

Osieczany, Osieczany...

Nazwa dla domu

WIEŁA SZOŚĆ domów wczasowych posiada swoje nazwy, przez co łatwo zorientować się w geografii kurortu czy uzdrowiska. Poza tym miła nazwa chętnie wspominana, przyciąga często gości (jak do pensjonatu „Orzeł” ze znanej piosenki Młynarskiego „Jesteśmy na wczasach”). Tradycja nadawania imion poszczególnym domom, nie tylko wczasowym, jest dość rozpowszechniona w Polsce. Tak się też stało w pierwszym naszym domu sanatoryjnym w Rabce, który ufundowany został przed II wojną ze składek pracowników Miejskiej Kolei Elektrycznej w Krakowie. Nadano mu nazwę „Matusia”. Obiekt pełnił zresztą funkcję sanatoryjno-kolonijalną. Wiadomo, że w miejsce przejętego przez państwo domu w Rabce przynależało naszemu przedsiębiorstwu Osieczany ze starym, zabytkowym wiatorkiem modrzewiowym, który obecnie już nie istnieje. Przed 15 latami natomiast wybudowano nowy dom wczasowy, który od początku nie miał swojej nazwy.

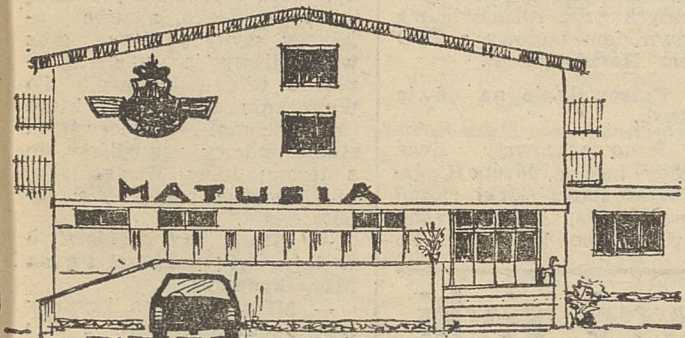
Wprowadzić Osieczany to nie Rabka, Zakopane czy Krynica i dość łatwo jest znaleźć ten dom w okolicy, nie myślę, że nadanie nazwy byłoby celowe i chętnie przyjęte przez bywalców i załogę MPK. Proponuję starą, historyczną nazwę MATUSIA. Nazwa jest miła i tradycyjna, ale jest to oczywiście sprawa do uzgodnienia, na-

wet w formie rozpisania konkursu wśród załogi MPK. Droga wjazdowa przez park w Osieczanach prowadzi przed główne drzwi Ośrodka we wschodniej, szczytowej ścianie głównego budynku. Jej elewacja nie jest zbyt piękna pod względem wystroju architektonicznego i jakby nie bardzo pasuje do otoczenia. Biała ściana z dwoma oknami z korytarza prosi się o wkomponowanie jakiegoś elementu dekoracyjnego. Proponuję w lewej części ściany umieścić plastyczny odlew w brązie z przyjętym przez MPK herbem, o wymiarach dobranych do wielkości elewacji oraz, pod tym herbem, nad okapem przykrywającym taras wejściowy, wykonać z blach mosiężnych tłoczone listery napisu MATUSIA.

Propozycję przedstawiam całej załodze do przedyskutowania i zgłoszenia ewentualnych uwag na temat nadania nazwy ośrodkowi w Osieczanach oraz poprawy jego wystroju zewnętrznego i nadania mu bardziej reprezentacyjnego niż obecnie wyglądu. Wszystkie prace związane z tym projektem są do wykonania siłami załogi i potencjałem własnych warsztatów.

JANUSZ KUCHARSKI

Propozycją p. Kucharskiego rozpoczynamy cykl materiałów, dotyczących Ośrodka Rehabilitacyjno-Wczasowego (Dokończenie na str. 5)



Wiosenna niedziela w ZOO.

FOT. ANDRZEJ PASLAWSKI

Przegląd czystości nie dla wszystkich pomyślny

PRÓCZ ORGANIZATORÓW, to jest Działu BHP, nikt nie znalazł terminu wiosennego przeglądu czystości zakładów MPK. Powiadomiona w ostatniej chwili przedstawicielka redakcji „Sygnałów”, przysłała 2 kwietnia punktualnie na godzinę 7 rano i ze zdziwieniem stwierdziła, że przegląd rozpoczął się o godzinę wcześniej.

Do 8.30, zakończono wizytację wszystkich zakładów znajdujących się pomiędzy ulicami Rzemieślniczą i Brożka. O wynikach tego pierwszego etapu przeglądu, dowiaduję się więc od komisji BHP-owskiej: kierownika Działu BHP Augustyna Dobrowolskiego oraz inspektorów bhp Jerzego Kucharzewskiego i Romana Szczepanowicza. Na oceny bardzo dobre zasłużyły: ZTO i ZNT, na dobrą ZSP, dostateczną ZTP. W magazynach ZZP, znajdujących się na tym terenie zauważono ład i porządek. Niestety, nie można jeszcze tak ocenić placu przy ulicy Radzikowskiego należącego również do ZZP. Brakuje mu

jeszcze „ostatniej kosmetyki”. Na słabą ocenę ZTP wpłynęły m. in. śmieci znalezione pod szafkami ubraniowymi w szatniach i na stanowiskach pracy. Poza tym zwrócono również uwagę na prowadzone przez „EnergoPrzem” obok budynku ZTP, wykopy pod rurociągi ciepłownicze. Nieodpowiednio zabezpieczone zagrażają nie tylko pracownikom tego przedsiębiorstwa, ale również załodze Zakładu. Problemem dla ZTP jest brak odpowiedniego miejsca na składowanie pantografów, hamulców szynowych i silników tramwajowych przeznaczonych do regeneracji. Właściwie powinny być oddawane do przechowania do magazynu. Byłoby to rozwiązanie prawidłowe, ale niewykonalne z powodu braku miejsca.

