkach ZBoWiD. Są to ludzie posiadający najniższe renty czy emerytury i z racji tej żyjący w najtrudniejszych warunkach. Każda wizyta przedstawiciela Komisji Socjalnej Koła ZBoWiD w ich domu wywołuje ły wzruszenia, że przecież w przedsiębiorstwie jeszcze ich pamiętają.

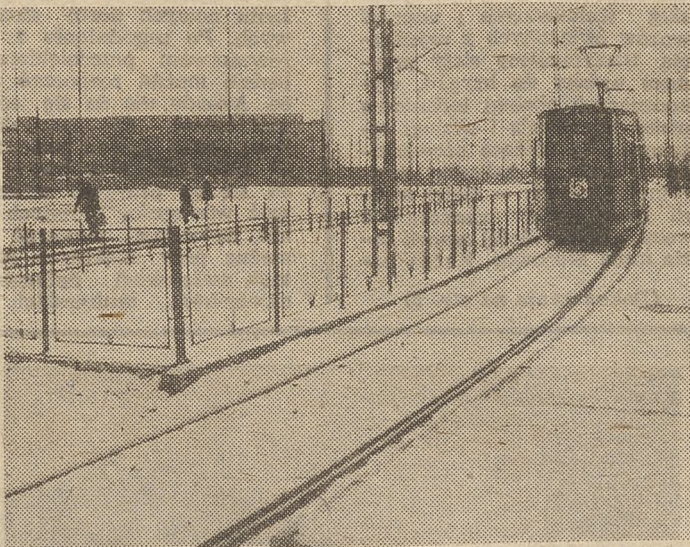
Grupą szczególnej troski zarządu Koła ZBoWiD są jego członkowie w wieku ponad 80 lat. Nie jest ich wielu, zaledwie kilka osób. Emerytura żadnego z nich nie przekracza 10 tysięcy złotych. Każda więc pomoc ze strony przedsiębiorstwa jest sprawą niezmierznie ważną i o taką właśnie pomoc apelował przedstawiciel Komisji Socjalnej Koła ZBoWiD w MPK na niedawnym spotkaniu zarządu Koła.

Członkowie Koła ZBoWiD są żywą historią naszego przedsiębiorstwa, miasta i kraju. Wstyd, że dziś muszą się upominać o prawo do życia. (M.B.)

Od 1 lutego nowy rozkład jazdy tramwajów

OD DAWNA już pasażerowie upominali się o minutowe rozkłady jazdy na przystankach. Tam, gdzie wozy kursują często, nie mogliśmy się z tym uporać. Spróbowaliśmy przenieść w nasze warunki szwedzki sposób rozwiązania tego problemu. Od lutego, eksperymentalnie, część linii z nowohuckiej zajezdni będzie jeździła według nowych rozkładów jazdy. Wszystkie wozy w mieście kursować będą w szczycie z 10-minutową częstotliwością. Na rozkładach oprócz godziny odjazdu z przystanku początkowego będzie także zaznaczony czas jazdy do danego przystanku.

Jeszcze nowy rozkład nie został wprowadzony, a już pojawiły się głosy, że to nie wyjdzie. Obawy budzi fakt dużej ilości awarii taboru tramwajowego i brak rezerw na szybkie uzupełnienie liczby pociągów na trasie. Obawy może i słuszne, ale nie znaczy to wcale, iż nie należy próbować. Jeżeli nie wprowadzimy „nowości”, nigdy nie będzie wiadomo, czy zdążyły one egzamin.



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

NA POCZATEK nieco historii. Harcerski „Szczep Tramwajowy” imienia Tadeusza Kościuszki powstał w MPK w 1964 roku. Jego założycielem był harcmistrz Stanisław Kot, dziś naczelnik miasta i gminy Myślenice, który też został pierwszym komendantem. Kadre Szczepu tworzyli harcmistrze: Franciszek Jach, Bogdan Kowalczyk i Władysław Kędziora. Szczep zakończył działalność w 1977 roku.

Po ośmiu latach, we wrześniu ub. roku, działalność harcerska została w MPK reaktywowana. Do szczepu należy 43 uczniów Zasadniczej Szkoły Zawodowej MPK i 7 instruktorów, a także dwie dziewczynki, córki pracowników MPK. Jak nas poinformował obecny komendant,

Po 8 latach szczep tramwajowy znów działa

Kto przyjmie harcerzy?

Francoiszek Jach, zaplanowano już utworzenie zastępu żeńskiego. Uzależnione to jest jednak od tego, ile dziewcząt zapisze się do Szczepu. Przy okazji informujemy, że należeć mogą do niego dzieci pracowników MPK w wieku od 14 do 19 lat.

„Tramwajowe harcerstwo — jak wspomina komendant — liczyło się kiedyś w Krakowie, chcielibyśmy, żeby i teraz nas widzano. Liczymy przede wszystkim na własną pracę, ale chcielibyśmy widzieć



Fot. W. Malec

41 lat od tamtych wydarzeń

KRAKÓW wolny i ocalony, te ważne dla naszego miasta słowa powtarzane były w tym roku na akademiach i wieczornicach z okazji 41. rocznicy wyzwolenia Krakowa, jaką obchodziliśmy 18 stycznia.

W naszym przedsiębiorstwie rocznica ta stała się okazją do spotkania z ludźmi, którzy dobrze pamiętają 18 stycznia 1945 roku. Ich wspomnienia sięgają do tragicznych dla narodu polskiego lat okupacji, do walki z najeźdźcą.

I tym razem członkowie Koła ZBoWiD w MPK przypomnieli nam tragizm tamtych okupacyjnych lat i sam dzień wyzwolenia miasta. Najpierw przewodniczący Koła, Stanisław Czajkowski wspomnieli o okresie okupacji i ofiarach, jakie poniósł naród polski, o aresztowaniach i pomordowanych pracownikach naszego przedsiębiorstwa i wreszcie o manewrze dowódcy I Frontu Ukraińskiego, Iwana Koniewa, który ocalił Kraków z jego bezcennymi zabytkami. Dwaj kombatanci, długoletni pracownicy MPK — Marian Długosz i Bonifacy Wysocki, dopełnili swymi wspomnieniami historię tamtych lat, a zwłaszcza 18 stycznia 1945 roku. (M.B.)

Na zdjęciu: Wspomnieniami z okresu okupacji i dnia wyzwolenia Krakowa dzieli się były długoletni pracownik MPK Marian Długosz.

KRONIKA ZSMP

11 I 12 STYCZNIA 1986 r. Zarząd Dzielnicy ZSMP zorganizował z okazji 41 rocznicy wyzwolenia Krakowa turniej siatkówki o puchar naczelnika dzielnicy Podgórze. Drużyna ZSZ — MPK na jedenaście startujących zespołów zajęła czwarte miejsce.

„MŁODZI MISTRZOWIE KIEROWNICY” NA START!

Tradycyjnie w marcu ZK ZSMP organizuje wojewódzki finał Turnieju Młodych Mistrzów Zawodu pod hasłem — Młody Mistrz Kierownicy. W lutym odbędą się eliminacje zakładowe turnieju. Zainteresowani mogą zgłaszać się w ZZ ZSMP przy ul. Brożka lub do przewodniczących zakładowych Kół ZSMP do 8 lutego.

APEL ZZ ZSMP DO BYŁYCH DZIAŁACZY RUCHU MŁODZIEŻOWEGO

W związku z przypadającym w przyszłym roku dziesięcioleciem działalności ZSMP pragniemy powołać przy ZZ ZSMP Komisję Historii Ruchu Młodzieżowego. Prosimy byłych działaczy o wypełnienie ankiety, będącej podstawą do przystąpienia do KHRM. Za działacza ruchu młodzieżowego uznawani są: wszyscy członkowie byłych konspiracyjnych, rewolucyjnych i postępowych organizacji młodzieżowych z okresu II wojny światowej; działacze byłych organizacji młodzieżowych, którzy pełnili w nich funkcje we władzach centralnych, wojewódzkich, miejskich, powiatowych, gminnych, dzielnicowych, zarządach zakładowych i uczelniowych oraz przewodniczący dużych kół zakładowych, pracownicy polityczni aparatu młodzieżowego, działacze istniejących obecnie organizacji młodzieżowych, którzy przekroczyli wiek organizacyjny pełniący w nich jakiekolwiek funkcje. Podstawę do uznania działalności stanowią: a) życiorys — wspomnienie, b) ankieta działacza ruchu młodzieżowego, c) dokumenty lub ich fotokopie, d) aktualne zdjęcie. Prosimy o załączenie do ankiet innych dokumentów, materiałów, zdjęć, odznak będących w Waszym posiadaniu.

Ankiety uzyskać można u kol. Stefana Kwiatkowskiego (kierownika Działu Kadr, ul. Brożka 3 pok. 103) oraz u kol. Władysława Michalskiego pok. 234.

graficznego, ochotniczej straży pożarnej itp.

Najważniejszą jednak sprawą dla reaktywowanego Szczepu jest zdobycie najmniejszego nawet pomieszczenia z przeznaczaniem na harcówkę. Harcerze chcieliby ją odpowiednio urządzić. Na razie czują się bezdomni, ale liczą, że coś się dla nich znajdzie. Nawet piwnica nie pogardzą, a lokatorami zobowiązują się być spokojnymi i wdzięcznymi.

Mimo że zdajemy sobie sprawę z tego, w jak trudnych warunkach, olbrzymiej ciasnoty pracuje większość zakładów MPK, liczymy na sympatię, jaką się cieszy harcerstwo. Mamy nadzieję, że miejsce na harcówkę się znajdzie.

(M.B.)

„ANKIETA, którą macie przed sobą, przeprowadzona jest przez Instytut Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego w ramach pracy magisterskiej. Dotyczy ona problemu dostępności komunikacyjnej zespołu osiedlowego Kurdwanów — Wola Duchacka Zachód. Wnioski z niej wypływające przekazane zostaną do wykorzystania Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu...”

Tak rozpoczyna się trzysłonicowy formularz ankiety, którą grupa studentów rozdała mieszkańcom nowych — wymienionych na wstępie — osiedli. Autorką ankiety jest studentka piątego roku geografii, kierunku planowanie przestrzenne.

— Skąd pomysł wybrania takiego a nie innego tematu?

— Bardzo chcę, aby moja praca magisterska była użyteczna, aby nie leżała gdzieś na zakurzonej półce, aby wysiłek, który włożyłam w jej opracowanie nie poszedł na marne. Szukając tematu pracy magisterskiej odwiedziłam MPK pytając o problemy, do których rozwiązania mogłabym się przyczynić. Kurdwanów i Wola Duchacka Zachód to dwa nowe, nie ukończone jeszcze tzw. peryferyjne osiedla. Kursują tam trzy autobusy: linia 174, 184 i 194. Dużo to czy mało? Czy linie te zapewniają „kurdwaniakom” komunikację w najbardziej pożądanym kierunku? Oto niektóre z pytań, jakie postawiłam sobie przygotowując ankietę. Jej wynikami zainteresował się Dział Organizacji Ruchu MPK a to daje mi gwarancję, że moja praca nie spocznie wyłącznie w magazynie uniwersyteckim...

— Co możesz powiedzieć o wynikach ankiety?

Użyteczna praca magisterska

„Kurdwaniacy” o autobusach

— Najważniejsza informacja: ankieta nie jest jeszcze opracowana w pełni. Wnioski wynikające z niej stanowią będą podsumowanie pracy magisterskiej. Jednocześnie i konkretnie odpowiem, broniąc tytułu magisterskiego na dwa pytania. Jak (w ocenie mieszkańców osiedli Kurdwanów i Wola Duchacka — Zachód) funkcjonuje MPK oraz w jakich kierunkach najczęściej jeżdżą mieszkańcy tych osiedli. Odpowiedź na drugie pytanie będzie ośrodkową odpowiedzią na problem: czy takie a nie inne linie autobusowe dobrane właściwie z punktu widzenia ich wykorzystania, czy też nie. Odpowiedzi zresztą ankieta ma dać więcej, ale nie pora jeszcze na rozwijanie tego tematu...

— Rozumiem, broniś pracę dopiero w czasie wakacji i nie chcesz ujawniać wniosków. Czy nie zechciałabyś jednak udzielić odpowiedzi na kilka pytań?

— Tak. Zastrzegam się jednak...

— Rozumiem, rozumiem. Tak sobie luźno porozmawiamy. Ile minut przeciętny mieszkaniec Kurdwanowa idzie od bloku do najbliższego przystanku?

— Powyżej 15 minut. Matka z dzieckiem w wózku idzie od najdalej położonego bloku do przystanku autobusowego pół godziny. Ale rzecz w tym, że na tak długi czas dojeżdża

wpływa smutny fakt braku chodników. Ludzie po prostu grzezną w błocie...

— „Kurdwaniak” uważa, że autobusy kursują regularnie czy też nie?

— „Kurdwaniak” jest zdania, że autobusy nie kursują regularnie.

— Jak długo „kurdwaniak” czeka na przystanku zanim wsiądzie do autobusu?

