

## Temat na dziś

# Dwa głosy o zmianie resortu

OD NIEDAWNA komunikacja miejska znalazła się w resorcie komunikacji. Dobrze to, czy źle? Różne są odpowiedzi, tak jak różne oczekiwania.

Dyrektor Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej Włodzimierz Kolyga uważa, że choć nowa podległość doprowadzi do „czystości” w departamencie, bo wreszcie wszyscy zajmujący się przewozem ludzi, znajdują się w jednym ministerstwie, to przecież nie można przejść obojętnie nad faktem, że istniejące niebezpieczeństwo powstania tendencji wyrównywania poziomu przewoźników. A wtedy mogą nadejść dla komunikacji miejskiej dni chude. Obecnie bowiem wskaźnik zużycia taboru w PKS wynosi 67 procent, a w MPK — 42. W ciągu niewielu lat przewoźnicy miejscy dokonali całkowitej wymiany autobusów. W warszawskich MZK od połowy lat sześćdziesiątych, aż czterokrotnie (z „jelczy” na dwudrzwiowe „berliety”, potem PR-110, aż wreszcie przyszedł czas „ikarusów”). Te zmiany spowodowały, że przedsiębiorstwa miejskie dysponują znacznie lepszym i nowocześniejszym taborem. Nie bez znaczenia jest też fakt innego dotowania PKS-u, innego ustawienia tego przedsiębiorstwa. O ile MPK musi zapewnić komunikację, o tyle zadaniem PKS jest zaspokajanie potencjalnych potrzeb. Wyższe są też płace w MPK.

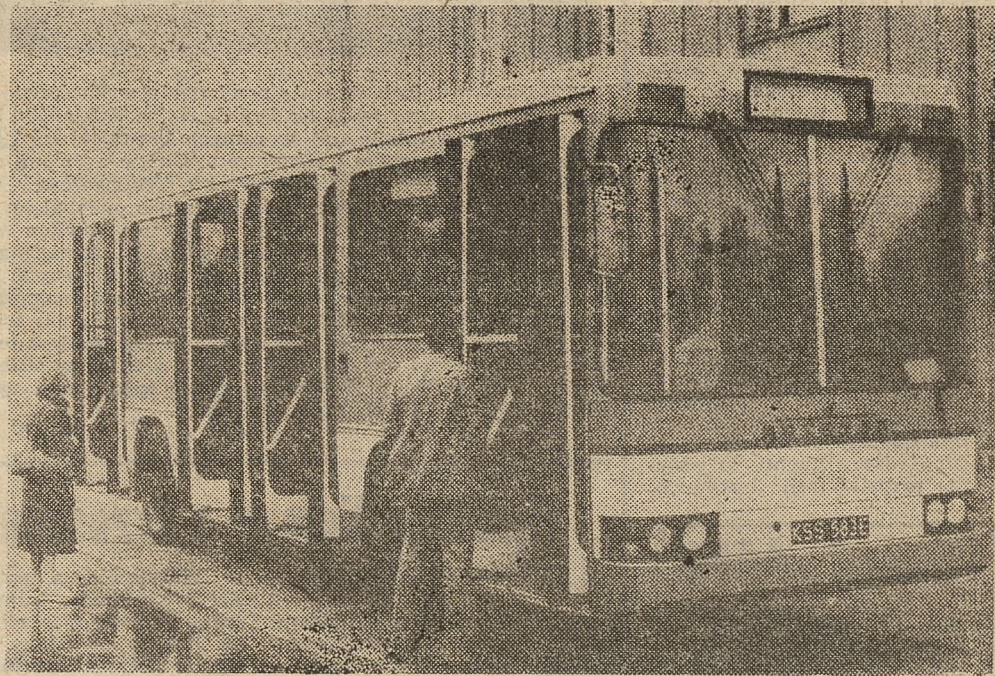
Dyrektor krakowskiego MPK Tadeusz Trzmiel wskazuje, że mimo tych niebezpieczeństw, w fakcie połączenia resortowego PKS, PKP i MPK dostrzec można i pozytyw.

Wszak zmiana resortu jest spełnieniem postulatu zgłaszanego przez T. Trzmiela na IX Zjeździe PZPR. Nie lekceważąc więc niebezpieczeństw wskazywanych przez dyrektora Kolygę, można doszukać się dodatknych cech tej zmiany. Przede wszystkim poważne przedsięwzięcia komunikacyjne, wymagające dużych nakładów finansowych, obecnie będą łatwiejsze do realizacji. Przykładem może tu być chociażby krakowski, wspólny dla MPK i PKS dworzec autobusowy w Czyżynach. Dotychczas w jego finansowaniu uczestniczyć miały resorty komunikacji i gospodarki komunalnej oraz budżet miasta. Obecnie ubył jeden z partnerów, może więc rozmowy staną się prostsze i planowana od wielu lat budowa wreszcie ruszy z miejsca.

Podobnych planów, zamierzeń, koncepcji, których realizacja obecnie może być łatwiejsza, jest bardzo wiele. Nie można też zapominać o pozornych tylko drobiazgach, jak wspólne przystanki PKS i MPK, jednolite taryfy przewozowe, możliwość zaopatrzenia w części zamienne, to wszystko obecnie powinno być łatwiejsze do uzgodnienia.

Przedstawiliśmy pokrótce dwa poglądy na sprawę bardzo ważną dla przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Który z nich okaże się słuszny przekonamy się za jakiś czas. Na razie jest o czym dyskutować.

(kcg)



Taki czterodrzwiowy „autosan” jeździ już po ulicach Warszawy.

Fot.: STANISŁAW MAKAREWICZ

## Dyrektor Andrzej Koman o Zrzeszeniu

# To była inicjatywa Krakowa, Częstochowy i Łodzi

O ROZMOWĘ na temat roli krakowskiego MPK w Zrzeszeniu Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej poprosiłem przewodniczącego Rady Zrzeszenia — ANDRZEJA KOMANA, dyrektora MPK Łódź.

— Panie dyrektorze, skąd zrodziła się idea Zrzeszenia?

— Nasze dobrowolne, co wypada podkreślić. Zrzeszenie zawiązane zostało z inicjatywy trzech przedsiębiorstw — krakowskiego, częstochowskiego i łódzkiego. Właściwie początkiem całej sprawy była wymiana części produkowanych we własnym zakresie między przedsiębiorstwem kierowanym przeze mnie, a MPK z Krakowa. Inni to podpatrzy-

li i uznali, że warto się przyłączyć.

— Do dzisiaj jednak Łódź i Kraków nie oddają steru Zrzeszenia...

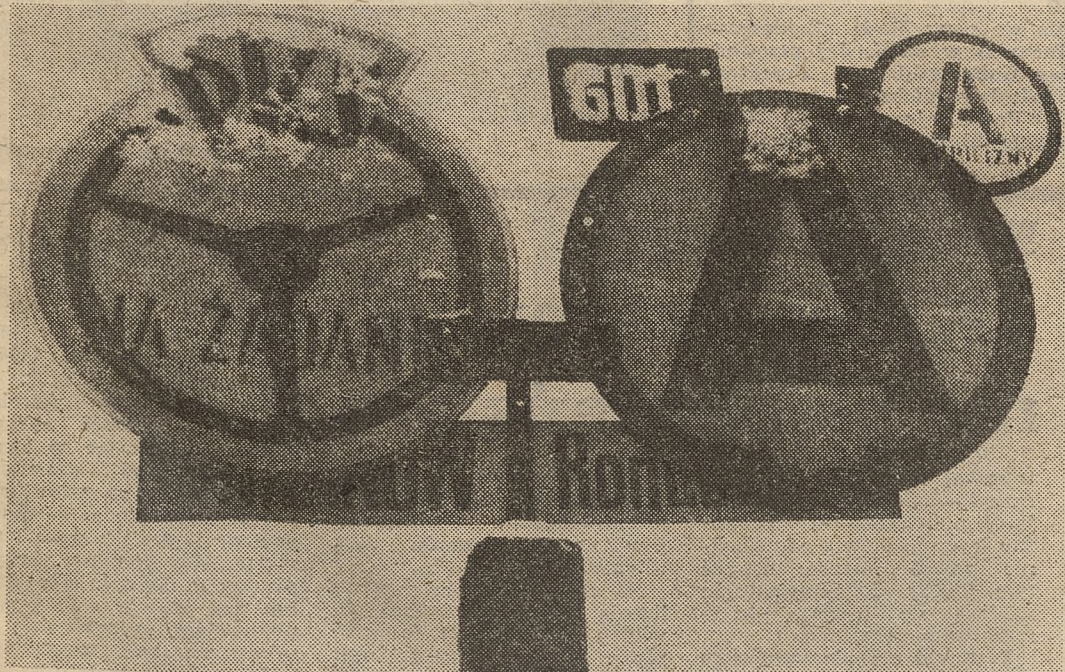
— Można i tak powiedzieć. Ja drugą kadencję jestem przewodniczącym, Tadeusz Trzmiel przez taki sam czas pełni funkcję sekretarza. Wkrótce, zgodnie z wymogami statutu, będziemy musieli ustąpić ale mam nadzieję, że Zrzeszenie będzie funkcyjono-

wało dalej. Czas wykazał, że jest ono bardzo potrzebne.

— W czym przejawia się owa przydatność zrzeszenia?

— Chociażby kwestia pertraktacji z producentami taboru. Poprzednio każde przedsiębiorstwo miało jakieś uwagi, ale jeśli nawet docierały one do wytwórni, to często były ze sobą sprzeczne. Dziś takie rozmowy prowadzi Zrzeszenie. I w opinii Jelczańskich Zakładów Samochodowych, te uwagi, zgłaszane w imieniu większej ilości przedsiębiorstw pozwalają udoskonalić auto-

(Dokończenie na str. 2)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

## Gdy środków transportu nie starcza dla wszystkich

W OSTATNICH numerach „Sygnałów”, dużo pisaliśmy o Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego, o trudnościach w świadczeniu usług innym zakładom przedsiębiorstwa, za co winą obarczyć należy stare wyeksploatowane wozy i brak nowego taboru. Pisaliśmy także o ambitnej załodze, która chce jak najlepiej pracować i wreszcie kierownictwie, które stara się jak może sprostać zadaniom jakie Zakład ma do wykonania.

Nikie szanse na odnowę taboru a tym samym brak możliwości spełnienia oczekiwań, spowodowały konieczność opracowania w ZTS odpowiedniego planu rozdziału posiadanych środków transportu, a następnie przedstawienia go zainteresowanym. W tym celu,

29 stycznia br., spotkało się kierownictwo ZTS z przedstawicielami najemców. Po szczegółowym przedstawieniu przez zastępcę kierownika ZTS Adama Piszczka, na co każdy może w tym roku liczyć, wywiązała się dyskusja. Wszyscy zabierający w niej głos, prócz przedstawiciela Zakładu Taksówek, który będzie musiał wspierać ZTS, wyrażali niezadowolenie z przydziału środków transportu. Każdy przedstawiał swoje, poparte dowodami, racje. Rzecz w tym, że opracowany przez ZTS plan usług przewozowych, starał się uwzględnić, z jednej strony zapotrzebowanie najemców, z drugiej zaś musiał być realny, zgodny z rzeczywistym stanem posiadania zakładu.

(Dokończenie na str. 2)

◆ 27 STYCZNIA br., w dwa miesiące po założeniu Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, odbyło się pierwsze zebranie zarządu. Powołano na nim komisję, która rozstrzygnęła konkurs na odznakę Klubu. I miejsca nie przyznano. II miejsce przyznano Władysławowi Malcowi z Pracowni Fotograficznej Wydziału Ogólnego, a III Krzysztofowi Prądzyskiemu z Sekcji Historycznej. Drugą pracę zgłoszoną przez Władysława Malca na konkurs, nagrodzono wyróżnieniem.

◆ Wyjeżdżające z zajezdni tramwaje winny zatrzymywać się na każdym przystanku, ale nie zawsze tak czynią. Na przykład 28 stycznia br. o godz. 12.10 na przystanku przed biurowcem MPK i na następnym również, nie zatrzymał tramwaju motorniczy prowadzący w błyskawicznym tempie prawdopodobnie „17”. Numer ostatniego wagonu — 818. Sądząc z szybkości z jaką motorniczy prowadził pociąg, bardzo mu się spieszyło. Oczekującym na przystankach pasażerom również, tylko że o tym prowadzący pojazd raczej nie myślał.

◆ Od 1 lutego br., stojący na przystanku tramwajowym pasażer będzie miał możliwość dowiedzieć się z rozkładu jazdy, z dokładnością do minuty, jaki tramwaj pojedzie w kierunku, w którym on właśnie chce jechać. Takie szczegółowe rozkłady jazdy, rozmieszczone zostały przez Zakład Nadzoru Ruchu, na wszystkich przystankach tramwajowych komunikacyjnych ciągów obsługiwanych przez ZTH.



Wych komunikacyjnych ciągów obsługiwanych przez ZTH.

◆ W realizacji ustaleń, jakie podjęte zostały podczas narady poświęconej bezpieczeństwu komunikacji tramwajowej, jaka odbyła się w ostatnim kwartale ubiegłego roku, opracowane zostały w Zakładzie Nadzoru Ruchu i rozesłane do zakładów tramwajowych, wzory haseł i rysunków, poświęconych bezpiecznej jeździe.

◆ Grypa szaleje w ZTP. Zdanie to będące parafrazą tytułu znanej powieści Jalu Kurka dobrze oddaje fakty. 3. lutego na zwolnieniach lekarskich pozostawało w Podgórzu 28 motorniczych, co oczywiście nie pozostawiało bez wpływu na ilość wagonów w ruchu. Tylko na zmianie rannej, nie wyjechało z Zajezdni 11 pociągów. Podobno winą za ten stan rzeczy obciążać należy gwałtowny atak grypy.

◆ Nadeszły wreszcie upragnione przez dzieci zimowe ferie, a że śniegu w tym roku nie brakuje, trudno będzie mówić o nudnym spędzaniu czasu. Szkoda tylko, że nie wszyscy skorzystają w tym czasie ze świeżego górskiego powietrza. Do 113 dzieci ze szkół podstawowych i 31 ze szkół średniej oczywiście pracowników MPK, uśmiechnęło się szczęście i wyjadą w góry. Pierwsze przebywać będą od 3 do 14 lutego na zimowisku w Piekelniku koło Czarnego Dunajca, drugie od 3 do 15 lutego na zimowym obozie w Zawoi.