Po ocenie wymienionych zakładów oraz ich otoczenia udajemy się do ZAP. Ktoś zawiadania o naszym przybyciu kierownictwo Zakładu. W poczekalni kierowców, obok dyspozytorni, dołą-

(Dokończenie na str. 5)

BYŁ TO WRZESIEŃ 1944 roku. Zwykły, ponury, ciężki dzień okupacji hitlerowskiej. Na razie nic nie zapowiadało, że w mieście może być coś szczególnego przydać, choć nigdy nie można było zakładać, że będzie spokojnie. Ja w tym dniu pracowałem po południu na linii „1”, która wówczas kursowała od ul. Mostowej przez plac Wolnica Krakowska, Stradom, Grodzką, Floriańską, Basztową do Dworca Osobowego. Na hitlerowskiej okupacji pół wozu od przodu było dla Niemców, a drugie pół dla Polaków. Wóz był przedzielony linką, którą w razie większej frekwencji Niemców konduktor przepinał do tyłu, gdyż Niemcy musieli wszyscy wejść do wozu, a Polacy nie. Nikt z Polaków nie protestował oficjalnie, gdyż każdy wolał nie mieć kłopotów. Brożkowie wrócili do domu.

Ale ten dzień nie miał być spokojny. Między godziną 17.00 a 18.00 jechałem od placu Wolnica na Dworzec Główny. Na ulicy Grodzkiej między kościołem Piotra i Pawła a ulicą Poselską ja-

do mnie szeptem — przyhamuj. Ja lekko przyhamowałem, a on wyskoczył prawie w pełnym biegu i w tym momencie jeden z oficerów krzyknął: — Vertluchte polnische bandit — i złapał mnie z ty-

niem silnika, ale widząc, co się dzieje, zatrzymałem wóz prawie w miejscu. Patrzę za siebie, a jeden z oficerów trzyma się za pas bez kabury i pistoletu. Odciął mu go człowiek, który wyskoczył.

skim Niemcy pełniący tam służbę i dobiegło jeszcze dwóch z patroli ulicznych. Mnie kazali natychmiast odjechać. Jadąc do dworca i mijając wozy jadące do Wolnicy informowałem motorniczych naszymi znakami umownymi, że za mną jest łapanka na placu Dominikańskim. Wracając z dworca też kazałem konduktorowi informować o łapance.

Przejeżdżając przez plac Dominikański widziałem samochód ciężarowy, do którego popędzani kolbami wsiadali Polacy. Łapanka trwała do godziny 19.00, bo od 19.00 była już godzina policyjna. Zjechałem do zajezdni ok. godziny 22.30, po czym razem z dwoma motorniczymi udałem się do domu. Wszyscy trzej mieszkaliśmy przy ulicy Krakowskiej. Noc była pochmurna, na ulicy było ciemno. (Dokończenie na str. 5)

Wspomnienia z okupacyjnej nocy

Dramatyczny powrót z pracy

kiś cywil ze znaczkiem swastyki w marynarce jechał na przednim pomoście, a wraz z nim dwóch oficerów niemieckich, którzy stali do mnie tyłem i rozmawiali. Gdy byliśmy na wysokości ulicy Poselskiej, ten cywil powiedział

tu za ramię wołając — halten, halten.

Ja gwałtownie zatrzymałem wóz hamulcem elektrycznym, choć tego nie wolno było robić, bo te wozy miały tylko ręczny hamulec, a hamowanie elektrycznym groziło spale-

Niemcy bardzo krzycząc, wyrzucili wszystkich pasażerów z wozu i postawili ich pod mur kamienicy. Na ulicy zapanał wielki popłoch, ludzie zaczęli uciekać. W tym czasie przybiegli ze skrzyżowania przy placu Dominikań-

SERDECZNE gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomysłowości w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy w okresie od 1 lipca 1985 r. do 31 grudnia 1985 r. obchodzili jubileusz pracy w MPK.



25 LAT

Andrzej ADAMSKI — Zakład Naprawy Tramwajów;

Maria BŁONSKA — Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu;

Ryszard BULARZ — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka;

(Dokończenie na str. 6)

* Nasze przedsiębiorstwo zawarło umowy z przedsiębiorstwami eksportowymi: Przedsiębiorstwem Zmechanizowanych Robót Inżynierskich (PZRI) oraz z Krakowskim Przedsiębiorstwem Budownictwa i Usług (KOMEX).

Listy kandydatów na budowę eksportową w zawodach podanych przez z-cę dyrektora ds. pracowniczych sporządza kierownik zakładu lub pionu raz w roku. Kandydat nie może mieć ukończonych 55 lat, powinien wykazać się nienaganną pracą w MPK w okresie 5 lat, nie może być karany. Listy kandydatów opiniowane są przez organizacje społeczno-polityczne przedsiębiorstwa.

Po zakończeniu kontraktu na „eksport” pracownik zobowiązany jest do podjęcia w ciągu 14 dni pracy w MPK.

* Pracownicy Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego postanowili, że wpłacą kwotę 10 tys. (z nagrody z zysku) na konto Zakładowego Klubu Sportowego „Tramwaj”. Może inne zakłady wezmą przykład z ZZP?



* 6 kwietnia w niedzielę odbył się Ogólnopolski Narciarski Rajd Tatrzański. Brała w nim udział również reprezentacja MPK. Nieścisły nie znamy jeszcze wyników naszych przedstawicieli. Postaramy się podać je w następnym wydaniu naszej gazety.