— 15—20 minut. Taki jest średni czas. Powiedzmy jednak, że jeżeli jeden człowiek czeka 5 minut na autobus „184” a drugi 25 minut na autobus „174” to średnio każdy z nich czeka 15 minut. Podałam ten przykład aby uzmysłowić że czas (średni) czekania na autobus zawyżają ci, którzy czekają na wóz jednej konkretnej linii...

— Jakie jeszcze problemy mają „kurdwaniacy”?

— Nie mogą wyjechać ze swojego osiedla nocą. Mieszkańcy Kurdwanowa najczęściej robią zakupy w śródmieściu korzystając ze środków masowej komunikacji codziennie (najczęściej — o kilka razy). Łączny czas dojazdu „kurdwaniaka” do pracy przekracza 40 minut. Najczęściej minimum z jedną przesiadką. Mieszkańcy osiedla uważają, że autobusy linii „174” powinny kursować z częstotliwością 10 minut częstotliwość auto-

busów „184” zadowala ich. „194” jeżdżą za rzadko. Kursy są nieregularne. Po szczycie czas oczekiwania na autobus wydłuża się „powyżej granic odporności psychicznej” „kurdwaniaków”. „Kurdwaniak” wyjeżdża do pracy rano (i nie narzeka na częstotliwość gdy jedzie w szczycie), jego żona chce wyjechać o godz. 8 na zakupy i czeka na autobus zbyt długo. Tu jest pewien problem. Kurdwanów jest typowym „osiedlem — noclegowiskiem” — jeden mały sklep, dwie budki agencyjne. Praktycznie wszystkie zakupy trzeba robić „na mieście”. Wszędzie trzeba jeździć. I dlatego bólem mieszkańców Kurdwanowa jest komunikacja. Spora część mieszkańców przybyła tu z wykwaterowanego Starego Miasta. Starsi wiekiem wszystkich znajomych mają tam, gdzie mieszkali dawniej. Tymczasem muszą do centrum jeździć z przesiadkami, a to jest dla nich bardzo uciążliwe. Ci, którzy z kolei pracują w Nowej Hucie — narzekają, że jeżdżą do kombinatu „naokoło” Krakowa autobusem linii „174”, a to wydłuża czas dojazdu. Gdyby zaś linia „174” poprowadzona „na skróty” prawdopodobnie nie opłacałaby się przewoźnikowi. Należałoby się zatem zastanowić nad możliwością uruchomienia linii zakładowej z kombinatu. „Kurdwaniacy” narzekają na brak biletów w autobusach. Na osiedlu jest tylko jeden kiosk „Ruchu”, zamknięty wieczorem i

pasażerowie nie mają gdzie kupić biletu. Dochodzi potem do niepotrzebnych scysji z kontrolerami. Bardzo chwalony jest kierowca autobusu „194” — mieszkaniec osiedla, który zawsze poczeka na przystanku widząc nadbiegających z daleka pasażerów. Korzystając z okazji publikowania tego tekstu życzę sympatycznemu kierowcy, mieszkającemu na Kurdwanowie w bloku 15 wszystkiego najlepszego, zadowolenia z pracy i pasażerów. Mam nadzieję, że zwierzętnicy życzliwego kierowcy wyciągną wnioski z tej publikacji — przyp. BN.)

— „Kurdwaniacy” — jak się domyślam mieli też postulaty pod adresem MPK, jakie one były?

— Chcieli, aby końcowy przystanek autobusowy usytuować w głębi osiedla, a nie jak dotychczas z jego krawędzi. Postulowano również, aby kierowcy mieli jakieś pomieszczenie na końcowym przystanku, by nie musieli siedzieć w autobusach. Muszę przyznać, że świadczy to o dużej sympatii jaką „kurdwaniacy” darzą kierowców autobusów. Autobusy stanowią przecież jedyny kontakt mieszkańców osiedla „ze światem”...

— Życzę Ci udanej obrony pracy magisterskiej a MPK wyciągnięcia wniosków z ankiety...

Rozmawiał
BOGUSŁAW NOWAK

PS. Moja rozmówczyni nie przedstawia się z imienia i nazwiska. Jest to wymóg formalny, gdyż pracy magisterskiej — nie obronionej nie można publikować bez narażania przyszłej absolwentki UJ na niepotrzebne dywagacje przy stoliku komisji egzaminacyjnej.



Fot.: ANDRZEJ KADZIOLKA

Nie ma kłopotów z oponami

JESZCZE rok, dwa lata temu brak opon był problemem numer jeden zakładów autobusowych. Pisaliśmy o tym niejednokrotnie. Obecnie właściwie nie o oponach się nie mówi, co jest dowodem, że ich nie brakuje. Aby się upewnić zaapytałam zastępcę kierownika Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego Ferdynanda Styńkę, komu lub czemu zawdzięczać należy wyjście z oponowego impasu?

— Przynajmniej w naszym przedsiębiorstwie zawdzięczamy to bieżnikowaniu. Każdy z zakładów autobusowych dokonuje co jakiś czas komisijnego przeglądu opon, po czym zgłasza nam ilość odłożonych do bieżnikowania. Zabieramy je i organizujemy wyjazd do Spółdzielni „Santochemia” w Dębem Wielkim koło Warszawy. Tam opony zostają poddane bieżnikowaniu i wracają z powrotem do naszych zakładów. Trzeba dodać, że korzystamy z usług tej Spółdzielni już prawie dwa lata i jesteśmy zadowoleni.

— Czy oponę można tylko jeszcze jeden raz poddać bieżnikowaniu i ile ich poddaje się tej operacji?

— Tak, to prawda, że oponę można jeszcze tylko raz bieżnikować. W stosunku do nowo

otrzymywanych przez przedsiębiorstwo opon, 70 procent oddajemy do bieżnikowania.

— Uważa więc pan, że tylko bieżnikowanie uratowało nasze zakłady od braku opon?

— Tylko obowiązek zdawania ogumienia nadającego się do bieżnikowania wpłynął na zmianę sytuacji, ponieważ otrzymujemy tylko 50 procent zapotrzebowanych opon. Odbieramy je z magazynu Przedsiębiorstwa Usług Socjalnych, który znajduje się w Tuszynie. Nowe opony są przeważnie produkcji krajowej, ale dwa lata temu przychodziły do nas opony z importu z Chin, Japonii, Hiszpanii, Jugosławii, Węgier. W zasadzie większość opon „1100” była również i teraz z importu. Natomiast „1000” z dostaw krajowych.

— Na które opony jest w MPK większe zapotrzebowanie?

— Oczywiście na opony „1100”.

Konieczność bieżnikowania opon zrodziła w okresie kryzysu potrzeba. Wówczas wiele spółdzielni w naszym kraju, a nawet prywatnych firm sprowadzało z zagranicy odpowiednie urządzenia, które mają co robić.

Rozmawiała: M. B.

TRAFIŁ na redakcyjne biurko pewien list. Co prawda adresowany w kilka różnych miejsc — ale jedna z kopii dotarła i do nas. Pan Stanisław Woźniak pisze w nim:

„W instytucjach państwowych, tak dawniej wielce szanowanych i poważanych jak: PKP, PKS, Poczta, MPK pracownicy nie noszą służbowych mundurów ewentualnie czapek. Istna cywil-banda.

— roznościel listów czy rent w cywilnych ciuchach

— kierowca, konduktor, motorniczy — to samo

— pracownicy kolejowi, kasjerzy — cywil-banda

Rosji, gdzie urzędnicy państwowi chodzili w mundurach, a ich rangi zawodowe oznaczone były odpowiednimi dystynkcjami na kołnierzu i epoletach — petent na pierwszy rzut oka wiedział z kim ma do czynienia.

Mundur z jednej strony manifestuje przynależność do zawodowego klanu i nie wstydzimy się go przy oficjalnych okazjach. Gorzej z praktyką na co dzień. Z drugiej strony — człowiek w mundurze to człowiek pełniący zaszczytną służbę publiczną. I do tego należy mieć szacunek.

Wcale nie dziwię się zaskoczeniu pasażerów, gdy na pętli za kierownicą au-

Za mundurem...

Gdzie dawne obyczaje, tradycja, kultura i estetyka? Czyż i to nie jest przejawem patologii społecznej? Kto za to odpowiada? Czyż można mieć zaufanie do takich pracowników, którzy nie wiadomo kogo reprezentują?

8 stycznia podjechał jakiś cywil prywatnym wozem pod skrzynkę pocztową przy ul. Stachiewicza, wyciągnął listy i odjechał.

Poruszona przez p. Woźniaka sprawa nie jest może objawem aż patologii społecznej, lecz w sposób znamieny świadczy o upadku godności pewnych zawodów. Rzecz jasna nie marzą mi się wcale czasy c.k. Austrii czy gogolowskiej

tobusu zasiadł góral w stroju regionalnym i ruszył w kurs (podobno autentyczne — i to nie 1 kwietnia).

Co prawda podczas pertraktacji w sprawie mundurowego materiału dla MPK — jego producent, zakłady w Andrychowie, zażądały dewizowego „wsadu” w wysokości 70 centów za każdy metr bieżący tkaniny.

Odpowiedź dyr. Trzmiela, że w związku z tym wprowadzi w czasie wakacji dewizową taryfę przewozową dla obcokrajowców — jest oczywiście tylko błyskotliwą ripostą. Ale problem zostaje.

(jmm)

Z wizytą

Czy bocheńscy kierowcy będą pracować w krakowskim MPK?

TRUDNO znaleźć siedzibę tarnowskiego oddziału Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Bochni. Tym trudniej, że w ciągu 14 lat istnienia bocheńska komunikacja miejska nie dorobiła się własnej bazy. Dziś jest sublokatorzem Rejonowego Przedsiębiorstwa Gospodarki Terenowej. Przy ulicy 20 stycznia, na peryferiach miasta, garażuje 19 autobusów — „autosanów”, „jelczy-mexów” i od niedawna „berlietów”. Jeżdżą one na 15 trasach, zapewniając połączenie z Bochnią miejscowości oddalonych od miasta o kilkanaście kilometrów. Najdłuższa trasa wybiega poza granice miasta 16 kilometrów. Utrzymywana jest regularna komunikacja z Brzeskiem. Tę linię obsługują zresztą wozy obydwu oddziałów WPK — bocheńskiego i brzeskiego.

6 września w podbocheńskim Krzeczowie wydarzył się incydent, o którym głośno w prasie. Pisaliśmy o sprawie i w poprzednim wydaniu „Sygnałów”.

Dyspozytor Jan Krawiec raz jeszcze wraca do tych wydarzeń:

— Na przystanku Krzeczów — klub, do „piątki” jadącej do Borku wsiadło 5 kontrolerów. „Berliet” był pełny. W chwili gdy pracownicy WPK znaleźli się na stopniach, tłum w autobusie zafalował i po chwili, obok drzwi leżała zbita ludzka masa. Pasażerowie zbiegli się z ziemi, niektórzy szli w kierunku domów, inni wsiadali do wozu, by kontynuować jazdę. Weszli i kontrolerzy. Wówczas usłyszeli niedwuznaczne pogroźki: „Jedźcie na końcówkę, to się krew poleje”. Kobieta, która posiadała skasowany bilet i do której nikt nie mógł mieć żadnych pretensji, głośnymi okrzykami podburzała tłum. W tej sytuacji trzeba było zrezygnować z kontroli. Po przejechaniu dwóch przystanków, rewizorzy wysiedli. Ponowili próbę w następnym kursie. Tym razem nikt ich nie wypchnął, ale znów dogryzano, utrudniano pracę. W WPK od dawna wiadano, że na tej trasie tylko niewielu kasuje bilety, efekt kontroli przeszedł jednak wszelkie oczekiwania. W tych dwóch kursach spisano 41 osób.

Efektom zajęć było zatrzymanie w areszcie dwóch osób. Trzecia nie trafiła tam wyłącznie z powodu złego stanu zdrowia. Postanowiono też zawiesić do odwołania kursy na linii „5” w kierunku Borku.

Ta decyzja spotkała się z nieoczekiwaną reakcją społeczeń-

stwa Bochni. Ludzie dzwonili do WPK z wyrazami poparcia. Nawet jeśli korzystali dotychczas z „piątki”. Uznali, że miarka się przebrała, że trzeba wreszcie położyć kres „cudom”, jakie działy się na tej linii.

Atmosfera nieco się oczyściła. Za kilka dni kontrolerzy pojechali w przeciwnym kierunku — na południe — do Woli Nieczkowskiej. W autobusie wszyscy zachowywali się kulturalnie, nikt nie ułbiał, nie utrudniał pracy. Tyle że znów okazało się, że kasowanie biletów to czynność dla wielu zbyt trudna. Tym razem jednak milicjanci mieli już znacznie mniej zajęć. Na komendę trafił tylko jeden „roztrągnięty”, który, nie posiadając biletu ani dokumentów, za nic nie mógł sobie przypomnieć własnego nazwiska. Widok komendy przywrócił mu wprawdzie pamięć, lecz było już za późno.