◆ 7 lutego br., odbyło się zebranie sprawozdawcze Rady Związkowej Emerytów i Rencistów. O sprawach naszych seniorów napiszemy bardziej szczegółowo w najbliższym numerze „Sygnałów MPK”. (M.B.)

#### PIEŚ — NIE JEDZ TRAMWAJEM..

Funkcjonariusze Stołecznego Urzędu Spraw Wewnętrznych zatrzymali grupę pracowników dwóch warszawskich zajezdni tramwajowych, którzy przez dwa lata „dorabiali” do pensji okradając w czasie nocnych kursów pijanych pasażerów w rejonie Gosiawia, Bródna i Służewca. Postępowaniem objętych jest 6 motorniczych, którzy pozbawiali pasażerów portfeli, zegarków i innych przedmiotów.



W ostatnich dniach stycznia przebywała w Krakowie sześcioposobowa grupa pracowników Drezdeńskich Zakładów Komunikacyjnych. Przyjechała ona w ramach trwającej od lat współpracy między Dreznem i Krakowem. Goście z dużym zainteresowaniem zwiedzili Zakład Naprawy Tramwajów, pytali o szczegóły wykonywanych tam prac. Bardzo podobał im się nasz system transportu wewnętrznego. W Dreźnie bowiem właściwie nie stosuje się suwnic, a jeśli nawet gdzieś są, to nie mają stałej obsługi. Drezdeńscy byli pełni podziwu dla naszego zaplecza socjalnego. Podziwiali czystość w szatniach i łazienkach. Z uznaniem mówili o świetlicach w obu zajezdniach tramwajowych. Nie chcieli wierzyć, że wszystko to jest dziełem pracowników MPK. Bardzo podobał się im także ośrodek w Osieczanach. Wszak wymieniają z Krakowem grupy kolonijne i wczasowe, dobrze więc, że było się czym pochwalić. (F.S.)

Fot. W. MALEC

## Dyrektor Koman o Zrzeszeniu

(Dokończenie ze str. 1)

busy. Podobnie jest z modernizacją taboru tramwajowego. Dzięki takim właśnie konsultacjom powstał czterodrzwiowy model „autosana” jeżdżący już po Warszawie.

— Jakże są dalsze plany Zrzeszenia?

— Pracy pozostaje bardzo wiele. Chociażby kwestia realizacji perspektywicznego programu rozwoju komunikacji w kraju. Budowa metra

w Warszawie, a potem Łodzi i Krakowie, tramwaju w kilku innych miastach wymaga dużych pieniędzy. Szacuje się, że potrzeba na to do 2000 roku 623 miliardy złotych, czyli ok. 70—80 mld rocznie. W latach 1984—85 tymczasem wydano zaledwie po niespełna 19 miliardów. Poprawa tej sytuacji to tylko jedno z ogromnie wielu zadań Zrzeszenia.

— Dziękuję za rozmowę.

KRZYSZTOF GACEK

## KRONIKA ZSMP

**PODZAS** zebrania III Koła ZSMP w ZNT nastąpiła 29 stycznia zmiana przewodniczącego Koła. Z powodu rezygnacji z tej funkcji kol. Wiesława Kasperczyka nowym przewodniczącym został wybrany kol. Bogusław Morawiec. Wiceprzewodniczącym pozostał nadal kol. Andrzej Turek.

31 STYCZNIA podsumowano uroczystie współzawodnictwo Kół ZSMP. W tej od lat sprawdzonej formie rywalizują wszystkie Koła w naszym przedsiębiorstwie. Tym razem w ocenie za II półrocze 1985 r. najaktywniejszym (już po raz drugi z rzędu) okazało się XV Koło ZSMP z ZAW, którego przewodniczącym jest kol. Andrzej Mitka. Zdobyło ono puchar przechodni przewodniczącego ZZ ZSMP w MPK. Drugie miejsce wywalczyło X Koło z ZTX (przew. Jarosław Dąbrowski), trzecie VI Koło z ZAC (przew. Leszek Działowski). Odznaką „Za zasługi dla ZSMP ziemi krakowskiej” wyróżniony został były działacz organizacji młodzieżowych — Ryszard Cygan, Złotą odznaką „Młodzież dla Postępu” wiceprzewodniczący ZZ ZSMP — Piotr Pogon. W uroczystym podsumowaniu współzawodnictwa Kół udział wzięli m. in.: Jerzy Adamiak, wiceprzew. ZK ZSMP, Ryszard Gurbel, I sekr. KZ PZPR MPK oraz Tadeusz Trzmiel, dyrektor MPK.

22 STYCZNIA ukonstytuowała się nowa Rada Zakładowa Turnieju Młodych Mistrzów Techniki w MPK. Jej przewodniczącym został mgr inż. Marian Kalinowski, z-ca dyrektora MPK, wiceprzewodniczącym Władysław Michalski, przew. ZZ ZSMP, sekretarzem mgr inż. Piotr Pogon, wiceprzew. ZZ ZSMP. Rada przyjęła plan pracy na edycję '86 Turnieju Młodych Mistrzów Techniki.

Budząca tyle wątpliwości i polemik sprawa pierwszeństwa przejazdu tramwajów na skrzyżowaniach znalazła definitywne rozstrzygnięcie. Oto, co na ten temat napisał 24 stycznia br. warszawski „Express Wieczorny”:

**D**EPARTAMENT Komunikacji Drogowej Ministerstwa Komunikacji rozesłał do terenowych organów administracji państwowej i zainteresowanych instytucji wyjaśnienie w sprawie stosowania przepisów o pierwszeństwie przejazdu tramwajów.

Najwięcej wątpliwości budziły uprawnienia tramwaju do pierwszeństwa na skrzyżowaniach z ulicami, które mają pierwszeństwo przejazdu. Otóż wg tego wyjaśnienia

Wyjaśnienia są jednoznaczne

## Kiedy tramwaj ma pierwszeństwo

tramwaj wjeżdżając na takie skrzyżowanie z drogi nie mającej pierwszeństwa przejazdu (o czym mówią odpowiednie znaki) musi ustąpić tym, którzy do skrzyżowania zbliżają się drogą z pierwszeństwem przejazdu.

Tramwaj ma pierwszeństwo na skrzyżowaniach dróg równorzędnych. Ma także pierwszeństwo, kiedy zamierza

skręcić w prawo lub w lewo, zarówno gdy jedzie drogą z pierwszeństwem przejazdu, jak i na skrzyżowaniu dróg równorzędnych.

Na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną tramwaj powinien się stosować do przepisów obowiązujących inne pojazdy. Tak więc tramwaj skręcający ze środka jezdni w lewo lub prawo, tj. w kie-

## Radni nie tracą kontaktu z załogą

**PROGRAM** radnych wybranych w 1984 r. składał się z wniosków i propozycji wyborców zgłoszonych w trakcie kampanii. Zdecydowano wtedy, że radni będą się spotykać z wyborcami i zdawać sprawozdanie z działalności. Jak wiemy kandydatom na radnych rekomendacji udzielały także zgłady pracy. U nas bardzo poważnie potraktowano te spotkania. Radni mówią na nich o problemach podejmowanych na sesjach i w komisjach, w których pracują. Zresztą sprawozdania zdają nie tylko radni. Także kierownictwo przedsiębiorstwa odpowiada na postulaty. Wspólnie szuka się rozwiązań. Na ostatnim spotkaniu dyskutowano o MPK-owskich inwestycjach, przyszłości centrum komunikacyjnego, możliwości pozyskiwania mieszkań dla pracowników MPK. Dziś budowa centrum to utopia. Wysiłki idą by centrum było finansowane z budżetu centralnego, bo miasto nie jest w stanie przeprowadzić tej inwestycji. Czy jednak problem leży tylko w pieniądzu? Jeśli nawet się one znajdują, to powstanie problem dokumentacji i wykonawców.

Radni otrzymali rozliczenie z realizacji wniosków zgłaszanych podczas kampanii wyborczej pod adresem MPK. Postulowano konieczność spotkania z byłymi kandydatami na posłów i kandydatami na radnych Rady Narodowej m. Krakowa, którzy przebywali na przedwyborczych zebraniach w MPK z naszą załogą. (F.S.)

### Czas jednak płynie

W FERWORZE pracy koledzy z „Sygnałów Tygodnia” nie zauważyli nawet, że skończył się rok 1985. Stąd 8 stycznia wydali 71. ubiegłoroczny numer swego pisma, a 22 stycznia już czwarty, lecz jak wynika z daty — w roku 1985. Nieśmiało przypominamy, że do końca XX wieku pozostało już tylko niespełna 15 lat. (kg)

### KURS NA PRAWO JAZDY KATEGORII „C”

**OŚRODEK** Szkolenia Zawodowego MPK informuje, że 10 marca 1986 r. o godz. 15.30 w sali wykładowej OSZ w ZAB — rozpoczyna kurs na uzyskanie prawa jazdy kategorii „C” dla pracowników MPK.

Opłata za kurs wynosi 22.600 zł., opłata egzaminacyjna — 1000 zł., a opłata skarbową — 570 zł., łącznie — 24 170 zł. Czas trwania kursu ok. 3,5 miesiąca. Zajęcia teoretyczne 1 raz w tygodniu po południu. **LICZBA MIEJSC OGRANICZONA!**

### KURS NA PRAWO JAZDY KATEGORII „B”

**OŚRODEK** Szkolenia Zawodowego MPK informuje, że 5 marca 1986 r. o godz. 15.30 w sali wykładowej OSZ w ZAB — rozpoczyna kurs na uzyskanie prawa jazdy kategorii „B” dla pracowników MPK.

Opłata za kurs wynosi 14.100 zł., opłata egzaminacyjna — 1.000 zł., a opłata skarbową — 560 zł., łącznie — 15.660 zł. Czas trwania kursu ok. 3,5 miesiąca. Zajęcia teoretyczne 1 raz w tygodniu, po południu. **LICZBA MIEJSC OGRANICZONA!**



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

runku, w którym ruch jest zamknięty czerwonym światłem, nie może utrudniać ruchu pojazdów i pieszych kozystających w tym czasie z sygnatu dla nich zielonego, czyli powinien im ustąpić pierwszeństwa.

Tramwaje mogą, jak inne pojazdy, opuszczać skrzyżowania nie czekając na sygnał zielony, ale pod warunkiem, że po drodze, na której ruch jest otwarty, nie poruszają się pojazdy i piesi, którym tramwaj mógłby utrudnić ruch. W przypadku jednak, gdy przed lub nad jezdnią, na którą opuszczają skrzyżowanie zamierzają wjechać, sygnalizator nadaje sygnał czerwony, oznaczając skrzyżowania nie wolno.

**PODSTAWA działalności** Działu Kadr jest załatwianie spraw związanych z naborem pracowników. Od kilku lat przedsiębiorstwo boryka się z brakami w zatrudnieniu. Nie ma motorniczycy, kierowców i kwalifikowanych pracowników zaplecza. Mimo szerokiej reklamy oraz innych form np. wyjazdów w teren i nawiązywania kontaktów z naczelnikami gmin i sołtysami w sprawie werbowania ludzi oraz szkołami zawodowymi, współpracy z Urzędem Zatrudnienia, jednostkami wojskowymi, uczelniami, fundowaniem stypendiów, to efekty tej pracy, jeżeli nawet są to niepełne i krótkotrwałe.

#### PRZYJĘCIA I ZWOLNIENIA

W ubiegłym roku przyjętych zostało przez Dział Kadr i sekcje osobowe zakładów 1384 nowych pracowników. Licząc z absolwentami naszej przyzakładowej ZSZ 1572.

Wśród przyjętych, poza absolwentami ZSZ MPK, było 181 absolwentów innych zasadniczych szkół zawodowych, 28 po technikach, 18 skończyło liceum ogólnokształcące, 7 szkoły policealne, 15 wyższe uczelnie, 66 z innych szkół. Z urlopów wycho-

odziło w wyniku porozumienia stron, 200 do zasadniczej służby wojskowej, 144 na zasadzie porozumienia między zakładami pracy, 162 na renty i emerytury, 58 zwolniono dyscyplinarnie, 73 otrzymało wypowiedzenie. Te odejścia pogłębiły

wyższego wyniku, w sumie przyjęto do przedsiębiorstwa 595 pracowników do prowadzenia pojazdów. Wydawało się, że wreszcie opanowane zostaną kłopoty. Tak się jednak nie stało, ponieważ w tym samym czasie rozwiązało z przedsiębiorstwem umowy o pracę aż 454 kierowców i motorniczycy. Zmniejszenie zatrudnienia w tej grupie pracowników, spowodowały również, konieczne ze względu na stan zdrowia, przeniesienia do pracy na zaplecze oraz do Oddziału Pracy Chronionej.

Przyjęto w ubiegłym roku 822 pracowników zaplecza. Wśród nowo przyjętych znajduje się 200 absolwentów naszej przyzakładowej ZSZ. Olbrzymia fluktuacja kadr spowodowała, że kierownictwa zakładów zaczęły szukać rezerwy siły roboczej w tworzeniu zespołów gospodarczych, rezygnując z przyznanych im etatów, a pozostawiając sobie do dyspozycji fundusz płac. (M.B.)

## Dlaczego przychodzą i odchodzą

wawczych wróciło 55 osób, a z urlopów bezpłatnych 10 pracowników. Wymienione liczby nie są małe. Zmniejszyłby się więc tak bardzo odczuwalny przez zakłady, niedobór pracowników, gdyby w tym samym czasie to jest w całym roku z przedsiębiorstwa nie odeszło 1875 osób. Najwięcej, bo w 346 przypadkach przez wypowiedzenie pracy, 242 pracowników porzuciło ją. 239

jeszcze trudności kadrowe, co szczególnie odczuwane jest w zakładach tramwajowych.