* 10 kwietnia przy pl. Serkowskiemu miało miejsce spotkanie byłych działaczy organizacji młodzieżowych, na którym powołano Komisję Historii Ruchu Młodzieżowego w MPK. Taką Komisję istnieje już przy Krakowskim Zarządzie ZSMP.

* Nasz stały współpracownik pan Mieczysław Piątek zadeklarował się do bardzo ciekawej i sympatycznej propozycji. Otóż pragnie ze swym zespołem zorganizować występ góralskiego teatru ludowego oraz zespołu pieśni i tańca dla dzieci pracowników MPK, które będą przebywały na koloniach na Podhalu (m. in. w Piekelniku).

* 7 kwietnia przedstawiciele NSZZ Pracowników MPK Stefan Nieć i Aleksander Kowalczyk złożyli wizytę w Przychodni Przyzakładowej z okazji Dnia Służby Zdrowia. Na ręce kierownika Przychodni dr Lidii Piłzak złożyli życzenia dla wszystkich pracowników naszej przychodni.

* 5 kwietnia w Warszawie na uroczystości wręczenia najbardziej zasłużonym pracownikom rocznicowych tytułów honorowych i odznaczeń przyznanych przez Radę Państwa, Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski udekorowano długoletniego pracownika MPK Czesława Dylowicza, prezesa Polskiego Towarzystwa Przeciwotylniowego w Krakowie. Serdecznie gratulujemy. (md).

Goście z Warszawy w redakcji „Sygnałów”

NIEDAWNO złożyli wizytę w redakcji „Sygnałów” przewodniczący Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie **Julian Dąbrowski** i jego zastępca **Leszek Pohoryles**. Obydwaj panowie przyjechali do Krakowa, by zacieśnić współpracę z działającym przy MPK klubem o tej samej nazwie. Od dawna korespondowali z nieżyjącym już **Tadeuszem Piłarskim**, **Andrzejem Gieleckim**, **Tadeuszem Trzmielcem** czy **Julianem Piłszczkiem**.

Goście wyrazili nadzieję, że już w niedługim czasie Zakład Naprawy Autobusów opuści zabytkowa hala przy ul. św. Wawrzynca, zwalniając pomieszczenie dla krakowskiego Muzeum Komunikacyjnego. Rozmawiali też o ratowaniu wozów z całej Polski, którym grozi dziś zniszczenie. Nie ukrywali, że zaniepokoił ich stan gdańskiego „bergmanna”, który przed trzema laty wyjeżdżał do Krakowa niemal sprawny. Wyrazili jednak przekonanie, że zainteresowanie dyrekcji sprawami ratowania starego taboru, sprzyjający klimat, spowodują, że w Krakowie stare wozy nie podziela losów np. poznańskiego „sanoka” pociętego na złom nieomal pod

okiem członków filii KMKM z tego miasta.

Obydwaj warszawscy goście z zainteresowaniem zapoznali się z pierwszą MPK-owską gazetą wydawaną w latach 1954—58 „Nowe Tory”, znajdując tam wiele ciekawych materiałów.

*

Zainteresowanym podajemy adres warszawskiego Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej: Muzeum Techniki, Pałac Kultury i Nauki, Warszawa — Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. (kg)

Młodzi z Czyżyn nie próżnują

2 KWIETNIA w ZEA Czyżyn odbyło się zebranie VI Koła ZSMP. Podczas zebrania, któremu przewodniczył **Leszek Działowski**, przewodniczący ZZ ZSMP w MPK, **Władysław Michalski** wręczył dyplom za zajęcie III miejsca w halowym turnieju piłki nożnej z okazji 10-lecia ZSMP. Dyplom odebrał kapitan drużyny **ZAC**, **Bogdan Wajda**, który otrzymał także dyplom jako najlepszy strzelec turnieju. Na zebraniu postanowiono także podjąć pracę na rzecz FASM oraz dla uczczenia 10-lecia ZSMP i X Zjazdu PZPR. Postanowienia te nie pozostały hasłami bez pokrycia, bowiem 4 i 5 kwietnia młodzież z ZAC pracowała przy malowaniu szafek ubraniowych i myciu świetlików. Prace będą kontynuowane.

LESZEK DZIAŁOWSKI

Emaus zamiast myjni

WCIAŻ SLYCHAĆ narzekania na czystość krakowskich tramwajów. Skuteczną receptę można było zasłyszeć w lany poniedziałek, na ul. Kościuszki, gdzie odbywał się tradycyjny „Emaus”.

— **MPK** powinno przynajmniej raz wysłać dziś każdy wóz na **Salvator**. Wreszcie wszystkie zostałyby dokładnie umyte.

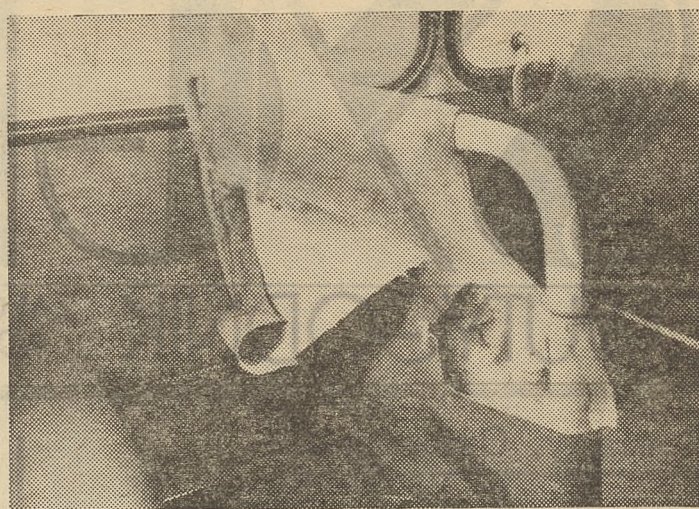
Ci, którzy byli na Emausie, zapewne przyznają rację anonimowemu autorowi pomysłu.