Obecnie bocheński Oddział jest pod obserwacją tarnowskiej centrali. Przyjeżdżają tu „na gościnne występy” tarnowscy rewizorzy. Trwa „wychowywanie” pasażerów, a tymczasem pracownicy WPK mają poważny problem, który może ułatwić życie krakowskiemu MPK. Oto coraz głośniejsze w całym województwie, że Tarnowskie, obok Piotrkowskiego wytypowane zostało do eksperymentu polegającego na przejęciu całej komunikacji w województwie przez PKS. Bocheńscy kierowcy, choć pracujący w bardzo trudnych warunkach, odgrają się, że do PKS nie pójdą za żadną cenę. Jeśli sprawę zajdą

daleko, wyślą delegację do Krakowa z prośbą o zapewnienie transportu i przeniosą się do krakowskiego przedsiębiorstwa.

Niewielkie jest przedsiębiorstwo komunikacyjne w Bochni. Za całe zaplecze starczyć muszą dwa kanały naprawcze w bazie RPGK, z których tylko jeden mieści „berliet” — najnowocześniejszy tu autobus. Do tego niewielki plac postojowy w styczniowicy, odwilżowy dzień tonący w błocie. Wyasfaltować go nie można. A koło godziny piętnastej autobusy lawirują między spycharkami, ładowarkami, koparkami, wracającymi do bazy. Mimo to stan gotowości technicznej jest wysoki. Inaczej zresztą nie można by sprostać wciąż rosnącemu potrzebom. A przecież w bocheńskim oddziale Huty im. Lenina pracuje ponad 7 tysięcy ludzi, na osiedlu XXX-lecia, położonym na przeciwnym krańcu miasta mieszka 3 tysiące bochnian. Całe osiedle „wisi” obecnie tylko na jednym wozie linii „1”. Cała nadzieja, że wkrótce mają dotrzeć dwa kolejne „berliety”. To ponad 10 procent dotychczasowej liczby pojazdów.

A sprawa „piątki” zakończyła się chyba happy-endem. 20 stycznia komunikację do Borku wznowiono. I to wszystkie 14 kursów. Mieszkańcy tej odległej o 10 km km od Bochni miejscowości, znów mogą, po dwutygodniowej przerwie korzystać z autobusów WPK. Czy już na stałe? Obecnie zależy to tylko od nich.

KRZYSZTOF GACEK



Te autobusy przez dwa tygodnie „odpoczywały”.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

KIEDY podsumowywano pracę MPK w roku 1985, najwięcej pretensji padło pod adresem Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego, pełniącego funkcję usługową w stosunku do wszystkich jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa. Najwięcej zastrzeżeń zgłaszano z dwóch Zakładów — Torów i Budowlanego.

„Jesteśmy daleko od tego, aby się na taką opinię o naszej całorocznej pracy użalać, czy z zarzucanego nam braku operatywności tłumaczyć — mówi członkowie kolektynu kierowniczego i społecznego ZTS: zastępca kierownika Zakładu ds. technicznych Józefa Pałka, zastępca kierownika ds. eksploatacji Adam Piszczek, przewodniczący Rady Pracowniczej Zakładu Jan Malec, przedstawiciel Zakładu w Radzie Pracowniczej Przedsiębiorstwa Andrzej Kasperkiewicz, przewodnicząca ORZ, Barbara Hebda i wiceprzewodnicząca koła ZSMP Anna Jaros — chcemy natomiast mówić o naszej pracy, o ludziach, którzy ją wykonują...”

A. Kasperkiewicz — Uważam, że swoją małą operatywnościę niektórzy starali się usprawiedliwiać złą pracą naszego Zakładu.

A. Jaros — Zdarza się, że nie możemy zapewnić taboru. Na przykład dzisiaj dwa nasze „żuki” nie dojechały tam, gdzie były zamówione. W jednym pękła pośrodku, w drugim nastąpiła awaria hamulca. Dopiero o godzinie 9.00 wysłaliśmy do zamawiających towarowo-osobowego „fiata”.

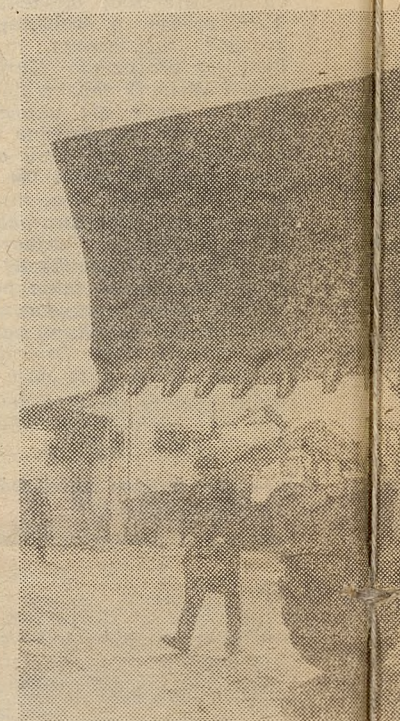
A. K. — Trzeba dodać, że sytuacja taka nie została spowodowana złą wolą. Winą obarczyć należy złożoność działalności ZTS oraz wyeksploatowanie posiadanego przez nas taboru.

J. Pałka — Wiele uwag dotyczyło niesprawnych pogotowi torowych ZTO. Pogotowia te przekazane były nam po przebudowie na bazie wyeksploatowanych wozów liniowych, a stan ich w tej chwili jest tragiczny. Przed każdą rejestracją wozy te muszą przejść niemal kapitalny remont. Pytanie tylko jak przeprowadzać te remonty, skoro brakuje części, a także fachowców — blacharzy i spawaczy. W ogóle naprawy taboru ciężarowego są w znacznej części zarówno technicznie jak i ekonomicznie nieuzasadnione, mimo to robi się je, bo nie ma dostaw nowych wozów. W ciągu ub. roku nie otrzymaliśmy żadnego wozu tego typu, a w roku 1984 tylko jeden. W miarę dobrze, chociaż nie w pełni, przebiegała odnowa jedynie samochodów osobowych, z których dwa „fiaty” zamieniliśmy na dwa „żuki”, ponieważ w tej grupie wozów były jeszcze większe potrzeby. Z 18 zamówionych „żuków” czy „nys-towos”, nie otrzymaliśmy w 1985 roku ani jednego, z zamówionych 4 samochodów ciężarowych też nie, z 4 zamówionych wywrotek również ani jednej, z 5 podwozi samochodów ciężarowych do przebudowy na pogotowia torowe dla

ZTO również zero. We własnym zakresie przebudowaliśmy prze-widzianego do kasacji „stara” „osinobus” dla ZTO. Potrzeb nam bardzo pilnie 2—3 samochody asenizacyjne, a ponieważ nasze zamówienie na te wozy, mimo wielu interwencji dyrektorów nie zostały również zrealizowane, jedyną jaką posiadamy ratunek, jak możemy, aby utrzymać go w sprawności technicznej.

A. K. — Ostatni nasz wóz asenizacyjny, pracujący na trzy zmiany, od października do marca nie gasi silnika.

Chcemy mówić w Zakładzie, którzy ją wykonują...



J. P. — Nie wykonaliśmy wyskazywania gotowości technicznej samochodów ciężarowych, ale tylko wśród tych wozów, ponieważ globalnie go wykonaliśmy. Nie wykonaliśmy również planowanego wozokilometrów i przewidywanego ciężaru przewiezionych towarów.

A. Piszczek — Nie przewieźliśmy tylko 4 tys. ton.

J. P. — Planowany wskaźnik gotowości technicznej samochodów ciężarowych wynosił 83,7 procent, wykonaliśmy 82,7 pro-

Gdy tramwajarz był królem kurkowym

NAJPIERW zadziwił wszystkich celnym strzałem, którym strącił w Parku Strzeleckim, zwanym Celestatem, ostatni szczerzący drzewianego kura. Gdy chwila zaskoczenia minęła, obecni krzyknęli chórem: *vivat* nowy król kurkowy, zaś dotychczasowy król — Władysław Gutowski serdecznie uścił na dłoń.

— Bracie nasz drogi, teraz kolej na Twoje panowanie. Życzę Ci, abyś godnie podtrzymał tradycję naszego rytersko-strzeleckiego stowarzyszenia i abyś był królem, o którym dobra pamięć przejdzie do historii.

Znamienne to były słowa, bowiem rzeczywiście Tadeusz Polaczek-Kornecki zapisał się trwałe i co ważniejsze dobrze w historii Krakowa, jako wybitny inżynier-mechanik i działacz społeczny, a także jako patriota, który poległ za Ojczyznę.

Urodził się w 1885 roku, niedawno więc minęła setna rocznica jego urodzin. Był synem Stanisława Polaczka pedagoga i etnografa. Przyszedł na świat w podkrakowskiej Rudawie. Za młodu przybrał nazwisko matki, dodając je do rodzowego. W 1912 roku uzyskał dyplom inżyniera-mechanika na Wydziale Budowy Maszyn Szkoły Politechnicznej we Lwowie. W momencie wybuchu I wojny światowej pracował w Gazowni Miejskiej w Krakowie. Powołany do austriackiej Marynarki Wojennej, z chwilą odzyskania przez nasz kraj niepodległości wstąpił do odrodzonego Wojska Polskiego i jako porucznik służył w Dowództwie Przystani Kraków. Zdemobilizowany wrócił do pracy w Gazowni. 1 lutego 1925 roku nastąpiło wydarzenie, zmieniające całe jego dotychczasowe życie: Rada Nadzorcza Krakow-

skiej Spółki Tramwajowej powołała go na stanowisko dyrektora. Polaczek-Kornecki był zdolnym i rzutkim człowiekiem, doskonale nadającym się na „ojca krakowskich tramwajów”. Za jego rządów wydłużono wiele linii tramwajowych, m. in. do Matecznego i Łobzowa, wprowadzono też w 1927 roku autobusy do komunikacji miejskiej, zbudowano garaże i warsztaty mechaniczne. W 1928 roku w miejsce Spółki Tramwajowej powstała spółka akcyjna Krakowska Miejska Kolej Elektryczna. W 2 lata potem odniosła ona dzięki Polaczce wielki sukces, zdobywając złoty medal na II Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu za wykonany we własnych warsztatach, tramwajowy wagon motorowy i autobus. Polaczek-Kornecki otrzymał Dyplom Zasługi.

Jednocześnie nie ustawał w tworzeniu nowych linii tramwajowych: do cmentarza Rakowickiego, do ul. Piastowskiej, do Piaskowa. Dbał też dyrektor Polaczek o sprawy społeczne tramwajarzy, choć — jak podają autorzy jego biogramu w Polskim Słowniku Biograficznym Celina Bak-Koczarska i Jerzy Kubiński, początkowo odnosił się do nich nie-

chętnie, tocząc bój ze związkiem zawodowym. W końcu uznał postulaty związku, a potem nawet rozszerzał uprawnień społecznych pracowników, tworząc m. in. fundusz emerytalny i Towarzystwo Opieki nad Dziećmi Pracowników KMKE. Prowadził ono badania lekarskie dzieci tramwajarzy, organizowało kolonie letnie, a także wysyłało chore dzieci do sanatoriów. W działalność społeczną na rzecz dzieci tramwajarzy zaangażowała się zwłaszcza żona dyrektora, do tego stopnia, że po jej śmierci Towarzystwo, na cześć Janiny Polaczek-Korneckiej przyjęło jej imię.

Polaczek-Kornecki przez cały czas swej pracy interesował się postępem technicznym w tramwajarstwie. Był członkiem Międzynarodowego Związku Przedsiębiorstw Transportowych, Kolei Dojazdowych i Transportu Samochodowego, organizował też międzynarodowy kongres Związku w Warszawie, uczestniczył w krajowych i międzynarodowych zjazdach w sprawach komunikacji miejskiej, gdzie wygłaszał referaty fachowe. Nie zamykał się jednak Polaczek-Kornecki w swej specjalności jak w wieży z kości słoniowej. Miał naturę społecznika, czego dowodem m. in. preze-

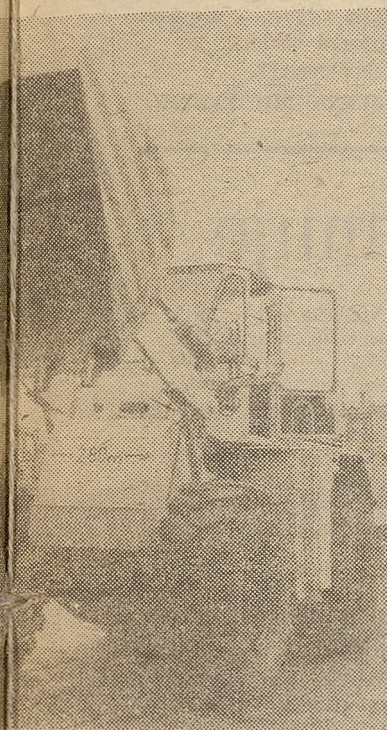
sura w Krakowskim Towarzystwie Technicznym, udział w władzach Klubu Automobilowego, Aeroklubu Krakowskiego, Polskiego Białego Krzyża, Krakowskiego Ochotniczego Towarzystwa Ratunkowego, prezesura Krakowskiego Towarzystwa Śpiewaczego „Echo”, wiceprezesura Klubu Społecznego. Był także członkiem zarządu Bractwa Kurkowego.

