



Próby obciążenia postawionego właśnie dźwigu. Na horyzoncie bloki Prądznika Białego — Zachód.
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Ćwierć tysiąca autobusów za pięć lat przy ul. Łokietka

GDY W STYCZNIU 1983 roku ówczesny wiceprezydent Krakowa Andrzej Zmuda otwierał nową zajezdnię MPK, w dotychczasowej bazie Krakowskiego Przedsiębiorstwa Transportowo-Spedycyjnego przy ul. płk. Dąbka, patrząc na zawiany śniegiem plac, stwierdził: „Ta baza powinna wam wystarczyć na długo”.

Faktycznie, po jej otwarciu MPK — po raz pierwszy od bardzo dawnych czasów — dysponowało większą liczbą stanowisk postoju niż autobusów. Taka sytuacja trwała jednak krótko. Obecnie wszystkie zajezdnie MPK mogą pomieścić 660 autobusów, a jest ich już w Krakowie o 20 więcej.

Mimo że ze wszystkich pracowników fachowych wynika, że znacznie lepsza, pod wieloma względami od autobusowej, jest komunikacja szynowa, w naszym mieście wierzy się przede wszystkim w pojazdy spalinowe. I nie jest to kwestia wiary, lecz możliwości. Bo cóż z tego, że zaplanowano linię tramwajową do Ruczaju-

Zaborza, czy Kurdwanowa, skoro ludzie już tam mieszkają bądź wprowadzą się w najbliższym czasie, a budowy tramwaju jeszcze nie rozpoczęto.

Trzeba więc wozić ludzi autobusami. Musi ich szybko przybywać. Tymczasem zajezdnie, istniejących obecnie, nie da się rozbudować. Jedyne wyjście stała się budowa nowej, dużej zajezdni. Choć znów, znający się na komunikacji są zdania, że lepiej sprawdzą się w miejskich warunkach zajezdnie mniej-

(Dokończenie na str. 4)

Przed 8 marca

Między nami kobietami

— TO MILE, że pamiętała pani o zaplanowanym przed Dniem Kobiet wywiadzie. Jest pani słowna, punktualna, a to podobno cechy męskie. Przy najmniej panowie bardzo chętnie się do nich przyznają. Być może te pozytywne cechy miała pani okazję nabyć wykonując męski zawód — motorniczej, chociaż coraz więcej kobiet go wyiera. Ale właściwie co pani, inżyniera z wykształcenia, i to już z pewną praktyką, skłoniło do podjęcia pracy motorniczej zasilającej?

— Żąda władzy i żąda pieniędzy. W domu rządzi mną mój pies, moja córka i opiekun córki. W moim tramwaju to ja rządzę.

— A pieniądze?

— Moja mała córeczka jest na ścisłej diecie, więc nie mogę jej posłać do przedszkola. Przedłużono mi urlop wychowawczy, bezpłatny. Mogłam wybierać: albo szyć rękawice, albo jeździć. Jako motornicza zarabiam za godzinę dwa razy więcej niż jako inżynier, a ponieważ muszę ich utrzymać i spłacać jeszcze półtora miliona kredytu za mieszkanie, ma więc pani odpowiedź na swoje pytanie.

— A może zawód motorniczego ma jeszcze inne zalety? Oczywiście traktując wypowiedź na temat władzy w tramwaju jako żart.

— Owszem, ma. Zawód motorniczego zasilającego, to wolny zawód jak na przykład

(Dokończenie na str. 7)

22 marca konferencja zakładowa X Zjazd coraz bliżej

Do X Zjazdu PZPR, który ma odbyć się pod koniec czerwca, coraz bliżej. Trwają więc intensywne przygotowania, by delegaci, wyłonieni z organizacji partyjnych w całym kraju, mogli rzetelnie przedstawić problemy nurtujące ich środowiska partyjne. Organizacja partyjna MPK, tradycyjnie już, wybierając jednego delegata bezpośrednio na Zjazd. Tak jak Wojewódzki Urząd Spraw Wewnętrznych, Huta im. Lenina, „Społem” i krakowski kolejarze.

O przygotowaniach do Zjazdu mówi sekretarz KZ PZPR RYSZARD GURBIEL:

— Zgodnie z uchwałą XXIII Plenum KC powołano zespół przygotowujący kampanię przedjazdową. W jego skład wszedł cały sekretariat Komitetu Zakładowego, Egzekutywa, przewodniczący Zakładowej Komisji Kontroli Partyjnej oraz Zakładowej Komisji Rewizyjnej. W pracach tego ciała uczestniczą też zasłużeni działacze ruchu robotniczego, a jednocześnie aktywni do dziś członkowie MPK-owskiej organizacji partyjnej Mieczysław Kaznowski i Józef Wyporowski.

— To na szczeblu Przedsiębiorstwa. A jak wygląda kampania w podstawowych organizacjach partyjnych?

— Spośród członków egzekutywy POP powołano zespół do przeprowadzenia rozmów z członkami partii. Roz-

mowy te, zebrany podczas nich materiał, pozwolą partii poznać dokładniej sprawy nurtujące jej szeregowych członków. Delegat z MPK znać będzie oczywiście wszystkie postulaty zgłaszane pod adresem partyjnych władz centralnych i zobowiązemy go do przedstawienia tych problemów na Zjeździe.

— Ale podczas rozmów mówi się zapewne nie tylko o sprawach wielkich, ale i mniejszych, dotyczących zakładu, Przedsiębiorstwa, miasta?

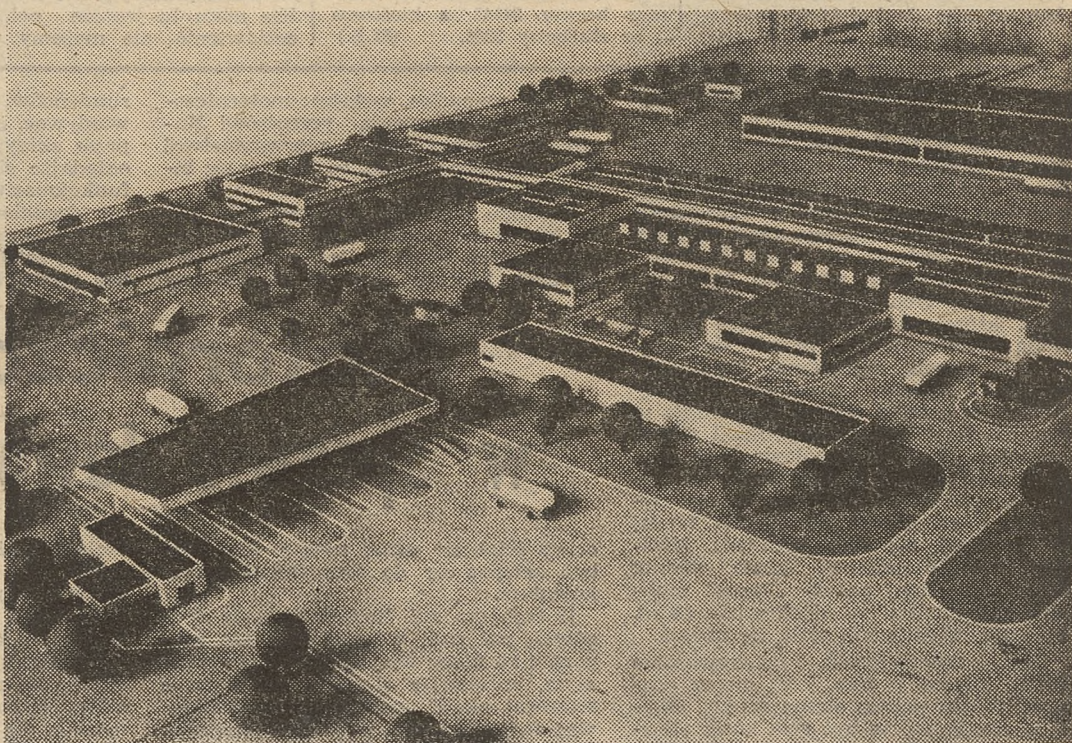
— Oczywiście tak. Dlatego członkowie zespołu przeprowadzających rozmowy zobowiązani są do selekcjonowania wniosków, tak byśmy mogli je przedstawić kompetentnym organom, tak partyjnym, jak i administracyjnym.

— Jak długo potrwać rozmowy?

(Dokończenie na str. 5)

Zostań społecznym kontrolerem

CORAZ trudniej znaleźć chętnych do wykonywania niewdzięcznej pracy kontrolera biletów. A przecież zarobki pracowników MPK w dużej części zależą od wykonania planu wpływów przedsiębiorstwa. Dlatego Dział Taryfowo-Biletowy apeluje do wszystkich pracowników, zwłaszcza kierowców i motorniczych, o podejmowanie pracy społecznego kontrolera cywilnego. Rzecz nie w łapaniu ludzi i egzekwowaniu mandatów, bardziej chodzi tu o wyrobienie w społeczeństwie przekonania, że jazda bez biletu nie popłaca, że kontrolerzy są w stanie sprawdzić spory procent pasażerów. Chętni proszeni są o zgłaszanie się do Działu Taryfowo-Biletowego ul. Bohaterów Stalingradu 1 tel. 22-53-21, ruchowy 279. Praca kontrolera jest oczywiście płatna. (kg)



Na razie to tylko makieta. Czy za 5 lat stanie się ona rzeczywistością?

Fot. ANDRZEJ WIŚNIEWSKI

W styczniu br., na posiedzeniu naszego parlamentu powołanych zostało 239 członków Rady Gospodarczo-Społecznej przy Sejmie IX kadencji. W skład Rady, której przewodniczy wicemarszałek Sejmu Mieczysław Rakowski, wchodzi przedstawiciele różnych środowisk i zawodów.

Ta szeroka reprezentacja ma stworzyć warunki do skutecznego wykonywania przez ten organ zadań doradczych i

Będą reprezentować interesy i problemy komunikacji miejskiej

konsultacyjno - opiniotwórczych. Kandydatów do Rady zgłosili wskazane przez prezydium WRN przedsiębiorstwa, spółdzielnie oraz organizacje rzemieślnicze i rolnicze. Tryb wyłaniania kandydatów do Rady przez związki zawodowe ustaliło OPZZ. W tym miesiącu ogłoszono skład osobowy Rady.

Na liście członków znaleźli się m. in. Leszek Herra, starszy mistrz w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Poznaniu oraz Stanisław Włodarczyk, kierowca, I sekretarz Komitetu Zakładowego w MPK w Łodzi, którzy będą reprezentować interesy całej komunikacji miejskiej. (I-k)

Bywa i tak

Jak niezmierna jest ludzka głupota — wysnuć można wniosek czytając dopisek na przekazie pieniężnym od ukaranego studenta I roku fizyki Uniwersytetu Jagiellońskiego. „Złapanie przez sk... kanara”, napisał ów bohater. Już kilka dni później, gdy o owej korespondencji poinformowany został dziekan Wydziału, ton pana studenta uległ pewnej zmianie. W kolejnym liście do MPK pisał on m. in.: „Zdaje sobie sprawę, że pismo, wzywające pracownika MPK, było nie tylko niedopuszczalne i karygodne ze względu na obowiązującą kulturę zachowania, ale ponadto stanowiło akt niewdzięczności w stosunku do kontrolera, który wyrządził mi przysługę nie wydając w ręce milicjantów”.

Tak też było w istocie, kontroler MPK miał prawo zawieść czwójkę, który nie posiadał pieniędzy, ani dokumentów na posterunek. Nie zrobił tego i tak mu podziękowano. Mamy nadzieję, że ten incydent nie zniechęci kontrolerów do ludzkich postaw. (kg)

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA,

PRZEZ WIELE LAT, wg obowiązujących przepisów, skreślając na skrzyżowaniu z czynną sygnalizacją świetlną, mieliśmy pierwszeństwo przed samochodami jadącymi prosto (jako pojazdy szynowe). Jesienią ub. roku Ministerstwo Komunikacji przesłało nową interpretację tych samych przepisów, w myśl której samochody jadące prosto mają pierwszeństwo przed skreślającym pojazdem szynowym. Załączamy artykuł z naszego czasopisma „Sygnały MPK”, w którym skutek stosowania w naszym mieście tej interpretacji przedstawiony jest szczegółowo. Jest nim całkowity paraliż komunikacji, nie tylko tramwajowej. Starania naszej Dyrekcji o odroczenie stosowania nowej interpretacji nie dały rezultatu. Ministerstwo Komunikacji działa według starej rzymskiej zasady „Pereat mundus, fiat iustitia” — niech zginie świat, byle sprawiedliwość stała się zadość.

Nas, motorniczych krakowskiego MPK, interesuje rola, jaką mamy odegrać w istniejącym stanie rzeczy. Okazuje się, że ma to być rola koźła ofiarne. Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy przedsiębiorstwa ubrał się w szaty sprawiedliwego Katona i rozdziera je

X Zjazd coraz bliżej

(Dokończenie ze str. 1)

— Praktycznie, gdy ten numer „Sygnałów” ukaże się w druku, będą już zakończone. Najpóźniej przeprowadzimy je w szkole przyzakładowej, ale trzeba pamiętać, że ferie spowodowały tam dwutygodniową przerwę w normalnej pracy.

— Rozmowy wewnętrzpartyjne to jeden, zapewne najważniejszy, ale nie jedyny nurt przygotowań, a jak wyglądają wybory delegatów na Konferencję Zakładową? Czy znany jest już jej termin?

— Tak, na posiedzeniu Plenum KZ ustaliliśmy, że Konferencja odbędzie się 22 marca o godzinie 10. Obecnie znamy już wszystkich delegatów, którzy wezmą w niej udział. Na Konferencji, oprócz dele-



gata na Zjazd, wybierzemy 4 delegatów na Konferencję Krakowską oraz 18 na Konferencję Dzielnicową.

— O czym będzie się mówić na tej Konferencji?