Tegoroczny Emaus już minął, ale przyszłoroczny przed nami, co polecamy uwadze kompetentnych służb. (kg)

Zamiast piłować styki można je regenerować

DALEKO bogatsze od naszego kraju uczą jak żyć oszczędniej. Dotyczy to nie tylko gospodarstw domowych, ale również zakładów produkcyjnych i wielu dziedzin codziennego życia. Zrozumienie, że oszczędzanie opłaca się, przynosi korzyści, jest już milowym krokiem do działania w tym kierunku.

Przykładem takich poczynań w naszym przedsiębiorstwie może być ZTH, gdzie oszczędza się materiały używane do wyposażenia wagonów. Szczególnie istotna — jak mówi kierownik zakładu **Julian Piłszczek** — jest tu sprawa metali kolorowych. W roku 1984 w efekcie wniosku racjonalizatorskiego skonstruowane zostało urządzenie do regeneracji styków rozrusznika tramwajowego. Obecnie ta sama grupa ludzi, pod kierunkiem ślusarza brygadzysty **Zbigniewa Karwata**, pracuje nad urządzeniem re-



Nie pobłażajmy wandalom

O **WANDALIZMIE** pisano już bardzo wiele, lecz temat ten jest nadal aktualny. Pasażerowie środków komunikacji miejskiej często spotykają pamiątki (ot, choćby takie, jak na zdjęciu) będące pozostałościami po chuliganach. Szczególnie upatrzili oni sobie „berliety”, a to ze względu na delikatne wnętrza i tapicerkę. Jak miękko wchodzi żyłki i noże w piankowe oparcia! Jednak i twardym siedziskom tramwajów nie uchodzą na sucho spotkania z wandalami. Tu przecież można wyręć dziurę, wypalić napis, złamać tworzywo. Czy naprawdę nie trafią do nich nigdy apele o poszanowanie mienia społecznego? Czy nie ma siły na głupotę, wulgarność, po prostu chamstwo? Zapewne nie zdają sobie sprawy albo nie chcą się zastanawiać (bo po co), jaki jest koszt napraw zdemolowanych wnętrz, że płacimy za to wszyscy. Komunikacja boryka się i tak z brakiem części zamiennych, z wyeksploatowanym taborem, trudnościami kadrowymi, więc jakby tego było mało, należy wyeliminować kilka jednostek z ruchu, dolożyć pracy, zniszczyć oparcie albo przynajmniej (!) wypisać swoją ulubioną sentencję (zwykle na „k” lub „d”). Dolożmy wszyscy starań, aby przeciwdziałać temu skandalicznemu zachowaniu. Nie pobłażajmy wandalom, za swoje wyczyny powinni otrzymać takie kary, aby nie zaświtały im więcej podobne myśli.

Tekst i foto: **ANDRZEJ PASŁAWSKI**

Remont na Westerplatte

TORY TRAMWAJOWE w ulicy Westerplatte były już tak zniszczone, że zagrażały bezpiecznej jeździe tramwajów. Od kilku lat zwlekano jednak z decyzją o ich remoncie, mimo że MPK o to ustawicznie apelowało. Przyczyna zwłoki leżała w tym, że równocześnie z remontem torów chciano przeprowadzić inne prace równie jak remont torów niezbędne.

Wreszcie 21 marca brygady Zakładu Torów weszły na tę niezwykle ważną arterię. Na temat wykonanych i planowanych prac rozmawiam z kierownikiem budowy z ZTO **Janem Harańczykiem**.

— Pracowaliście na dwie zmiany...

— Rano pracowały dwie brygady torowe **Józefa Cygala** i **Władysława Górki**, razem z operatorami i spawaczami przeciętnie po 16 osób. Po

południu dawaliśmy tylko jedną brygadę **Adama Grzyba**.

— W tej chwili nie widać już pracujących tam ludzi z MPK.

— Pracowaliśmy do 3 kwietnia, to jest przez 10 dni, mimo że nasze roboty zaplanowane zostały na dni 20. Skróciliśmy ich czas o połowę.

— Jakie wykonałiscie w tym czasie prace?

— Na odcinku od rozjazdu przy Dworze Głównym do rozjazdu przy Poczcie Głównej zdemontowaliśmy całkowicie torowisko, a więc wyjęliśmy szyny i płyty oraz wywieźliśmy je wraz z gruzem z terenu budowy. Po wykonaniu tych prac, które przewidziano w pierwszym etapie budowy, usunęliśmy się z terenu ulicy Westerplatte, umożliwiając rozpoczęcie robót innym.

— Które przedsiębiorstwo w tej chwili znajduje się na placu budowy?

— MPRI, którego brygady zrywają nawierzchnię z obu pasów jezdni.

— Kiedy przystapicie do prac w drugim etapie?

— Według planu II etap powinniśmy rozpocząć na przełomie lipca i sierpnia. Wszystko jednak zależeć będzie od udogodnienia się z robotami gazowymi, wodociagowymi i energetycznymi innych przedsiębiorstw, a jest ich tu, oprócz nas, aż pięć. Funkcję inwestora całości kapitalnego remontu pełni Dyrekcja Inwestycji Oddział IV.

— Jakie prace przewidujecie w drugim etapie?

— Montaż torowiska, do którego mamy już wszystko przygotowane, a więc szyny, płyty...

— Czego więc wam życzyć w tej trudnej pracy, jaką macie jeszcze przed sobą?