Organizacja ta cieszy się w naszym mieście zasłużonym prestiżem i uznaniem. Istniejące od końca XIII stulecia, miało za zadanie obronę murów Krakowa przed obcym najazdem. W tym celu szkolilo we władaniu bronią członków cechów rzemieślniczych i gildii kupieckich. Kolejni królowie polscy doceniali znaczenie towarzystwa, które spełniało rolę militarną, zwalniając monarchę o utrzymaniu oddziałów wojska do obrony krakowskich murów. Stąd zarówno Zygmunt August jak Stefan Batory, Władysław IV Jan Kazimierz i Jan III Sobieski obdarzali bractwo i jego królów różnymi przywilejami, a także nagrodami.

Bractwo Kurkowe wytworzyło własny ceremoniał i obyczaje. W ćwiczeniach strzeleckich narodzili się imprezy zwane „strzelaniem klejnot”, i „o królestwo”. Kto naj-

cent, natomiast w grupie wozów specjalnych plan wynosił 83 procent, a przekroczyliśmy go o 3,6 procent. Za niewykonanie wskaźnika gotowości technicznej wozów ciężarowych, winą w znacznym stopniu obarczyć należy stan wozów jak również przedstawione wcześniej trudności. Jeżeli chodzi natomiast o wozokilometry, to na planowane 1 mln 400 tysięcy, wykonaliśmy 1 mln 365 tysięcy. Mielśmy przewieźć 130 tysięcy ton, przewieźliśmy 126 tysięcy. Trzeba dodać, że ów plan zakładał, że pracować będziemy 62 wozami, a tymczasem mieliśmy

Wzrost o pracy o ludziach wykonują



ich o 9 mniej, w znacznej części wyeksploatowanych i zamortyzowanych. Obecnie 18 samochodów ciężarowych jest w pełni zamortyzowanych. Chociaż moim zdaniem stopa amortyzacji nie jest ustalona właściwie, bo nie uwzględnia charakteru pojazdu. Praca takim zupełnie wyeksploatowanymi wozami jest bardzo trudna. Coraz dłuższe bowiem stają się ich naprawy, co pociąga za sobą wzrost kosztów. Przeciętnie tabor ZTS ma po 8-9 lat, samochody WUKO ponad 9 lat, a starsze dzwigi ADK-125 pracuje już 12 rok.

A. J. — Wykonujemy zadania własne i dodatkowe.
A. K. — Wykonaliśmy usługi dla całego przedsiębiorstwa, ale mamy również dodatkowy zarobek za usługi świadczone jednostkom spoza przedsiębiorstwa.
A. P. — Około 5 mln złotych wpłynęło do kasy przedsiębiorstwa. Jest to czysty wypracowany przez nas zysk.
A. K. — We współpracy z Przedsiębiorstwem Spedycji Krajowej wyeliminowaliśmy puste przebiegi zarabiając około 2 mln złotych, które również poszły do kasy MPK.
B. Hebda — W sumie więc zarobiliśmy w ub. roku około 7 mln złotych.
A. P. — Przedsiębiorstwo się rozwija, potrzeby i zadania rosną. Na dzień dzisiejszy brakuje nam co najmniej 10 „żuków”. Będziemy zmuszeni część naszej pracy przekazać Zakładowi Taksówek. Zadania wynikające z funkcji przedsiębiorstwa przerastają nasze możliwości z uwagi na brak wozów. Mamy 134 jednostki i 46 typów samochodów. Sprzęt jest stary i brakuje do niego części. Musimy ich szukać po różnych przedsiębiorstwach albo sami dorabiać.

B. H. — Nasi ludzie pracują w krytycznych warunkach. Hala napraw jest nie ogrzewana. Bardzo złe warunki pracy odstrasza tych, którzy przychodzą do nas w sprawie zatrudnienia.

A. K. — Nasi mechanicy niektórzy roboty wykonują zarówno w lesie jak i w ziemie na polu. Duży nacisk kładziemy na terminowe rozładowywanie wagonów, zdając sobie sprawę z tego, że ich przetrzymywanie kosztuje znaczne pieniądze. Duża ilość nadgodzin wynika z potrzeby dodatkowej pracy, wcześniej nie zaplanowanej.

A. P. — Nasi ludzie pracują bardzo ofiarnie. Gdy zachodzi potrzeba to od wczesnego rana do późnych godzin nocnych. Na rok bieżący złożyliśmy kolejny już plan potrzeb odnowy taboru. Czy coś z niego otrzymamy? Nie chcemy pracować gorzej niż w ubiegłym roku. W tym celu powołaliśmy własne służby kontrolujące uruchomiliśmy sieć radiotelefonów, które przyczynią się do jeszcze większej dyspozycyjności naszych wozów, pozwolą na lepsze planowanie służb dyspozytorskich.

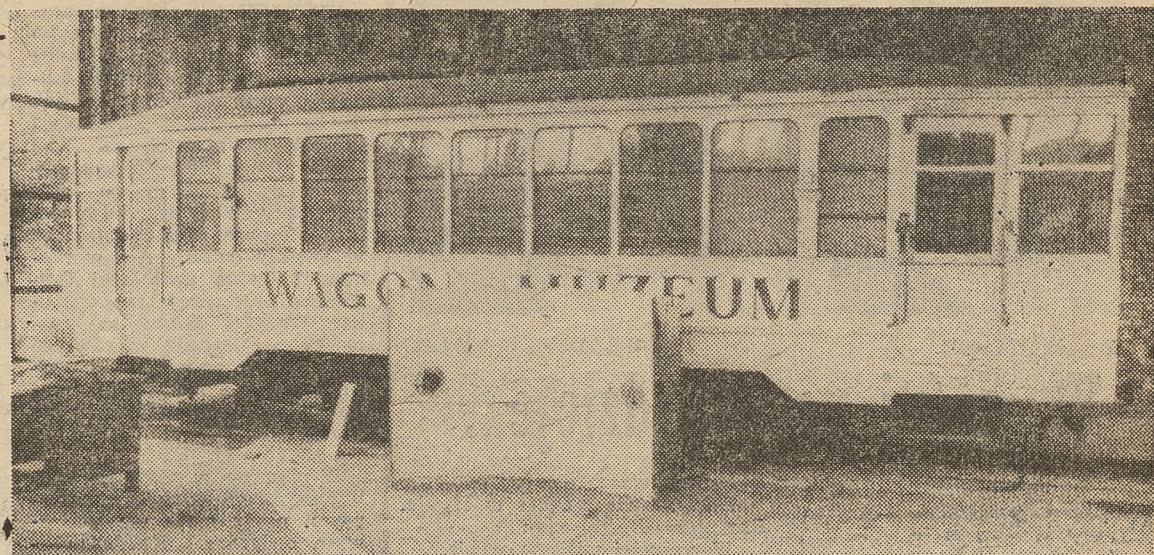
A. J. — Będą również przeprowadzane kontrole prawidłowego wykorzystania pojazdu. Chcielibyśmy tylko by mniej było decyzji wydawanych w ostatniej chwili. Zadań narzucanych nam z godziny na godzinę.

Głosy przedstawicieli załogi Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego spisał:

MARIA BUBACZEWSKA

Barak po ZTS do wyburzenia...

...a co zrobić z zabytkowymi tramwajami?



SPOTKAŁEM kilka dni temu szefa Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej **Juliana Pilszeka**. Zmarznięty i przeziębiony opowiadał o wyprawach do podkrakowskich fortów, w poszukiwaniu pomieszczeń na rozlatujące się ekspozaty wagonów tramwajowych.

— I co? — spytałem.
— Nic. — odburknął — Zmarzłem tylko, a miejsca na wagony i tak nie znalazłem, bo do żadnych takich pomieszczeń się nie zmieszczą.

— Po cóż więc było szukać?
Okazuje się, że była to konieczność, gdyż zgromadzone na terenie ZTH stare wagony są przesuwane z miejsca na miejsce i wszędzie przeszkadzają. Poza tym trudno znaleźć dla nich takie miejsce, w którym można byłoby je remontować. Przez jakiś czas korzystano z wiaty budowanej tam wózkowni, ale dziś przeszkadzają już budowlancom. Wzniesiono blaszaną budkę, ale miejsca było tyle, że obecnie mieści się w niej zaledwie jeden wagon. Teoretycznie można by w tej blaszance remontować wagony, ale praktycznie wszystko trzeba wykonać gdzieś indziej, bo nawet nie ma gdzie postawić zwykłego stołu ślusarskiego.

W tej sytuacji w Sekcji Historycznej zrodził się pomysł wykorzystania opisywanych w „Echu Krakowa” przez państwa Witelgusów poaustriackich fortów, które niejednokrotnie niszczyły bezużytecznie nie mając gospodarza. Pomysł o tyle dobry, że rozwiązywałby problem braku miejsca na terenie obiektów MPK, lecz ma oczywiście strony ujemne. Trzeba bowiem przetransportować ekspozaty, które niejednokrotnie ledwo się trzymają w całości, do pomieszczeń pustych, lecz nie bardzo nadających się do tego celu. Żeby powstały tam jakiegokolwiek

pomieszczenia warsztatowe trzeba by je organizować od podstaw. Nie wspomnę już, że niejednokrotnie trzeba by było zacząć od renowacji lub montażu podstawowych instalacji. Nikt w tej chwili nie mówi nic o kosztach takiego przedsięwzięcia i kosztach dalszej działalności, gdy materiały lub poszczególne części dorobione gdzieś indziej, trzeba będzie dowozić do odległego z reguły fortu.

Po co więc tyle kłopotu? Czyżby na terenie obiektów przedsiębiorstwa naprawdę nie było już miejsca na przystawienie tych przeszkadzających wszystkim wagonów?

Okazuje się, że gdyby do sprawy podejść w nieco inny sposób, to być może znalazłoby się jakieś rozwiązanie. Już przed kilkoma miesiącami pisałem na tych łamach, że planowana na maj tego roku przeprowadzka Zakładu Transportu stwarza dogodną możliwość wykorzystania zwalnianych obiektów właśnie na tymczasową przechowalnię historycznych wagonów. Szczególnie dotyczyło to baraku przy ul. Rzemieślniczej, bo to i kanały i warsztaty na miejscu, i do innych zakładów blisko. Nie wspomnę już o pobliskich torach tramwajowych i istniejących kanałach przeglądowych.

Niestety, jak wieść niesie barak ten ma być czym prędzej zburzony, a przemawiają za tym ważne powody. Pierwszym jest zagrożenie pożarowe jakie stwarza istnienie drewnianej budowli i dlatego możliwości poprawy zabezpieczenia obiektu przed ogniem nie są nawet brane pod uwagę (nikt na mój wcześniejszy artykuł w tej sprawie nawet nie odpowiedział). Drugim powodem, który pojawił się niedawno, jest przeznaczanie placu zajmowanego przez barak,

na plac montażowy dla pobliskiego Zakładu Torów. Obecny plac montażowy wyposażony w suwnicę już nie wystarcza. Na argument, że przecież ZTO nigdy nie miał tak dobrych warunków pracy jak obecnie, usłyszałem odpowiedź: „Ale też nigdy nie robił tyle, co obecnie!” — Niby prawda, ale żeby chociaż wagonom przeznaczono drewniane baraki po ZTS przy ul. św. Wawrzyńca. — Gdzież tam, też nie! Jeśli nie mylę się, to czeka na nie Zakład Napraw Autobusów, który też ma za ciasno w stosunku do potrzeb.

Każdy ma rację! Niech jednak ktoś powie co zrobić ze starymi wagonami? Najlepiej byłoby, gdyby w ogóle ich nie było. Niestety, są. W tej sytuacji mówi się, że najlepiej będzie gdy tym problemem zajmie się Sekcja Historyczna i Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Pomysł dobry, ale warto wspomnieć, że ci którzy dziś domagają się wyburzenia baraku to ci sami, którzy ten Klub całkiem niedawno zakładali. I co? I nie, gdyż co innego zainteresowania, a co innego codzienna działalność i interesy zawodowe.

Nie jednak nie wskazuje na to, że podejście do tej sprawy ulegnie zmianie i prezesowi Klubu oraz kierownikowi Sekcji Historycznej przyjdzie pewnie odwiedzić jeszcze niejednego obiekt, który będą chcieli zamienić na tymczasowy garaż dla swoich ekspozatów. I tak oto najmłodsze dziecko przedsiębiorstwa (będące jeszcze w stanie embrionalnym), czyli Muzeum Tramwajów, nie może znaleźć na terenie MPK miejsca, mimo że gdy trzeba to potrafimy się wobec innych chwalić tym przedsięwzięciem. No cóż, w takich przypadkach przecież nie mówi się, że te zabytkowe tramwaje tak naprawdę to tylko nam przeszkadzają.

ADAM ZYZMAN

lepiej strzelał zostawał królem kurkowym, na dany rok. Inni strzelcy, którym nie udało się strącić ostatniego szczałka kura, mogli ubiegać się o „klejnot”, a więc tytuły marszałkowskie. Znała jest legenda o słynnym strzelcu z czasów króla Kazimierza Wielkiego, który strzelał kulami z kuszy i wystrzelał nimi monogram królewski.