— Oczywiście trudno to przewidzieć, ale chcemy, by szefowie wszystkich zespołów przeprowadzających rozmowy, nawet jeśli nie zostali delegatami, przedstawili wnioski wypływające z tych spotkań. Komisja wnioskowa wychwyci zgłaszane przez nich problemy i powierzy je delegatom, zgodnie z kompetencjami konferencji, na które zostaną oni wybrani.

— Przygotowujemy się do X Zjazdu PZPR, ale nie zapominamy chyba o Nadzwyczajnym IX Zjeździe, który odbył się przed 5 laty?

— Oczywiście, że nie. Chcemy rzetelnie rozliczyć realizację uchwał tamtego tak doniosłego w dziejach partii wydarzenia. Jesteśmy do tego obligowani zarówno przez członków partii, jak i odpowiedzialnie dokumenty.

— Jak przebiega przedzjazdowa dyskusja w środowisku ludzi młodych?

— Niedawno zakończona VII Dekada Kół ZSMP przyniosła wiele ciekawych wniosków. Najczęściej stawiana sprawa to oczywiście budownictwo mieszkaniowe, ale wypłynęło też wiele innych ważkich postulatów. Przy okazji muszę tu powiedzieć, że po spotkaniu Komitetu Zakładowego z zarządem koła ZBoWiD, 12 marca odbędzie się zebranie, na którym emeryci i renciści zaprezentują swój pogląd na projekt programu partii. Pamiętając o młodych, nie zapominamy też o starszych.

— Wiele mówi się ostatnio o podejmowanych z okazji Zjazdu czynach społecznych i produkcyjnych.

— Nie inaczej jest i w MPK. Nie mam tu jeszcze pełnego zestawienia, ale możemy wy-

mienić dla przykładu: Zakład Budowlany zobowiązał się do postawienia zadania nad składowiskiem złomu, uporządkowania ulicy Wawrzynca po wykopach pod ciąg ciepłowniczy, motorowi z Podgórze, oczywiście członkowie partii, zobowiązali się pracować jeden dzień w czynie społecznym, a dwa w produkcyjnym, pracownicy Zakładu Naprawy Tramwajów chcą wyremontować plac zabaw dla dzieci w Osieczanach. Te przykłady można mnożyć.

— Do Konferencji Zakładowej pozostało już niewiele czasu. Czego możemy od niej oczekiwać?

— Nie tylko członkowie partii, ale cała załoga MPK może spodziewać się, że będzie to forum wymiany poglądów o najważniejszych, najistotniejszych także dla Przedsiębiorstwa sprawach. O wzroście zainteresowania organizacją partyjną świadczy fakt, że na Konferencji wręczymy przynajmniej 10 legitymacji kandydackich PZPR.

— Ile więc członków będzie liczyła organizacja partyjna w MPK?

— Trudno to tak liczyć. Mogę jednak powiedzieć, że dziś mamy 732 członków i 38 kandydatów.

— Dziękuję za rozmowę.
KRZYSZTOF GACEK

Przedsmak Mundialu w MPK

15 lutego w hali Zespołu Szkół Mechanicznych przy ul. Skrzynieckiej Komisja Sportu ZZ ZSMP zorganizowała dla załogi MPK halowy turniej piłki nożnej dla uczczenia 10-lecia ZSMP.

W rywalizacji wzięło udział 10 drużyn, które podzielono na dwie grupy. 4 najlepsze rozegrały mecze finałowe. W spotkaniu decydującym o pierwszym miejscu Zakład Naprawy Tramwajów pokonał Zakład Taksówek 2:1, a w meczu o trzecie miejsce Zakład Eksploatacji Autobusów z Czyżyn wygrał rutami karnymi z Zakładem Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka 3:2. A oto skład trzech najlepszych drużyn:

ZNT: Marek Kleszcz, Tadeusz Kotula, Ludwik Szym-ski i Adam Wodorski.

ZTX: Stanisław Chyliński, Zbigniew Litewka, Roman Mastalerz i Władysław Treła.

ZAC: Janusz Barcik, Czesław Cupka, Artur Opaliński i Bogdan Wajda. Ten ostatni, zdobywając 13 bramek został królem strzelców turnieju.

ROMAN MASTALERZ



Rozkład jazdy dla krasnoludków? Fot. J. BEDNARCZYK

Lewym okiem

UPIORNY blask zimowego zmierzchu. Spoza zastawy gęsto syjącego śniegu wylania się majestatyczny wąż trzech składów linii „8”. Tramwaje stają grzecznie jeden za drugim, czekając aż światła pod „Bagatelą” pozwolą im jechać dalej. W 5 minut później w tym samym miejscu meldują się naraz dwa kolejne skład, by szparko ruszyć w pogoni za peletonem. Czyżby inwazja „ósemek” — pytali, parafrazując Karela Čapka, zaniepokojeni pasażerowie.

JAK TO się stało, że przeprowadzone w listopadzie pomiary czasu przejazdu z końcówki na końcówkę linii „12” nie pozwoliły go przedłużyć o kilka minut, co uniósłoby motorniczowie, jeżdżący tą trasą starymi wozami „N”? Już wkrótce, gdy na linię wejdzie „105 N” — i czas przedłużono, i zasilono dodatkowym pociągiem. Podobno małe jest piękne, ale żeby nowoczesne — wolniej się.

DLACZEGO, gdy awaria wyłączy przypadkiem dwa pociągi tej samej linii, bo jeden ściga drugiego do zajezdni, trzeci skład kursuje według obowiązującego go rozkładu i nawet błagania nie pomagają, by regulator zezwolił na wcześniejszy odjazd z petli dla załatania „dziury”? Ludzie klną, ale idei regulacji staje się zadość. Chyba, że odnośna decyzja leży w wyłącznej kompetencji właściwego dyrektora?

DOCHODZA słuchy, że haki do ręcznego przekładania zwrotnic, kiedyś jeżdżące w tramwajach, a obecnie każdorazowo pobierane z zajezdni, od przyszłego kwartału wydawane będą za własnoręczne wypisanie rewersem w trzech egzemplarzach. Kolejną innowacją będzie wydanie haków do domu, za wysoką kaucją, ze zobowiązaniem noszenia jak dowodu osobistego, zawsze ze sobą. (jmm)

Motorniczowie w sprawie lewoskrętów

oczywiście) nie uznał swojej winy, ma być skierowany do rozpatrzenia przez kolegium.

Dotychczas ani funkcjonariusze drogówki, ani nasi wypadkowcy nie reagowali na nasze wymuszanie pierwszeństwa, rozumując słusznie, że w razie masowej akcji upominawczo-mandatowej motorowi nie wyjdą z zajezdni. Ze swoim rozumowaniem ani jedni, ani drudzy bynajmniej się nie mylili.

Ostatnio sytuacja zaczyna nabierać

tację i możemy uprzejmie donieść, że próby daly obiecujące wyniki — przerwy w ruchu trwały po 15 minut, a powstałe korki rozładowywał nasz Nadzór Ruchu. A jak go nie będzie pod ręką?

Podpisując umowy o pracę zgadzaliśmy się na rolę motorniczych, a nie koźłów ofiarnych. Organizacja ruchu w mieście nie jest naszą sprawą. Powołane są do niej odpowiednie instytucje i one powinny ponieść konsekwencje swojej działalności, a nie zwać je na

motorniczych i pasażerów. Jak na razie trwa pismna przepychanka między naszą Dyrekcją, Ministerstwem Komunikacji a Urzędem Miasta Krakowa. Z nich zainteresowana naszą sytuacją jest Dyrekcja MPK.

ŻĄDAMY zwolnienia zebrania motorniczych z pełnomocnymi przedstawicielami; Ministerstwa Komunikacji, Urzędu Miasta, Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego, Wydziału Drogowego WUSW, krakowskiej prokuratury oraz prasy, która reprezentowałaby pasażerów. Oczekujemy, iż na tym zebraniu zostaną nam wyłączone racje wszystkich stron oraz zostaną podjęte ustalenia umożliwiające nam pracę.

Odpowiedzi na nasze pismo oczekujemy w terminie podanym przez kodeks postępowania administracyjnego i prosimy o skierowanie jej pod adresem MPK Kraków, ZTP — z adnotacją „wywieść na tablicy ogłoszeń”.

Po tym terminie pozostanie nam doładowanie stosa nowymi przepisami. Albo wtedy niech Bóg ma w swej opiece ruch kołowy w mieście, bo nikt inny, prócz Boga mu wtedy nie pomoże.

MOTORNICZOWIE
MPK W KRAKOWIE
(72 podpisy)

JAKA JEST rola i miejsce organizacji młodzieżowej w przedsiębiorstwie? Czego oczekują młodzi pracownicy od swojej organizacji i jak reagują organy Związku Socjalistycznej Młodzieży Polskiej na ich potrzeby, wnioski i postulaty. Do dyskusji na te tematy zaprosiliśmy przewodniczących 4 kół zakładowych — podstawowych jednostek organizacyjnych Związku. Generację najmłodszą reprezentowali: Krystyna KOZUB, nowa przewodnicząca V koła w ZTO oraz Jerzy SYGULA, od kilku tygodni szef XVI koła w ZAP, zaś swym paroletnim doświadczeniem podzielić się zechcieli: Jarek DĄBROWSKI (X koło w ZTX) i Andrzej MITKA (koło XV w ZAW). W imieniu redakcji „Sygnałów” rozmowę inspirowali Krzysztof Gacek i Jerzy Michałek.

Red.: Zaczniemy od doświadczeń aktywnych...

J.D.: Nie ma co ukrywać, że lata 80—81 to okres upadku organizacji mło-

A przecież wiadomo, że fundusz aktywizacji młodzieży, który koło wypłaca, będzie owocować dopiero za jakiś czas. Zaczęliśmy już rozmowy z kierownictwem zakładu — chodzi o mycie autobusów. W ubiegłym roku zakład zlecał te prace podaje Spółdzielni „Zaczek”, placąc po 2 tysiące od autobusu. Możemy robić to samo w wolne dni. Praca niezbyt ciężka, co w naszym wypadku jest ważne, bo większość kół stanowi dziewczęta.

Red.: Czy to pomysł na młodzieżowy zespół gospodarczy?

J.S.: I tak i nie, bowiem wszystkie zarobione pieniądze pójdą na rzecz koła. Do wspólnego wykorzystania, w każdym bądź razie nie jest łatwo. To nie to co dawniej. Teraz ludzie nie chcą się już tak angażować do pracy społecznej. Może zrażeni są szokiem, który przeżyli z początkiem lat osiemdziesiątych. Mam nadzieję, że wszystko jest na dobrej drodze. Wielu młodych zaczyna się interesować naszym kołem, mimo że na razie jest nas garstka. Dobrym prognostykiem jest też bardzo dobrze układająca się współpraca i daleko idąca pomoc ze strony kierownictwa zakładu.

Red.: Co w tej chwili uważacie za najważniejsze w swej działalności?

K.K.: Funkcję przewodniczącej koła objełam zaledwie kilka dni temu. Zmianie tej towarzyszyła dość burzliwa atmosfera. Dotychczasowy przewodniczący był jednocześnie kierownikiem oddziału, co oznacza bezpośrednią podległość służbową kierownictwu zakładu. Trudno w takich warunkach wymagać egzekwowania przez niego postulatów młodzieży. A co na dziś? Organizacja istnieje, liczy 17 osób i są to raczej tacy ludzie, z którymi razem można coś zrobić. Obecnie najważniejsza sprawa to podniesienie prestiżu ZSMP w zakła-



chodzą mi wcale o jakieś narzucanie sztywnych ram dydaktycznych i przekonywanie, że musi być właśnie tak. Wiadomo, że najważniejszym problemem większości młodych rodzin jest sprawa mieszkania. Na najbliższe zebranie w moim zakładzie chcemy zaprosić prezesa Spółdzielni „Tramwajarzy”, żeby nam powiedział, co się naprawdę robi w tym kierunku, aby kwestia mieszkań ruszyła z miejsca. Jest wielu czekających na mieszkania i chcą się dowiedzieć, czy po kilku latach pracy w MPK mają jakąś szansę, czy mogą na coś liczyć.

Red.: Czy proponowany przez Was program działania i jego formy są na tyle obiecujące i autentyczne, że młodzi, podejmujący pracę w przedsiębiorstwie sami się do Was zgłaszają, czy też trzeba z wychodzić z inicjatywą do nich?

J.D.: Można powiedzieć, że połowa młodych ludzi, którzy przychodzą do

na papierze, dla lepszej statystyki. Jest na pewno wiele spraw i to takich, które jesteśmy w stanie załatwić. Ale na to trzeba czasu. A młodzi są niecierpliwi. Nie będę składał obietnic bez pokrycia, a takie rzeczy kiedyś się zdarzały.

A.M.: Nie można nowych przewodniczących zostawić samych sobie. Wiem z własnego doświadczenia, jak trudno jest komuś nowemu zorganizować pracę w kole. Nie można pozwalać na takie sytuacje, że poprzedni zarząd odchodzi i zostają tylko papiery, tu musi być ciągłość. Ważne, żeby sekretarze POP też pomagali. U nas taka współpraca układa się bardzo dobrze, nie wiem jak gdzie indziej. W zeszłym roku rekomendowaliśmy do POP 8 osób.

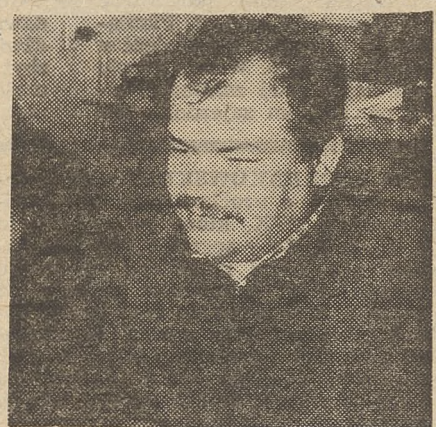
J.D.: W ZTX ta współpraca też jest dobra. Wynika to pewnie z tego, że tak u nas jak i na Woli sekretarze Janusz Ryszka i Michał Małek, wyrosli z ruchu młodzieżowego, znają jego potrzeby i bolączki, są jeszcze ludźmi młodymi. A poza tym jeżeli kierownik zakładu nie stworzy dobrego klimatu dla pracy młodzieżowego koła, to i efekty są mniejsze. I to od razu widać.