— Abyśmy w wyznaczonym terminie mogli wejść na budowę, wówczas remont torów w ulicy Westerplatte zakończymy również w terminie — 30 września br.

Rozmawiała: **MARIA BUBACZEWSKA**

JUŻ PO RAZ szósty spotkali się na Walnym Zebraniu Delegatów członkowie Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Pracowników MPK w Krakowie.

Podczas dyskusji mówiono o wielu, bardzo różnych, nurtujących załogę MPK problemach. Wiele uwagi poświęcono turystyce i kłopotom z wynajęciem autobusów na ten cel. Krytykowano wykorzystanie środków z funduszu socjalnego. Polemizowała z tym stanowiskiem kierowniczka Działu Kultury, Sportu i Wychowania Alina Sowińska podkreślając, że mimo oszczędności finansowych, merytoryczny plan działalności został w ubiegłym roku przekroczony. Na 270 zaplanowanych wycieczek zorganizowano 276, przy czym znaczna ich część odbyła się autobusami docierającymi, po pozwoliło zaoszczędzić sporo pieniędzy. Niestety, zbyt często zdarza się, że organizacje społeczne tworzą plany na miarę niezwykle ambitnych zamierzeń, a nie o wiele skromniejszych możliwości, stąd uczucie zawodu, gdy nie udaje się ich zrealizować.

Mówiono też o długości trwania kadencji władz związkowych i o posilkach regeneracyjnych, obliczaniu składek, jak i podstawowych zadaniach związków zawodowych — ochronie stonku pracy i uprawnień socjalno-bytowych pracowników. Zastępca dyrektora ds. pracowniczych Stanisław Kosiński, w obszernym wystąpieniu podkreślił, że wysoko ocenia współpracę ze związkowcami, choć wciąż jeszcze zdarzają się przypadki prób obrony ludzi, którzy na takie działania nie zasługują — pijaków, bumelantów.

Zdzisław Kałwa podkreślił patologię cenową wciąż występującą w naszym kraju. Stwierdził, że płace i ceny są dziś na poziomie, który on pamięta z 1949 r. Postulował też umieszczenie w

Dyskutowali związkowcy

Odzyskiwanie zaufania

planach przedsiębiorstwa opracowania dokumentacji bazy dla Zakładu Taksówek przed 1990 r. i wybudowania tej bazy w następnej pięcioletce. Zebrani uznali jednak, że ta sprawa przekracza kompetencje związkowców i powinna zostać skierowana do Samorządu Pracowniczego.

O ogromnej czujności związkowców, nie chcących dopuścić do najmniejszych nawet nieprawidłowości, świadczy poruszana w kilku wystąpieniach sprawa rozliczenia ze sprzętu sportowego zakupionego w latach 1970—1985. Mimo że część tych urządzeń znalazła się w MPK jeszcze przed powołaniem do życia Działu Kultury, Sportu i Wychowania, mimo że zostały one już niekiedy zupełnie zamortyzowane, postanowiono konsekwentnie domagać się od dyrekcji rozliczenia. Podobnie mówiono o konieczności dokładnego rozliczenia Prezydium z budżetu, a zwłaszcza takich punktów jak: nagrody dla aktywu związkowego, pozostałe wydatki organizacyjne, czy pomoc socjalna dla emerytów, opieka socjalna nad dziećmi i młodzieżą. Nie przekonywały mówców nawet zapewnienia, że działa przecież komisja rewizyjna, której statutowym obowiązkiem jest dokładne sprawdzanie wszystkich wydatków i wpływów.

Zebrani wysłuchali wystąpienia gościa zebrania, wiceprzewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej i członka Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych Ryszarda Tamma, ze Szczecina, który mówił o aktualnych działaniach OPZZ, stwierdzając

m. in., że wciąż nie został wysiany do łaski marszałkowskiej placowy układ zbiorowy, który ma być dyskutowany raz jeszcze podczas spotkania komisji ekonomicznej w ostatniej dekadzie kwietnia. Tymczasem ma on zacząć funkcjonować od 1 lipca br.

Zebrani uchwalili następujące wnioski z VI Zebrania Sprawozdawczego:

— przyjęto sprawozdanie zarządu za okres od 19 lutego 1985 do 28 lutego 1986,

— zatwierdzono przedstawiony przez Zarząd NSZZ Pracowników MPK program działania do końca kadencji,

— wyrażono opinię, że OPZZ powinno udzielać pełnej informacji o zamierzonych w następnym roku podwyżkach cen, konsultacjach z rządem do grudnia każdego roku,

— postanowiono, że składki członkowskie będą wynosiły 1 procent płacy podstawowej (w przypadku emerytów i rencistów 0,5 proc.),

— zdecydowano utrzymać minimalny 3-miesięczny staż związkowy, po odbyciu którego nabywa się dopiero prawo do świadczeń,

— przyjęto zasadę imiennego rozliczania nagród dla działaczy związkowych na zebraniach delegatów; do końca kwietnia br. Zarząd powinien rozliczyć się z wyliczacz przyznanych nagród,

— zobowiązano dyrekcję do egzekwowania od kierownictw zakładów przestrzegania regulaminów pracy i przepisów wewnętrznych MPK,

— zobowiązano Zarząd NSZZ do wystąpienia do Federacji Zw. Zaw. Przed-

siębiorstw Komunikacji Miejskiej w sprawie ulg przejazdowych w ramach resortu komunikacji, czyli także w PKP i PKS,

— zdecydowano, że ostateczne rozliczenie sprzętu sportowego zakupionego w latach 1971—1985 ma nastąpić do 30 kwietnia,

— podniesiono statutowe zasiłki przysługujące związkowcom,

— postanowiono zatrudnić na jednej czwartej etatu radcę prawnego, tylko dla potrzeb NSZZ Prac. MPK.