Skoro królowie polscy tak szanowali królów kurkowych, Bractwo starało się jak mogło wspierać ich swym zbrojnym ramieniem, nie tylko na murach Krakowa, ale także poza nim. Bracia kurkowi walczyli więc w oddziałach Stefana Czarnieckiego z „potopem” szwedzkim, potem szli na Wiedeń pod sztandarami króla Jana III Sobieskiego, a następnie czynnie wsparli insurekcję 1794 roku. Nic dziwnego, że władze zaborcze Austrii patrzyły na nich podejrzliwie. I chyba miały rację, bo w rewolucji krakowskiej 1846 roku i w krakowskiej „Wiosnie Ludów” w dwa lata potem również nie brakło braci kurkowych. Po wcieleniu Krakowa do Austrii rozwiązano Bractwo, ale w 1851 roku zostało ono reaktywowane. Od tej pory co roku strzelano „o królestwo” i choć nie było niepodległej Polski, to

byli królowie pielęgnujący polskie tradycje.

150 lat temu Bractwo uzyskało nową siedzibę, tj. wspomniany Celestat przy ulicy Lubicz, do którego wróciło w 1851 roku. Znajdował się tam pałacyk, w którym odbywały się królewskie uczty, a także piękny ogród, gdzie wystawiono pomniki królów — dobroczyńców: Zygmunta Augusta i Jana III Sobieskiego.

W 1936 roku — a była to m. in. zasługa Polaczka-Korneckiego — wskrzeszono w okresie Dni Krakowa uroczysty pochód członków Bractwa z Celestatu na Rynek Główny. W 1937 roku na czele pochodu szedł ubrany w kontusz, z karabelą przy boku i z wielkim serbrnym kurem zawieszonym na łańcuchu na szyi — Tadeusz Polaczek-Kornecki. W następnym roku dyrektor krakowskich tramwajów nie dał sobie odebrać prymatu i znowu celnym strzałem strącił ostatni szczałek kura. Znowu więc paradował na czele Bractwa z Celestatu na Rynek. Za każdym razem wydawał ucztę królewską w pałacyku Celestatu, który posiadał największą salę w mieście.

Napad hitlerowców na Polskę przerwał działalność Bractwa. Najcenniejsze pamiątki ukryto.

Okupant zakazał wstępu Polakom do Celestatu. Obiekt został zamieniony na pralnię i odwszalnię dla żołnierzy niemieckich.

Polaczek-Kornecki w czasie okupacji rozwinął akcję pomocy osobom ukrywającym się przed hitlerowcami. Ale oni od samego początku mieli go na oku. 28 kwietnia 1942 roku został aresztowany i osadzony w więzieniu przy Montelupich. Potem zesłano go do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu. Tam zmarł z wycieńczenia i maltretowania 2 czerwca 1942 roku.

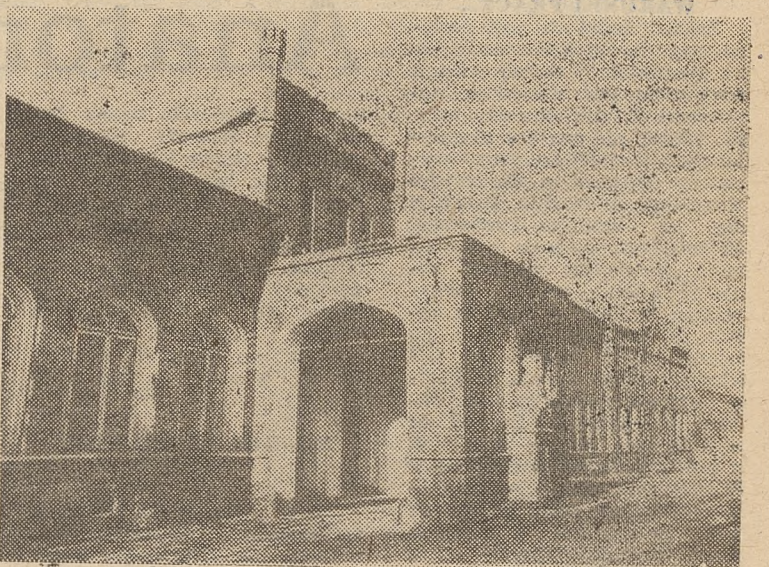
Została o nim pamięć wśród braci kurkowych i w społeczeństwie Krakowa. Znany krakowski artysta-malarz Tadeusz Stanaszek był przez pewien czas jego sąsiadem przy ulicy Wyspiańskiego. Tak wspomina on Polaczka-Korneckiego:

— Choć pełnił ważne funkcje w mieście i był osobą „na świeczniku”, cechowała go uprzejmość i serdeczność w kontaktach z ludźmi. Często rozmawialiśmy ze sobą i choć istniała między nami znaczna różnica wieku, był zawsze w tej rozmowie życzliwym partnerem. O czym rozmawialiśmy? No cóż, mnie jako młodego artystę interesowały obyczaje Bractwa Kurkowego, historia

Krakowa, którą znał świetnie i był nią zafascynowany. Często też mówiliśmy o Krakowie, przyszłości, o komunikacji, dzięki której można będzie przenieść się szybko z jednego krańca miasta na drugi. — Kiedyś Kraków będzie wielkim miastem — stwierdził pew-

nego razu. — Wtedy przydałoby się tutaj metro. Trzeba o nim myśleć już dzisiaj. Pamiętam te słowa, wydawały mi się czymś fantastycznym. Metro u nas? A jednak teraz widzę, że miał rację...

RYSZARD DZIESZYŃSKI



Fot. Stanisław MAKAREWICZ



Zespół „Kamea”.

Fot. WLADYSŁAW MALEC

W pieśni narodu dzieje...

Kochajcie waszą pieśń,
Bo choć treść życia w czynie,
Bez pieśni każdy czyn
W powodzi wieków zginie.
Kochajcie waszą pieśń,
Co zawał w serca leje,
Bowień w jej dziejach tkwią
Narodu całe dzieje!...

LEON RYGIER

DWA dni przed 41. rocznicą wyzwolenia Krakowa spod hitlerowskiego jarzma odbył się w zabytkowym „Domu Tramwajarza” przy pl. Serkowskiiego 7 w Krakowie uroczysty koncert noworoczny, w którym wystąpiły dwa amatorskie zespoły — „Lutnia Robotnicza” i „Kamea”. Konfrontacja tych zespołów w jednym koncercie była bardzo interesująca i pouczająca zarówno dla nich, jak i dla słuchaczy. O pierwszym, który po słowie wstępnym zastępcy kierownika Działu Kultury, Sportu i Turystyki MPK Leopolda Rólniaka zaśpiewał kilka koled, nie piszę tutaj, ponieważ znamy go dobrze. Natomiast, mimo dwóch występów w MPK, niewielu pracowników zetknęło się dotychczas z „Kameą”. A jest to ciekawy, nietypowy, amatorski, estradowy zespół, którego słucha się i ogląda z wielką przyjemnością. Amatorski jego charakter nie pozwala mi na profesjonalną ocenę. Założony przed trzynastu laty przez esperantystów propaguje międzynarodowy język esperanto, którego twórcą był przecież nasz rodak — Ludwik Zamenhof.

„Kamea” składa się z grupy wokalne, muzycznej i deklamatorskiej. A więc śpiew, muzyka i żywe słowo. Śpiewa i deklamuje w niej pięć piękna, muzykują na skrzypcach, gitarze i mandolinie mężczyźni, a po klawiszach pianina biegają żeńskie palce.

Repertuar zespołu, który ma na swoim koncie 81 występów, w tym 2 zagraniczne, obejmuje rozmaite pieśni i wiersze przede wszystkim o treści patriotycznej. „Kamea” współpracuje chętnie z placówkami kulturalno-oświatowymi. Najstarszymi członkami zespołu są: założycielka i kierownik artystyczny — Maria Warmuz, Eleonora Ożóg — chórzystka i Michał Morawski. Instruktorem artystycznym jest Zbigniew Warmuz.

Pierwszy występ sympatycznej „Kamei” dla pracowników MPK odbył się w ubiegłym roku na wolnym powietrzu w Ośrodku Rekreacyjno-Wypoczynkowym MPK w Osieczanach, drugi w Domu Tramwajarza. Obydwa spotkały się z gorącym przyjęciem. Na zaproszenie Klubu Seniora MPK z prezesem Marianem Szczygłem i opiekuną tegoż Klubu Leopoldą Rólniaka wystąpił ostatnio po raz trzeci. Jednocześnie chórzystek i deklamatorek o śnieżnobiałych i kruczonych włosach, w gustownych bluzeczkach w kolorze lila i czarnych, długich spódnicach a także w wielokolorowych sukniach zaśpiewało nam przy wtórze muzyki kilka pieśni, koled i pastorałek, deklamując między nimi wiersze Gałczyńskiego i innych poetów. Wykonanie każdego utworu nagrodzone zostało długotrwałymi oklaskami. Zespół mimo wedrujących i „chorych” mikrofonów wytworzył taką swojską, liryczną atmosferę, że z nim śpiewała cała sala. Toteż ten występ pozostanie na długo w pamięci.

CZESŁAW DYŁOWICZ

(Dokończenie ze str. 1)

wa decyzja jest szeroko konsultowana z załogą. Dużą pomocą służą nam zawsze ORZ, Rada Pracownicza i POP. Obecnie mamy w Zakładzie bardzo dobry średni dozór, bardzo dobrą załogę. Realizacja zadań jest możliwa tylko właśnie dzięki takiemu podejściu do sprawy naszej całej załogi.

WARUNKI PRACY...

Zakład nadal nie jest dostosowany do tej działalności jaką prowadzi. W dalszym ciągu zbyt mało jest stanowisk naprawczych, nie posiada myjni, części, nie ma też akumulatorni, stanowiska diagnostycznego, lakierni, a stanowisko wymiany ogumienia znajduje się na wolnym powietrzu. Myjnia jest dostępna tylko latem. Natomiast warunki socjalne załogi: szatnie, umywalnie, bufety, są bardzo dobre. W grudniu ub. roku, po trzech latach działalności Zakładu, oddana została do użytku trzystanowiskowa hala obsługi technicznej. Dzisiaj nie spełnia ona jeszcze swej roli z powodu braku podnośników kanałowych oraz instalacji elektrycznej do nich. Załoga nie jest zadowolona z postępu prac modernizacyjnych, które przebiegają zbyt wolno. Jeżeli w ciągu najbliższego ro-

ku nie zostanie zmodernizowana hala główna i nie powstanie budynek OC razem z myjnią, to w roku 1987 Zakład się „wyłoży”. Trzeba tu dodać, że „Płaszów” już przy końcu tego roku zmuszony będzie przystąpić do poszerzonych napraw taboru. W roku bieżącym warunki pracy na zapleczu ulegną znacznemu pogorszeniu, bo połowa hali

napraw bieżących zajęta będzie przez brygady budowlane, które zajmą się wyburzaniem zbyt krótkich starych kanałów i budowaniem nowych. W drugiej części hali natomiast mechanicy będą musieli prowadzić normalne naprawy. A wszystko to odbywać się będzie w dużym hałasie i zapyleniu. Ilość stanowisk naprawczych zmniejszy się o sześć, to jest o 40 procent.

DOBRE PRACUJEMY, ALE...

„Tak, wiemy, że jesteśmy najlepszym zakładem autobusowym, ale finansowo wcale tego nie odczuwamy, że dobrze pracujemy. Dzisiaj każ-

dy chce zarobić, taka jest sytuacja... — mówią kierowcy oczekujący na wyjazd na linię, między innymi Tadeusz Klimczyk, Roman Pieszczyk i Marek Górski. — W innych zakładach jeżeli kierowca przepracuje ponad 200 godzin w miesiącu, to dostaje 750-złotowy dodatek plus 2 tysiące, a u nas nic takiego nie ma. Podobno szef dostał za mało

pieniędzy, żeby nas wszystkich obdzielić. Dochodzimy więc do wniosku, że gdzie się dużo pracuje mniej się zarabia. Nie mamy podwyżek, a „13” weszła nam w pensję. Dlatego Zakład paliwo kupił po starej cenie, a nam przepały potracą już po nowej?”. Dyspozytor Jerzy Stasiak: „Myślę, że kłopoty są wędznie jednakowe. Załoga jest tu chętna do pracy, na naszych kierowców można liczyć i to uważam za najważniejsze”.

Brygadziści Marian Cygan i Kazimierz Suś: „Szef mówi, róbcie tak dalej to wam się opłaci, ale tak naprawdę to wstydzę się do nas przyjść. Za mało dostali pieniędzy żeby nas obdzielić”.

poprzedniej wyprawy, rozdziela symboliczne upominki dla zwycięzców. Czy organizujemy dziś jakieś mini-zawody; może slalom? Jeśli będą chętni — zobaczymy na miejscu. Wspominamy kto gdzie i kiedy uczył się jazdy na nartach, jak długo już jeździ, gdzie był; rozważamy, gdzie uruchomiono nowe wyciągi, gdzie warto by pojechać następnym razem. Jest piękne przedpołudnie. Pogoda fantastyczna, niebo bez jednej chmurki. Dojeżdżamy. Przeróża trochę ilość samochodów i autobusów na parkingu — ale tu jest kilka wyciągów. Jakoś się ten tłok rozładuje. Narciarskie buty na nogi — i do góry. Czas na „białe szaleństwo”. Teraz już w małych grupkach bądź indywidualnie — początkujący trenują na „osłej łączce”, bardziej zaawansowani wybierają sobie trasy zjazdowe o kilku stopniach trudności, według umiejętności i sił.