#### ODCHODZĄ ALBO CHORUJĄ

W ubiegłym roku przyjęto do MPK 387 kierowców, w tym 317 kierowców autobusowych oraz 70 do transportu. W tym samym okresie przyjęto 208 motorniczycy. Jak z po-

czego trudno wcielić je w czyn. Nie z winy oczywiście ZTO.

Koordinacją robót drogowych zajmuje się Krakowski Zarząd Dróg. Kierownik Działu Utrzymania Ulic w tym przedsiębiorstwie Tadeusz Stachak mówi:

— „Wydajemy decyzję na prowadzenie robót w pasie drogowym. Wcześniej planujemy czy będzie trzeba przeprowadzać remont nawierzchni, czy też nie. Jeżeli zdecydujemy o remoncie, wówczas zlecamy go któremuś z przedsiębiorstw. W przypadku otrzymania z MPK zgłoszenia z uzasadnieniem o remoncie torowiska wyrażamy zgodę. Remonty nawierzchni jezdni i torów będą więc biegle równocześnie. Mielibyśmy jednak przypadki, że zgłoszenia do przeprowadzenia remontów torów były przez MPK nawet trzy razy zmieniane. W przypadku ulicy Westerplatte sprawa jest skomplikowana. Planuje się wykonywanie w jednym czasie wielu robót. W najbliższych miesiącach MPK powinno wejść z remontem na torowisko w ulicy Westerplatte. Inwestorem zastępczym tego złożonego remontu będzie Krakowska Dyrekcja Inwestycji Nr 4. Jeżeli jednak MPK znów zmieni decyzję i zechce wejść z remontem na torowisko w ulicy 18 Stycznia, być może wówczas nie będziemy mieć na tamte roboty wykonawcy.”

MPK nie zmieni swoich planów i jak nas poinformowano w ZTO remont ulicy Westerplatte rozpocznie się 1 marca br.

St. asystent projektanta Biura Inżynierii



**STARY** Kraków ze swoim układem komunikacyjnym stwarza nie lada trudności przy zmianie tras w przypadku remontu torów, które coraz częściej łączy się z zmianą dywanika asfaltowego, wymianą rur wodociagowych, gazowych itp. Tymczasem wszystko w tym mie-

## Remonty torów — zło konieczne

cie starzeje się, ulega zniszczeniu. Taki właśnie remont przeprowadzano kilka lat temu w ulicy Basztowej, obecnie w ulicy Wadowickiej, a planowany jest w najbliższym czasie w ulicy Westerplatte.

#### GDZIE KUCHAREK SZEŚC...

Kierownictwo ZTO nie lubi takich łączonych remontów. Bywają kłopoty z przygotowaniem robót. Ludzie się denerwują, bo nie ma gdzie sprzętu postawić. Najgorsze jednak ze wszystkiego jest to, że jedni kończą w terminie, inni znów nie i wtedy trudno pracować według harmonogramu jaki się wcześniej ustaliło. Coraz częściej jednak przynajmniej na terenie starego miasta przeprowadza się remonty łączone. Trudno bowiem wyremontować torowisko, by inni zniszczyli go podkopami, gdy będą zmieniać np. głęboko umieszczone przewody gazowe. My się nie zgadzamy, mówią w ZTO aby było naraz pięciu wykonawców. Niech inni zrobią swoje, a my na końcu. Kierownik ZTO, Andrzej Feil skarży się na utrudnienia rozpoczęcia remontu torów w jezdni w niewłaściwych punktach miasta, na przykład przy Głównej Poczekalni, czy ulicach Waryńskiego i Straszewskiego. Ustalane są za biurkiem terminy remontów. Skracają się bez porozumienia z wykonawcą.

— Taka sytuacja była przy remoncie torów w ulicy Waryńskiego. — mówią — a my mamy własne harmonogramy, oparte na dokładnych wyliczeniach. Przy trudnych remontach zmuszani jesteśmy do uruchomienia trzeciej zmiany, a w nocy nieczynne są wysypiska, a poza tym nasz sprzęt tak hałasuje, że nie obeszłoby się bez interwencji okolicznych mieszkańców, że zakłócamy im spokój.

#### KTO DECYDUJE O REMONTACH

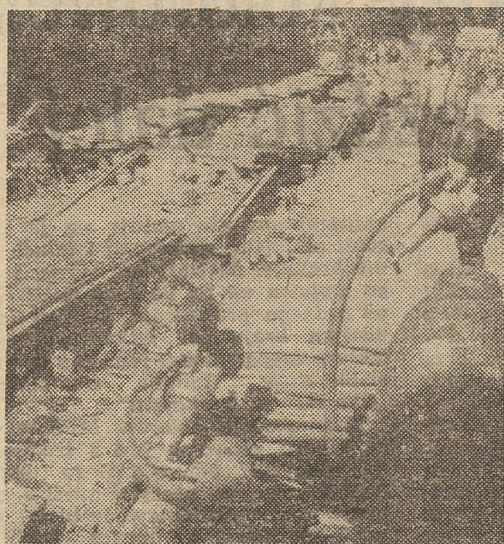
Stan torowiska w ulicy Westerplatte jest tragiczny. Jazda tramwajów zagraża bezpieczeństwu ludzi. Cóż więc stoi na przeszkodzie by został wreszcie przeprowadzony kapitalny remont torów? W ulicy tej prócz kapitalnego remontu torowiska, planują przeprowadzenie swoich prac remontowych również inne przedsiębiorstwa. Wymieniane muszą tu być równocześnie rury wodociagowe, gazowe, sieć teletechniczna. Jak już zatrzymać ruch kołowy i szynowy na tej tak ważnej komunikacyjnej arterii w naszym mieście, to załatwić wszystko. Jest to logiczne rozumowanie, tylko nie wiadomo dla-

Ruchu przy Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa Krzysztof Kostecki, stwierdza:

— „Do naszych zadań należy organizacja ruchu, wprowadzenie na czas remontu zastępczej komunikacji i zabezpieczenie miejsca prowadzonych robót, dla ruchu kołowego i szynowego. Koordynujemy te wszystkie sprawy aby organizm miasta mógł sprawnie funkcjonować. Z tych też względów w niewłaściwych punktach miasta torowcy powinni pracować na trzy zmiany. Chodzi o maksymalną koncentrację robót w celu szybkiego ich zakończenia, dla wspólnego dobra mieszkańców miasta.”

Remonty kapitalne torów to zło konieczne. Przede wszystkim utrudnienie dla mieszkańców miasta, szczególnie jeżeli z ruchu wyłączona jest ważna arteria, również dla tych, którzy z urzędu zajmować się muszą organizacją ruchu w mieście. Dla ZTO remonty te są koniecznością, związaną z wykonywaniem planowych zadań Zakładu, powołanego do utrzymania torowisk w mieście. Przy ustalaniu rozpoczynania robót, ich zakresu, powinni słuchać fachowców, bo oni się po prostu na tym lepiej znają, a takich właśnie mamy w ZTO.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

## Gdy środków transportu nie starcza dla wszystkich

(Dokończenie ze str. 1)

Oprócz przedstawienia planu rozdziału środków transportu, podjęto jeszcze temat tygodniowych zamówień na przewóz, które powinny być składane najpóźniej do piątku tygodnia poprzedniego, a jeżeli chodzi o wyjazdy poza Kraków, to powinny być składane 2 dni przed rozpoczęciem podróży, a w przypadku braku ładunku w terminie 3-dniowym. Adam Piszczek zwrócił jeszcze uwagę na bieżące potwierdzanie kart drogowych i wykorzystywanie pojazdu zgodnie z jego przeznaczeniem. Poinformował też, że w ostatnim czasie w samochodach ZTS zamontowano radiotelefony. Jest to śro-

dek łączności, który na pewno wpłynie na większą dyspozycyjność taboru zakładu.

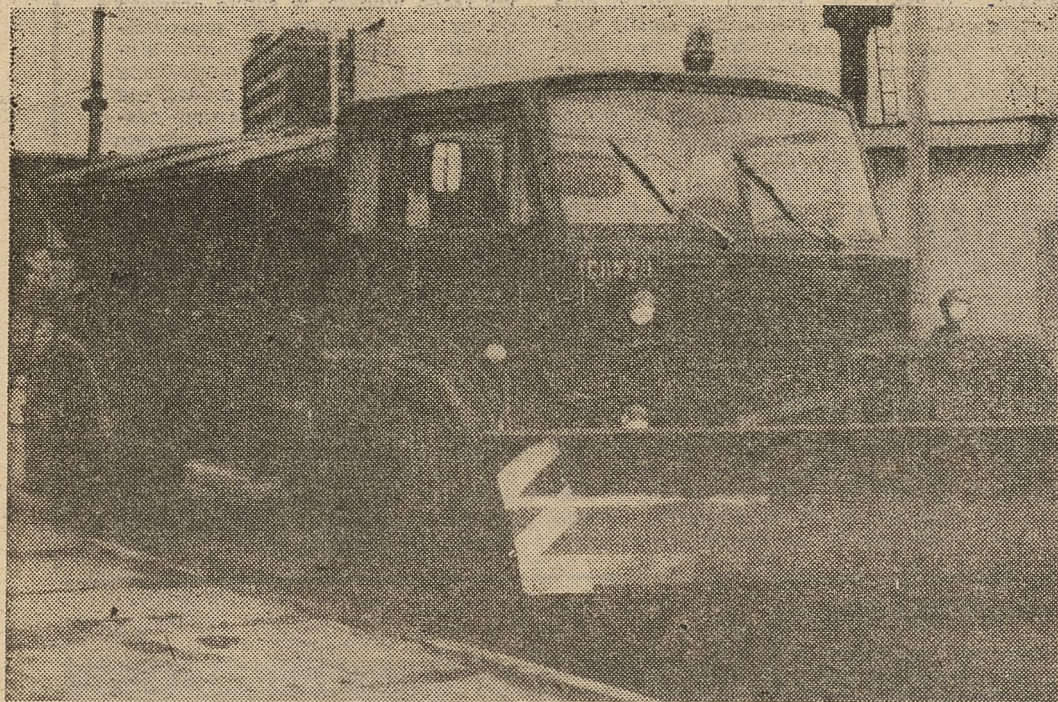
Ustalono zostało więc jak i tabor i gdzie będzie pracował. W przypadku otrzymania przez ZTS w ciągu roku nowego taboru, plany ulegną zmianie, oczywiście z korzyścią dla najemców.

Trudno tu nie dodać, że spotkanie kierownictwa ZTS z przedstawicielami innych Zakładów zainteresowanych usługami transportowymi, było potrzebne. Zapoznało wszystkich z olbrzymimi trudnościami Zakładu i z tym, na co w dziedzinie usług transportowych w tym roku mogą liczyć.

(M.B.)

## Jak wrocławianie budują dom

**WIELE** pracowników MPK wiąże nadzieje na otrzymanie mieszkania ze Spółdzielnią Mieszkaniową „Tramwajarz”. Jej założenie nie jest ewenementem w kraju. Na podobnych zasadach mieszka już pracownicy przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w Słupsku i Lublinie. Ku przestrodze nadmiernym optymistom, warto tu jednak przytoczyć historię istniejącej od dwóch lat Międzyzakładowej Spółdzielni Pracowników Gospodarki Komunalnej we Wrocławiu. Józef Druker, sekretarz NSZZ Pracowników MPK w tym mieście mówi dziś, że musi powstrzymać ludzi, którzy chcą odrobić swój wkład pracy na budowie. Władze miasta bowiem, choć początkowo zapewniły dostawę gazu i ciepła dla 276 mieszkań, gdy budowa ruszyła, cofnęły zezwolenie. Ludzie są zdezorientowani i doprawdy nie wiadomo, jakie znajduje się wyjście w sytuacji, gdy zarejestrowana, posiadająca już pieniądze członków, spółdzielnia mieszkaniowa nie może kontynuować budowy domu. Wprawdzie w Krakowie trudno wyobrazić sobie, by Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej cofnął zezwolenie MPK, które podlega temu właśnie Wydziałowi, ale wrocławski przykład uczy, że w budownictwie mieszkaniowym należy dmuchać nawet na zimne. (Jag)



Piaskarko-solarka z plugiem do odgarnywania śniegu.

Fot. WLADYSŁAW MALEC

## Przedstawiamy kolejny zespół gospodarczy

# Dzięki nim w kasie pozostały miliony

**WŁAŚCIWIE** to inicjatywa zakupu przeznaczona na złom śmieciarki i przerobienia jej na tak bardzo potrzebną piaskarko-solarkę wyszła z Zakładu Eksploatacji Autobusów w Czyżynach, ale później wycofano się tam ze sprawy. Podjęto ją natomiast w Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego. Po prostu brakowało tego typu sprzętu, mimo że był bardzo potrzebny.

Przeznaczona do kasacji w MPO śmieciarka, zakupiona została przez MPK po bardzo niskiej cenie, a następnie dostarczona do warsztatu ZTS, gdzie bez projektu technicznego przystąpiono do jej przeróbki na piaskarko-solarkę. Wykorzystano przede wszystkim podwozie. Stało się ono podstawą do zbudowania urza-

żenia, które posypuje piaskiem względnie solą. Dodatkowo do przodu tego wozu przymocowano plug, którym można odgarniać śnieg. Nowo zbudowany sprzęt może więc mieć potrójne zastosowanie.

Zespół gospodarczy w składzie: kierujący pracami mistrz Andrzej Ferdek, konsultant ds. technicznych inż. Józef Pałka, mechanicy: Wiesław Piszczek, Jerzy Korzeniowski, Jacek Wiecheć, Marek Gniadek, Jerzy Raczek, Józef Mar-dyła, Marek Feliksiak, kontroler techniczny Karol Galiński, elektryk samochodowy Bogdan Bulanda, spawacz-błacharz Bogdan Godzik, pracował ponad dwa miesiące w czasie wolnym. Członkowie zespołu zarobili razem 200 tysięcy złotych.

Efektom ich pracy jest sprzęt niezwykle dla przedsiębiorstwa przydatny, którego koszty przystosowania do pracy w ZTS kształtują się w granicach 900 tysięcy złotych — 630 tysięcy koszt zakupu śmieciarki, 200 tysięcy wynagrodzenie dla członków zespołu gospodarczego. Cena realnie rzecz biorąc, nieosiągalnej, nowej piaskarko-solarki wyniosłaby około 3 mln złotych.