J.S.: Nie można powiedzieć, że nie dostrzegamy problemów naszej zajezdni. I na tej płaszczyźnie musi się układać współpraca z kierownictwem. Płaszów to zajezdnia ludzi młodych, z kategorią prawa jazdy „D”. Niedobrze przedstawia się u nas sytuacja wypadkowa. Ale człowiek nie można przecież od razu przekreślać. U nas kierownik, jak ktoś po wypadku „wysiadzie” psychicznie, przenosi go do warsztatu, a kiedy kierowca ma ochotę, to wraca do jazdy. Jeśli ktoś chce rzeczywiście rzetelnie pracować, dostaje autobus „na własność”. Wiadomo, może sam o niego dbać. A wielu jest takich, którzy zupełnie nie dbają o powierzony sprzęt. Brakuje zwykłego poszanowania. Nie chciałbym popełnić błędu, jakim jest moim zdaniem agitowanie ludzi na siłę. Nie idę na ilość, ale jakość.

Red.: Jak rysuje się przyszłość?

J.S.: Pierwsza rzecz to świadomość, że jak sobie sami nie zapracujemy, to nikt nam nic nie da. Nie mówię tylko o sytuacji w kole, organizacji, czy przedsiębiorstwie. Kiedyś patrzyliśmy, liczyliśmy na kogoś — tak było w latach siedemdziesiątych i za to płacimy dziś. Pracą, pomimo której nie możemy sobie pozwolić na wiele rzeczy, my młodzi. Niech ludzie, którzy zostaną wybrani na X Zjeździe, zastanowią się, podejmując decyzje. Niech to będą nawet decyzje przykre, ale trzeba powiedzieć wprost i jasno — nie stać nas na to, przez najbliższe 10 lat, na samochód, eleganckie mieszkanie, ale musimy pracować, żeby za te 10 lat było lepiej. Nie obiecywać złotych gór. Lepiej powiedzieć prawdę, choć gorzka, lecz prawdę. A to, że większość młodych ludzi jest nastawiona konsumpcyjnie — to fakt.

A.M.: Wielkie marzenie, aby uzdrowić sytuację z mieszkaniami. To podstawowa sprawa dla organizacji młodzieżowej



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

i największa bolączka. Gdyby tak Zarząd Zakładowy ruszył z miejsca budownictwo patronackie — ta sprawa dalej stoi w miejscu.

Red.: Ale dotyczył problemu, który dotyczy całego kraju. Wróćmy na własne podwórko.

J.S.: Najbliższe sprawy do poruszenia to stan zaplecza na końcówkach ruchu i jakości posiłków regeneracyjnych. Jeśli już te posiłki są, to niech będą właściwej jakości i żeby je można zjeść w godziwych, ludzkich warunkach.

K.K.: Szczególna sytuacja istnieje w ZTO. Duża część załogi to ludzie spoza Krakowa, a oni są nastawieni tak: dużo zarobić, a z siebie nic nie dać. Szwankuje dyscyplina pracy i organizacja. Udział przedstawiciela Związku w posiedzeniach kolektywu kierowniczego nie był akceptowany. Tym wszystkim trzeba się zająć.

(Dokończenie na str. 6)

MÓWIA MŁODZI

Chcemy prawdy nawet gorzkiej

dzie. Faktem jest, że na terenie zakładu jesteśmy mało widoczni, a współpraca z kierownictwem nie układa się wcale. Na razie nie chcę więcej mówić na ten temat, sytuacja jest napięta, może za kilka dni się wyjaśni, a cała sprawa okaże się burzą w szklance metnej wody. Z zeszłego roku zostało nam około 100 tys. zł, które zarobiliśmy na malowaniu siatek. Zaczniemy od jakiejś imprezy, chyba wycieczki, co spróbujemy tak rozpropagować, by w

przedsiębiorstwie z zewnątrz zgłasza się do organizacji. Sami mają świadomość, że pilnują swoich spraw. Druga połowa to ci, którzy może nawet byli gdzieś członkami ZSMP, ale chcą przeczekać, zobaczyć jak Związek działa w naszym przedsiębiorstwie, zachowują się biernie.

Red.: A jaką rolę odgrywają instancje Związku w adaptacji zawodowej ludzi młodych, rozpoczynających pracę w MPK? Jest to przecież niejednokrotnie ich pierwsza praca.

J.S.: To dość skomplikowana sprawa ze względu na specyfikę przedsiębiorstwa i trudne warunki pracy na wielu stanowiskach. Zawsze staramy się pomóc w indywidualnych przypadkach, łagodząc zaistniałe konflikty i wyjaśniając nieporozumienia.

Red.: O czym mówią młodzi na zebraniach koła?

A.M.: Zaczę od tego, że XV koło w ZAW jest największe w MPK. Liczy 54 członków, a na każde spotkanie przychodzi 40—45 osób. To chyba najlepszy dowód zainteresowania poruszonymi sprawami. A o czym dyskutuje się najczęściej? O mieszkaniach i placach. Rodzą się również inicjatywy. Ponieważ nasi młodzi kierowcy nie są w stanie brać udziału w pracach na FASM, zdecydowali, że każdy jeździ 4 godziny w miesiącu za darmo. To dobre wyjście i dla Zakładu, bo nie dezorganizuje pracy i dla nas, bo nie mogąc przychodzić na czynny młodzieżowe, w ten sposób zasilają fundusz koła.

Red.: Jakie pomysły udało się już zrealizować, tak że stanowią one dorobek organizacji?

A.M.: Do tradycji naszego koła weszły pożegnania poborowych, a niedawno pojechalismy na przysięgę 5 kolegów z Woli, zakładowym autobusem, razem z ich rodzinami. Regularnie organizujemy też młodzieżowe narady robocze, na których jest zawsze dyr. Stanisław Kowalczyk i cały kolektyw kierowniczy ZAW. Na narady te przychodzi dużo osób niezrzeszonych, bo to znakomita okazja, by przedstawić różne problemy i dowiedzieć się, jak załatwione zostały sprawy, zgłoszone poprzednio.

Red.: A bolączki...

J.S.: Jest nas jeszcze wciąż mało. Ale nie będę nikogo ściagał na siłę. Wolę mieć kilku zapalonych, na których zawsze mogę liczyć, niż kilkudziesięciu



zakładzie wiadomo było głośno, że coś się dzieje.

Red.: Z Waszych wypowiedzi wynika, że społeczno-polityczna organizacja ZSMP na swych najniższych, podstawowych szczeblach skupia się głównie na organizowaniu czasu wolnego, turystyce i rekreacji za wspólnie zapracowane pieniądze. Cel to słuszny i chwalebny, lecz przecież nie jedyny.

J.S.: Oczywiście, lecz w naszej sytuacji, kiedy obejmujemy niezbyt liczne koła, dezorganizowane właściwie, trzeba zacząć od czegoś atrakcyjnego. Skupić ludzi wokół konkretnej pracy, zebrać ich kilka razy, wykonać coś konkretnego i dopiero wtedy tworzyć się atmosfera, w której można spokojnie i na luzie dyskutować o poważnych problemach nurtujących młodzież. Nie

dzieżowych. Obejmowałem funkcję przewodniczącego w bardzo trudnym okresie. Był maj 1982 roku, kiedy przyszło mi reaktywować koło w Zakładzie Taksówek, gdzie zaczęliśmy od 9 członków. Młodzież nie bardzo garmęła się do tej pracy, choć przecież w ZTX prawie 60 proc. załogi to ludzie młodzi, do 30 roku życia. Nasza dziewczątka postawiła, że coś zrobi. Postanowiliśmy powiększyć koło na bazie założonego planu pracy i jego konsekwentnej realizacji. Podstawowym założeniem było przyciągnięcie do nas młodych, ale nie tak, jak to się działo w latach siedemdziesiątych. Nie na siłę, nie dla statystyki. Zaczęliśmy od organizowania atrakcyjnych wycieczek, wypracowaliśmy sobie na to fundusz w wysokości 50 tys. zł. Kilka udanych wyjazdów rekreacyjnych, ogniska z pieczeniem ziemniaków i kiełbasą zrobiło swoje. Tak wtedy zaczęliśmy, od małych zdawałoby się spraw. Koledzy przyglądali się nam, najpierw z rezerwą, potem z zainteresowaniem, że coś się jednak dzieje. Dziś koło liczy 26 członków, szkoda tylko że są to wyłącznie kierowcy. Z zaplecza ani administracji nie mamy prawie nikogo. Ale to bolączka w całym przedsiębiorstwie. Grupa podstawowa to kierowcy, motorowi. Pracownicy zaplecza i administracji przyjmują zazwyczaj bierną postawę, rzadko angażują się w naszą pracę.

A.M.: Kiedy we wrześniu 1984 r. nasze koło wybrało nowy zarząd, okazało się, że my, nowi, zostaliśmy wrzuceni na głęboką wodę. Ze starego zarządu nie pozostał nikt — i muszę przyznać, że na początku było trudno. Byłoby jeszcze trudniej, gdyby nie pomógł poprzedni przewodniczący Zygmunt Musiał. To on podpowiadał i radził, jak zacząć działać. Podsuwał projekty, których jemu nie udało się zrealizować. Tak było z młodzieżową naradą roboczą. Udało się ją zwołać cztery miesiące później w styczniu. Zaczęliśmy także od sprawy wypracowania pieniędzy na działalność koła. Na tej naradzie sporo osób złożyło swój akces, deklarując tak wstąpienie do koła, jak i pracę. W 1985 wypracowaliśmy sporą kwotę, 300 tys. zł. Pieniądze przeznaczyliśmy głównie na organizowanie wypożyczalni.

J.D.: Główny nacisk położyliśmy właśnie na sport i turystykę. To chyba oczywiste ze względu na ciężką pracę.

A.M.: Sport i turystyka to w zasadzie podstawa działalności XV koła. Mamy pewne efekty. Nasza młodzież wygrała Letnią Spartakiadę MPK i Spartakiadę Pływacką.

Red.: A co mogą powiedzieć koledzy, którzy dopiero objęli koła niedawno?

J.S.: Koło, które niedawno objełam, jest w rozsypanie. Teraz jest nas raptem 8 osób, takich zapaleńców, „narkomanów” można powiedzieć. Młodzież nie jest przekonana do działań organizacji. W rozmowach stale wypływa przekonanie, że ZSMP musi im coś od razu dać.

W Podgórzu ogromnie ciasno, a...

Na budowie przybudówki dla ZPT – już opóźnienia

OD KILKU lat trwa w zajezdni w Podgórzu wymiana starych tramwajów na nowe. W roku 1980 w ZPT były 2 wagony 105 N, w następnym — 21, 1982 — 29, w 1983 — 61, w 1984 — 98, w 1985 — 145. W roku bieżącym przewidziano ich już 38 sztuk. Przejście z obsługi starego typu wagonów na nowe jest dla Zakładu bardzo uciążliwe. Początkowo ustalono, że kasowanie starego taboru w stosunku do otrzymywania nowego, będzie kształtowało się w granicach 1,3 do 1,0. Później, że 1 do 1. Wagony nowego typu zabierają więcej ludzi, są dłuższe. Ponieważ na miasto wyjeżdża nie mniej wozów niż dotąd, komfort jazdy wydatnie się poprawił, natomiast warunki pracy w Zajezdni znacznie pogorszyły. Przez to, że wagony nowego typu, których jest coraz więcej, są dłuższe od starych, na miejscach postojowych zaczyna być coraz ciśniej. Nie pozostało więc nic innego, jak powziąć decyzję rozbudowy Zakładu, oczywiście w miarę możliwości, bo teren MPK ograniczony ulicami Brożka i Rzemieślnicza, jest coraz bardziej zagęszczony. Zdecydowano o powstaniu przybudówki.

Inwestorem jest Dział Inwestycji MPK, wykonawcą Energoprzem. Przybudówka pomieści część socjalno-warsztatową. Na parterze znajdują się więc specjalistyczne warsztaty naprawy i regeneracji podzespołów mechanicznych i elektrycznych do wagonów 105 N. Na piętrze natomiast umywalnie i szatnie dla pracowników.

Pod budowę przybudówki zabrane zostały trzy tory postojowe, co spowodowało, że aż 24 wagonów nie ma gdzie ustawić. W zajezdni w tej chwili wykorzystany jest dosłownie każdy metr torów postojowych, a mimo to odczuwa się

straszną ciasnotę. Najgorzej jest w nocy. Nie ma wówczas zupełnie możliwości manewrowania taboru, między innymi wycofywania uszkodzonych wozów. Poprawa nastąpi dopiero z chwilą przeniesienia się Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego do nowego budynku. Wówczas stare pomieszczenia tego zakładu zostaną wyburzone, a w ich miejsce, powstaną 4 nowe tory postojowe. Miejmy nadzieję, że kolejny już termin oddania nowego obiektu dla ZTS wyznaczony na czerwiec br. będzie wreszcie ostatnim.

Na budowie przybudówki dla ZPT również są już opóźnienia. Wynoszą one około 3 miesięcy. Zaawansowanie robót konstrukcyjno-montażowych sięga 80 procent. Przypomnijmy o budowie akumulatorni, która od wielu już lat jest sprawą pilną, a mimo to stale odwołaną. Na razie wozi się więc akumulatory z ZPT do ZTH i z powrotem. Wykonawcą akumulatorni miał być również Energoprzem. Nie zakończono też rozbudowy układu torowego, który był w projekcie modernizacji Zajezdni.