Nie przeszedł, jako przedwczesny, wniosek o przejęcie przez NSZZ Kasy Zapomogowo-Pożyczkowej. Postanowiono powrócić do niego, gdy w związkach zrzeszonych będzie ponad 50 proc. załogi, dziś jest w nich 42 proc. pracowników MPK.

KRZYSZTOF GACEK



Na mównicy **MARIA SIKORA** z Zakładu Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka. Fot. **STANISŁAW MAKAREWICZ**

PRZEZ LATA przyzwyczajeni byliśmy do stałych cen, także za przejazd środkami komunikacji miejskiej. Sytuacja gospodarcza kraju, wciąż istniejąca inflacja spowodowała że przed kilku dniami znów podrożały bilety tramwajowe i autobusowe. I chociaż podwyżkę tę zapowiadano wcześniej, choć jej ekonomiczna logika jest nie do odparcia, to przecież trudno spodziewać się by przyjęto ją z zachwytem. Społeczeństwo nie lubi podwyżek i trudno mu się dziwić.

Ten akurat wzrost cen nie dotyczy pracowników MPK i ich rodzin. Nasz, jakże marny w porównaniu z niektórymi innymi, „deputat”, to bilet wolnej jazdy. Mimo to jednak warto zastanowić się nad tą podwyżką na łamach „Sygnałów”. Zwłaszcza, że postulowano ją także podczas rozmów partyjnych przed X Zjazdem.

MPK kosztuje co roku budżet miasta ogromne pieniądze.

Mniejsze dotacje, takie same płace

Szukamy pół miliarda złotych

Potrzeby na ten rok określono na 6,7 mld złotych. To znaczy ponad 18 milionów złotych dziennie. A przecież miasto ma również inne, bardzo palące potrzeby. Stąd Rada Narodowa zdecydowała, że na potrzeby MPK przeznaczyć może 5 720 mln. złotych. Do zamknięcia bilansu brak więc prawie miliarda. A przecież, gdy popatrzymy na sprawę w skali kraju, to stwierdzimy, że ministerstwo przewidziało zmniejszenie dotacji na komunikację miejską o 14 milionów złotych, uzasadniając to podwyżką taryf.

Trzeba więc gdzieś szukać brakujących pieniędzy. Podwyżka opłat za bilety przy-

nieś ma ok. 461 mln zł. Pozostałe 521 będzie trzeba wygospodarować przede wszystkim w przedsiębiorstwie. Stąd stwierdzenie dyrektora Marianny Dudka, że zmiana cen nie uzdrowi komunikacji, że trudno oczekiwać gwałtownej poprawy. Stąd też zawód tych, którzy liczyli na zwiększenie plac, poprawę warunków. Z tej podwyżki przedsiębiorstwo nie będzie miało praktycznie nic, tym bardziej, że mimo odwrotnych zaleceń ministra zdecydowano poszerzyć zakres obowiązywania ulg w pojazdach komunikacji miejskiej. Będą one obowiązywać także noca, wprowadza się też ulgowe karty na autobusy pociągowe

i nocne. A przecież w minio-nych dwóch latach wpływ od jednego pasażera zmalał z 1,69 zł do 1,62 zł, przy jednoczesnym wzroście kosztu jego przewozu z 6,28 zł do 7,69 zł. Na ten wzrost wpłynęła zmiana taboru, podwyżka cen materiałów i paliw, części zamiennych, także wzrost plac.

Podwyżka cen biletów nie zmieni w istotny sposób sytuacji finansowej MPK. Firma dalej dotowana będzie kwotami z trudem wyobrażalnymi dla przeciętnego człowieka. Ale taka jest konieczność. Jak słusznie zauważył na spotkaniu Komisji Gospodarki Terenowej i Mieszkaniowej Rady Narodowej m. Krakowa dyrektor

Tadeusz Trzmiel, w żywotnym, finansowym interesie przedsiębiorstwa, leży jak najszybsze zaprzestanie rozwoju. Wszak mechanizmy reformy gospodarczej powodują, że nie opłaca się uruchamiać nowych linii, wypuszczać coraz większej ilości autobusów. Ale ten interes stoi w tak jaskrawej sprzeczności z celem istnienia MPK, że nie sposób brać go poważnie pod uwagę. Stąd ciągle przyrost ilości autobusów, stąd uruchomienie 2 kwietnia kolejnej linii.

Na razie udzielono nam kredytu zaufania. Radni pozytywnie zaopiniowali projekt nowej tabeli opłat, została ona już prezydenckim zarządzeniem wprowadzona w życie. Sytuacja finansowa nieco się poprawiła, ale w dalszym ciągu nie jest dobra. Wciąż szukać trzeba brakującego pół miliarda złotych. Stąd oszczędność dalej jest nakazem chwili. (kg)

NA CO DZIEN zakładowy społeczny inspektor pracy swoje uwagi i zalecenia wpisuje do jakiegoś zeszytu, lecz o tym, które z nich zostaną zrealizowane (poza przypadkami bezpośrednich zagrożeń), decyduje kierownicy zmian, a czasem nieraz i kierownicy zakładów. Jak więc jest odbierany w zakładzie ów SIP-owiec? By odpowiedzieć na to pytanie, kierownictwo przedsiębiorstwa zorganizowało spotkanie wszystkich społecznych inspektorów pracy. By uzyskać obiektywne opinie, trzeba było zrobić to spotkanie bez kierowników zakładów, a najlepiej na terenie „neutralnym”, jakim okazał się Ośrodek Rehabilitacyjno-Wypoczynkowy w Osieczanach.