Na zakończenie tej informacji o efektach pracy kolejnego już w naszym przedsiębiorstwie zespołu gospodarczego, pozostaje pogratulować zrealizowania jeszcze jednej pracowniczej myśli technicznej.

(M.B.)

## Precedensowy proces

**NIE OD DZIŚ** wiadomo o zgubnym wpływie komunikacji na zabytki Krakowa. Tramwaje, szczególnie stare, tłuką się po niedoskonałych torowiskach, powodując drgania podłoża i w konsekwencji pękanie murów. Autobusy zanieczyszczają powietrze również mają swój wpływ na kruszenie się murów.

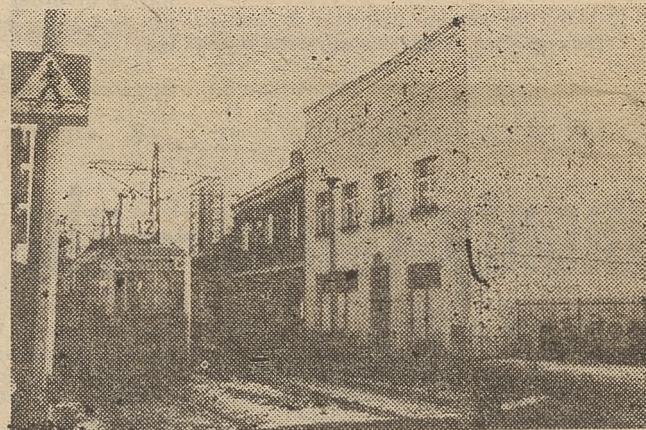
Okazuje się, że MPK może ponosić odpowiedzialność, na zasadzie ryzyka, za pękające mury.

10 lat temu oddano linię tramwajową biegnącą od starej pętli bronowickiej do osiedla Bronowice Nowe. Inwestycję projektowały i prowadziły przedsiębiorstwa specjalistyczne, takie jak Miejskie Biuro Projektów, Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych i Dyrekcja Rozbudowy Miasta Krakowa III. Gotową linię przekazano MPK.

W 1983 roku właściciel posesji przy ul. Bronowickiej 80, zwrócił się do naszego Przedsiębiorstwa o odszkodowanie za szkody powstałe wskutek naszej działalności, w wyniku kursowania tramwajów. Przedsiębiorstwo odmówiło i została skierowana do sądu sprawa o 700 tys. zł odszkodowania. Ekspertci stwierdzili szkody w postaci zniszczenia struktury murów i stropów. Stwierdzono, że budynek pęka, a zarysowania postępują. Ekspertyza zlecona

przez Wydział Cywilny Sądu Wojewódzkiego w Krakowie mówi jednoznacznie, iż „spękania są spowodowane drganiem i uginaniem się gruntu przenikającym pod fundamenty budowli od nawierzchni szynowych torów tramwajowych w czasie jazdy i hamowania na pobliskim przystanku”. Linię tramwajową przebiega w odległości czterech metrów od posesji. Sytuacja jest praktycznie bez wyjścia, bo nie ma możliwości przesunięcia torów tramwajowych. Nie można wbudować ich w jezdnię, gdyż duży ruch pojazdów byłby blokowany przez tramwaj, podczas zatrzymywania się na przystankach. Akurat w tym konkretnym przypadku być może MPK procesu nie przegra, bo sam właściciel w jakimś stopniu przyczynił się do późniejszych zniszczeń, burząc w 1950 roku ścianę nośną na parterze budynku. Być może, iż to wyburzenie nie miałooby znaczenia, gdyby nie drgania spowodowane przez tramwaje. Ekspertyza nie potrafi jednoznacznie odpowiedzieć na te wątpliwości. Nie może to nas jednak uspokajać. Dziś są już następne roszczenia tego typu i to w miejscach gdzie naruszeń struktury budynku nie było. Wszystko wskazuje na to, że tego typu pretensje i roszczenia w stosunku do

(Dokończenie na str. 7)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

**KILKANASIE** lat temu toczyła się w prasie dyskusja, czy autobusy MPK nie powinny zostać przemalowane na krakowskie — białoniebieskie kolory. Sprawa niezbyt długo zabawiła na szpaltach gazet i ustąpiła miejsca innym istotniejszym problemom. Autobusy pozostały więc w kolorze czerwonym, natomiast tramwaje jeździły nie zawsze i jeżdżą w „czysto” krakowskich białoniebieskich barwach. Czy faktycznie? Wyjdźmy na ulice, a zobaczymy całą gamę odcieni koloru niebieskiego. Zupełna mozaika. Rzecz w tym, że wcale nie planowana i nie robiąca miłego wrażenia. Taka sama jest sytuacja z kolorami autobusów. Oddajmy głos osobom, które w sprawach kolorowych MPK-owskich wagonów, mają największe rozeznanie. Zastępca kierownika ds. remontów Zakładu Naprawy Tramwajów ZBIGNIEW CIAPUTA:

„Wagony remontujemy co dwa lata. Staramy się malować je na jeden kolor, a nawet odcień. Nie zawsze nam to wychodzi. Gdyby można było dostawać lakiery od jednego producenta, może wówczas byłoby inaczej, ale nasz Zakład Zaopatrzenia otrzymuje je od różnych wytwórców i w bardzo różnych gatunkach. Ustalenie jednego odcienia jest po prostu niemożliwe. Prócz nas, wagony malują również ZTH i obecnie ZTP. Podobno wykonuje to jakaś spółdzielnia studencka. Odcienie, które otrzymują, są różne od naszych. Sama technologia nakładania lakieru daje inny odcień i inny połysk. Od producenta — „Konstalu” w Chorzowie przychodzą do nas wagony nie tylko w kolorach innych niż te, które my stosujemy, ale także róż-

niące się między sobą odcieniami. Dawniej dostarczano nam lakiery nie tylko lepsze gatunkowo, ale mieliśmy dużo mniej wagonów i jak słyszałem, była umowa z właścicielem prywatnego warsztatu, który przy odmalowywaniu naszych tramwajów stosował odpowiednie składniki i otrzymywał jeden odcień niebieskiego koloru. W chwili obecnej, a także na najbliższe lata nie widzę możliwości poprawy sytuacji.”

Zastępca kierownika ds. napraw i re-

nowacji z lakierni. Do ZAW przyszedł nowy lakiernik „ikarusy” 260 w kolorze pomarańczowym, co się stanie, gdy trzeba je będzie odmalować? Skąd weźmiemy taki kolor? Od producenta z Węgier? Uważam tę sprawę w chwili obecnej za nie do przeskokowania.”

Zastępca kierownika ds. zakupów Zakładu Zaopatrzenia FERDYNAND STYRNA:

„W zasadzie tramwaje i autobusy powinny być malowane lakierem re-

## Jeżdżą wozy kolorowe... i będą jeździć dalej

generacji Zakładu Naprawy Autobusów CZESŁAW DZIEWOŃSKI:

„Malujemy takimi kolorami jakie z wielkim trudem zdobywa Zakład Zaopatrzenia. Odcienie zdarzają się bardzo różne. Na przykład biały według nas nie jest białym, a w kolorze kości słoniowej. Odcieni czerwonych kolorów też było dużo: od wiśniowego, poprzez czerwony, aż do pomarańczowego. Rażąco kontrastowo wychodzą nam wszelkie poprawki, a są one przecież nie do uniknięcia. Otrzymujemy za mało lakieru w identyczny kolorze. Starcza go nam czasem na odmalowanie tylko trzech przegubów. Podobno nie tylko my mamy kłopoty

nowacyjnym, ale maluje się je lakierni olejnymi, stalowymi i takich nam nie brakuje. Niestety nie mamy żadnego wpływu na to, abyśmy mieli lakier od jednego producenta, bo jest ich w naszym kraju aż kilkadziesiąt. W lakiery zaopatrywani jesteśmy w Przedsiębiorstwie Handlu Chemikaliami „Chemia” w Krakowie.”

Urozmaicenie kolorów MPK-owskiego taboru związane jest z trudnościami zdobycia odpowiedniego lakieru. Jeżdżą więc po naszym mieście autobusy: czerwone, czerwono-białe, czerwono-kremowe, a nawet czerwono-żółte. Z tym, że każdy z tych kolorów czerwonych ma inny odcień. Nowe po-

jedyńcze „ikarusy” z ZAW będą pomarańczowe.

Sięgnijmy do historii przedsiębiorstwa. Przed paru laty „jelcze MEX-y”, pod koniec eksploatacji, były ciemno-zielone. Niektóre autobusy miały też różne odcienie brązu i szarości. Zarówno kolory, jak i odcienie wagonów tramwajowych też bywały różne. Po naszym mieście jeździł na przykład wóz szkoleniowy w kolorze białym zwany „łodówką”. Szczytem brzydoty kolorystycznej jest w tej chwili — wyblakły wagon szkoleniowy pomarańczowy. Najprawdopodobniej kolor pomarańczowy położono na niebieski, który zdążył już też wyblaknąć. Gdyby sięgnąć dalej w historię, to dowiedzielibyśmy się, że w Krakowie w latach pięćdziesiątych jeździły tramwaje czerwone. Nie tak dawno przedsiębiorstwo nasze otrzymało dostawę wagonów zielonych. Pierwotnie tramwaje te przeznaczone były do Poznania. Przyszedł jednak do Krakowa i trzeba je było przemalowywać. Autobusowe pogotowia techniczne zbudowane na „jelcach” czy „ikarusach” też krąży po naszym mieście w przeróżnych kolorach.

Trudności z odpowiednimi lakierniami, a są one nie tylko naszym zmartwieniem, ale i producentów — „Konstalu”. Jelczańskich Zakładach Samochodowych, a najprawdopodobniej i „Ikarusa” na Węgrzech — sądząc ze stale zmieniających odcieni wagonów czy autobusów, przesadzają sprawę estetyki w tym zakresie. A szkoda, ale coś, pewnych spraw nie da się przy najmniej dziś „przeskoczyć”.

MARIA BUBACZEWSKA

## W Płaszowie po trzech latach

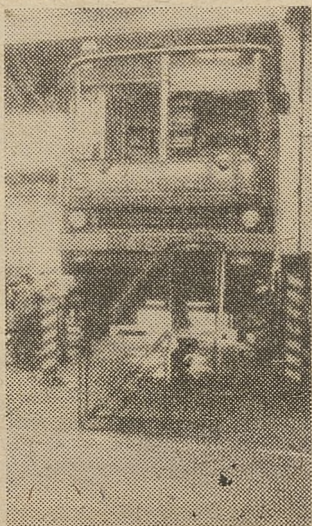
# Byle skończyć modernizację

**TAK SIĘ ZŁOŻYŁO**, że działość Zakładu Autobusowego Płaszów towarzyszy od początku jego istnienia. Odwiedziłem ten zakład, gdy był on jeszcze w rękach poprzedniego właściciela, a kierownictwo MPK zastanawiało się nad jego przejęciem, potem byłem świadkiem i uczestnikiem pierwszego wyjazdu autobusu na linię, a następnie pojawiałem się tam co jakiś czas pisać o zmianach. A zmieniało tu się sporo.

Początkowo miał to być taki trochę z założenia, najgorszy zakład, w którym miały dożyć swych dni wysłużone i nie lubiane w innych zakładach „jelce”, a również, jak twierdzili niektórzy i... ludzie. Takie twierdzenia miały zresztą swoje uzasadnienia, skoro zakłady starsze wysyłały do Płaszowa tych pracowników, którzy sprawiali kłopoty. Prędko więc ukuto dla Płaszowa nazwę „zakładu karnego”, który mając najgorsze warunki, najgorszy tabor i nie najlepszy personel, będzie „kanalizować” całe zło trakcji.

Tymczasem stało się zupełnie inaczej, gdyż po pierwsze sprzyjające okoliczności pozwoliły na całkowitą wymianę taboru na nowe „ikarusy-260” i to w czasie stosunkowo krótkim, a po drugie (choć chronologicznie biorąc, było to odwrotnie) w Płaszowie trafiło się wyjątkowe kierownictwo. Młodzi kierownicy: Bogdan Pozlutko, Marian Lesiak i Tadeusz Walczak (później zastąpił go Stokłosa) postanowili udowodnić, że „młodzi potrafią”. — Dość szybko — wspomina kierownik Pozlutko — ustaliliśmy zasadę, że ktoś z nas musi być zawsze w najważniejszych momentach w zakładzie. — W praktyce zdarzało się, że było ich nawet i trzech, a przez pierwsze miesiące działania zakładu, więcej czasu bywało w pracy, niż w domu. Starali się wiedzieć wszystko, wszystko znać i dziś już nikogo nie dziwi widok kierownika Lesiaka w kanale, czy kierownika Stokłosa za kierownicą autobusu. Dzięki temu nikt im nie wmówił, że czegoś nie da się zrobić. Okazało się, że to jeszcze nie wystarczy. Powoli zaczęło wymieniać kadry — mistrzów i mechaników, kierowców i

dyspozytorów, stawiając przede wszystkim na młodych. Dziś podobno trzeba zmienić tylko jednego mistrza, który w tych zastraszonych warunkach jakoś nie sprawdza się. By zapewnić planowe wyjazdy autobusów przekonano część mechaników by zrobili DM-kę i dziś gdy brakuje kierowców wyjeżdżają oni na linię. Z drugiej strony uzależniono premie mechaników od jakości przeprowadzonych napraw i przeglądów, a ten system motywacyjny wyprowadził nawet taką tendencję w całym przedsiębiorstwie. By uniknąć prze-



Fot. ST. MAKAREWICZ

pychanek między brygadami, o to kto doprowadzi autobus do ruiny, przypisano im autobusy, przy których tylko one przeprowadzają remonty i naprawy (nie dotyczy to codziennych przeglądów).

Takie postawienie sprawy eliminuje lekceważące podejście do pracy, a jednocześnie pozwala na racjonalne podejście do wymiany części, gdyż można oceniać, czy nie najnowszy już element pojazdu jeszcze do następnej naprawy, czy też nie. Ale dobrej roboty wymaga się nie tylko od zaplecza. Trzy „stłuczki” z winy kierowcy przesuwają go do pracy na zapleczu (to tak jak zawinięta poważna kolizja). Z drugiej strony kierowcy mają w zasadzie najnowsze w przed-

siębiorstwie autobusy, w większości stale obsady i stałe linie, nieco odmiennie niż w innych zakładach harmonogram pracy.