Inwestycje stare i nowe, przeróbki, adaptacje... tylko że od momentu podjęcia decyzji, przez realizację projektów do chwili oddania obiektów do eksploatacji, upływają nie tylko miesiące, ale i lata. Opóźnienia, „poślizgi” budowlane, stały się już czymś tak naturalnym, że zaczęłyby dziwić inwestycje wykonane zgodnie z harmonogramem. Rzecz w tym, że za każdą decyzją ukryta jest konkretna potrzeba — w przypadku ZPT poprawa warunków pracy załogi. Czy docenią to budowniczowie nowych pomieszczeń dla tego Zakładu?

MARIA BUBACZEWSKA

Za pięć lat przy ul. Łokietka

(Dokończenie ze str. 1)
sze, na kilkadziesiąt autobusów, my zdecydowaliśmy się na kolejnego giganta. W 1984 r. rozpoczęto budowę zajezdni na 250 autobusów, przy ul. Łokietka, na dalekich peryferiach miasta. Obecnie przebuduje się, że jej budowa zostanie zakończona w 1991 roku. Pracy jest bardzo dużo. Na kilkunastu hektarach uprawnej dotychczas ziemi „Energoprzem”, jako główny wykonawca, wznosi obiekty niezbędne MPK. Pomagają mu: KPRI — II, KPRE, Mostostal — 5. Dziś, na placu budowy nie widać jeszcze zbyt wiele. Postawiono szkielet konstrukcji hali pogotowia technicznego, postawiono dźwig. To dopiero początki wielkiej inwestycji, która kosztować ma ponad 1,7 mld zł. Pieniądze na to muszą się znaleźć w miejskiej kasie. Wszak miasto jest najbardziej zainteresowane powstaniem zajezdni. Bez

niej, nie może być mowy o znaczącym przyroście liczby autobusów, niezbędnych dla Krakowa. A przypominamy, że w minionych 30 latach przybyło ich ponad 200, czyli drugie tyle. Ale już dziś powinno być znacznie więcej.

Budowa przy ul. Łokietka rozpoczęła się niedawno. Tak „Energoprzem”, jak i pozostali wykonawcy pracują dobrze. Mimo to roboty są niezmiennie opóźnione. Zdecydowało o tym późniejsze niż planowano rozpoczęcie budowy (chodziło o nieniszczenie zboża na polach), jak również brak materiałów. Konstrukcje stalowe, blachy to dziś towary deficytowe. Zbyt mało znalazło ich się też przy ul. Łokietka.

Gdy staną tam, gdzie niedawno wzniesiono konstrukcję dźwigu, można zobaczyć niezbyt odległe bloki zachodniej części Białego Prądnika. To najbliższe zajezdni osiedle. Ale

od niego nie można jeszcze do niej dojechać. Jeździ się przez Tomie, co znacznie wydłuża drogę. Trzeba pomyśleć o jej skróceniu. I trzeba też pomyśleć o bezkolizyjnym rozwiązaniu skrzyżowania z linią kolejową. Już dziś. Bo choć do roku 1991 pozostało jeszcze trochę czasu, to wkrótce może się okazać, że wyjeżdżające z nowej zajezdni autobusy raz po raz oczekują w długiej kolejce na podniesienie szlabanu. A pasażerowie czekają na przystankach.

Zajezdnia przy ul. Łokietka powinna za 5 lat zmieścić 250 autobusów. Taka więc jest realna możliwość zwiększenia potencjału MPK w tym czasie. Czy to wystarczy? Dla ułatwienia odpowiedzi dodać wypada, że już dziś brakuje w mieście niemal 200 autobusów. Budowę następnych zajezdni planuje się znacznie po roku 1990.

KRZYSZTOF GACEK

59 PODKRAKOWSKICH miejscowości zabiega o uruchomienie linii autobusowych MPK, które połączyłyby je z miastem. Żeby sprostać tym postulatom, z zajezdni musiałoby codziennie wyjeżdżać 90 autobusów więcej, niż obecnie. A przecież do tego trzeba dodać pilne potrzeby miasta, wynikające chociażby z budowy nowych osiedli, czy zbyt długiego czasu oczekiwania i nadmiernego przeładowania wozów na trasach już istniejących.

Zakłada się, że po roku 1990 MPK stopniowo przejmować będzie od PKS komunikację na odległość 10—12 km wokół miasta, w strefie, na której obecnie leżą następujące miejscowości: Chobot, Proszowice, Niedźwiedź (ale już nie Słomniki), Widoma, Damice, Smardzowice, Bębło, Będkowiec, Radwanowice, Zalas, Rybna, Czernichów (do tych dwóch miejscowości MPK dociera już dzisiaj), Polanka, Haller, Krzywaczka, Krzyszkowice, Brzączowice, Dziekanowice (ale nie Dobczyce), Dobranowice, Zabłocie, Czyżów, Klaj.

To jednak na razie sfera odległych projektów, w bliższej natomiast przyszłości mieszkańcy tych miejscowości, tak jak i położonych poza strefą, korzystając będą z usług PKS i PKP. W 1984 r. w godzinach największego ruchu, pociągi przewoziły o 80 procent pasażerów więcej, niż teoretycznie powinno pomieścić się w wagonach. Niestety, przebudowa stacji Kraków Główny, zły stan techniczny torów, szczupła ilość taboru powodują, że nie można

MPK — 12 kilometrów od miasta

Jaka będzie przyszłość podmiejskiej komunikacji

obecnie myśleć o zasadniczej poprawie komunikacji kolejowej. Ponieważ nie ma technicznych możliwości zwiększenia ilości podróży na stacjach Kraków Główny i Kraków Płaszów, trzeba budować kolejne przystanki. Do 1990 roku zaplanowano, choć nie ujęto w planie inwestycyjnym, następujące przystanki osobowe: Krzesławice, Bronowice, Prądnik Czerwony, Złoty Róg, Korabniki i Piaski Wielkie. Żeby mogły one jednak pełnić właściwie swe funkcje, konieczne jest ściślejsze połączenie tych przystanków z osiedlami mieszkaniowymi przez MPK. Przykład Zabłocia, Prokocimia, Bieżanowa i kilku innych wskazuje, że z tym mogą być poważne problemy. Przecież od kilkunastu już lat toczy się batalia o rozpoczęcie budowy dworca autobusowego MPK, przy ulicy Kącik. Plany istnieją od dawna, konieczność tej inwestycji nie ulega wątpliwości i tylko dotychczasowy gospodarz terenu nie chce słyszeć o wyprowadzce. A rzecz nie tylko w niepełnym wykorzystaniu przystanku kolejowego Kraków-Zabłocie, ale i w truci spalinami mieszkań-

ców placu Bohaterów Getta, gdzie przy braku dworca, zlokalizowano przystanek początkowy 7 linii MPK.

Największym podmiejskim przewoźnikiem w województwie będzie w najbliższym czasie PKS. Dysponuje on obecnie 407 autobusami. Codziennie dwa oddziały — krakowski i myślenicki wysyłają na trasy 303 wozy. To niemal dokładnie o 200 mniej, niż wynosi ilość autobusów w ruchu MPK. A przecież obydwa oddziały muszą też wysłać wozy na linie dalekobieżne i tzw. średniostansowe, które w niewielkim tylko stopniu wykorzystywane są przez pasażerów w ruchu lokalnym. Ta, zdecydowanie niewystarczająca ilość autobusów, jest jednak za duża w stosunku do możliwości technicznych. Obydwa oddziały dysponują zapleczem technicznym na 350 autobusów. W dodatku baza w Myślenicach nie może być rozbudowywana, zachodzi więc konieczność szybkiej budowy nowego zaplecza. Także hale obsługiowo-naprawcze w krakowskim oddziale osobowym PKS wymagają remontu.

Tymczasem temu przewoźnikowi po-

Brak części zamiennych do tramwajów i autobusów to problem nie nowy. Od lat zawsze czegoś brakuje. Jeżeli kilka lat temu uporano się z produkcją jednych części, to obecnie przyszyły problemy z innymi. Bo i tabor też się przecież zmienia. Czasem jednak kilka lat trwa borykanie się z jednym konkretnym brakiem. Od kilku lat na przykład przychodzi do przedsiębiorstwa zbyt mało wałków atakujących do przekładni wagonów 105N. Nie ma też zupełnie dostaw przekładek 20 PM. Jedne i drugie to podstawowe części, od których zależy dalsza eksploatacja wagonów.

— Kto produkuje te wałki i przekładnie? — z tym pytaniem zwracam się do zastępcy kierownika ds. zakupów Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego Ferdynanda Styrny.

— Producentem zarówno wałków do przekładni 105N jak i przekładek 20 PM jest Fabryka Lokomotyw w Chorzowie. Jest ona zresztą jedynym producentem tych ważnych części. Problem w tym, że produkuje je tylko do nowych wagonów. Po prostu całość przeznaczona jest dla „Konstalu” w Chorzowie. Na części zamienne, które się przecież zużywają, z produkcji tej już nie ma. Jeżeli nawet wałków atakujących do przekładni 105N, były jakieś nikielne dostawy, to przekładek 20 PM, jako części zamiennych nie otrzymywaliśmy nigdy.

Nadzieja tylko w „Fabloku”

Bez wałka i przekładki nie pojedziemy

— I co dalej?

— Otrzymaliśmy wiadomość, że „Fablok” w tych właśnie dniach potwierdził wykonanie 400 wałków dla Składnicy Części Zamiennych przy MZK w Warszawie. Jest to jednak bardzo mało biorąc pod uwagę, że dla samego MPK w Krakowie potrzeba 70 do 80 sztuk, a inne przedsiębiorstwa komunikacyjne też mają olbrzymie braki. Jeżeli chodzi o przekładki 20 PM, to nie ma zapowiedzi zmiany na lepsze. A potrzeba ich w granicy 20 do 30 sztuk.

— Czy nie można zarówno jednych jak i drugich regenerować?

— Wałki zregenerować się nie da, natomiast przekładnie regenerujemy. Rzecz w tym, że w nieskończoność ich również nie da się odnawiać, bo w końcu zęby się wykruszą. Przystając liczyć na „Fablok”, zaczęliśmy czynić starania o potrzebne nam części u innych producentów. Wysłałmy więc kilka ofert, celem wykonania tak wałków jak i przekładek, między innymi do Wojskowych Zakładów Remontowych w Krakowie, Instytutu Obróbki Skrawaniem, również w Krakowie, WSK w Kaliszu. Z tego ostatniego przedsiębiorstwa otrzymaliśmy już nawet odpowiedź. Nie potwierdzają oni naszego zamówienia, z uwagi na brak odpowiedniej do wykonania wałków maszyny. Prawdopodobnie odpowiedzi innych zakładów, które starałmy się zainteresować naszym problemem będą takie same.

— Czy widzicie jeszcze jakieś rozwiązanie tej trudnej sytuacji?

— Pokładać możemy nadzieję tylko w „Fabloku”, że być może, prócz zaopatrywania producenta wagonów 105 N „Konstal” w Chorzowie, pomyśli również o częściach zamiennych dla przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju. Jeżeli jednak nie się tu nie zmieni i kryzys się pogłębi, może dojść do tego, że nasze zakłady tramwajowe będą musiały wycofywać z ruchu wagony z powodu braku tych części.

Rozmawiała: MARIA BUBACZEWSKA

Jak nas widzą, tak nas piszą

Pod tytułem „Szwedzki rozkład, krakowskie kursowanie” warszawski „Kurier Polski” wydrukował następujące obserwacje z Krakowa:

Na krakowskich przystankach pojawiły się rozkłady jazdy według modelu szwedzkiego. Podana jest tam dokładna godzina wyjazdu tramwaju z pętli i czas jaki ma do przejechania do punktu, w którym zlokalizowa-

no przystanek. Wydawać by się mogło, że takie usprawnienie przyniesie zadowolenie pasażerom. Tymczasem po kilku dniach od wprowadzenia zmiany nie obserwuje się żadnej zmiany w kursowaniu tramwajów. Zdezorientowani pasażerowie jak dawniej długo czekają aż przyjedzie tramwaj. Motorniczy wcale nie kierują się wskazaniami szwedzkiego rozkładu.

trzeba pilnie 140 autobusów. Te wozy pozwoliłyby zwiększyć ilość kursów na najbardziej uczęszczanych liniach.

Czego więc mogą spodziewać się mieszkańcy podkrakowskich rejonów w przyszłych latach? W rejonie wielkim połączenie z Krakowem zapewnią ma przede wszystkim PKP. Ponieważ w 1989 roku Wieliczka hucznie obchodzić będzie 700-lecie, już wkrótce powinna tam dotrzeć linia pociągowa z Nowego Prokocimia. Natomiast w rejonie miasta głównym przewoźnikiem pozostanie PKS.

Po roku 1990 przewiduje się przejście całej komunikacji Krakowa ze Skawiny przez MPK. PKS ma rozwinąć komunikację lokalną w tym rejonie.

Kolejarze natomiast powinni wozić nas na trasie Kraków — Krzeszowice. I tu dla PKS przewidziano rolę przewoźnika na lokalnych liniach wokół Krzeszowic.

Natomiast całość komunikacji na trasie Kraków — Proszowice, jak i w rejonie tej miejscowości zapewnią ma PKS. Jedynym wyjątkiem ma tu być, istniejąca już linia MPK Nowa Huta — Kocmyrzów.

Ramowy plan już istnieje. Pora teraz na opracowanie perspektywicznego programu rozwoju komunikacji zbiorowej na terenie województwa. Niedawne zmiany na najwyższym szczeblu i przejście Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego do resortu komunikacji może tę sprawę ułatwić.