Razem spotykamy się po kilku godzinach, przy autobu-

sie. Nasz odjeżdża jako jeden z ostatnich. Tak się chce wykorzystywać czas do maksimum. Zmęczeni, lecz znakomicie odprężeni i psychicznie wypoczęci, wracamy do Krakowa. Był tylko śnieg dopisał za tydzień. Bo zima jakaś taka w tym roku. Częstoujemy się cukierkami, kanapkami, herbatą z termosu. Pan Zygfryd przypomina o wtorkowym spotkaniu w magazynie wypożyczalni — dla konserwacji, smarowania i strzeżenia nart. Bo sprzęt to drogi i dbać o niego trzeba jak o własny.

Mój sąsiad na fotelu obok, nakarmiwszy swoich dwóch synów, zwraca się do mnie: „Miałem propozycję zmiany pracy. Ale wie pan, oni tam w ogóle nie dbają o wypoczynek pracowników. Z domu miałbym bliżej, zarobiłbym może trochę więcej — ale tam nie ma czegoś takiego, jak te wyjazdy na narty”.

JERZY MICHAŁEK

TKKF informuje

ZARZĄD TKKF postanowił dokonać weryfikacji członków przede wszystkim po to, aby wyeliminować tzw. „martą duszę”, które czasem od wielu lat nie płać składek — obecnie 100 zł rocznie, a korzystają przecież z pewnych preferencji. Wobec powyższego prosimy o uregulowanie składek do końca lutego. Po tym okresie członkowie którzy nie płać składek od 1984 roku, zostaną automatycznie skreśleni bez powiadomienia. Przypominamy, że składki pobiera skarbnik Jerzy Albrecht, pracownik ZNT pokój weryfikatorów tel. wew. 14-78. On też przyjmuje zapisy kandydatów.

Zapisy na wycieczki narciarskie przyjmuje Krzysztof Irzyk z Działu Kontroli Jakości znajdującego się w biurcu w pokoju 138 Ip, tel. wew. 10-60 w godz. 6.00 — 9.00 z tym zastrzeżeniem, że środy przeznaczone są wyłącznie na zapisy dla członków TKKF, natomiast czwartek i piątek dla pozostałych pracowników MPK. Aby uniknąć nieporozumień członkowie TKKF proszeni są o zabieranie na wycieczki legitymacji członkowskiej a przynajmniej o zapamiętanie jej numeru, pozostali pracownicy powinni mieć przy sobie bilet wolnej jazdy i okazywać go w autokarze na żądanie osoby kontrolującej.

Zarząd Ogniska TKKF zbiera się w każdy drugi poniedziałek miesiąca o godz. 14.30 w Dziale Technicznym ZNT. Ta ostatnia informacja przeznaczona jest dla tych, którzy chcieliby z nami współpracować, podzielić się ciekawymi propozycjami oraz dla tych, którzy są niezadowoleni z naszej działalności i chcieliby wylać swoje żale.

Pilnie poszukujemy też łączników z poszczególnymi zakładami MPK. Są oni niezbędni dla szybkiego przepływu informacji i powiadamiania pracowników danego zakładu.

MGR STANISŁAW KIELBANIA
wiceprezes ZO TKKF „Tramwajarz”

St. mistrz Adam Miłnarczyk: „Czekaliśmy na jakieś nagrody. Jeździć przecież za inne zajęcia, a warunki pracy mamy najgorsze”.

Kierownik zmiany Jan Małarczyk: „Podzieliłem w pełni zdanie kolegów. Mamy najtrudniejsze warunki pracy. Żeby w hali względnie normalnie wykonywać roboty, muszą być otwarte drzwi, na-

traktować, nie będzie bodźca do pracy. Dużym wkładem pracy pokonujemy trudności w naprawach, obsłudze, staramy się, żeby były naprawy na bieżąco, żeby były oszczędności, ale chodzi nam też o uznanie”.

Anatomia sukcesu

wet w najgorsze mrozy. A tu najmłodsza w przedsiębiorstwie załoga i najwięcej zachorowań. Tabor się starzeje. Zakres napraw będzie się więc zwiększał. Jak będziemy dalej pracować w takich warunkach? Do naszego kierownictwa nie mamy pretensji. Oni są w porządku. Chodzi o odczucie innych”.

Inż. Władysław Talowski: „Zadanie odczucie... po prostu finansowo jesteśmy do tyłu, a na awanse dostaliśmy 35 tysięcy złotych i to na cały Zakład, dla kierowców, zaplecza, pracowników umysłowych. Jak to podzielić? To być może nie jest suma końcowa, obojętna, że dostaniemy jeszcze po bilansie. Jak będą nas tak

W roku 1984 odeszło z ZAP 82 kierowców i 91 pracowników zaplecza, w 1985 odeszło 74 kierowców, a z zaplecza 60 mechaników. Powie ktoś, że to bardzo dużo. Na pewno, ale widocznie tak trzeba było. Pozostali najlepsi, związani z Zakładem, przyjęto takich, którzy chcą dobrze pracować. Najmłodszy Zakład MPK ma młode kierownictwo i podobno najmłodszą w przedsiębiorstwie załogę. Warunki pracy są tu najtrudniejsze. Po trzech latach działalności wysunął się na pierwsze miejsce wśród zakładów autobusowych. Kierownictwo trudno odmówić umiejętności myślenia, wyrażania wniosków i właściwego kierowania załogą. A zdobyć pierwsze miejsce w przedsiębiorstwie to są te efekty... które jak powiedział brygadziści Kazimierz Suś, dała właściwie układająca się współpraca między kierownictwem Zakładu a załogą.

MARIA BUBACZEWSKA

Kronika wypadków — Grudzień

Specjalista ds. pracowniczych Działu Kadr, **Teresa Prokopek**, na skutek potknięcia i upadku na schodach w biurze, doznała 4 grudnia ub. r. skręcenia stawu skokowego prawej nogi. Przyczyną była nieuwaga poszkodowanej. **Zwolnienie lekarskie — 25 dni.**

Mechanik napraw pojazdów, **Bogdan Długoń** z ZAC, podczas wymiany drążka stabilizatora w „Ikarusie”, na skutek uderzenia kluczem, doznał 5 grudnia ub. r. rozcięcia prawego łuku brwiowego. Przyczyną była nieuwaga poszkodowanego. **Zwolnienie lekarskie — 7 dni.**

Brygadzysta, mechanik napraw pojazdów, **Andrzej Szuba** z ZAB, podczas pracy przy zakładaniu osi w autobusie, na skutek uderzenia, doznał 5 grudnia ub. r. złamania kości śródstopia prawej nogi. Wina wspólna poszkodowanego i zespołu wykonującego pracę. Również braku dokładnego instruktażu w zakresie pracy zespołowej. Brygadzysta Andrzej Szuba nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Technik mechanik **Jerzy Pluta** z ZNR, na skutek poślizgnięcia na główce szyny, doznał 10 grudnia ub. r. skręcenia lewej nogi w okolicy stawu skokowego. Przyczyną była nieuwaga poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca **Janusz Kapuściński** z ZAB na skutek potknięcia podczas przechodzenia przez próg w PKR, doznał 11 grudnia ub. r. skręcenia lewej nogi w okolicy kolana. Przyczyną była nieuwaga poszkodowanego, który nadal pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

Kontroler Wydziału Taryfowo-Biletowego, **Stefan Kupiec**, podczas kontroli biletów 22 grudnia ub. r. został uderzony przez nieznanego pasażera, w wyniku czego doznał stłuczenia prawej części twarzy w okolicy oka. **Zwolnienie lekarskie — 9 dni.**

Palacz **Władysław Kaleta** z ZTH podczas załadunku węgla na taśmociąg, doznał 28 grudnia ub. r. zwichnięcia i skręcenia lewej nogi w okolicy kolana. Przyczyną była nieuwaga poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

W grudniu ub. roku, według informacji Działu Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 138 wypadkach i kolizjach drogowych na terenie miasta, w tym 28 zainicjowanych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

W ZAB zanotowano w tym czasie 17 wypadków i kolizji, w tym 5 zainicjowanych przez pracowników Zakładu, w ZAC — 7, w tym 3 zainicjowane, w ZAW — 16, w tym 6 zainicjowanych, w ZAP — 13, w tym 5 zainicjowanych, w ZTH — 32, w tym 6 zainicjowanych, w ZTP — 41, w tym 2 zainicjowane, w ZTX — 11, w tym 1 zainicjowany, inne pojazdy — 1.

W listopadzie ub. roku, tabor MPK brał udział w 180 wypadkach i kolizjach drogowych, a nie w 35 jak napisano w kronice wypadków. Przepraszamy. (M.B.)

21 stycznia o godz. 11.35 na rondzie Kotlarskim tramwaj linii „1” najechał na tramwaj „22”, w wyniku czego wóz „22” został zgnieciony i rozbity. Na szczęście obyło się bez ofiar śmiertelnych, ale byli ranni, których szybko zabrali karetki pogotowia ratunkowego. (kk)



Fot. KRZYSZTOF KAROLCZYK

Przyczyny kolizji bada Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy. Na dziś (23 stycznia) brak jeszcze pełnego protokołu. Koledzy motorniczowie! twierdzą, że sprawca zdarzenia miał po prostu pecha. Dwa lata bez wypadku i taki traf. Jazda pod słońce przy wilgotnej, błyszczącej nawierzchni i odblasku od torów jest naprawdę trudna. Zwłaszcza, gdy ktoś pośpiesznie przeciwnie idąc osłony z przodków szyb wozów w ZET Podgórze. (jmm)

Klub TPPR otrzymał nazwę „Bajkał”

MINĘŁY już dwa lata od wznowienia działalności Zakładowego Koła TPPR w MPK. Otwarty w ub. roku w świetlicy ZTK Klub TPPR, w listopadzie na spotkaniu z redaktorem „Bulgaro-Sowieckiej Drużby” **Borysem Pietkowem i Jerzym Rakowskim** z „Przyjaźni” otrzymał nazwę „Bajkał”. Nazwę tę zaproponował dla Klubu jeden z uczestników spotkania, członek Koła TPPR, motorniczy z ZTP **Jan Piotrowski**, a wszyscy zebrani entuzjastycznie ją zaakceptowali.

2 LATA TO DUŻO CZY MAŁO...

Być może stało się to dzięki wybraniu wówczas szczęśliwie zarządcy Koła TPPR, którego przewodniczącą została zastępca dyrektora ds. pracowniczych — **Stanisława Kostro**, sekretarzem — **Grażyna Cholewa**, skarbnikiem — **Maria Pietrzyk**, przewodniczącym Komisji Rewizyjnej — **Antoni Kadziółka**, że zrobiło ono w tym czasie naprawdę bardzo dużo. Przede wszystkim liczba członków Koła wzrosła niemal o 100 procent. Było 212, jest 404. Nie ma w przedsiębiorstwie jednostki organizacyjnej, w której by nie istniało w tej chwili koło TPPR, a każde z nich pochwalić się może swoim programem działania. Były spotkania, uczestniczący w wielu imprezach, jakie odbywały się w przedsiębiorstwie, między innymi zorganizowano uroczystą akademię z okazji Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, wycieczki do Muzeum Lenina w Ponorinie, obchody Dni Leninowskich, konkursy na plakat i wiedzy o Związku Radzieckim, kiermasz książek radzieckich z księgarni „Kalinka”.

Koło TPPR w MPK widoczne było w tym czasie również na zewnątrz. Jego członkowie pod kierunkiem st. mistrza **Romana Marchewczyka** z ZNT wykonali szereg prac stolarskich i ślusarskich w Klubie Zarządu Wojewódzkiego TPPR przy ulicy Brackiej. Członkowie Koła znajdują się również we władzach nadrzędnych TPPR: **Krzysztof Kubala** jest członkiem Komisji Robotniczej przy Zarządzie Krakowskim TPPR, a **Grażyna Cholewa** członkiem Zarządu TPPR w Podgórzu. W ub. roku zapoczątkowano współpracę z Klubem „Trojka”. Na razie, przynajmniej, nie udało się nawiązać kontaktów i współpracy z którymś z brat-

nich przedsiębiorstw komunikacyjnych z Ukrainy.

PLANY NIE MNIEJ AMBITNE...

Program dalszego działania Zakładowego Koła TPPR opiera się na uchwałach programowej XI Zjazdu organizacji. Zawiera on konkretny harmonogram przedsięwzięć organizacyjnych oraz ideowo-wychowawczych, techniczno-gospodarczych oraz zadań o charakterze doradczym i oświatowym. Do roku 1987 zadań jest bardzo dużo. Przedstawimy choć kilka z nich.