Z rozmowy z kierowcami dowiaduję się o tym, czego im brak. Brakuje więc myjni z prawdziwego zdarzenia, gdyż ta która jest, w zimie nie działa, a i tak jest nie najlepsza, brakuje dystrybutorów na stacji paliw, a jeszcze częściej obsługi do nich. Pracownicy zaplecza mają jeszcze więcej powodów do narzekania, bo z obiecaną modernizacją zrealizowano jak na razie dwa kanały OT. Kierownik Pozlutko twierdzi, że ta modernizacja to jego zmar. To co zrobiono, to przynajmniej w połowie zasługa pracowników ZAP, którzy włączyli się sami do prac modernizacyjnych. W zakładzie ustanowiono etat dla człowieka, który mając za sobą nieźłą praktykę w dziedzinie remontowo-budowlanej, nie pozwolił się wykiwać, ani budowlancom, ani tym z inwestycji.

Ta zasada kompetencji w każdej dziedzinie oraz dynamika działań doprowadziły do tego, że zakład, który miał być najgorszy, stał się zakładem najlepszym. Jak dotąd jedyną wpadką był dzień w styczniu 1985 gdy do planu zabrakło sześć, czy siedem autobusów. Od tego czasu starali się wyjeżdżać przynajmniej według planu i jakoś im się to udaje.

Jedynie co ich teraz boli, to to, że choć jeździli przez cały rok równomiernie nie byli w stanie wynagrodzić za to kierowców i zaplecza. Cóż jednak zrobić skoro środką na wynagrodzenia nie przystawiali w żaden sposób do zaplanowanych zadań, a co gorsza, ta sytuacja może się powtórzyć i w tym roku. Ale kierownik Pozlutko twierdzi, że jak już się tak zgrali, to jakoś sobie poradzą, byle tylko modernizację udało się dokończyć jak najprędzej, bo taki remont to przecież znaczne ograniczenie, i tak małej liczby stanowisk naprawczych. Tymczasem tabor powoli starzeje się i niedługo trzeba będzie przeprowadzać poszerzone naprawy główne. A będzie tak już od roku 1987.

ADAM ZYZMAN

**WEDŁUG** rozkładu jazdy, codziennie jeżdżą po ulicach Łodzi 492 autobusy. O 12 mniej niż w Krakowie. A przecież i miasto jest bardziej rozległe i więcej ludzi w nim mieszka. Obecnie trwa budowa nowej zajezdni autobusowej w pobliżu Centrum Zdrowia Matki Polki, która pozwoli zwiększyć liczbę autobusów.

Zajezdni autobusową Nowe Sady wybudowano w 1976 r. planując, że znajdzie w niej pomieszczenie 175 „berlietów”. Jej budowa była konieczna, bowiem licząc dziś ok. 180 tys. mieszkańców największe łódzkie osiedle Retkinia, w którego pobliżu jest zlokalizowana, wymagało poprawy komunikacji. Zastępca dyrektora ds. trakcji autobusowej MPK Andrzej Łukasewski, nie ukrywa zdziwienia, gdy pytam, ile au-

tylko 6 wybudowano po wojnie. Jedną z najstarszych jest łódzka zajezdnia w Chocianowicach, która powstała w 1901 r. Mieści ona obecnie 151 wozów. Warunki pracy bardzo trudne. Drzwi nie można zamknąć, nawet w czasie największych mrozów, bo ich po prostu nie ma.

— W ten sposób uniknięcie zarzutu postawionego nam kiedyś przez inspekcję pracy, że wozy w hali postojowej stoją w drzwiach — żartuje przedstawiciel WPK Katowice.

Na 6 torów wiodących przez długą, lecz niską i źle wentylowaną halę, zaledwie jeden został unowocześniony na tyle, że dzięki powstaniu przepierzenia, można tam było zainstalować ogrzewanie. Temperatura przy pozostałych rów-

## Z wizytą

# STARE I NOWE

tobusów obecnie stoi w tej zajezdni.

— Oczywiście że 175. Więcej by się tu nie pomieściło.

Sytuacja nie jest jednak zupełnie różowa. Dziś w Nowych Sadach garażują nie tylko „berliety”, ale i „ikarusy” zarówno przegubowe, jak i pojedyncze. Codziennie z tej zajezdni wyjeżdża ponad 130 wozów. Warunki pracy nie są najgorsze, przestronny plac postojowy, długie kanały, umożliwiające naprawę przegubowca, bez konieczności manewrowania autobusem.

Dwie myjnie w zasadzie zapewniają możliwość codziennego mycia autobusów. W zasadzie, bo polska myje tylko boki, natomiast nowoczesniejsza, austriacka czyści wprawdzie cały pojazd, ale trwa to 7 minut. 7 razy 130... okazuje się, że nocna przerwa w komunikacji nie wystarczyłaby na umycie wszystkich wozów. Stąd autobusy przejeżdżają na przemian jednego dnia przez jedną, drugiego przez drugą myjnię.

Zwiedzamy jeszcze pomieszczenia socjalne. Te, jak w większości niedawno oddanych zajezdni sprawiają korzystne wrażenie, widne, przestronne, zapewniają właściwe warunki pracownikom.

Na 35 istniejących w naszym kraju zajezdni tramwajowych,

na jest temperaturze otoczenia.

Kierownik zajezdni Ryszard Sadzik mówi o makabrycznych warunkach pracy. Sytuację pogarsza fakt, że zajezdnia, jak wszystkie w Łodzi, gdzie nie wybudowano po wojnie ani jednej zajezdni tramwajowej, przystosowana jest do wagonów wąskotorowych. Dziś po łódzkim wąskim torze jeżdżą normalne wozy z „Konstalu” z przelożonymi jedynie, na mniejszy rozstaw, kołami.

Tymczasem w Chocianowicach słup, przy nie istniejących bramach wjazdowych, są tak blisko toru, że w każdej chwili grozi zgnieceniem nie-uważnego pracownika. Zdarzył się już zresztą taki śmiertelny wypadek. Pracownik, wykonujący swe obowiązki na mrozie, przy ogromnym zagęszczeniu wagonów, musi więc zwracać uwagę i na to zagrożenie.

Ogromny kontrast z warunkami pracy tworzą pomieszczenia wewnątrz budynku zajezdni. Duże, wygodne, satnie z ciepłą wodą, stołówką i świetlicą, jakby z innego czasu. Ale te pomieszczenia niedawno zmodernizowano, dzięki temu wyglądają one właśnie tak. Czy podobnej modernizacji doczeka się cała chocianowicka zajezdnia?

KRZYSZTOF GACEK

# Wypadków coraz mniej ale pracy służbom bhp nie zabraknie

**ZE SŁUŻBĄ BHP** różnie bywa w zakładach pracy. W jednych jej działalność jest doceniana, w innych nie za bardzo, a jeszcze w innych mówi się nawet, że inspektorzy bhp przeszkadzają w pracy. W naszym przedsiębiorstwie stworzono dobry klimat dla tych spraw. Nic więc dziwnego, że miniony rok był okresem wyjątkowym — jeszcze nigdy dotąd nie notowano tak małej liczby wypadków.

## TROCHE STATYSTYKI

Rok 1985 był trzecim z kolei, w którym znacznie zmniejszyła się ilość wypadków przy pracy. Zarówno ogólna ich liczba i ilość wypadków ciężkich. W odniesieniu do roku 1984 jest to mniej o 27 i o 2 ciężkie. W ostatnich dwóch latach nie zanotowano w przedsiębiorstwie wypadku śmiertelnego. Wszystkie wypadki przy pracy spowodowały 2366 dni niezdolności do pracy.

W stosunku do roku 1984, w roku ubiegłym, w ZAW zanotowano mniej o 10 wypadków, ZSP i ZTS o 6, ZNT o 5 wy-

padków, ZNR o 3, ZAP i ZBL o 2 wypadki, i ZAB o 1 wypadek. Na tym samym poziomie utrzymały się ZAC, ZNA i Wydział Taryfowo-Biletowy. Wzrost wypadków w 1985 roku zanotowały ZTH o 4 wypadki, ZZP, ZTO i ZTX o 1. Dodać tu należy, że jedynym Zakładem, w którym w ubiegłym roku nie było ani jednego wypadku przy pracy, był Zakład Budowlany.

## KTO NAJCZĘŚCIEJ ULEGA WYPADKOM

W porównaniu z rokiem 1984, wzrosła z 9 do 17 liczba wypadków, którym ulegli motorniczowie, z 8 do 9 w-

śród pracowników zajezdni tramwajowych. Tytuł wypadkom co w 1984 r. ulegli: kontrolerzy i inspektorzy ruchu oraz pracownicy młodociani — po 3 poszkodowanych. Mniej wypadków zanotowali kierowcy (26 w 84 r. 14 w 85 r.), pracownicy zajezdni autobusowych, transportu i taksówek (29 i 20), warsztatów remontowych, torów i sieci (16 i 7), administracji i pozostali (10 i 7).

## NAJCZĘŚCIEJ SAMI SOBIE WINNI

Jeżeli chodzi o odpowiedzialność za powstawanie wypadków przy pracy, to najwięcej było tu winy samych poszko-

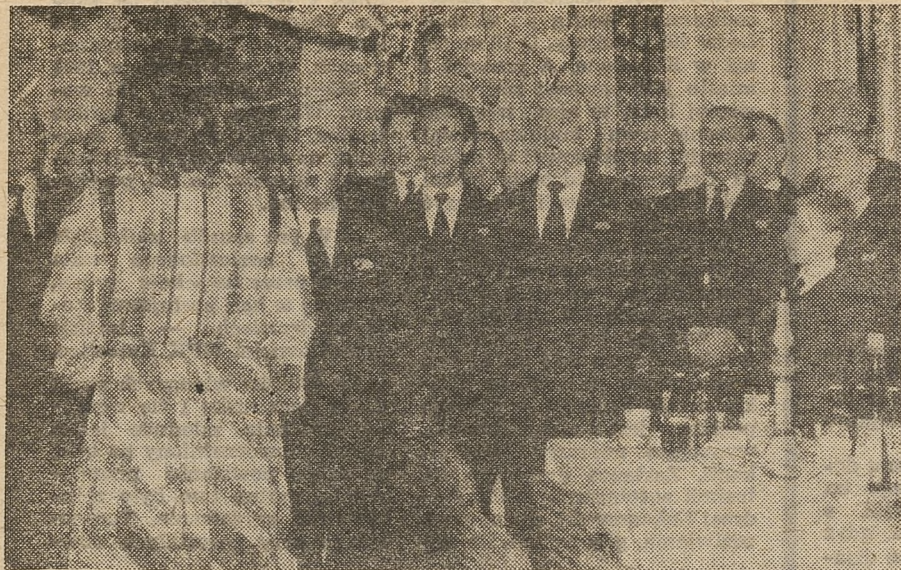
dowanych. Komisja powypadkowa stwierdziła ją w 47 wypadkach. Z winy kierownictwa były 3 wypadki, a na skutek współwiny kierownictwa i poszkodowanych — 8, z przyczyn obiektywnych — 22. Według oceny służby bhp, zbyt mało jeszcze w naszym przedsiębiorstwie poświęca się uwagi usprawnieniu organizacji pracy, przygotowaniu pracowników do bezpiecznego wykonywania czynności zawodowych i zachowaniu pracowników dozorcu, szczególnie technicznego, którzy zbyt często jeszcze tolerują rażące odstępstwa od przepisów bhp.

Analiza wypadków wykazała, że najwięcej pracowników uległo wypadkom na skutek

potknięcia, poślizgnięcia i upadku — 22 osoby, przy obsłudze pojazdów — 19, kolizjach drogowych — 12, w wyniku upadku przedmiotów — 7, pobicia — 5, przy obsłudze narzędzi — 4, 2 doznało urazu oka — i dwóch zostało porażonych prądem.

Ewidentny spadek wypadków przy pracy jest efektem codziennej pracy zespołu ludzi oddanych sprawie bhp, jego działalności wizytacyjno-kontrolnej we wszystkich jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa, konkursów bhp, społecznych przeglądów warunków pracy czy szkoleń. Inspektorów bhp spotkać można w każdym zakładzie i o każdej porze dnia i nocy. Ich bacznej uwadze nie uchodzą takie nieprawidłowości jak niezgodne z zasadami bezpieczeństwa wykonywanie pracy, nieodpowiednie oświetlenie, ogrzewanie, zła wentylacja czy brak ładu i porządku na stanowiskach pracy. Współdziałają oni ze społecznymi inspektorami pracy.

(M. B.)



**ŻYCZENIA** noworoczne, jak uczyły przedwojenne podręczniki dobrego wychowania, składać można było do 10 dni po Nowym Roku. Jednak demokratyczny savoir vivre dopuszcza termin miesięczny, a ten został dotrzymany, co łatwo każdy Czytelnik wyliczyć sobie może, zważywszy na cykl wydawniczy naszego pisma.