KRZYSZTOF GACEK

Problemy i nadzieje

SZYBKO przyzwyczailiśmy się do znacznej poprawy komunikacji miejskiej w Krakowie. A przecież jeszcze kilka lat temu uchodziła ona za jedną z najgorszych w kraju. Nie do pomyślenia jest już dziś kilkudziesięciominutowe oczekiwanie na tramwaj czy autobus, bądź loteryjka na pętli: „przyjedzie — nie przyjedzie, odjedzie — nie odjedzie”. Taką poprawą usług komunikacyjnych możliwa była głównie dzięki systematycznemu zwiększaniu ilości wozów na trasach. Ale to przeszłość. Dziś praktycznie poprawiać sytuację taką metodą — choć prostą i skuteczną — już nie można. System komunikacyjny miasta nie wytrzymuje natłoku pojazdów, nie wytrzymuje też zaplecze techniczne MPK. Nowego taboru nie tylko nie ma gdzie stawiać na noc, ale co ważniejsze, nie ma go gdzie naprawiać i dokonywać przeglądów. Skończyła się pojemność stanowisk technicznych. Jedyną możliwością podniesienia jakości świadczonych usług jest wykorzystanie rezerw, ukrytych w systemie organizacji pracy. I właśnie doskonalenie organizacyjne uwzględniła przede wszystkim plan techniczno-ekonomiczny w 1986 roku. Wprawdzie zakłada się, że usługi komunikacyjne pozostają na wysokości planu ubiegłorocznego, nie oznacza to jednak stagnacji.

Dużo obiecujemy sobie po synchronizacji i wprowadzeniu wspólnej częstotliwości dla 11 linii tramwajowych, obsługiwanych przez ZTH. Odebranie i pełne zagospodarowanie nowego dworca autobusowego w Mistrzejowicach, co ma nastąpić w pierwszym kwartale, też znacznie polepszy sytuację w tym rejonie. Takich dworców oczekuje przedsiębiorstwo od władz miasta więcej. Ten jest pierwszym z prawdziwego zdarzenia i miejmy nadzieję, że na miarę potrzeb — teraźniejszych i przyszłych. Takie inwestycje to luksus, to wręcz konieczność.

A tymczasem sytuacja taka istnieje, nie można rozpocząć budowy dworca przy ul. Kąkic ponieważ Urząd Dzielnicowy nie może wyegzekwować decyzji i wyeksmitować dotychczasowego użytkownika z przyznanego MPK terenu.

Paradoksalna też staje się sytuacja na Kurdwanowie. Docierające tam autobusy zwracają na prowizorycznym parkingu. Osiedle rozbudowuje się w kierunku południowym i bloki oddalają się coraz bardziej od komunikacji. Do nowych budynków nie można jeździć nie tylko dlatego, że brak tam pętli, ale i brak ulic o odpowiedniej szerokości. Nie się nie robi, by błąd projektantów został chociaż częściowo naprawiony. Oczywiście tego nie załatwi MPK. My możemy wychodzić ze skóry, by autobusy jeździły z przyzwyczajoną częstotliwością, a ludzie i tak będą kłąć, bo żeby dojechać do centrum, będą musieli dłużej iść do przystanku niż jechać. Miara oceny komunikacji w mieście jest nacisk o-

kolic podmiejskich na uruchamianie nowych bądź wydłużanie istniejących tras. Naciski są także tam, gdzie jeździ PKS. Argumentem jest fakt niewywiązywania się tego przewoźnika ze zobowiązań. Często zresztą drobiazgi decydują o niemożności wydłużenia, czy otwarcia nowych linii. Od grudnia ubiegłego roku MPK przygotowano jest do uruchomienia pospiesznej linii autobusowej do Wieliczki. Doskonale wiadomo, że dwa autobusy jakie mają tam jeździć, nie rozwiążą problemów komunikacyjnych Wieliczki i niebawem zaczną się dyskusje, by zwiększyć częstotliwość. Jest sprawą prawie że groteskową, że tę linię na nas wymuszono. Przygotowaliśmy wszystko zgodnie z ustaleniami, a jeździć nie można, bo... odcinkami na trasie nie ma warunków do komunikacji miejskiej! Nie ma pętli nawrotowej i paru zatok przystankowych. Podobnie ma się sprawa z zapowiadany od 3 lat wydłużeniem linii „173” i „C”, do Nowego Bieżanowa. Podobnie jest z linią do Giebułtowa.

Aż strach pomyśleć co będzie z komunikacją do powstającego osiedla Ruczaj — Zaborze. Tam problemem są nie tylko pętli i dworce autobusowe (niestety o komunikacji tramwajowej tylko się mówi), tam w ogóle nie ma możliwości, (ani też planów na przyszłość) włączenia komunikacji do śródmieścia. Monity w tej sprawie pozostają modlitwą do obrazu. A przecież o takie sprawy nie przewoźnik winien się martwić. Tam gdzie istnieją przynajmniej minimalne możliwości, Przedsiębiorstwo wychodzi naprzeciw oczekiwaniom. Przykładem może być wydłużenie na stałe do Borku Fałęckiego „119” i do Łagiewnik „201”.

Oczywiście komunikacja to nie tylko autobusy. Jak na ironię, mimo iż Kraków uznawany jest za miasto o szczególnej wartości zabytkowej, mimo iż szumy wiele o ochronę zabytków i środowiska naturalnego, nie robi się prawie nic by przynajmniej poprzez rozwój komunikacji tramwajowej, zmniejszyć zanieczyszczenia środowiska i niszczenia zabytków. Ciągająca się od lat sprawa lokalizacji zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie, to tylko jeden z kłopotów. Komunikacja tramwajowa przeżywająca w świecie swój renesans, akurat w Krakowie notuje regres. Cieszy fakt oddania każdego nowego obiektu dla MPK, cieszy więc i częściowe oddanie podstacji „Bulwarowa” ale jest to kropla w morzu potrzeb.

Istnieje w Krakowie potrzeba natychmiastowej wymiany starych tramwajów na nowe. W pierwszej kolejności trzeba by było wymienić tabor linii „8”, tymczasem właśnie tam nie można tego zrobić, bo sytuacja energetyczna w pierwszej obwodnicy na to nie pozwala.

FILOMENA SERWIN

WANDALIZM

NA PRZYSTANKU zatrzymuje się nowiutki „ikarus”. Z przyjemnością wsiada się do takiego wozu. W środku, wszystko lśni fabryczną nowością. Na większości siedzeń i oparcie foteli znajdują się jeszcze foliowe pokrowce. Pasażerów w autobusie raczej niewielu, nie przeszkadzając więc nikomu, kierujemy się do tyłu wozu. I tu czeka nas mały szok. Dwa ostatnie siedzenia odarte z folii ukazują pociętą skórę i wyrwane kawałki gąbki. Nie tylko siedzenia zostały zdewastowane. Oparcia również. Kto to zrobił? — zastanawiamy się głośno. Jeden z dwóch starszych panów rzuca oskarżenie... „takie to dzisiaj młodzieży chowanie, co chcą to robić, wydaje im się, że im wszystko wolno”.

Przejeżdżamy się MPK-owskimi autobusami po kilku liniach, najlepiej w godzinach pozaszczytowych, kiedy dużo jest wolnych miejsc siedzących, a zobaczymy jak bardzo połatanie są fotele. W błędzie będzie ten, kto powie, że derma na siedzeniach się starzeje, zużywa, więc trzeba łączyć, aby służyły jeszcze jakiś czas póki nie odda się ich do odnowienia. Derma na fotelach faktycznie starzeje się, ale po wielu latach, tymczasem połatanie siedzenia w naszych autobusach są efektem działalności wandalów. Kim oni są i dlaczego to robią?

Zastępca kierownika ds. ruchu ZAW Andrzej Lorenc, nazywa to właśnie wandalizmem. Ostatnio z 22 na 23 stycznia br. w autobusie linii nocnej „664”, kierowca Wiesław Białas powiadomiony został przez pasażerkę, że czterech bardzo młodych ludzi zabawia się ciętciem siedzeń nożem. Kierowca nie namyślając się długo przywołał całe towarzystwo do Zajezdni. Młodzi wandalowie okazali się 16-latkami, uczniami jednej ze szkół zawodowych. Nie wszyscy posiadali przy sobie legitymacje szkolne. Nie posiadali również biletów. W zastaw zabrano im więc dwa zegarki elektroniczne. Po kilku dniach zgłosiła się wraz z synem jedna z matek, jak się okazało pani nauczycielka. Broniąc syna, a raczej usprawiedliwiając jego nocną przejażdżkę z kolegami po Krakowie, zarzuciła kierowcy bez-

prawne postępowanie z podchmielonymi kilkunastolatkami. Poza karą — po 600 złotych za jazdę bez biletu młodzi ludzie nie poniosą żadnej innej, ponieważ kierowca nie złapał ich na gorącym uczynku dewastowania siedzeń. A czy w ogóle takie łapanie chuliganów w czasie ciężkiej fotele autobusowych przez kierowców jest w ogóle możliwe?

W miesiącu naprawiamy około 30 siedzeń i 8 do 10 oparcie — mówi tapicer z ZAW Eugeniusz Kruczek. Aż przykro patrzeć jak je do nas przynoszą zupełnie zdewastowane. Zdarza się, że dzisiaj na przykład jedno naprawiam, a na drugi dzień przynoszą je w jeszcze gorszym stanie... Chuligani przeważnie tną siedzenia i oparcia na liniach pozamiejskich, szczególnie w tyle wozów.

Przypadków niszczenia siedzeń jest niemało, chociaż dużo mniej niż kilka lat temu. Nasilenie takich niszczycielskich działań mieliśmy w latach 1982, 1983. Teraz jest ich zdecydowanie mniej — stwierdza kierownik ZAB Leszek Rumian. I zaraz dodaje, że w Nowej Hucie robi to młodzież, a przypadki niszczenia foteli w autobusach, jak wykazały kontrole, zdarzają się najczęściej nie na liniach peryferyjnych, a jeżdżących po centrum Nowej Huty — 123, 153. Na miejsce niszczycielskich działań wandalów wybierają końcówki komunikacyjne w Mistrzejowicach i os. Piastów.

*

Pytanie, dlaczego to robią? Czy nie zastanawiają się nad tym, że siedzenia to też społeczna własność? Na końcówkach komunikacyjnych, miejscach najbardziej zagrożonych niszczeniem warto byłoby wzmocnić kontrole w ubraniach cywilnych. „Złapani za rękę”, bo tylko takie się liczy, niszczyciel wspólnego mienia, winien być surowo karany. Być może wówczas dopiero, odstraszaliby się jemu podobnych od takich działań.

MARIA BUBACZEWSKA



Z I M A



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ





Dyplom za 30 lat pracy otrzymuje STANISŁAW KRZYSIK z Działu Kontroli Jakości
Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

Jubilaci są wśród nas

PRACUJĄ z nami. Spotykamy ich codziennie i nie myślimy o tym, że pracujemy w MPK oddali kilka dziesiątków lat swego życia. Dopiero uroczyste jubileusze, jakie od lat tradycyjnie już organizowane są w naszym przedsiębiorstwie, pozwalają bliżej poznać te osoby, dowiedzieć się o ich oddaniu i zaangażowaniu w pracę.

Ostatnie takie spotkanie z jubilatami naszego przedsiębiorstwa, którzy w drugiej połowie ub. roku ukończyli 40, 35, 30, 25 i 20 lat pracy w MPK, odbyło się 12 lutego. Ze 107 długoletnimi pracownikami spotkał się kolektyw MPK: naczelny dyrektor Tadeusz Tizmiel, zastępca dyrektora ds. pracowniczych Stanisław Kostro, I sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel, przewodniczący Rady Pracowniczej Zdzisław Mazur, wiceprzewodniczący NSZZ Pracowników MPK Ryszard Salawa. Zebranych jubilatów w serdecznych słowach powitała St. Kostro. Mówiła o związaniu się na długie lata z przedsiębiorstwem, o solidnie wykonywanej pracy.

Jubileusz 40-lecia pracy w MPK ob-

chodzili: Władysław Budzoń z Działu Głównego Mechanika, Jan Kowalik z ZAW, Franciszek Syrek z ZAP. 35-lecie: Helena Bialek z ZAC, Stanisław Bodzoń z ZNT i Józef Brylski z ZAP. Jubileusz 30-lecia pracy w MPK obchodziło — 26 osób, 25-lecia — 25 osób i 20-lecia — 50 osób (ich nazwiska opublikujemy w następnych numerach „Sygnałów”). Jubilaci ze stażem 40, 35 i 30 lat pracy w przedsiębiorstwie prócz pamiątkowych dyplomów otrzymali ładne zegarki na rękę. Jubilaci o stażu pracy 25 i 20 lat pracy otrzymali również pamiątkowe dyplomy oraz budziki lub efektowne szkło artystyczne.

W imieniu jubilatów, za pamięć, życzenia, atrakcyjne upominki i zorganizowanie miłej uroczystości, podziękowała pracująca 30 lat w MPK Danuta Skulimowska z Zakładowej Biblioteki. Oprawą muzyczną uroczystości był koncert z dedykacją w wykonaniu artystów scen krakowskich.

Wszystkim Jubilatom życzymy jeszcze długich lat pracy w przedsiębiorstwie. (M.B.)

Chcemy prawdy nawet gorzkiej

(Dokończenie ze str. 3)

J.S.: Pozostaje jeszcze sprawa płac, którą poruszę na najbliższym spotkaniu z dyrektorem. Nie mówię, czy Wola mniej pracuje, oni też się borykają z kłopotami, tabor mają zdewastowany, ale jeśli moja zajezdnia robi plan, nie ma z tego wymiernych korzyści. Jeśli nasze autobusy jeżdżą na prawie 1/3 linii za Wolę, dlaczego pan dyrektor nie może nam przyznać dodatkowych pieniędzy. Dla kierowców i dla zaplecza. Dla wszystkich. Bo na wyniki składa się praca całego zakładu. Chciałbym jeszcze poruszyć kwestię kształcenia, umożliwić naukę wieczorową w technikum, żeby ludzie pogłębiali swoją wie-

dzę. Na Woli jest tak, że jeżeli koledy uczęszczają do wieczorowego technikum, tu, przy MPK, mają zapewnioną pracę na jedną zmianę w brygadach stałych. I to bym chciał załatwić w ZAP.