Spróbujmy więc, choć już post factum, napisać o czym rozmawiano. Podsumowanie minionego roku wypada w zasadzie korzystnie — 987 zgłoszonych przez wszystkich SIP-owców uwag i zaleceń i 92 proc. ich realizacji, zdobycie dwóch pierwszych miejsc w konkursie na najlepszy zakład komunikacji miejskiej w Polsce Płd.-Wsch., a wreszcie najniższa ilość wypadków przy pracy w ciągu ostatnich piętnastu lat, przy stosunkowo młodym wieku załogi — 60 proc. pracowników poniżej 30 lat. Oczywiście społeczni inspektorzy pracy wcale nie ukrywają, że wszystkie te sukcesy dzieli na równi z zawodową służbą bhp. Ale czy to ważne, skoro zarówno jedni jak i drudzy mają takie same cele? Oni sami sobie wystawiają ocenę zaledwie dostateczną i podkreślają, że warunki pracy można jeszcze znacznie poprawić. Choćby przez mechanizację. Wprawdzie zakupiono dla ZTO urządzenia typu PIONIER, pneu-

matyczne zsiywacze dla warsztatów taperskich oraz pneumatyczne klucze do odkręcania kół, jednak z drugiej strony ludzie wcale tych urządzeń nie chcą i niejednokrotnie protestują przeciwko ich wprowadzaniu. Wynika to, według SIP-owców, z niskiego poziomu kwalifikacji naszych pracowników.

Spotkanie było też okazją do zgłoszenia całej listy potrzeb i spraw. Wiele z nich dyrektorzy trakejny przyjęli do realizacji „od ręki”, tak, że dziwne

Refleksje z narady

SIP - dodatkowy kłopot

się wydaje, iż trzeba było czekać z tymi sprawami aż do tego spotkania.

Jednocześnie przedstawiciele zakładów zgłosili cały szereg spraw dotyczących nie tylko bezpieczeństwa i warunków pracy, lecz świadczących o prawdziwej gospodarskiej podejściu tych ludzi do spraw zakładu. Oto na przykład Leszek Kowalczyk z ZTX zastanawiał się nad przyczynami przechożenia ludzi na renty, nieraz z najbardziej błahych powodów. — Gdy patrzę na listę plac z dwóch, trzech ostatnich miesięcy, to z niewielkim błędem mogę wskazać tych, którzy w najbliższym czasie rozchorują się na pół roku, by potem iść na rentę... — powiada — a do tego dochodzi jeszcze i inna sprawa, jak nagle ozdrowienia w wieku przed-

emerytalnym, bo oto wielu z tych, którzy kiedyś nie byli już w stanie prowadzić autobusów, bo w taksówce pracą o wiele lepszą, dziś zdrowieje, by wypracować sobie wyższą emeryturę. To kto i kiedy oszukuje? — zapytał.

A trzeba przyznać, że te sprawy w rzeczywistości nie są blahe, bo tych chorujących po pół roku stale przybywa we wszystkich zakładach, a zdarzył się i taki, który na półroczne zwolnienie i rentę przeszedł po przepracowaniu

w MPK... jednego zaledwie dnia! Ale przez pół roku płacono mu z naszego MPK-owskiego funduszu plac.

Adam Klita z ZAW protestował przeciwko pozwalaniu na wszystko realizatorom naszych inwestycji. Oto „na Woli” np. pozwolono budowlanom już w porze pierwszych mrozów zacząć wykopy, które na skończenie muszą czekać do wiosny, ale dzięki temu zamknięta jest jedna z dróg wewnątrzzakładowych. Ten sam problem zgłosił też Andrzej Chałupczak z ZTH, gdzie w podobny sposób pozwolono wyłączyć sobie z ruchu już trzeci tor. Tymczasem budowlanicy nic nie robią, a wagony trzeba obsługiwać poza zajezdnią.

Takie kolejne prezentowanie zakładów jest też nie lada okazją, by powie-

zieć jak do problemów SIP odnoszą się kierownicy i kolektywy społeczno-polityczne. W zasadzie wszędzie jest dobrze, ale zdarza się też tak, jak np. w ZTX, gdzie kierownik nie życzy sobie, by społeczny inspektor pracy zasiadał w kolektywie zakładu. Wreszcie ci którzy już się tam znaleźli wymyślili nawet usprawiedliwienie tego stanu rzeczy, bo „Kowalczyk jest starej daty”. Może i starej, stwierdzili inni, ale jeśli ma coś do powiedzenia, to... ale to się dopiero okaże w przyszłości.

Ze sprawami zgłaszanymi w Osieczanach nie można zostawiać samej inspekcji pracy. Potrzebny jest tu również duży wysiłek kierownictwa, ale współpraca innych jak choćby Rady Pracowniczej, której żadne z tych spraw nie powinny być obce. Prezes Rady wyraża swe zaniepokojenie, obiecuje poprawę sytuacji, ale czy wszędzie będzie lepiej? Oto na przykład SIP-owcy udowadniają, że pozbycie się kiedys z przedsiębiorstwa technologów nie było najlepszym posunięciem, ale kto ma o ich przywróceniu zdecydować, jak nie właśnie Rada Pracownicza?

Spotkanie, jak zwykle, zakończyło wystąpienie dyrektora przedsiębiorstwa, który zachęcił społecznych inspektorów pracy do jeszcze większej aktywności, do czucia się współgospodarzami zakładów, pokazując nowe pola do działania, jak choćby estetykę pomieszczeń i stanowisk pracy, jak choćby organizowanie zespołów gospodarczych, które podjęłyby się realizacji wielu zaleceń. Środki wszak na to są, a najczęściej brakuje ludzi, więc zorganizujcie to sami — powiedział.