Jednym z zadań jest zorganizowanie cyklu zajęć pogłębiających wiedzę na temat wpływu Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej na losy Polski i współczesny układ sił na świecie, organizowanie spotkań z uczestnikami wycieczek do ZSRR, kontynuowanie wyróżniania członków Zakładowych Kół TPPR, ożywianie Kół przez staranne dobieranie treści i formy działań, dostosowanych do sytuacji, potrzeb i zainteresowań środowiska.

W Klubie „Bajkał” odbędzie się wieczór piosenek i muzyki radzieckiej, konkurs na wspomnienia pt. „Moje pierwsze spotkanie z Krajem Rad”, na temat „Wiedza umacnia przyjaźń”, kiermasz książki radzieckiej, „Dni przyjaźni” poświęcone Ukrainie Socjalistycznej Republice Radzieckiej. Członkowie Koła opiekują się grobami poległych żołnierzy radzieckich i polskich, organizują wycieczki uwzględniając potrzeby konkretnych grup, zapewniają uczestnictwo członków TPPR w pociągach przyjaźni, zabiegają o zawarcie bezpośrednich kontaktów z mieszkańcami Ukrainy Republiki.

W grudniu Zakładowe Koło TPPR w MPK przystąpiło do Ogólnopolskiej Sztafety Przyjaźni i Współpracy ze Związkiem Radzieckim, organizowanej przez Komisję Robotniczą ZG TPPR. Z tego faktu wynika cały szereg obowiązków i zadań, które zadecydują, czy Koło z MPK znajdzie się w finale. A nagrody są ciekawe: od sztandaru przechodniego, po puchary, dyplomy, i nagrody w postaci bezpłatnych przejazdów na wycieczki do Związku Radzieckiego. Warto więc aktywnie popracować, a być może Koło TPPR z MPK w Krakowie zdobędzie jedno z pierwszych miejsc. (M.B.)

OPINIE POLEMIKI

Z PRZYKROŚCIĄ, goryczą i zażenowaniem przeczytałem wyjątek z artykułu „Nie tylko o grzechach kierowców na posiedzeniu Rady Pracowniczej”, autorstwa Pana A.L.

Cytuję fragment dot. mojej osoby: „Tak się złożyło że planowaną informację o działalności Działu Postępu Techn. i Racjonalizacji poprzedziło napastliwe i hałaśliwe wystąpienie na naradzie średniego dozoru **Wacława Kota** z ZNA”.

Nie wiem na jakiej podstawie autor zajął tak jednoznaczne stanowisko w ocenie mojej wypowiedzi. Wystąpienie moje było być może chaotyczne, bo brak mi rutyny i elokwencji w dyskursach na wysokim szczeblu. Proszę Pana A.L., pracując w warsztacie i posługując się językiem prostym, może trochę szorstkim, ale dla Pana ten język jest niezrozumiały, bo aby go zrozumieć trzeba by było porozmawiać z ludźmi i chodzić po warsztatach ale ta propozycja to chyba nie dla Pana A.L.

Była możliwość, a w tym przypadku obowiązek i przyzwoitość zawodowa, aby zająć do warsztatu ZNA i porozmawiać ze mną, aby dowiedzieć się o moich racjach, uwagach i po tym dopiero napisać czy moje wystąpienie na naradzie mistrzów było napastliwe czy tylko powodowane troską o rozwój racjonalizacji w Przedsiębiorstwie.

Albo Pan A.L. zapewne wszystko wie najlepiej i aby ocenić czyjąś intencję nie widzi potrzeby porozmawiania z zainteresowanym. Coś mi to przypomina tylko nie wiem czy dobrze użyję obcych słówek — arogancja czy woluntaryzm?

Dla czytelników, którzy nie znają treści mojego wystąpienia na naradzie mistrzów przytoczę fragment: „brak informacji dot. przyjmowanych projektów na giełdach i w ślad za tym brak działań wdrożeniowych „kupionych” projektów.

Przykład: W 1984 roku wystąpił w Zakładach Eksploatacji problem braku łożysk oporowych skrzyni biegów „IKA-

RUS”, a konkretniej brak nowych korpusów łożyska oporowego.

Ponieważ sytuacja była trudna, opracowałem metodę regeneracji zużytych korpusów i po przeprowadzeniu testów zgłosiłem projekt racjonalizatorski dot. tej metody na giełdę. Podczas rozpatrywania mojego projektu jeden z członków Komisji przypomniał sobie, iż podobny projekt dot. regeneracji korpusów opracowano i zgłoszono w ZAP kilka miesięcy wcześniej.

Pełna konsternacja całej Komisji bo jakże to, autobusy stoją w Zakładach z braku łożysk oporowych a projekt „kupiony” służy tylko jednej zajezdni tzn. ZAP.

Postępując zgodnie z rzetelnością szybko wykonaliśmy w ZNA regenerację łożysk oporowych w oparciu o projekt ZAP na podstawie przysłanego z ZAP wzoru łożyska.

Wspólnie ze St. Mistrzem **Kazimierzem Syrkim** wykonaliśmy rysunki instruktażowe i montażowe i z opisem instrukującym przesłaliśmy wraz z łożyskami do wszystkich Zakładów Eksploatacyjnych”. Koniec cytatu z narady mistrzów.

Na koniec coś z aktualnych i symptomatycznych faktów dotyczących tematu racjonalizacji.

27 czerwca 1985 roku na giełdzie racjonalizatorskiej w ZNA zgłosiłem wraz z kolegą dwa projekty racjonalizatorskie:

— proj. nr 87/85 dot. opracowania technologii i oprzyrządowania do regeneracji tarczy hamulcowej osi IKARUS.

Dopiero 30 grudnia otrzymałem informację co do dalszych losów projektu: obliczenie efektów ekonomicznych.

Od czerwca 1985 r. w ZNA zregenerowano 60 szt. tarcz.

— proj. nr 89/85 dot. zmiany konstrukcyjnej tarczy PR 110 do zastosowania w autobusie IKARUS.

Wiadomość o dalszych losach projektu (obliczanie efektów ekonomicznych, opracowanie danych techniczno-eksploatacyjnych) po mojej pisemnej prośbie o interwencję otrzymałem od Dyrektora Naczelnego MPK 21 listopada 85 r.

Od czerwca br. w ZNA wykonano wg projektu i wysłano na zajezdnie 70 (siedemdziesiąt) tarcz ciernych.

Wiem, że Pan A.L. znajdzie wiele „przekonujących argumentów” i elokwencji, aby wykazać, że zapewne moje wystąpienie na naradzie i ten list to napastliwa i krzykliwa krytyka, stąd proszę — proszę ten list zostawić bez komentarza.

Komentarz w tej sprawie jest zbędny.
WACŁAW KOT Starszy Mistrz Zakładu Naprawy Autobusów

ZAMIAST KOMENTARZA:

„Napastliwe i hałaśliwe wystąpienie” — to wcale nie takie, w którym rozmówca wszystkich obraża i gryzie mikrofon. To takie, w którym mówca robi szum wokół swojej osoby i posługuje się fałszywymi lub demagogicznymi argumentami, a takie było **Pańskie**. Proszę nie posługiwać się „językiem prostym, może trochę szorstkim”, bo obraża Pan kolegów z warsztatów — tylko mówić prawdę. Nigdy nie miałem monopolu na prawdę, dlatego pozwoliłem sobie na konsultację **Pańskich** „argumentów” z dokumentacją Działu Postępu Technicznego i żeby nie być poświadczonym o stronniczości, poprosiłem o wypowiedzenie się w tej kwestii p. kier. **DANUTĘ ŻAK**. Przykro mi bardzo, że Pan z uporem godnym lepszej sprawy pisze i mówi nieprawdę, ubierając ją na dodatek w demagogiczną formę. A.L.

W NAWIAZANIU do pisma Ob. **WACŁAWA KOTA** dotyczącego działalności Działu Postępu Technicznego informuję:

14.06.1984 został zgłoszony projekt w Dziale Postępu Technicznego pt. „Pierścień łożyska oporowego sprzęgła” i zarejestrowany pod numerem ewidencyjnym 97/84. Twórcą projektu był Ob. **Wiktor Dulczak** i **Stanisław Mika** — pracownicy ZAP.

23.06.1984 został zgłoszony projekt pt. „Metoda regeneracji złomowych obudów korpusów łożyska sprzęgła IKARUS”, przez Ob. **Wacława Kota** i zarejestrowany pod nr ew. 111/84. Ponieważ oba projekty dotyczyły tego samego tematu a różniły się w sposób zasadniczy technologią, zostały skierowane do AT w celu wydania opinii technicznej.

Opinia z 4.10.1984 roku podpisana przez

Kierownika AT — mgr inż. **OTTO SUPIŃSKIEGO** jednoznacznie stwierdza, że prostsza i tańsza jest technologia stosowana w ZAP zgłoszona projektem nr 96/84.

Na tej podstawie DT podjął decyzję o przyjęciu do stosowania projektu racjonalizatorskiego nr 96/84 odrzucając projekt nr 111/84.

Decyzję taką otrzymał również twórca projektu nr 111/84 — Ob. **Wacław Kot**. Jeśli chodzi o pozostałe dwa projekty omawiane w tym piśmie to trzeba stwierdzić, że pominięte są zasadnicze fakty:

projekty zostały przyjęte do stosowania na giełdzie. Twórcy za projekt 89/85 otrzymali zaliczkowe wynagrodzenie w wys. 10.000 zł.

Projekt w przypadku pozytywnej oceny techniczno-eksploatacyjnej powinien przynieść konkretne efekty ekonomiczne, dlatego też Komisja podjęła decyzję o skierowaniu projektu do AT celem wydania opinii techniczno-eksploatacyjnej i dane przekazać do ZNA celem obliczenia efektów ekonomicznych. Dział Techniczny AT pismem z dnia 1985-11-08 przekazał do Działu Postępu Technicznego informację, że ocena techniczno-eksploatacyjna rozwiązania może być dokonana po okresie 1 roku stosowania projektu (podobna opinia AT była wydana do tego projektu w dniu 18.06. 1985, stąd wątpliwości Komisji). W tej sytuacji obliczenie efektów ekonomicznych nastąpi po okresie 1 roku stosowania tj. po 1.04.1986 i taką informację otrzymał Ob. **Wacław Kot** 21.11.1985 r.

Za projekt nr 87/85 twórcy na giełdzie otrzymali zaliczkowe wynagrodzenie w wysokości 15.000 zł. Opinie techniczne były jednoznaczne, pozytywne — ale projekt przynosi przedsiębiorstwu wymierne efekty ekonomiczne, stąd decyzja Komisji, ZNA miało dokonać obliczenia efektów. Arkusz obliczenia efektów Dział Postępu Technicznego otrzymał 5.12. 1985, a wyrównanie wynagrodzenia nastąpiło 13.12. 1985 r. Współtwórca Ob. **Wacław Kot** brał udział w giełdzie i znał decyzję Komisji.

inż. **DANUTA ŻAK**
Kierownik Działu Postępu Technicznego
Rzecznik Patentowy

Ze starej krakowskiej prasy

KRONIKA

„Otwarcie kolei elektrycznej w Krakowie oznaczono stanowczo na dzisiaj rano. Około godziny dziewiątej z rana zbierze się przed gmachem magistratu Rada miasta z prezydentem panem Friedleinem i grono zaręczonych osób celem objazdu linii kolejowych. Zaproszeni zajmą miejsca w jednym nowym wozie elektrycznym, drugim z taboru konnego, przyczepionym do przedniego, poczem odbędzie się próbna jazda do dworca kolejowego, Parku Krakowskiego i do centralnej stacji.

Nowe wozy kolei elektrycznej obliczone są na trzydziści osób; w drugiej klasie jest szesnastu miejsc do siedzenia, w pierwszej osiem miejsc, oprócz tego dwa miejsca na peronie koło mostku, a cztery miejsca z tyłu wozu. W razie większego ruchu przyczepiane będą wozy ze starego konnego taboru; naturalnie będą one zupełnie odnowione. W ruchu będzie dziewięć wagonów elektrycznych na głównej linii, sześć na linii do Parku Krakowskiego; rezerwy stanowią dwa wozy. Każdy wóz kosztuje 20 tysięcy koron.

Towarzystwo zamierza podobno jeszcze w tym roku przystąpić do budowy dwóch nowych linii, a mianowicie jednej przez ulicę Długą i drugiej na Zwierzynie; do budowy linii od ulicy Dietla do Rynku przez ulicę Starowiśnią do Parku Jordana przystąpi Towarzystwo w roku przyszłym. Towarzystwo byłoby gotowe podjąć budowę toru na emmentarz gdyby gmina takież żądanie postawiła. Tor do emmentarza musiałby być prowadzony osobną drogą, żeby ruch wago-

nów nie przeszkadzał pochodom pogrzebowym.

Dodać należy, że dotychczasowe roboty urządzenia kolei elektrycznej kosztowały około miliona koron, a trwały od lipca zeszłego roku do stycznia bieżącego.