J.D.: Dobrze się stało, że doczekaliśmy się ministra ds. młodzieży i będziemy oczekiwać na jego posunięcia i ich rezultaty.

Red.: Dziękując za udział w dyskusji życzymy Wam, a szczególnie dwójce nowych przewodniczących, załatwienia wszystkich przedstawionych tu problemów i mnóstwa nowych pomysłów w pracy dla Związku, dla młodzieży, dla nas wszystkich.

PAN DYREKTOR
PAŃSTWOWEGO DOMU
POMOCY SPOŁECZNEJ
W BATOWICACH

MOJ NIEGDYSIEJSZY, bardzo lubiany przez młodzież wychowawca — dr Julian Krzyżanowski mawiał do młodzieży, że ofiarowanie komuś kwiatka do niczego nie zobowiązuje. Ta wielowiekowa prawda nigdy nie traci na aktualności, bo kwiat jest symbolem piękna, symbolem życzliwości człowieka do drugiego człowieka, a życzliwość nie może wypływać z interesu.

Zamiast kwiatka regionalne zespoły pieśni i tańca społecznie działające w akcji „Trza Mieć Serce” zanoszą do domów opieki odrobinę radości w postaci nutki czy barwnej opowieści tak, jak to zdarzyło się w Waszym Domu 21 grudnia 85 r. o godz. 16.00. Tego wieczoru, po występie pełnego temperamentu i góralskiego wigoru Regionalnego Zespołu Pieśni i Tańca „Orlęta” z Chochołowa — podeszła do mnie pensjonariuszka i wywiązał się dialog następujący:

— „He za to panu płacą?”
— Nic. Przyjeżdżam tu bezinteresownie — odpowiadam.
— „Panie — ja tu już nie pierwszy raz pana widzę, jakby pan nic z tego nie miał, to by pan tu nie przyjeżdżał.”
— Proszę pani, nie kłamie, ja za to pieniądze nie biorę.
— „Panie, bzdury pan plecie i myśli pan, że ja w to uwierzę.”

I odeszła obrażona i niezadowolona, że nie otrzymała odpowiedzi, jakiej się spodziewała.

Panie Dyrektorze! Ja tej starej kobiecie w najmniejszym nawet stopniu nie dziwię się. Być może, że nie okazali jej kiedyś życzliwości ci z najbliższego otoczenia czy rodziny i dlatego trafiła do domu opieki społecznej. I dlatego zjawisko, którego jestem sprawcą, jest dla niej niezrozumiałe. Ale ta Wasza pensjonariuszka ucale nie jest odoobniona w sposobie myślenia.

Zwierzania Mieczysława Adama PIĄTKA

Pracuje u nas w MPK człowiek o nazwisku Stefan Gielżeczki (bardzo koleżeński, uprzejmy i zrównoważony), który dosyć szybko obserwuje wszystko, co go otacza; jest stałym korespondentem gazety „Sygnały MPK” i który to dnia 20 XII o godz. 20.00 w obecności kilkunastu świadków powiedział: „Ja tam w cuda nie wierzę. Gdyby Piątek nie miał z tego korzyści, na pewno by w tym nie siedział”.

Trudno to komentować, toteż przystanę tylko na przytoczeniu mądrości ludowej na tę okazję: „DOBRY STOI SWYM SUMNIEM, A NIE LUDZKIM ZROZUMIENIEM”.

Zysk nie jest tylko sprawą dyrektora

ZADANIA minionego roku zostały w stosunku do planu przekroczone. Większy też, niż zakładał plan był zysk, ale... W minionym roku dzięki różnym zabiegom kierownictwa MPK dysponowaliśmy większą ilością pieniędzy. Była m. in. korekta bazy wyjściowej, od jakiej obliczano nam PFAZ, dzięki czemu miast przeszło 130 mln zł zapłaciliśmy tylko nieco ponad 10 mln, dodatkowe dotacje z powodu wzrostu cen, dodatkowe fundusze z budżetu miasta na finansowanie inwestycji.

Dzięki tym pieniądzom rok finansowy mógł być pomyślnie zamknięty. Były to jednak pieniądze, które wpłynęły do naszej kasy nie dzięki działaniom systemu ekonomicznego i bodźcowego. W oparciu o te dodatkowe wpływy, nie osiągnęliśmy, niestety, zwiększonego zysku. Brak ok. 140 mln zł. Zakłady, niestety, nie żyły tymi kłopotami, bo nie musiały.

Co oznacza mniejszy zysk, dziś chyba już nikogo uświadamiać nie trzeba, chociaż tak naprawdę indywidualnie nikt tego nie odczuł. Kłopoty były rozkładane na całe Przedsiębiorstwo. W br. zapowiadana jest zmiana. Samodzielność decyzji będzie szła w parze z odpowiedzialnością finansową i to zarówno zakładów jako całości, jak i personalną. Ta decyzja w naszych warunkach wydaje się być dra-

styczna (nie jesteśmy, niestety, do tego przyzwyczajeni), ale jest to jedyne wyjście z sytuacji. W tym roku nie ma co już liczyć na ulgi chociażby z tytułu wpłat na PFAZ.

Lepsze w Przedsiębiorstwie zapowiada fakt powołania przez Radę Pracowniczą zespołów ds. gospodarki materiałowej i inwestycyjnej. Niestety, nakłada to większą odpowiedzialność na zakłady za to, co planują i kupują. Tak zresztą powinno być. Odpowiedzialność za zapasy nie Zakładu Zaopatrzenia, ale tych, co potrzeby planują, i utworzenie magazynów zakładowych, budzi wiele kontrowersji. Sprzeciwiają się zarówno zastępcy dyrektora, jak i niektórzy odpowiedzialni za planowanie. Na groteskę zakrawa stwierdzenie, że u nas żadnych zakupów zaplanować się nie da, bo planujemy z wyprzedzeniem, a nowy tabor przychodzi ze zmianami konstrukcyjnymi.

Niewątpliwie jest to jakiś czynnik „zapasotwórczy”, ale mamy zapasy np. w części do „berlieta” i to tych nie zmieniających się od lat. Jeżeli będzie takie podejście do gospodarki, nie dziwnego, że jej nie będzie, a na to nie można sobie pozwolić. Zapasy nadmierne to także przecież mniejszy zysk.

FILOMENA SERWIN

Najważniejsze są sprawy bytowe

MINAŁ kolejny rok działalności ORZ Emerytów i Rencistów, a pierwszy pracy wybranego w styczniu ub. roku zarządu, któremu przewodniczy Stefan Jasek. Trudno przypominać skład całego zarządu, ograniczmy się więc do przedstawienia dwóch wiceprzewodniczących: Jana Jedynaka i Henryka Czubaży oraz przewodniczących: Komisji Socjalnej, którą jest Maria Skupińska, Komisji Kulturalno-Oświatowej i Turystyki — Zofii Zoidak, Klubu Seniora — Marcina Szczygła i przedstawiciela w Kasie Zapomogowo-Pożyczkowej Jana Tomkiewicza.

Biorąc pod uwagę, że ORZ Emerytów i Rencistów swoją działalnością obejmuje 651 członków Związku, 2200 emerytów i rencistów nie będących członkami Związku oraz 356 wdów po byłych pracownikach MPK, miniony rok był dla zarządu okresem wyjątkowej pracy. Jako szczególne zadanie zarząd ORZ Emerytów i Rencistów postawił sobie doświadczenie do każdego potrzebującego pomocy i opieki. Zapomogli otrzymywali więc nie tylko ci, którzy sami się o nie starali przedstawiając ciężką sytuację materialną, ale przede wszystkim najbardziej potrzebujący, zaawansowani wiekiem, długoletni pracownicy MPK, którzy dotąd nigdy z takiej pomocy przedsiębiorstwa nie korzystali, a trzeba tu dodać, że wielu z nich żyje w warunkach bardzo ciężkich, utrzymując się z niskich emerytur czy rent. Właśnie na pomoc dla najbardziej potrzebujących, wykorzystano środki finansowe pochodzące z trzech źródeł: dotacji dyrekcji MPK — 3.178.000 złotych, dofinansowania przez Zarząd Związku — 73.000 złotych i zapomóg z funduszu Kasy Zapomogowo-Pożyczkowej — 381.000 złotych.

Z przedstawionego na zebraniu, które odbyło się 7 lutego br., sprawozdania z ro-

cznej działalności zarządu ORZ Emerytów i Rencistów, dowiedzieć się można było o dużym zrozumieniu kierownictwa przedsiębiorstwa, dla spraw ludzi, którzy po latach pracy odeszli z MPK na zasłużony odpoczynek. Pozytywnie też układała się współpraca z Zarządem Związku.

Omawiając pracę ORZ Emerytów i Rencistów zastępca dyrektora ds. pracowniczych Stanisław Kostro stwierdziła, że z roku na rok jest ona coraz lepsza. Mówiła też o problemach z funduszem socjalnym i z roku na rok przyznawanych coraz większych dotacjach dla ORZ Emerytów i Rencistów, które mimo to wciąż nie są wystarczające.

Przewodniczący ORZ Stefan Jasek poruszył kilka istotnych spraw, między innymi zbyt małego zainteresowania redaktorów „Sygnałów-MPK” ludźmi w wieku poprodukcyjnym. Zasugerował, aby przedstawiać ich na łamach gazety, pisać o ich pracy w przedsiębiorstwie. Przedstawiony został również stopień realizacji wniosków uchwalonych na poprzednim zebraniu ORZ Emerytów i Rencistów, jakie odbyło się w styczniu ub. roku.

Tu ORZ działalnością swoją obejmuje wszystkich emerytów i rencistów, armię prawie 3 tysięcy osób, wśród nich wielu zaawansowanych wiekiem, bardzo często chorych, żyjących w bardziej niż skromnych warunkach, których podstawą bytu są najczęściej najniższe emerytury. Liczy się więc każda forma pomocy ze strony przedsiębiorstwa, w którym nierzaz przez wiele lat życia przepracowali, często bardzo jednak jeszcze liczy się to, że ktoś przecież o nich pamięta, że nie są sami ze swymi problemami, których w każdym wieku człowiekowi nie brakuje, ale w latach późnej starości jest ich nadmiar.

(M.B.)

Cały czas ludzi z mojego otoczenia nurtuje „zasadnicze” pytanie: za co ja pracuję? Oto prawdziwa i jedyna odpowiedź: Często za kanapkę i szklankę herbaty, najczęściej zaś za „Bóg zapłać”, a zdarza się, że za wypowiadanie w bezinteresownej zawiści — „gorzkie słowo”.

Pan dr Wincenty Galica z Zakopanego jest zdania, że słowo „BEZINTERESOWNOŚĆ” w mojej działalności niełatwo zastąpić innym trafniejszym określeniem. Otóż człowiek ten (będący w prostej linii potomkiem słynnego generała Galicy

Otóż najpierw z usług poczty korzysta, a potem zaś ze świadczeń PKP i PKS — kontaktowałem się z zespołem odclepiłem o 100 km, potem zamawiałem autobus za odpłatnością, załatwiałem posiłki w krakowskiej restauracji, zapewniałem imprezę towarzyszącą, ufundowałem pamiątkowe zdjęcia i nagrodę w postaci gotówki na zakup 2 par kierpców. To wszystko po to, aby występ w placówce opiekuńczej był udany. To wszystko ze swoich pieniędzy...

A ze zdobyciem pieniędzy nie mam problemów. Po prostu wstaje rano o godz. 3, wykonuję co do moich obowiązków należy, pracę kończę o godz. 18.00, czasem o godz. 20.30, a 15 każdego miesiąca zgłaszam się do kasy. Bo teraz pensję mam niewielką — 40.000 złotych, a nawet i więcej, co dla bezdzietnego, stanu wolnego abstynenta jest pewnym problemem; nie jak zdobyć pieniądze, lecz jak je rozsądnie wydatkować.

Jak już wspominałem, dr Galica usiłuje przekonywać, że słowo „BEZINTERESOWNOŚĆ” tu nie wystarczy.

Aby On i Jemu podobnie myślący — nie mieli do mnie na tę okoliczność pretensji — odpowiadam, że moja działalność nie ma nazwy akcja „BEZINTERESOWNOŚĆ” — tylko akcja „TRZA MIEĆ SERCE” a to hasło cały problem już wyjaśnia.

MIECZYŚLAW ADAM PIĄTEK

LISTY

POLEMIKI

OPINIE



Po raz ostatni o kierowniczych grzechach

RECE opadają i zażenowanie się potęguje przy czytaniu repliki Pana A. L. dot. mojego listu do Redakcji w rubryce „Polemiki i opinie” w „Sygnałach MPK” z 30 stycznia 1986 r.

Szkoda, iż Redakcja nie uszanowała prośby, aby już nie komentować mojego listu i pozwoliła Panu A. L. na dalsze zniesławianie mojej osoby.

Z drugiej strony opublikowanie komentarza Pana A.L. udowodniło, iż zupełnie nie rozumie on albo nie chce zrozumieć o co idzie w poruszanych przeze mnie na Naradzie Mistrzów tematach i w liście do Redakcji „Sygnałów MPK”.

Pan A. L. uparł się widzieć we mnie człowieka robiącego szum wokół siebie, a całe moje wypowiedzi na naradzie i list do „Sygnałów” to tylko złośliwe i fałszywe krytykanctwo.

Tak Panu A. L. wolno mniemać, ale nie wolno publicznie obrażać, pisząc że ja posługuję się kłamstwem „pisząc i mówiąc nieprawdę” bez podania konkretnych dowodów, a które po prostu nie istnieją. Ja się na Pana A. L. już nawet nie oburzam.

Wyjaśniam raz jeszcze.

1. Sprawa projektu regeneracji łóżysk oporowych „ikarusa” — naświetliłem problem w poprzednim liście i informację inż. Danuty Żak nie wyjaśniły sprawy dlaczego nie zrobiono nic, aby szybko wdrożyć w/w projekt w ZAP.