Uroczyste podsumowanie roku pracy zorganizował chór „Lutnia Robotnicza” — najstarsze, przypomnijmy, tego rodzaju towarzystwo śpiewacze w Krakowie, a pewnie i w Polsce, o tradycji sięgającej schyłku ubiegłego wieku. Jego idea przetrwała czas zaboru, pamięta odzyskanie niepodległego bytu narodowego, przeżyła czasy okupacji i pomimo tak szacownego wieku jest nadal żywa. Dowodem tego, obecność wszystkich 38 członków zespołu w MPK-owskich mundurach, co, jak powiedział dyrektor Tadeusz Trzmiel, podkreśla dumę z jego noszenia oraz zdyscyplinowanie, tak potrzebne dla osiągnięcia efektów, tak w pracy zawodowej, jak i działalności artystycznej. Intensywne próby pod batutą przeuroczego dyrygenta pani Małgorzaty Wojnarowskiej, zdecydowanie podniosły poziom wykonawczy, jak i wzbogaciły repertuar chóru. Są tylko kłopoty z naborem nowych członków, a przeciętny wiek chórzystów

oscyluje wokół emerytury. Pomimo kłopotów ze zdrowiem i kondycją fizyczną cały zespół zadeklarował słowami swojego prezesa Władysława Czajowskiego, iż zapal do pracy nie będzie go opuszczał, że będzie równy temu, który spowodował założenie „Lutni Robotniczej” w roku 1899, by służyć pieśni polskiej, pieśni robotniczej, by służyć ludziom pracy. Popłynęły słowa życzeń, toasty, gratulacje. Niezwykła atmosfera wspólnego śpiewania pastorałek (okazało się, że pośród dyrektorów MPK, a pojawili się prawie wszyscy, są znakomici śpiewacy), wzbogacona wspomnieniami, żartami, anegdotami, wierszami i opowiastkami, zdominowała resztę wieczoru. Chórzyści obiecywali pani dyrygent większe zdyscyplinowanie na próbach, a sami otrzymali obietnicę, iż w miarę rozwoju kontaktów z przyjaźnionymi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi w kraju i za granicą być może otworzą się warunki wymiany kulturalnej, w której „Lutnia” znajdzie swoje miejsce, jako jedna

z „wizytówek” naszego Przedsiębiorstwa.

\*

**NA NOWOROCZNE** spotkanie zaprosiła także Orkiestra Dęta MPK. Dokonano na nim podsumowania osiągnięć minionego roku — a był to rok zamykający 65 lat jej istnienia. A że jest to jednocześnie reprezentacyjna orkiestra Krakowa, na spotkanie przybył zastępca dyrektora Wydziału Kultury i Sztuki Urzędu Miasta Michał Sapeta. Jubileuszowy rok to ponad 90 prób, prawie trzydzieści koncertów i udział w 40 innych imprezach. Zainicjowano akcję umuzykalniania młodzieży w szkołach Podgórze, kontynuowano koncerty w domach spokojnej starości. Odnotowała też Orkiestra wiele sukcesów — w tym znakomity koncert w Filharmonii, zdobycie nagrody w II Przeglądzie Orkiestr Dętych i ciepło przyjęcie, występy w Norymberdze. Jubileusz to także okazja do szczególnych wyróżnień. Złote i Srebrne Krzyże Zasługi,

Medale 40-lecia Polski Ludowej, podziękowania Urzędu Miasta oraz Ministerstwa Kultury i Sztuki. Krzyżem Kawalerskim OOP odznaczony został kapelmistrz i dyrygent Alojzy Thomys. Wzbogacił się zespół o wiele nowych instrumentów i kilku nowych członków. Ważne, że są to ludzie młodzi, bowiem przeciętna wieku, jeszcze niedawno zbliżająca się do sześćdziesiątki, obniżyła się do 47 lat. Suche statystyczne liczby z pewnością nie odzwierciedlają zmian zachodzących w zespole, lecz są dowodem stałego odnawiania i doskonalenia składu instrumentalistów, z których połowa to ludzie z muzycznym wykształceniem. Jak powiedział Michał Grzywacz — od 40 lat kronikarz Orkiestry — takiego jak dziś poziomu artystycznego zespół nie prezentował jeszcze nigdy. Dyrektor Stanisław Kostro, dziękując w imieniu kierownictwa za dotychczasowy wkład pracy życzyła kolejnych sukcesów i dalszego, tak godnego reprezentowania Przedsiębiorstwa i miasta.

„Nuta — cudowna drzazga pod sercem” — to słowa Karola Szymanowskiego. Postawa naszej Orkiestry i jej poziom dowodzi, że bardzo dobrze rozumieją i czują trafność sformułowania gospodarza „Atmy”.

(jmm)

Fot. STANISŁAW TYRAN

## Noworoczne spotkania



**KARNAWAŁ** już za nami. Chociaż dorośli bawili się w tym sezonie jakby mniej (tak naprawdę, ktoś z nas był w tym roku na prawdziwym karnawałowym balu, czy choćby wybrał się do dobrej dyskoteki) — to dla najmłodszych tradycyjnie już zorganizowano wiele karnawałowych imprez, balów, spotkań przy choince. Bywał tam czasami Dziadek Mróz — na świętego Mikołaja w styczniu już za późno — ze swą świtą; czasem z prezentami, czasem bez. Każdy zakład organizował takie zabawy, związku zawodowe dołożyły też starań (ale dla czego osobno) — wszystko dla radości dzieci.

Wybrałem się na jedno takie karnawałowe spotkanie, moim zdaniem, nietypowe. Dziecięca „choinka” w Osieczanach. Urządzono ją po raz pierw-

szy w Ośrodku Rehabilitacyjno-Wczasowym. Eksperyment — się, powiódł. Sprawa dotyczy dzieci pracowników zamieszkających poza Krakowem, we wsiach wokół Myślenic. Oni sami, a

i że to bal „przyjechał” do nich, a nie na odwrót.

Autobus dowożący rodziców do pracy przywiózł dzieci na miejsce. Trochę stremowana gromadka w wieku

## To był bal!

są to głównie robotnicy z Zakładu Torów, chociażby ze względu na odległość rodzinnych wsi mają raczej nikłą możliwość korzystania z różnych imprez — kulturalnych czy rekreacyjnych, organizowanych w przedsiębiorstwie. Tym bardziej chyba doceniają fakt, że pomyślano o ich dzieciach —

kilku do kilkunastu lat serdecznie została przyjęta w czystym i bardzo zadbanym Ośrodku przez kierownika Adama Jędrusika. Jestem przekonany, że prawie żadne z dzieci nie było tam nigdy wcześniej, a przy okazji i niektórzy rodzice dowiedzieli się o istnieniu tej placówki.

Atrakcji było co niemiara. Pierwsze lody przełamała przemiła Pani Zima, wciągając wszystkich do wspólnej zabawy, konkursów, zgadywanek i tańców przy najnowszych przebojach w wykonaniu MPK-owskiego zespołu „Respekt”. Przy takiej kapeli niektórzy nie bawili się nawet w Sylwestra — to komentarz jednego z pracowników Ośrodka. W przerwie — ciastka i herbata, a tu już bajkowe postacie z Poziomkowej Krainy zapraszają do obejrzenia swych przygód. Potem znowu bal. Szkoda tylko, że nie maskowy — a o karnawałowy wystrój świetlicy też można było lepiej zadbać.

Szybko minęły trzy godziny. Autobus już czeka, czas do domu. Najpiękniejszą podzięką były roześmiane buzie i zaróżowione emocją policzki. Ten bal wspominać będą długo. Do zobaczenia w przyszłym roku. (jmm)

**TEN PRZYPADEK** jest najbardziej interesujący ze wszystkich spotkań ze stworzeniami podobnymi do zwierząt, które miały miejsce w 1973 roku w Pensylwanii, USA. O godzinie 21.00 25 października, kiedy młody rolnik Stephen Pulaski i co najmniej 15 innych świadków zauważyło olbrzymią, czerwono świecącą obiekt o kształcie kulistym, unosząc się ponad polem niedaleko nich. Stefan chwycił swoją strzelbę kalibru 30-06 i wraz z dwoma dziesięcioletnimi chłopcami od sąsiadów pojechali zobaczyć co to jest. Kiedy zbliżyli się do obiektu, reflektory samochodu Stefana przygasły — obiekt obniżał się. Był teraz bardzo jaskrawy w kolorze białym, wydawało się, że ma ze sto stóp średnicy. Wydawał brzęczące dźwięki jak motor kosiarzki do trawy. Zatrzymali się i patrzyli na obiekt stojący na ziemi. Wtedy jeden z chłopców zobaczył, że coś idzie wzdłuż plotu. Stefanowi wydawało się, że są to dwa niedźwiedzie i strzelił w głowę domniemanego zwierzęcia. Stworzenia były bardzo wysokie, miały ok. 7-8 stóp wzrostu. Można było określić ich wzrost, gdyż posuwały się na tle plotu. Były kudłate, miały długie ramiona i zielono-żółte oczy. Wydawały dźwięki podobne do skomlenia. Wszyscy poczuli zapach przypominający swąd spalanej gury. Stefan uświadomił sobie, że to nie są niedźwiedzie, a ponieważ zbliżały się ku niemu, wystraszili raz jeszcze w ich stronę i zaczął ucie-

kać wciąż strzelając. Kiedy zwierzę zostało trafione, błyszczący obiekt zniknął natychmiast, ucił dźwięk motoru. Dwa stwory zawróciły i weszły do lasu. W miejscu lądowania do następnego rana widać było poświatę, takiej wielkości jak obiekt. Policja stanowa, po zbliżeniu się na odległość ok. 200 jar-



dów zawróciła, by zawiadomić osobę zajmującą się badaniami ufologicznymi. Policjant stwierdził, że Stefan jest w takim stanie, iż nie należy spuszczać go z oka. Około godziny 2.00 w nocy grupa badawcza Stana Gordona, Stefan i jego ojciec udali się na miejsce gdzie ucoła się poświata pozostała po obiekcie. Zwierzęta były przerażone, a pies Stefana siedział cicho na brzegu lasu, czego nikt inny nie był w stanie zobaczyć. Nagle Stefan zaczął podierać głowę i twarz i zachowywał się tak, jakby tracił przytomność. Otoczyło go kilka

osób, lecz on odrzucił je, wyjąc jak zwierzę, wymachując ramionami jak cepami. Kiedy jego własny pies przybiegł do niego, Stefan go zaatakował. Biegł tu i tam wyjąc i machając ramionami jak szalony, wreszcie upadł twarzą na ziemię. Leżał tak przez chwilę, powoli przychodząc do siebie. Powiedział:

## Ufonauci czy zwierzęta?

„Odejdźcie ode mnie. To jest tutaj. Uciekajcie”. Dwaj badacze doświadczyli czegoś w rodzaju zawrotu głowy i mieli przez chwilę trudności z oddychaniem. Czuł było woń siarki. Stefan i grupa badawcza odeszli od tego miejsca, ale Stefan upierał się, że będzie tę grupę ochraniał. Powiedział, że zobaczył człowieka w czarnym płaszczu, który powiedział: „Jeżeli człowiek się nie wyprostuje, koniec jest bliski”. Powiedział on również Stefanowi: „Jest tu człowiek, który może ocalić świat”. Badacze byli bardzo zaniepokojeni zdrowiem Stefana,

wezwano więc lekarza. Długotrwałe badanie Stefana doprowadziło do stwierdzenia, że opowiada on dokładnie co się zdarzyło. Kim był ów człowiek w czarnym ubraniu i co oznaczają jego wypowiedzi dotyczące rodzaju ludzkiego? To jest problem do interpretacji.

Jak wspominałem na początku niniejszej relacji w 1973 roku w Pensylwanii miało miejsce 118 przypadków spotkań z nieznanymi osobnikami. Spotkania te różnią się nieco od siebie, ale mają wiele cech wspólnych. Znaczącą cechą tych przypadków jest wygląd stworzeń, które obserwowali świadkowie. Były one owłosionymi istotami podobnymi do małp, miały błyszczące czy i dobrze ukształtowane uszy, olbrzymie nosy, zęby podobne do kłów i długie ramiona. Ślady stóp charakteryzowały się trzema palcami i były bardzo duże. Kontakty miały miejsce w terenie zalesionym lub blisko osad wiejskich, względnie pojedynczo stojących domów. Podczas spotkań „zwierzęta” zachowywały się spokojnie, ale zarówno przed jak i po zdarzeniu zwierzęta i małe dzieci były bardzo niespokojne. Krowy rzyły, psy wyły, dzieci płakały. Istoty te były zawsze obserwowane w pełnym połączeniu z pojawieniem się NOL i zawsze miał miejsce kontakt telepatyczny, którego źródłem było podobne do małpy stworzenie.

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



## Głos spod Centrum Administracyjnego HiL

W JEDNYM z poprzednich numerów „Sygnałów MPK” w rubryce „Co mi przeszkadza w pracy” ukazał się artykuł o pracy PKR-Strzelców. Rozmówcy prosili wówczas autora, aby odwiedził PKR Centrum Administracyjne HiL. Skoro „Sygnały” są gazetą załogi MPK, autor odwiedził także PKR.

Oto wypowiedź jednego z pracowników: „Przed wszystkim konieczna jest rozbudowa dworca. Mamy tutaj w godzinach szczytu 104 wozy (po południu 55), z czego 3 kursują na terenie Kombinatu — ale u nas zgłaszają się kierowcy. Jest bardzo ciasno. Nie ma stanowiska postojowego ani naprawczego. Nie ma parkingu dla innych samochodów, właściciele zostawiają je gdzie się da — co bardzo utrudnia parkowanie naszym kierowcom.

Owiecznym problemem jest również brak pojemnika na odpady. Musimy je wywozić własnym sumptem lub prosić o to MPO. Nie tylko wywozimy śmieci, ale również kosimy trawę i utrzymujemy trawniki, co nie powinno być w naszej gestii. Myślę, że może jeden z pracowników Nadzoru Ruchu mógłby przejąć te obowiązki na całym terenie MPK, co znacznie odciążałoby nas i może teren by byłby bardziej zadbane. Jeżeli nie Nadzór Ruchu to przecież jest też Wydział Zieleni — niechże się tym zająć.

W godzinach szczytu najgorzej jest z liniami „117”, „136”, „138” — gdy ich przystanki usytuowane są na końcu pasa przystankowego. Samo pomieszczenie PKR budzi zastrzeżenia. Należałoby przeprowadzić jego modernizację. Jest bardzo ciasno, zimno, urządzenia socjalne zostawiają dużo do życzenia. Zaopatrzenie apteczki fatalne — nie ma środków opatrunkowych (bo cóż to jest 1 opakowanie plastra na miesiąc — przy takiej ilości korzystających osób).

Współpraca z Główną Dyspozytornią układa nam się nieźle. Jednak wszystko zależy od tego, kto ma tam dyżur. Najdrobniejsze nawet usterki musimy zgłaszać, mimo że mechanicy naprawiają je na miejscu. Chcielibyśmy, aby było tutaj na stałe, chociaż jedno pogotowie techniczne. A i współpraca z kierowcami rozmaita się układa. Z częścią z nich pracuje się dobrze. Niektórzy mają pretensje do nas — regulatorów — że zapowiadamy przez głośnik, aby podjeżdżali na przystanek, lub że wychodzimy, gdy przyjadą wcześniej — ale cóż, musimy na to reagować.