„CZAS” — 16 czerwca 1901 r.

REFLEKSJE TRAMWAJOWE
Kraków działo podagryczny
Sprawia tramwaj elektryczny...
Jakaż będzie z babcią sprawa?
Jeszcze konne ma Warszawa!

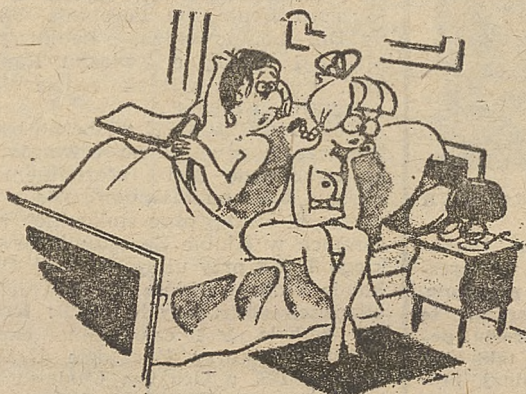
Postęp biegnie, leci, goni!
W ślad parowych sto koni
Idą konie błyskawiczne,
A wraz z nimi zmiany liczne.

Na twarz, na łeb i na szyję,
Bez względu na życie czyje...
Niby kule na wsze strony
Wymijają się wagony.

Werwę w ruchu znać ulicznym
Z tym tramwajem elektrycznym,
Ale zresztą zastój, śpiączka
Bo we wszystkich obca rączka.



Zrozum
Bealko,
czasy
są ciężkie,
trzeba
oszczędzać
energii...



Macza Niemiec i Belg chciwie
Swe kromki w naszej oliwie,
A Polak dopiero warka
Kiedy już dno widać z garnka

Pierwsza kolej w kraju na cie
Nie wdrażaj się, zacznij bracie!
Zamiast obcinać kupony
Lub o Anglii pleść androny...

Pszczołka konik i pszenica,
Wywodzą z długów szlachcica
Lecz karty, wino, kobiety
Pędzą znów w długi niestety.

Pierwsza trójka dziś zawodzi,
A za drugą starzy młodzi,
Tak na oślep jak przed laty
Pędzą choćby upaść na kraty.

A tymczasem tuż sprzed nosa
Imigrantów chuda bosa
Wszystkie skarby sprząta jała
W mig udzielną pan z wasala.

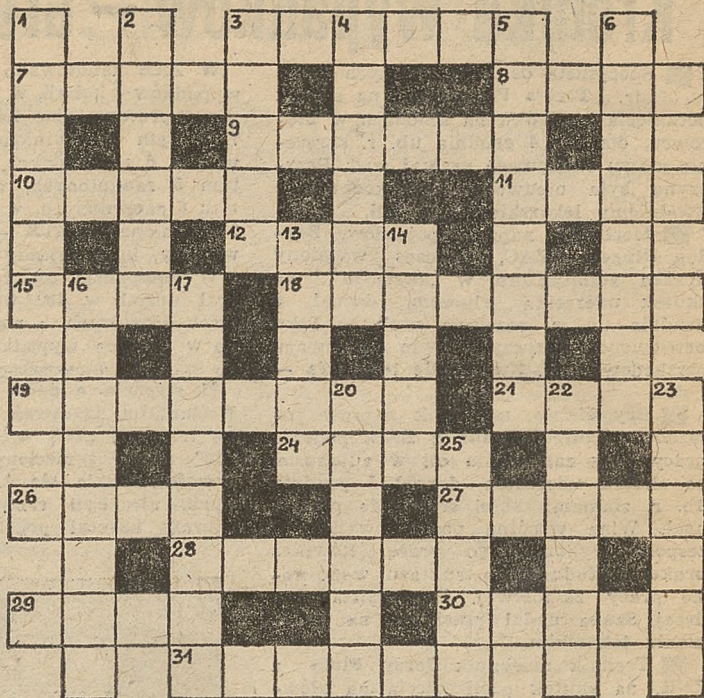
Oj wy ojce, oj wy syny
Wyrugują was z dziedziny
Wyrugują, jak Bóg w niebie
Obcy w naszym jak w swem
grzebie.

Nafta, węgiel, sól i lasy
Wszystkie ziemi i wód zapasy
Przetracone z waszej łaski
Na wątpliwej sławy blaski

A na pewnej pomnik stawę
Jeden został okaz łzawy.
Lecz ten u nas tylko w cenie
Nazywa się poświęcenie!

„DIABEL” — 15 października 1900 r.

Wybrała:
MARIA BUBACZEWSKA



POZIOMO: 3. ochrania język spustowy przed przypadkowym naciśnięciem, 7. waga towaru, 8. amerykański polityk, działacz Partii Republikańskiej, Pokojowa Nagroda Nobla w 1912 r., 9. gromada ludzi, 10. autor „Słownika języka polskiego”, 11. samiec owiec, 12. jeden z królów Sparty, 15. okręt Noego, 18. czynna postawa wobec życia, 19. zaciąg do wojska, 21. „Pakula, reżyser filmu USA „Wszyscy ludzie prezydenta”, 24. kamień w pierścieniu, 26. niezłe uderzenie, 27. koń w wyścigowym zaprzęgu, 28. ma wyrobione mięsaki, 29. konkurencja lekkoatletyczna, 30. grzyb lub sokół, 31. podpora architektoniczna w formie posągu mężczyzny.

PIONOWO: 1. jeden z przeciwników Polski w „Mexico-86”, 2. dawniejszy gorset, 3. azjatyckie państwo, 4. biała rdza lub birkub, 5. rodzaju cegły, 6. roślina zielona zwana gencjaną, 13. indyjska antylopa, 14. współtwórca „Panoramy Racławickiej”, 16. legendarna żona Piasta, 17. przedstawicielstwo dyplomatyczne, 20. pióra ozdobne czapli na głowie kobiety, 22. miasto wojewódzkie, 23. liczba egzemplarzy jednego wydania książki, lub czasopisma, 25. leśny, bity dukt

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI I

POZIOMO: występ, aguti, ogar, anker, arsen, zraz, ospa, opas, zarodnia, kropidło, kras, róta, zbir, gąbka, Abakan, blat, Artek, apetyt.

PIONOWO: marago, fuksja, wiano, szkap, porządek, parafina, Szadr, argot, parabola, supareta, loskot, robota, szajka, agnat.

W KRYNICY MYŚLA O TROLEJBUSACH

„Berliety” nowosądeckiego WPK wyruszyły na krzyżowe ulice, o czym pisaliśmy w poprzednim numerze. W ten sposób zrealizowano postulat przedwyborcze tamtejszych mieszkańców w sprawie uruchomienia komunikacji miejskiej. Jedną linią łączy Krynicę z sąsiednim uzdrowiskiem — Muszyną, drugą z Czarnym Potokiem, a w przyszłości planuje się uruchomienie dwóch kolejnych linii do podkrynich miejscowości. Podkreśla się również możliwość zamiany autobusów na trolejbusy, gdyż ochrona środowiska w tym regionie ma szczególne znaczenie. Niestety, będzie je można wprowadzić dopiero po zelektryfikowaniu kolei, co rozwiąże problem zasilania energetycznego. Sprawy komplikuje ponadto fakt, że trasy przyszłych trolejbusów muszą się przecinać z torami kolejowymi.

„IKARUS” BEZ SPRZĘGLA NA ULICACH STOLICY

W Warszawie trwają próby eksploatacyjne przegubowego „Ikarusa”, który został wyposażony w automatyczną skrzynię biegów. Jeśli zda pomyślnie egzamin w polskich warunkach, niewykluczone, że takich pojazdów pojawi się na naszych ulicach więcej, bowiem Węgrzy montują automatykę skrzyni w części autobusów przeznaczonych dla Budapesztu. Zarówno kierowcy, jak i pasażerowie zmodernizowanego „Ikarusa” o numerze bocznym 2118 są zadowoleni. Ci pierwsi mają lżejszą pracę i nie muszą obawiać się zrywania na nodze obslu-

gującej sprzęgło, ci drudzy podróżują płynniej, bez szarpnięcia przy zmianie biegów. Niestety, są i minusy, które w naszej obecnej sytuacji mogą przesądzić na „nie”. Należy do nich większe o 5–8 proc. zużycie paliwa i wyższa o 10 proc. cena całego pojazdu, który kosztuje ok. 10 mln zł.

BUDOWA METRA WYCHODZI „Z BŁOTA”

Warszawskie metro weszło w trzeci rok budowy z dużym rozmachem. Przed końcem 1985 r. budowlami wykonali wszystkie zaplanowane robo-

jego przykładzie programowania rozwoju komunikacji zbiorowej do 2000 roku. Wąbrzych należy do miast, w których układy komunikacyjne nie są dostosowane do szybkiego rozwoju komunikacji, a przepustowość zmniejsza się z roku na rok. W obradach uczestniczyli przedstawiciele przedsiębiorstwa komunikacyjnego z Pardubic w Czechosłowacji.

POSPIESZNE AUTOBUSY NA ULICACH LUBLINA

Po rocznych przygotowaniach w styczniu br. na ulicach Lublina pojawiły się

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

ty. Na wielu odcinkach wyprzedzono harmonogram. Np. plan przewidywał przebieg 500 m obu tuneli, a górniczy z Mysłowic przekroczył 700 metrów. Jest to bardzo ważne, gdyż w 1986 r. plan przewiduje wykonanie prac wartości ponad 11 mld zł, tzn. dwukrotnie więcej niż w poprzednim. Budowa wychodzi „z błota” i wchodzi w etap stawiania ścian i stropów na pierwszym, południowym odcinku. Jak wiadomo, odcinek łączący Natolin ze Śródmieściem ma być gotowy w 1990 roku.

NA PRZYKŁADZIE WAŁBRZYCHA

W połowie stycznia odbyła się w Wałbrzychu ogólnopolska konferencja naukowa nt. „Kierunki zmian i doskonalenia układu komunikacyjnego na przykładzie Wałbrzycha”. Mówiono m. in. o prognozach ruchu w tym mieście, oraz na

czernych autobusy oznaczone literą „A”. W ten sposób inaugurowana została komunikacja pospieszna w tym mieście. Pierwsza linia łączy osiedle im. Szymanowskiego na Czechowie z Majdanem Tatarskim. Autobusy kursują tylko w godzinach szczytu od 4.50 do 8.30 i od 12 do 17.30. Trasę linii „B” MPK wytyczy po konsultacjach z mieszkańcami miasta.

MIEJSKA KOMUNIKACJA Z LICZYDŁEM W RĘKU

Warszawscy statystycy wyliczyli, że trasa wszystkich linii MZK w naszej stolicy mierzy łącznie 2583 km, tj. o 200 km więcej niż odległość z Warszawy do Aten. Obsługuje je 1520 autobusów, 678 tramwajów i 24 trolejbusy. W sumie 207 linii kursuje pomiędzy ponad dwoma tysiącami przystanków. Pojazdy te przevożą codziennie przeciętnie 4,4 mln pasażerów, czyli ro-

cznie 1,6 mld ludzi. Komunikację zbiorową uzupełnia ok. 7500 taksówek osobowych i 350 bagażowych, które zatrzymują się na ok. 300 postojach.

GÓRSKIE METRO STAŁO SIĘ FAKTEM

W położonej na wysokości 1400 m n.p.m. austriackiej miejscowości zimowych sportów i wypoczynku — Serafus przekazano do eksploatacji pierwszą na świecie góską podziemną komunikację podziemną. Budowa liczącej 1,3 km długości podziemnej trasy kosztowała 17 mln szylingów. Dzięki temu popularna

sa miała być dużo tańsza od tramwaju z tego względu, że nie wymaga sieci trakcyjnej. Grunt, na którym buduje się linie, jest gliniasty i bardzo niestabilny, konieczne stało się więc posadowienie specjalnych fundamentów na wbitych w ziemię 8-metrowych palach, co pochłonie wszystkie planowane oszczędności.

W ALEKSANDRII TEŻ BĘDZIE METRO

3-milionowa Aleksandria będzie drugim po Kairze miastem w Egipcie, w którym zbudowane zostanie metro. Będzie to miało wyjątkowo duże znaczenie dla komunikacji miejskiej, bowiem Aleksandria ciągnie się dość wąskimi, ale za to bardzo długimi pasem nad brzegiem Morza Śródziemnego. Pierwsza linia metra o długości 35 kilometrów ma być zbudowana w ciągu 10 lat.

W STOLICY FRANCJI

Francuska prasa bije na alarm w związku ze stale rosnącą liczbą przestępstw w paryskim metrze. Pełnych tegorocznych danych jeszcze nie opracowano, ale nie ulega wątpliwości, iż przestępczość znowu wzrosła w porównaniu z rokiem ubiegłym, kiedy to dokonano tam ponad 4 tys. napadów, tj. o 18 proc. więcej niż w roku 1983, i aż o 30 razy więcej niż w 1970 r. Ta tendencja wzrostowa nadal utrzymuje się. Władze miejskie rozważają propozycję, by do patrolowania stacji i podziemnych przejść zaangażować wieczorami patroli wojskowe.

(Oprac. 1-k)