Stwierdziłem w liście zgodnie z prawdą, że ja wraz z St. Mistrzem K. Syrkciem wdrożyliśmy projekt ZAP we wszystkich zakładach. Przez co sam określiłem się, robiąc to wdrożenie, że projekt ZAP jest prostszy i ekonomiczniejszy od mojego projektu.

Tylko tyle chciałem zasignalizować o potrzebie szybkiego i fachowego wdrażania „kupionych” projektów z pożytkiem dla Przedsiębiorstwa. No gdzie tu kłamstwo i demagogia?!

2. Sprawa moich projektów Nr 87/85 i 89/85.

W liście do Sygnałów podałem dokładne daty zgłoszenia projektów i daty otrzymania odpowiedzi co do dalszych losów.

Pani inż. Danuta Żak potwierdzając te daty i fakty w jednym punkcie na pewno niechcący minęła się z faktem gdyż pisze „wyównywanie wynagrodzenia nastąpiło 13.12.85 r.”.

Przecież pismo z Działu Postępu i Racjonalizacji wołyneło do ZNA tak jak opisuję w liście do „Sygnałów” dnia 30.12.85 r. i w tym dniu zaznajomiłem się z jego treścią.

Podając te prawdziwe fakty i daty sygnalizowałem negatywne zjawiska i stawiam pytanie: czy informacja dla twórcy, co do losów złożonego projektu musi być opóźniona?

Przecież to jest ludzkie i zrozumiałe, że twórca chciałby szybko wiedzieć co dzieje się z jego projektem.

O ile pamiętam to przepis mówi, że do 3 miesięcy twórca powinien być powiadomiony o załatwieniu jego projektu.

No i znowu gdzie tu moje kłamstwo i demagogia?!

Na tym definitywnie i nieodwracalnie kończę polemikę dot. mojego wystąpienia na Naradzie Mistrzów gdzie skrytykowałem niektóre niedociągnięcia racjonalizacji w MPK — Kraków.

Jedną refleksją chcę się podzielić z czytelnikami.

Okazuje się, że krytyka choćby ta najmniejsza, jest bardzo niepopularna i krytykowany przechodzą samych siebie, aby dać po nosie i osaczyć krytykującego.

Cieszę się, że mimo straconych nerwów i narażenia się na posądzenie o mówienie nieprawdy udało mi się osiągnąć ten drobny cel mojej krytyki a mianowicie: opisywane niedociągnięcia Działu Postępu i Racjonalizacji szybko wyeliminuje, ustrzeże się w przyszłości opisywanych przeze mnie potknięć dla dobra twórców jak i Przedsiębiorstwa.

WACŁAW KOT

Znieczulica czy brak kultury

W sprawie notatki pt. „Znieczulica czy brak kultury?” zamieszczonej w nr 1 „Sygnałów” informujemy, że kierowca autobusu został ukarany karą regulaminową za niewłaściwe zachowanie się wobec pasażera i nieudzielenie pomocy w odzyskaniu okularów.

Kierownik
Zakł. Eksploatacji Autobusów Czyżyny
INŻ. JAN CHLEBDA

(Dokończenie ze str. 1)

adwokata, z tą zaletą, że nie wymaga zabiegania o klientów. Klienci sami pchają się wszystkimi drzwiami. Jednak i za tę forę jak i swobodę, musiałam słono zapłacić.

— Sądziłam, że za pracę otrzymuje pani niezłe wynagrodzenie, a tymczasem twierdzi pani, że coś dopłaciła?

— Dopłaciłam. Zostałam chamem.

— Niemożliwe... dlaczego?

— Możliwe. Chamstwo jest chorobą zakaźną, roznoszoną przez pasażerów. Roznosicielami tej zarazy nie są jedynie psy i dzieci. Dlatego na psa i na dziecko zaczekam nawet w największym szczyście. Jednostki odporne na zarażenie, bardzo szybko przestają być motorniczymi, nie znajdują z pasażerami wspólnego języka.

Między nami
kobietami

— Jakie cechy powinien mieć dobry motorniczy, a jakie dobry inżynier?

— Motorniczy powinien mieć refleks. Zasady i manieiry angielskiego lorda, dryl pruskiego rekruta, serce św. Franciszka, subtelność wołu i wytrzymałość betonu. Inżynierowi biurowemu (bo takim właśnie byłam) wystarczy dyplom.

— A co pani najbardziej przeszkadza w pracy?

— Tytuł powieści pani Macaulaya brzmi... „Życie jest powieścią idioty”. Przeszkadzają mi ci, którzy piszą kolejne rozdziały tej powieści. Ostatnio jest to Ministerstwo Komunikacji.

— A co pani pomaga w pracy?

— Motorniczy jak żołnierz napoleoński, musi nie tylko umieć i chcieć, ale powinien też mieć szczęście. Ja go miałam aż nadto.

— Co ze swoich doświadczeń z pracy na linii chciałyby pani przekazać kolegom?

— Żelazna zasada, by karanie za bezmyślność na szosie bliźnich pieszych i zmotoryzowanych pozostawić innym bliźnim pieszym i zmotoryzowanym. Trafi swój na swego, a stosowanie tej zasady pozwoli zarobić, a nie dołożyć do interesu.

Okolicznościowy wywiad przed Dniem Kobiet z inż. MARTĄ MICHAŁOWSKĄ, motorniczą zasilającą z ZTP, przeprowadziła:

MARIA BUBACZEWSKA

STYCZEŃ

Kronika wypadków

◆ Kierowca Stanisław Zająz, 2 stycznia podczas dokręcania koła, uderzony został kluczem, który ześliznął się z nakrętki. Doznał stłuczenia nasady nosa. Wypadek spowodowany został nieuwagą poszkodowanego, który na zwolnieniu lekarskim pozostawał 25 dni.

◆ Kierowca mechanik Józef Mardyla z ZTS, 4 stycznia doznał złamania pierwszego palca prawej nogi. Stało się to podczas odpinania draga holowniczego w celu jego uruchomienia. Drog spadł na nogę poszkodowanego. Wypadek miał miejsce podczas wyjątkowo trudnych warunków atmosferycznych. Przyczyny obiektywne. Poszkodowany przebywał na zwolnieniu lekarskim 40 dni.

◆ Mechanik Jan Kwarcia z ZNT, 8 stycznia doznał silnego stłuczenia kciuka lewej ręki. Wypadek miał miejsce podczas układania luzownika na specjalnie do tego celu przeznaczonym dwukółowym wózku. Wina poszkodowanego, który w sposób niewłaściwy starał się uchwycić luzownik. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

◆ Uczeń III klasy ZSZ MPK odbywający praktyczną naukę zawodu w ZNT, 10 stycznia, w wyniku wciągnięcia ręki w rękawiczkę na ostrze wiertarki będącej w ruchu, doznał rany szarpanej wewnętrznej części lewej dłoni. Przyczyną wypadku był brak należytej opieki ze strony opiekunów uczniów. Zwolnienie lekarskie 22 dni.

◆ Kierowca Marek Spisak z ZTX 10 stycznia, doznał stłuczenia głowy i klatki piersiowej, rany głowy i brody oraz lekkiego wstrząsu mózgu, a wszystko to stało się w wyniku kolizji drogowej dwóch „fiatów 125p”. Kolizję spowodował nieatrzeźwy kierowca pojazdu obcego. Poszkodowany kierowca MPK pozostawał na zwolnieniu lekarskim.

◆ Zastępca kierownika Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego ds. magazynów Alojzy Wilczyński, 14 stycznia, w wyniku potknięcia o uszkodzony fotel, a następnie uderzenia głową o biurko, doznał stłuczenia żeber i rany ciętej łuku brwiowego. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanego, który na zwolnieniu lekarskim przebywał 22 dni.

◆ Uczeń II klasy ZSZ MPK Tadeusz Kęsek, odbywający praktyczną naukę zawodu w ZTP, 14 stycznia br., podczas szlifowania grafitu, doznał rany szarpanej czwartego palca prawej ręki. Przyczynami wypadku były: nieprawidłowy sposób trzymania grafitu w ręce przez poszkodowanego, brak nadzoru nad pracą uczniów i niesprawa szlifierka. Uczeń pozostawał na zwolnieniu lekarskim 3 dni.

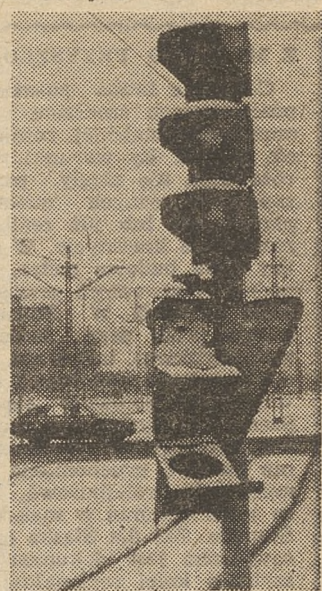
◆ Kierowca Władysław Matysik z ZTX, 14 stycznia, prowadząc wóz w trudnych warunkach atmosferycznych, wpadł w poślizg i zjechał do rowu, w wyniku czego doznał ran szarpanych palców (4 i 5) lewej dłoni. Przyczyną tego wypadku była nieostrożna jazda po oblodzonej powierzchni drogi. Zwolnienie lekarskie 17 dni.

◆ Motorniczy Janusz Lenart z ZTP, 15 stycznia, podczas wychodzenia z kabiny z powodu równoczesnego docięcia drzwi przez pasażerów, doznał stłuczenia trzeciego palca prawej ręki. Przyczyną wypadku obiektywna. Poszkodowany przebywał na zwolnieniu lekarskim — 15 dni.

◆ Mechanik pojazdów Marjan Czajkowski z ZAW, 23 stycznia br., podczas pracy przy montażu blach autobusowych, uderzył głową w końcówkę instalacji centralnego ogrzewania i doznał rany ciętej. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanego, który na zwolnieniu lekarskim przebywał 9 dni.

W styczniu według informacji Działu Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 177 wypadkach i kolizjach drogowych na terenie miasta, w tym 54 zawińionych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

W ZAB zanotowano w tym czasie 15 wypadków i kolizji, w tym 9 zawińionych przez pracowników Zakładu, w ZAC — 20, w tym 7 zawińionych, w ZAW — 32 — 12 zawińionych, w ZAP — 17, w tym 8 zawińionych, w ZTH — 32, w tym 4 zawińione, w ZTP — 39, w tym 7 zawińionych, w ZTX — 13, w tym 4 zawińione, w ZTS — 4, w tym 1 zawińiony, inne pojazdy MPK brały udział w 5 wypadkach i kolizjach w tym 2 zawińionych. (M.B.)



Fot. JACEK BEDNARCZYK

Zza biurka

Pierwszy krok

1 lutego nastąpiły poważne zmiany w krakowskiej komunikacji tramwajowej. Czy we właściwą stronę? Oczywiście na kompetentną odpowiedź jest dziś grubo za wcześnie. Okazuje się jednak, że nie dla wszystkich. Spora grupa ludzi już na drugi dzień wiedziała, że eksperyment jest chybyony. Tramwaje i tak będą jeździć tak, jak same chcą, rozkłady jazdy na przystankach są zupełnie nieczytelne dla pasażerów itd., itp. O ile trudno nie zgodzić się z argumentem, że połowiczność wprowadzenia nowych rozkładów znacznie utrudnia ich wyegzekwowanie, bo tramwaj tramwaju nie wyprzedzi i skoro wóz z Nowej Huty stanie za tramwajem z Podgórze, to musi czekać, aż nadejdzie pora jazdy tego pierwszego, o tyle zdumienie muszą budzić protesty dotyczące nieczytelności rozkładów jazdy. Przez wiele ostatnich lat, na przystankach tramwajowych nie było praktycznie żadnych rozkładów, bo trudno uważać za nie informację, że tramwaje kursują średnio co 10, 12, czy 15 minut. Obecnie na każdym przystanku pojawił się roz-

kład minutowy, taki jak w wielu polskich miastach od dawna nie są niczym niezwykłym. Zgoda, że do zrozumienia go trzeba chwili zastanowienia. Ale przecież korzystanie z tych rozkładów nie jest obowiązkowe. Jeśli ktoś nie chce, bądź nie umie odczytać godziny odjazdu tramwaju, to przecież może jak dotąd, spokojnie czekać w nieświadomości.

Można było wywiesić na przystankach minutowe rozkłady odjazdów z każdego przystanku, a nie z przystanku początkowego, ale wówczas trzeba by sporządzać osobny rozkład dla każdego z kilkuset przystanków w mieście. W dodatku nie zapominać o chuliganach, którzy bardzo dbają by MPK-owskie urządzenia się nie zestarzały. Obecnie, gdy zginie

rozkład jazdy wystarczy powiesić następny tej samej linii, zmartwienie nie jest aż tak wielkie, ale trudno sobie wyobrazić, co działyby się, gdyby każdy rozkład był indywidualny, pasujący tylko do jednego przystanku. Oczywiście, jeszcze dziś na przystankach autobusowych linii podmiejskich wiszą takie właśnie rozkłady, pamiętać jednak trzeba, że świat idzie wciąż do przodu, a jedną z cech tego postępu jest utrata możliwości wykonywania kiedyś prostych prac.

Nowe rozkłady jazdy to pierwszy krok na drodze do poprawy komunikacji tramwajowej w Krakowie. A przypomnieć tu trzeba, że droga to niełatwa, bo przeszkody na niej właściwie uniemożliwiają poruszanie się. Brak mocy podstacji trak-

cyjnych, zatłoczone do granic możliwości ulice, przestarzały tabor, konieczność uwzględnienia zabytkowego charakteru miasta, brak szyn na remonty, a jeszcze walący się most, który od 14 już lat wylegiara piętno na tramwajowe rozkłady jazdy, to tylko niektóre z utrudnień. Nic więc dziwnego, że przez całe lata w komunikacji tramwajowej nie działo się niemal nic. Z zajeżdżni wyjeżdżała wciąż niemal taka sama ilość pociągów, (w tym roku nawet mniej niż w ubiegłym), niewiele przybywało nowych torów, wozów. Obecnie spróbowano więc poszukać rezerw w organizacji ruchu i poinformować pasażerów o tej organizacji, mając chyba świadomość konsekwencji, jakie mogą wyniknąć z niedotrzymywania znanego pasażerom rozkładu. Stąd twórcom pomysłu, który na pewno nie uzdrowi natychmiast całej komunikacji tramwajowej, należy się życziwa uwaga i krytyka, a nie złośliwe docinki.