W dniu wypłat w HiL — mamy tutaj istny „cyrk”, pasażerowie śpią na ławkach, świntuszą. Gdy wzywamy MO — milicjanci chcą, aby dzwonić po karetkę pogotowia ratunkowego.

Jedynie co można pochwalić to to, że jest odpowiednie zabezpieczenie przeciwpożarowe (3 gaśnice, 1 agregat) oraz to, że zatrudniono tutaj pracownika socjalnego. Pracuje w godzinach 7.30 do 15.30 gotuje i sprząta.

Komentarz zostawiam czytelnikom.

OPRAC. I. ORTUS

## Podziękowanie od pasażerów

Uprzejmie komunikuję, że dzisiaj, 29 stycznia na petli autobusowej w Pleszowie obok Cementowni towarzyszyłem w drodze do pracy osobie, która zasłabła. Sytuacja wymagała natychmiastowej interwencji pogotowia ratunkowego. W tych okolicznościach przyszedł nam z pomocą pracownik MPK: pani Anna Wyrzykowska — regulator nr służbowy 3025, i pan Bogusz — kierowca nr służbowy 2239. Ich niezwykle humanitarna postawa, życzliwość oraz kultura, a nade wszystko konkretne działania, ponad wynikające z ich funkcji obowiązki, zasługują na szczególne wyróżnienie. Za tę postawę serdecznie dziękuję, mając nadzieję, że nie uchybi Dyrekcji MPK, prosząc o przekazanie pracownikom tych podziękowań w formie, jaką uzna za najbardziej stosowną.

Z poważaniem

ANNA GANTZ

OD REDAKCJI. Z przyjemnością drukujemy ten list. Zawsze uważaliśmy, że nasi pracownicy zasługują, nie tylko na słowa krytyki, jakże często spotykane w prasie. Pozwoliły więc sobie tylko na dołączenie się do podziękowań pani Gantz.

\*

Składam serdeczne podziękowania członkom zespołów muzycznych „Pantograf”, „Respekt” i „Wagonik”, którzy poświęcając swój czas w soboty i niedziele społecznie grali na imprezach mikołajowych i noworocznych dla najmłodszych. Nagrodą dla Was niech będzie uśmiech i radość dzieci, uczestniczących w II takich zabawach.

ALINA SOWIŃSKA

administracji przedsiębiorstw komunikacyjnych, wśród nich dyrektor naszego przedsiębiorstwa — Tadeusz Trzmiel, wyjaśnienie wielu trudnych, zwłaszcza ekonomicznych, zagadnień, powierzono właśnie jemu. Nic dziwnego, skoro służby ekonomiczne

potrafią w Krakowie radzić sobie z problemami, których nie są w stanie rozwiązać inni.

To co napisałem powyżej, nie oznacza jednak, że należy popadać w samouwielbienie. Ranga Przedsiębiorstwa wśród podobnych w kraju jest wysoka, ale wiele możemy jeszcze podpatrzeć u innych, wiele spraw jest zbyt trudnych, byśmy je mogli rozwiązać. Cóż z tego, że wszyscy obecni na łódzkiej konferencji, tak fachowcy z przedsiębiorstw komunikacyjnych, jak i dziennikarze, kilkakrotnie mówili o błędzie, ja-

OD LAT prowadzi się w przedsiębiorstwie szkolenie rezerwowej kadry kierowniczej. Kandydaci z zakładów podzieleni są na kadry pierwszego, drugiego i trzeciego stopnia. Na szkoleniach pierwszoplanowym zagadnieniem jest organizacja i zarządzanie. Okazuje się, że na listach obecności znajdują się ludzie którzy nawet od kilku już miesięcy w przedsiębiorstwie nie pracują (szczególnie w grupach II i III). Niestety listy nie są aktualizowane. Po prostu szkolący nie wiedzą o zmianach kadrowych, a kierownicy zakładów nie widzą potrzeby udzielania takich informacji. Czyżby miało to być jeden z przykładów szkolenia jak organizacja wyglądać nie powinna?

OD DAWNA istnieje mit, że Zakład Taksówek pracuje na całe MPK. Taksówki nie tylko bowiem, że wykonują zysk planowany, ale znacznie plan przekraczają i tu właściwie kończy się ich rola. Pracownicy Zakładu czują się pokrzywdzeni. Rozumieją, że skoro tak dużo „zarabiają” powinni mieć do podziału o wiele więcej niż inni.

Tymczasem gdyby Zakład był rozliczany ze wszystkiego,

(Dokończenie ze str. 4)

MPK będą się mnożyć. W sytuacji gdzie torowiska istnieją często od stulecia, nie zrobić się nie da. Nie można przecież przesunąć zabytkowych budowli, by odsunąć je od torów i niwelować drgania. Niepokoi natomiast fakt, że stare błędy powielane są tam gdzie tory dopiero powstają. Projektanci jakby nie widzieli problemu. Przecież linia tramwajowa do Bronowic Nowych jest jedną z najmłodszych w Krakowie. Koniecznością dla

## Precedensowy proces

miasta jest rozbudowa trakcji tramwajowej. MPK praktycznie nie ma wpływu na projekty i wykonawstwo, jako użytkownik odpowiada jednak za skutki swej działalności. Najwyższy czas, by ci co projektują, brali te sprawy od uwagę. Przecież w wypadku linii tramwajowych nie tak trudno przewidzieć „efekty uboczne”. MPK — dotowane przez miasto nie może sobie pozwolić, by płacić za błędy projektantów. Proces w opisanej wcześniej sprawie jest wprawdzie pierwszym tego typu, niestety nie ostatnim. Muszą sobie z tego zdać sprawę ci, od których zależy budowa nowych linii tramwajowych.

F. SERWIN

# Nasze nonsensy

tak jak podliczany jest zysk okazałoby się, że tych pieniędzy nie wystarczy nawet na... PFAZ. Gdzie koszty działalności, wczasy, kolonie, koszty prowadzenia bufetów, gdzie odpłaty za tabor? Okazuje się, że bardzo niebezpieczne są takie rachunki i roszczenia, a przyszłowiowy kij mógłby mieć znacznie dłuższy drugi koniec.

Analiza wykonania planu w styczniu wskazuje, że szczególnie w szczycie popołudniowym oddawaliśmy do ruchu mniej wozów i to zarówno tramwajów jak i autobusów, więcej też niż zakładał plan było zjazdów, przekroczono natomiast plan tzw. wozokilometrów. Ten cud postaramy się wyjaśnić w następnych numerach „Sygnałów”.

PRZEWAŻNIE na początku roku mamy poważne obawy o finanse. Jeżeli nawet dotacja zapewni realizację planów (tak było w ubiegłym roku), to i tak w ciągu roku trzeba wiele zabiegów by pieniędzy wystarczyło, bo dotacja na przykład nie uwzględnia wzrostu cen. Tymczasem okazuje się, że pieniądze stoja pod siatką. Od wielu lat słyszę, że kuleje system ściągania od PZU na-

leżności za wozokilometry stracone z powodu wypadków drogowych. Jeżeli wypadek powstał z winy pracownika wtedy ten płaci przedsiębiorstwu odszkodowania do pewnej wysokości. Okazuje się, że większe pieniądze płaci pracownicy niż PZU.

W UBIEGŁYM roku zwolniono nas z wpłat na PFAZ od przyrostu kwot wypłaconych pracownikom za prace przy regeneracji. Tymczasem nie wszystkie prace regeneracyjne były ewidencjonowane i oczywiście zwolnień od nich nie było. Sami też pomniejszaliśmy sobie zysk o około 3 miliony zł, bo zamiast fakturować np. wyjazd w ciągu dwóch dni, tak jak mówiło zarządzenie, faktury spływały także po... 192 dniach. I gdy jedni „wychodzą ze skóry” podejmując różne działania by Przedsiębiorstwo wyszło na swoje inni „gwiżdżą” na wszystko.

Na naradzie kadry 4 lutego wszystkie okna miały pozagane rolety a w sali paliły się światła. Zgoda, że słońce mogło część osób oślepić, ale można było okna nieco odsłonić, a wyłączyć światło.

FILOMENA SERWIN

## Okiem motorniczego

# Znakomity pomysł

W ZAJEZDNI w Nowej Hucie wprowadzono tzw. minutowe rozkłady jazdy. Polega to na tym, że motorniczy ma na rozkładzie podany dokładny czas przyjazdu nie tylko na przystanki końcowe i ew. dwa pośrednie (przy dłuższych trasach), lecz na każdy kolejny przystanek. Rozkładu jest zobowiązany przestrzegać bez względu na to.

Jak na razie w Cichym Kąciku dzieją się dantejskie sceny między motorniczymi nowohuckiej „15” a podgórskich „17”. „15” nie ruszy ani sekundy wcześniej, choćby stojąca za nią 17-tka, mająca z nią wspólną petlę, „powiesiła się” na pół kursu.

Inspektorzy Nadzoru Ruchu, którym motorowi zazdrościli siedzenia na końcówkach, marzną teraz na Rakowicach, wyganając z petli podgórskie „2” i „11” stojące przed nowohucką „12”. Gdy w Podgórzu wprowadzi się takie same rozkłady, dojdzie chyba do walki na noże.

Twórców minutowych rozkładów jazdy cechuje głęboka wiara w idee, że pomysł jest w stanie zmienić rzeczywistość. Idea jest znakomita, gdyż zakłada, że nie trzeba kosztownych inwestycji, remon-

tów torów, części zamiennych, poprawnej sygnalizacji, likwidacji korków ulicznych, itd. itd. to jest wszystkiego z czym boryka się cała dyrekcja, zaplecze, Nadzór Ruchu i prezydent miasta.

Wystarczy opracować i napisać minutowe rozkłady jazdy, a wszystkie kłopoty znikną. Autorzy pomysłu spodziewają się dzięki owym rozkładom wyegzekwować od motorniczych regularne kursowanie tramwajów, odpowiednie prędkości na trasie i jeszcze parę innych rzeczy, które na razie są ich osobistą tajemnicą.

Umknął ich uwagi fakt, że Kraków powstał w średniowieczu a nie w XXI wieku i że tramwaj nie ma skrzydeł.

Dla mnie, motorniczej z 6-letnią praktyką jest oczywiste, że naczytali się poezji Wieszcza a do serca przypadł im szczególnie krążący po paniechskich sztabuchach cytat: „Mierz siły na zamiary nie zamiar podług sił”. Co też uczynili. Nie doczytali się jednak początku zwrotki, który brzmi: „Cyrkle, miary i wagi, do martwych użyj bryl”.

A tramwaj, choć bywa złośliwy, to jednak martwe bydle.

MARTA MICHAŁOWSKA

WIELE mówi się w krakowskim MPK o dużej randze Przedsiębiorstwa wśród podobnych w kraju. Wielokrotnie słyszy się opinie o intencjach krakowskich, przemowianych potem gdzie indziej. Niedawno miałem okazję sprawdzić te opinie. Z satysfakcją przyznać wypada, że krakowskie MPK jest cenione. Na dwudniowej konferencji prasowej, organizowanej przez Federację NSZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej, dużo mówiło się o Krakowie, także pod nieobecność reprezentantów Przedsiębiorstwa. A więc o układzie placowym, zawartym w sierpniu w naszym mieście, który wciąż dla wielu jest niedoścignionym wzorem. Padły stwierdzenia, że krakowskie MPK dziś znów radzi sobie z placami, dzięki czemu jest w stanie wytrzymać konkurencję innych zakładów pracy w mieście, wciąż nie może się udać wielu przedsiębiorstwom.

Wielokrotnie jeszcze stawiano Kraków za wzór, jak należy sobie radzić z trudnymi problemami. Także w drugim dniu spotkania, gdy na sali byli już przedstawiciele

administracji przedsiębiorstw komunikacyjnych, wśród nich dyrektor naszego przedsiębiorstwa — Tadeusz Trzmiel, wyjaśnienie wielu trudnych, zwłaszcza ekonomicznych, zagadnień, powierzono właśnie jemu. Nic dziwnego, skoro służby ekonomiczne

potrafią w Krakowie radzić sobie z problemami, których nie są w stanie rozwiązać inni.

To co napisałem powyżej, nie oznacza jednak, że należy popadać w samouwielbienie. Ranga Przedsiębiorstwa wśród podobnych w kraju jest wysoka, ale wiele możemy jeszcze podpatrzeć u innych, wiele spraw jest zbyt trudnych, byśmy je mogli rozwiązać. Cóż z tego, że wszyscy obecni na łódzkiej konferencji, tak fachowcy z przedsiębiorstw komunikacyjnych, jak i dziennikarze, kilkakrotnie mówili o błędzie, ja-

kim jest ciągły rozwój komunikacji autobusowej. Ale szym brakuje nawet na bieżące remonty trakcji tramwajowej. I trudno być optymistą w ocenianiu szans Lublina, Kielc, Radomia, Tarnowa, które dziś ustawiają się w kolejce po tramwaj. Ba!

trudno nawet wierzyć w rozwój tej trakcji w Krakowie, skoro nie realizują się nawet tych linii, które znalazły się już w planach.

Przekonuje wyjaśnienie, którego udzielił w Łodzi dyrektor Trzmiel, że w sytuacji, gdy komunikacja miejska była bardzo słaba, należało wzmocnić ją jak najszybciej, a najszybszą poprawę zapewniły autobusy, nie wymagające kosztownych torowisk i sieci zasilającej. Rzecz jednak w tym, że skoro jest już lepiej, to należy pomyśleć, by mogło być również taniej i wygodniej.

Niestety, zbyt często w naszym kraju osiągnięcie celów doraźnych powoduje, że zapomina się o zadaniach bardziej dalekosiężnych. Upojeni pozornymi sukcesami, budzimy się dopiero wtedy, gdy znów jest bardzo źle, kiedy to, co było, zaczyna nie wystarczać. I znów byle szybciej, byle taniej, byle na dziś. A że to co tańsze w budowie, nie zawsze jest tańsze w eksploatacji, że autobusy będą coraz bardziej drażnić ludzi, którzy chcą odetchnąć świeżym powietrzem, to przestaje być ważne w ciągłej doraźności, w pracy „na styk”, bez wyobraźni, oddechu.