A na razie z uwagą obserwujemy nowohuckie tramwaje.

KRZYSZTOF GACEK



humor

Motorniczy przychodzi do kierownika zajezdni i proponuje:

— Wymyśliłem sposób, jak nasza zajezdnia może zaoszczędzić pół miliona złotych!
— Niestychane, jak?
— Niech mnie pan zwolni z pracy...

Zastępowanego emeryta, który całe życie poświęcił Przedsiębiorstwu, odwiedza dziennikarka gazety zakładowej;



Gdyby pan wstał wcześniej, byłby już w tramwaju!



I co? Podjechał nasz autobus?

— Czy zrealizował pan w życiu choć jedno marzenie z lat dziecińczych? — pada pytanie.

— Tak, tak. Pamiętam, że za każdym razem, kiedy matka targła mnie za włosy, marzyłem, żeby być tysiakiem...

W tramwaju synek do ojca:
— Tato, ten pan się ciebie kłaniał.

— Nie ciebie, tylko siebie...
— Mi?

— Nie mi, tylko mnie!
— No przecież mówiłem, że ten pan się ciebie kłaniał...

Dziewczyna do narzeczonego kierowcy:
— Czy myślisz o mnie kiedyś, kochanie, kiedy jeździsz po mieście?

— Ależ tak. Przez ciebie rozbiłem już trzy autobusy!

SEKCYJA HISTORYCZNA MPK
OD HISTORII DO TERAZ

Ze starej prasy
krakowskiej

Nowy wiek w Krakowie

(krakowiak)

Oj w tym nowym wieku
Wszystko się odmieni —
Na początek dziury
Są w miejskiej kieszeni.

Ale miejska rada
Zatkać je potrafi
W tym celu zakłada
Szkołę fotografii.

Przedewszystkiem zdejmie
ten widok prześliczny
Jak jeździ po mieście
Tramwaj elektryczny.

Bo choć zaciągnięto
Druły w reszty mafi
Ciągłe szkapy ciągną
Wagony tramwaju

Druga fotografia
(obym był prorokiem)
Placu na tandecie
Zachwyci widokiem.

Boć Stańczyk Żydom
Wyprawili fete:
Za głosy na Lea
Daty im tandetę.

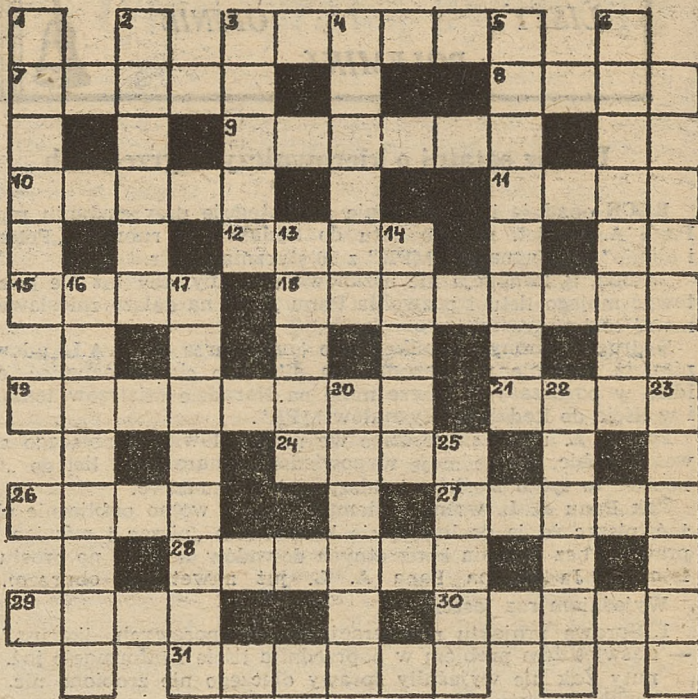
Na trzeciej zobaczymy
Pokolenie młode
Jak pije kubkami
Z wodociągów wodę.

Wolają gdzie woda?
A skądby się wzięła —
Kiedy od tygodnia
Już Wista stanęła.

(„DJABEL”, 18 stycznia 1901 r.)

Wybrała: M. B.

KRZYŻÓWKA NR 4



POZIOMO: 3. dorosły jelen, 7. półwysp Jugosławii, 8. odłask, 9. rodzaj broni palnej, 10. wielokrotny rekordzista świata w biegach długodystansowych w latach 1920—1932, 11. używane na uziemiennia stoków, nasypów, 12. chwast pospolity, 15. starożytny lotnik, 18. kanapka, 19. zapinka, sprzączka, 21. włókno służące do wyrobu powrozów, 24. oddział wojska tatarskiego bądź kozackiego, 26. nagła śmierć, 27. ośmiu instrumentalistów, 28. miejsce najcięższych kar w Hadesie, 29. najwyższe w Europie, 30. camping, 31. sobótka.

PIONOWO: 1. miasto w woj. radomskim, 2. stos, 3. stereofonizacja, 4. graniczy z Liberią i Sierra Leone, 5. kieszonkowiec, 6. danie mięsne, 13. niemiecki fizyk, nagroda Nobla w 1919 r., 14. odkrył zjawisko rozszczepiania linii widmowych w zew. polu elektr., 15. pierwszy okres ery mezozoicznej, 16. następca Tyberiusza, 17. idealista, marzyciel, 20. słynna Rubika, 22. zasadniczą jest konstytucja, 23. rodzaj specjalistycznego sklepu, 25. taniec grecki.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 3

POZIOMO: kognat, grono, rzut, nowina, maszt, gbur, opał, amok, oleander, adiunkt, kita, karo, baon, Raksa, idiota, koło, Wisła, kanapa.

PIONOWO: agamia, boisko, konto, gawiał, traganek, sukulenta, Polak, teatr, mediator, krupniok, Nagoja, inkaso, aparat, Orawa, Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki z nr 3 otrzymuje Tadeusz Dudus.

Z MYŚLĄ O PRZYSZŁOŚCI

Corocznie liczba pasażerów przewożonych środkami komunikacji miejskiej rośnie o ok. 2 proc. By warunki porównania nie uległy pogorszeniu, w różnych miastach planuje się lub już realizuje różnorakie inwestycje. W stolicy trwa budowa metra, do podobnej inwestycji przygotowuje się Łódź. W Poznaniu trwają prace przy budowie tzw. szybkiego tramwaju, zaś dokumentację podobnych rozwiązań przygotowuje się w Szczecinie, Bydgoszczy, Lublinie, Wałbrzychu. W Koszalinie ma być uruchomiona komunikacja trolejbusowa, która zdała egzamin w sąsiednim Słupsku. Zaś dla Śląska opracowywana jest dokumentacja szybkiej kolei regionalnej. W Krakowie pozostajemy wciąż w sferze marzeń.

NOWY TABOR DLA SZCZECINA

60 autobusów i 10 tramwajów otrzyma w tym roku szczecińska komunikacja miejska. Będą to przede wszystkim przegubowe „ikarusy”, a także „berliety PR-110” oraz typu „M-11” budowane na podwoziu „ikarusów” z nadwoziem „jelcza”. Pierwsze z nich już jeżdżą po Szczecinie. W rzeczywistości tabor zwiększy się zaledwie o 10 wozów, gdyż 50 musi ulec kasacji. W trakcji tramwajowej nie przewiduje się żadnych kasacji.

W OLSZTYNIE ZBYTNIO NIE NARZEKAJĄ

Olsztyn jest jednym z nielicznych miast, gdzie nie narzeka się na komunikację miejską. Oczywiście i tam zdarzają się opóźnienia, a w godzinach szczytu autobusy jeżdżą przeciążone, ale sytuacja ulega systematycznej po-

prawie. W ub. roku tamtejsze Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej otrzymało 35 nowych autobusów, w tym 20 „berlietów” i pierwszych 15 przegubowych „ikarusów”, które skierowane na najbardziej obciążone trasy. Dzięki tym dodatkowym miejscom podróżuje się w Olsztynie lepiej, mimo że trzeba było skasować również 35 wozów, ale o mniejszej pojemności. Obecnie po stolicy województwa jeździ średnio 180 autobusów, a w Ketrzynie,

podejrzanego o zabójstwo pasażera. Wioząc swym „mercedesem” pasażera Stanisława B., który udawał się do sanatorium w Sokołowsku (woj. wałbrzyskie), podczas jazdy kierowca rozmyślił się i zawrócił z drogi. Na protesty pasażera wyrzucił go z samochodu. Niestety, Stanisław B. zaczepiony był pasami bezpieczeństwa. Kierowca, nie zważając na to, włókł go po jezdni. Nie pomagali sygnały kierowców jadących z przeciwną. Makabryczna jazda

zwłok 53-letniej taksówkarki z Poznania Ireny U. wstrząsnęło społeczeństwem. Dzięki sprawnym działaniom funkcjonariuszy WUSW w Poznaniu oraz wydatnej pomocy społeczeństwa sprawca zabójstwa został ujęty. Jest nim 23-letni Krzysztof Talar, mieszkaniec Pobiedzisk, nigdzie nie pracujący. Motywem jego działania była chęć wejścia w posiadanie pojazdu oraz pieniędzy. Po uduszeniu ofiary, usiłował wywieźć zwłoki do lasu. Uniemożliwiła to awa-

ria samochodu wobec czego porzucił pojazd ze zwłokami.

CZYM DYSPONUJĄ STOLECZNE ZAJEZDNI

Oprócz 2122 autobusów warszawskie zajezdnie dysponują 934 wagonami tramwajowymi. W ciągu dnia wyrusza na trasy średnio 670 wagonów. Najmniej jest w stolicy trolejbusów. Jedyną linię do Piaseczna obsługuje 25 jednostek, w sumie zaś MZK posiada 36 trolejbusów. Dalszych 20, które już zamówiono, zasili komunikację w 1990 roku, gdy oddany zostanie do użytku dalszy odcinek trasy — do Konstancji. Rok 1986 oraz lata najbliższe nie przyniosą istotnych zmian w stołecznej komunikacji miejskiej.

W JAKARCIE MOTORY ZASTĄPIĄ RYKSZE

Ryksze rowerowe będące popularnym środkiem komunikacji miejskiej, a zarazem nieodłącznym dodatkiem elementem ulic stolicy Indonezji, mają w najbliższej przyszłości zniknąć z miasta. Ponieważ coraz bardziej przeszkadzają w ruchu samochodowym, postanowiono zastąpić je pojazdami motorowymi.

(Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

Ostródzie, Mragowie i Szczytnie dalszych 50. Stan gotowości technicznej wynosi 83 proc.

JAKIE BĘDĄ GŁÓWNE STACJE?

Wystrój głównych stacji warszawskiego metra będzie rezultatem konkursu. Pierwsza, o nazwie „Centrum”, znajdzie się pod pl. Defilad, w pobliżu przejścia podziemnego pod skrzyżowaniem al. Jerozolimskich i ul. Marszałkowskiej. Będzie to najbliższa stacja, gdyż tunele metra przebiegać będą w tym miejscu pod tunelami średnicowej linii PKP. Konstrukcje dla metra wykonano tam jeszcze w latach 60. Pomiędzy stropem tej stacji a nawierzchnią placu będzie spora przestrzeń do wykorzystania. Obecnie rozważa się możliwość urządzenia tam pomieszczeń związanych z historią stolicy albo parkingu.

TAKSÓWKARZ ZABIŁ SWEGO PASAŻERA

We Wrocławiu aresztowano kierowcę taksówki, Jerzego T.

trwała aż do ul. Wałbrzyskiej we Wrocławiu, gdzie taksówka została osaczona przez inne pojazdy. Stanisław B. zmarł w wyniku ciężkich obrażeń głowy i klatki piersiowej. Stwierdzono, że taksówkarz był pod wpływem środków odurzających.

ZIMA SPARALIŻOWAŁA KOMUNIKACJĘ BUKARESZTU

Z powodu nie notowanych opadów śniegu w Bukareszcie i innych miastach Rumunii wprowadzono na początek lutego ograniczenia w ruchu kolejowym. Wstrzymano ruch pojazdów prywatnych, a na pewien czas także komunikację trolejbusową, tramwajową i autobusową. Łączność zapewniało wyłącznie metro. Grubość pokrywy śnieżnej wynosiła ok. 150 cm.

UJĘTO ZABÓJCĘ TAKSÓWKARKI

Znalezienie w okolicy wsi Imielinko w woj. poznańskim

ria samochodu wobec czego porzucił pojazd ze zwłokami.

ZGINAŁ SPRAWCA KATASTROFY

Przy podniesionych zapórach na strzeżonym przejeździe kolejowym w Tomaszowie Mazowieckim (woj. piotrkowski) autobus MZK został staranowany przez pociąg towarowy. Lokomotywa uderzyła w tył „jelcza” w ten sposób że pojazd obracał się kilkakrotnie wokół własnej ośi, rozbił całkowicie budkę droźnika, który zginął na miejscu. 19 pasażerów autobusu odniosło obrażenia, z tego 10 trzeba było hospitalizować.

35 LAT PROJEKTOWANIA PODZIEMNYCH OBIEKTÓW

35-lecie pracy obchodziła w tym miesiącu załoga warszawskiego „Metroprojektu”, powołanego wówczas, gdy zamierzano rozpocząć w stolicy budowę metra. Przerwanie budowy zmusiło biuro do po-