Wypada wierzyć, że resort komunikacji, w którym od niedawna znalazły się i nasze przedsiębiorstwa, pomyśli o pełnym rozwiązaniu tych problemów, tak jak przed kilku miesiącami zrobiono to już w Krakowie, dzieląc zadania między MPK, PKP i PKS. A gdy już pomyśli i wydali z siebie odpowiednie dokumenty, nie osiadzie na laurach, lecz zajmie się ich realizacją, zanim komunikacja miejska dotknie kolejnego kryzysu.

KRZYSZTOF GACEK

## Zza biurka

# Cenią nas!

## Ze starej krakowskiej prasy

„OTWARCIE Kolei Elektrycznej w Krakowie odbyło się dzisiaj rano o godzinie dziewiątej. Przed gmachem Magistratu zebrali się naczelnicy władz: J. E. komendant korpusu baron Albori, J. E. komendant twierdzy Dessowicz, sekretarz namiestnictwa pan Ró-  
żański, dyrektor Kolei Państwowych, pan radca rządu Horoszkiewicz, dyrektor Policji, pan Korodkiewicz, dyrektor Poczty i Telegrafu, pan Bilinski. Z Rady Miasta byli obecni: pan prezydent Juliusz Friedlein, I wiceprezydent miasta profesor dr Juliusz Leo oraz grono członków Rady Miasta wraz z dyrektorem Budownictwa Miejskiego panem Wincentym Malowiszewskim.

Po godzinie dziewiątej rano nadszedł przed gmach Magistratu pięknie udekorowany wóz kolei elektrycznej, ozdabiany go festony z materyj o barwach miasta: niebieskiej i białej, oraz chorągiewki o barwach narodowych. Za wozem elektrycznym, szedł przyczepiony wóz dawnego taboru kolei konnej, zupełnie odnowiony i również udekorowany. Do obu wozów wsiadli przedstawiciele władz i miasta, oraz reprezentanci prasy i udali się najpierw na dworzec kolejowy, a stąd do Rynku i Parku Krakowskiego. Z Parku Krakowskiego udano się do stacji centralnej przy ulicy Gazowej, gdzie uczestnicy obejrżeli urządzenia kolei elektrycznej: przede wszystkim kotły zasilające maszyny, a następnie maszyny o sile 150 koni. Obecnie są w rezerwie. Pozostawiono miejsce dla czwartej maszyny na wypadek, gdyby Towarzystwo miało dostarczać miastu prądu do oświetlenia elektrycznego nie tylko Krakowa, ale wszystkich przedmieść, a nawet okolicy w odległości kilku kilometrów od miasta.

Po obejrzeniu całej stacji centralnej, którą interesował się bardzo żywo J. E. baron Albori oraz prezydent Friedlein, zebrani udali się do osobnej sali, gdzie odbyło się śniadanie. Tu J. E. komendant korpusu baron Albori wniósł pierwszy toast na cześć Spółki, która urządziła kolej elektryczną w Krakowie i ułatwiła znakomicie komunikację, oraz na cześć pana dyrektora Mussila, który ożywiony najlepszymi intencjami dla Krakowa, ma w tym dziele bardzo wielką zasługę. Pan dyrektor Mussil wniósł toast na cześć Rady i naczelników władz, którzy wzięli udział w otwarciu kolei oraz na cześć prasy, która wskazała użyteczność dla miasta kolei elektrycznej. Potem przemawiał syndyk Towarzystwa, pan Henryk Rosenbaum, podnosząc, że zakładając kolej elektryczną Spółka pragnęła pogodzić interes miasta z własnym interesem i nie liczyła bynajmniej na nadmierne zyski. Dodać należy, że ze szczegółowym urządzeniem kolei zapoznał uczestników pan inż. Michalak.

Po śniadaniu uczestnicy uroczystości odjechali osobnym wozem do Krakowa, a równocześnie rozpoczął się ruch wozów kolei elektrycznej. Krążące rano wozy były wypełnione publicznością w obydwu klasach.

„CZAS” — 16 marca 1901 rok (wydanie wieczorne)

### PRYWATNA KOMUNIKACJA W JUGOSŁAWII?

Z powodu trudności komunikacyjnych władze stolicy jugosłowiańskiej Czarnogóry rozważają sięgnięcie po zupełnie nowe rozwiązania. Wszystko wskazuje na to, iż wkrótce ruszy w tym mieście prywatna komunikacja autobusowa. Z takim wnioskiem wystąpiły niektóre gminne wspólnoty lokalne, uzasadniając postulat faktem, iż miejska komunikacja państwowa z powodu za małej liczby pojazdów oraz słabej bazy, a także braków kadrowych, nie zapewnia sprawnego połączenia centrum miasta z dalekimi przedmieściami. Władze doszły do wniosku, że wydanie zezwoleń na prowadzenie działalności prywatnej w dziedzinie komunikacji miejskiej nie jest sprzeczne z przepisami. Jedynym warunkiem jest to, aby ceny przejazdów były takie same, jak w sektorze prywatnym.

### W ŁODZI „DRUGI STOPIEŃ ZAGROZENIA”

„Drugi stopień zagrożenia” przeżyła pod koniec stycznia łódzka komunikacja miejska. Znacząco, że w czasie popołudniowych szczytów wyjeżdżało na trasy zaledwie 60 proc. przewidzianych planem tramwajów, zaś rano na niektórych liniach ruch był zupełnie sparaliżowany. Powodem były bardzo obfite opady śniegu, z którymi nie umiano sobie poradzić, liczne awarie i wykolejenia będące następstwem trudnych warunków atmosferycznych. Na liniach podmiejskich przed południem autobusy nie mogły kursować w ogóle, zaś po południu nie dojeżdżały do kilku końcówek. Tam, gdzie można było się poruszać, było na ogół tak

ścisło, że kierowcy musieli jeździć bardzo wolno. Nic zatem dziwnego, że w wielu punktach Łodzi na pojazdy MPK można było oczekiwać całymi godzinami.

### 9 MILIARDÓW PASAŻERÓW

Komunikacja miejska przewiozła w 1985 roku w całym kraju 9 miliardów pasażerów. I choć jej sprawność w różnych miastach budzi różnego rodzaju zastrzeżenia, to jednak z punktu widzenia Departamentu Komunikacji Miejskiej i Samochodowej w Ministerstwie Komunikacji, jakoś u-

ślisko, że kierowcy musieli jeździć bardzo wolno. Nic zatem dziwnego, że w wielu punktach Łodzi na pojazdy MPK można było oczekiwać całymi godzinami.

### JEŹDZI SIĘ JAK W LUNAPARKU

Warszawskie tory tramwajowe, ułożone w linii prostej, utworzyłyby trasę ze stolicy do Kalisza. Niestety, nielatawa byłaby to droga. Pełna wybojów i nierówności. W Zakładzie Torowo-Budowlanym tamtejszego MZK na 520 etatów wakuje 320, gdyż nie ma chętnych do zawodu robotnika torowego, wymagającego dużej siły i odporności. W e-

W bieżące rzeczy znalezionych:  
— Wczoraj w tramwaju zosta-  
wiłem teczkę...

— Jaką?  
— Proszę mi dać jakąkolwiek,  
nie jestem wybredny...

Na końcowym przystanku linii  
podmiejskiej:

— Panie kierowco, przyjechał  
pan godzinę później!

— Czego się pan denerwuje!  
Pański bilet jest ważny cały  
miesiąc.

Kurzanika do instruktora nauki  
jazdy:

— Dużo mi jeszcze brakuje, te-  
by zdać egzamin?

— No, ze trzy...

— Trzy godziny jazdy?

— Nie, trzy samochody...



— Co do mnie, to na pewno  
nie zaliczam się do potakiwaczy  
— zapewnią urzędnik.

— Kiedy mój szef mówi „nie”,  
ja też mówię „nie”!

— Mój tatuś może podnieść  
wielkie kamień — chwali się ko-  
ledek syn kierownika.

— A mój tatuś potrafi podnieść  
trzy takie kamienie.

— Ale mój tatuś nie będzie się  
męczył. On ma zastępcę!

— Mistrzu, przemieście mnie do  
innej pracy.

— Ależ dlaczego?

— Bo po wizycie u dentysty  
nie mogę patrzeć na wiertarkę!

Kierowca do pasażerów:

— Niestety, dalej nie pojedzie-  
my, mam krótkie spieć...

— A nie mógłby go pan tro-  
chę przedłużyć — pyta jedna z  
pasażerek.

fekcie przeszło 50 kilometrów  
stolecznych torów wymaga  
natychmiastowej naprawy. Po-  
niważ nie można wstrzymać  
ruchu, na razie na 50 odcin-  
kach torowisk ograniczono  
prędkość, m. in. w rejonie ul.  
Okopowej, Obozowej, Stolecz-  
nej i Grochowskiej. Rozwiąza-  
niem może być tylko daleko  
posunięte zmechanizowanie ro-  
bót torowych.

### NASTĘPNY W KOLEJCE NOWY TARG

W długofalowym planie roz-  
woju komunikacji lokalnej w  
województwie nowosądeckim  
przewiduje się znaczne wydu-

## Mieszanka firmowa NIE TYLKO

zenie linii, szczególnie wiodą-  
cych do miejscowości podmiejs-  
skich, i zastępowanie czerw-  
nymi autobusami komunikacji  
PKS. Jest to zgodne z życze-  
niami mieszkańców regionu,  
postulujących także własne  
zmiany. Niedawno komunika-  
cję miejską otrzymała Krynica  
i przy okazji Muszyna. Kolej-  
nym miastem, które otrzyma  
komunikację lokalną, ma być  
Nowy Targ. Rozpoczęły się już  
prace przygotowawcze do uru-  
chomienia 45 kilometrów linii  
autobusowych, ale nastąpi to  
najwcześniej w roku przysz-  
łym.

### MIĘSKIE AUTOBUSY TAKŻE W BRZEGU

37-tysięczny Brzeg w woje-  
wództwie opolskim od począt-  
ku stycznia tego roku ma ofic-  
jalnie własną komunikację  
miejską, która dotychczas  
funkcjonowała w oparciu o  
tamtejszy oddział PKS-u. O-  
becnie autobusy należące do

Wojewódzkiego Przedsiębior-  
stwa Sprzętu i Transportu  
Gospodarki Komunalnej obslu-  
gują 7 linii, docierając także  
do podmiejskich miejscowości,  
m. in. Brzezina, Pisarzowice,  
Skarbmierz i Złobizny. Mie-  
szkańcy są bardzo zadowoleni  
bowiem potaniały bilety prze-  
jazdu, co dziś jest niebywałym  
wydarzeniem. PKS był droż-  
szy, a teraz bilet kosztuje jak  
w całym kraju 3 zł, a ulgo-  
wy 1.50. Linie podmiejskie są  
niewiele droższe — 6 i 11 zł

### NIE TYLKO NAPADY, KRADZIEŻE I TŁOK...

Oprócz tradycyjnych od lat

uciążliwości, do jakich zalicza-  
ją się wysokie ceny biletów,  
mnożące się napady rabunko-  
we i drobniejsze kradzieże, a  
także tłok i brud, przejazd  
paryskim metrem wiąże się od  
pewnego czasu z jeszcze jed-  
nym ryzykiem. Chodzi o moż-  
liwość pogryzienia przez ko-  
mary, które zadomowiły się  
tam i żerują przez cały rok  
ze względu na ogromne za-  
nieczyszczenie tuneli i stałą  
obecność w nich wody, która  
ścieka z ulic i przecieka z nad-  
wartością wielkim kanalizacji

### JESZCZE RAZ I JESZCZE RAZ?

Lubelska prasa miała nie-  
lada kasek, gdy okazało się,  
że tamtejszą nowo wybudowa-  
ną zajezdnię autobusową  
otwierano dwukrotnie. Stało  
się to konieczne, ponieważ na  
pierwsze uroczyste otwarcie  
zapomniano zaprosić przedsta-  
wicieli władz centralnych i  
wojewódzkich. Zaproszone

władze miejskie nie dyspono-  
wały niestety odpowiednią pu-  
łą odnawiania, stosowna do o-  
koliczności. Poważne uchybie-  
nie starano się naprawić  
otwierając obiekt po raz dru-  
gi, ale termin pomiędzy świę-  
tami Bożego Narodzenia a No-  
wym Rokiem okazał się dość  
niefortunny, tak że wysokie  
władze stołeczne reprezento-  
wał przedstawiciel nie najwyż-  
szy rangi. Złośliwi twierdzą,  
że powinna odbyć się trzecia  
uroczystość w dogodnym dla  
wszystkich terminie.

### ZAINWESTOWAŁ I OPLACIŁ SIĘ!

Mimo dość mizernych zarob-  
ków taksówkarz John Cloak z  
Chicago postanowił zainwesto-  
wać wszystkie oszczędności w  
swoją firmę. Kupił odpowied-  
nie komfortowy pojazd, zaopa-  
trzył go w baryk z napojami  
alkoholowymi i przekąskami,  
zainstalował telefon, wideo,  
stereo radio, specjalne dysko-  
tekowe oświetlenie wnętrza, a  
nawet odświeżacz powietrza,  
który mógł wypełnić wóz  
zapachem wybranym przez  
klienta z karty zawierającej  
kilkadziesiąt pozycji. Od tego  
czasu jego dochody gwałtownie  
wzrosły. John Clark zara-  
bia na czysto 1200 dolarów ty-  
godniowo. Może więc jest to  
sposób na zdobycie klientów

### MLEKO NAJZDROWSZE!

20 młodych Amerek z  
niemowlętami na ręku wsiadło  
pewnego dnia do metra w  
Nowym Jorku i na oczach in-  
nych pasażerów zaczęło kar-  
mić swe pociechy piersią.  
Chodziło o spopularyzowanie  
karmienia niemowląt matczy-  
nym mlekiem, jak najzdrow-  
szym dla dzieci. Młode Amery-  
kanki zupełnie dziś o tym nie  
pamiętają (Oprac. l-k)