ADAM ZYZMAN

BELCHATÓW to miasto leżące niemal w centrum Polski. Jeszcze przed dziesięciu laty było sennym 10-tysięcznym miasteczkiem. Dziś liczy ponad 50 tysięcy mieszkańców, w ogromnej większości pracujących w odległych o ok. 20 kilometrów: kopalni odkrywkowej węgla brunatnego i elektrowni. Miasto budowane na równinach jest dziś bardzo rozległe. Nic więc dziwnego, że przed trzema laty, „na dziko”, jak słychać dziś postanowiono uruchomić tu komunikację miejską. 5 linii obsługiwanych jest przez 30 autobusów. Niewielkie miasto, niewielkie przedsiębiorstwo, a nawet zaledwie filia piotrowskiego WPKM. A przecież o belchatowskiej komunikacji mówi się dziś w kraju. I niestety opinie te sprowadzają się do wniosku, że w Belchatowie dzieje się jeden z większych skandali. Niedawno przedstawiciel WPKM w Piotrkowie, Adam Kamiński, powiedział:

— W Belchatowie poprawiły się już warunki socjalne. Rozbito namioty i autobusów nie naprawia się pod gołym niebem.

Gdy rozklekotaną „nysą”, dojeżdżamy z gospodarzem belchatowskiej zajezdni, Piotrem Woitasikiem do położonej kilka kilometrów za miastem zajezdni, słyszę:

— Za nami to już tylko koniec świata, za chwilę zresztą sam pan się przekona.

„Nysa” skręca z asfaltowej szosy między chałupy wsi Grocholice. Jedziemy po błotnistej drodze. Samochód co chwilę rozpryskuje wodę z kałuż. Po kilkuset metrach, spomiędzy chałup wyłania się sylwetka wojskowego obszernego namiotu.

— Był za mały, więc musieliśmy go nieco „podszukować” — dopowiada gospodarze.

To podszukowanie od dołu

Z wizytą



Tak wygląda jedyna droga prowadząca do zajezdni WPKM w Belchatowie.

Zdjęcie autora

spowodowało, że namiot bardzo łatwo się targa. Stąd z dwóch, które były tu niedawno, został już tylko jeden.

Na niewielkim placu stoi kilka „berlietów”. To jedyny jeżdzący tutaj typ autobusu. W baraku socjalnym, choć na dworze wieje przejmujący wiatr, jest ciepło. Na kaloryferze leży kawałek rury.

— To najczęściej zamarzający element w „berlietach” radzimy więc sobie tak, by mieć pod ręką część na wymianę w razie awarii — tłumaczy kierownik.

Baza mieści się na terenie przejętym po jednej z firm budujących kopalnię. Miejsca nie za wiele, ale wystarczająco na niewielką zajezdnię. Rzecz w tym, że teren nie stanowi własności WPKM, a tuż za płotem w

odległości kilkudziesięciu metrów znajduje się... oczywiście ścieków 50-tysięcznego miasta.

— Panie, jak tu cuchnie latem, gdy przyświeci słońce — słyszę. — Raz już ścieki przelały się, zalewając bazę.

Sanepid nalega na przeprowadzkę. Lokalizacji stałej wciąż brak. Mówi się wprawdzie o miejscu na przeciwnym krańcu miasta w Domasławicach, ale czy to na pewno?

Belchatowianie nie wierzą. Wszak Grocholice nie są pierwszą zajezdnią w tym mieście. Tymczasem PKS buduje nie opodal spory obiekt. Czy nie ekonomiczniej byłoby połączyć obie bazy? Na to pytanie na razie miejscowe władze nie udzielają odpowiedzi. Po belchatowskich, wyboi-

stych ulicach kursują więc czerwone autobusy z dumnym napisem WPKM — Piotrków Trybunalski. Gdy się zepsuły, to do niedawna trzeba było ściągać mechaników z Piotrkowa. Dziś jest już brygada pracująca na miejscu. Roboty nie brakuje. Podczas wizyty reportera trwa naprawa najechanego przez „stara” autobusu. Stłuczona tylna szyba, wgnieciona blacha. Uszkodzenia niewielkie, ale dla tak małego przedsiębiorstwa przestój każdego autobusu to ogromna strata.

Mimo prowizorki obiekt jest zadbane. Wyłożono płytami plac postojowy, uprzątnięto teren. Jest nawet „myjnia”, oczywiście pod gołym niebem. Cudzyśłów stąd, że za dumną nazwą kryje się kran z kawałkiem węża. Bo o czystość dbają w belchatowskim

przedsiębiorstwie. Wspominają niemiły dowcip, jaki zrobił im ktoś z korzystającego z placu LOK-u. Widząc sączącą się z kranu wodę, dokręcił go. A że był mroźny, urządzenie zamarzło i do następnej odwilży po Belchatowie jeździły brudne autobusy.

Problemem jest ucieczka kierowców. Zarobki — niewiele ponad 20 tys. zł. Gdy z początkiem roku zniesiono dodatek tzw. belchatowski — wyglądało, że żaden z kierowców nie zostanie w firmie. Dodatek przywrócono, ale i tak jest ciężko. Kopalnia, elektrownia oferują znacznie większe pieniądze, za o wiele łatwiejszą pracę.

A z finansami jak wszędzie, są poważne problemy. Najbardziej dochodowe przewozy zamknięte przejmują zazwyczaj PKS. Zdarza się nawet, że najpierw załatwia się wprowadzenie na linię podmiejską WPKM, by potem wycofane z niej wozy PKS przeznaczyć na te przynoszące finansową korzyść trasy.

Belchatów to miasto, które powstaje na naszych oczach. Była szansa, by wszystko tam było wzorcowe, przemysłowe do końca, nowoczesne. Niestety, raz jeszcze okazuje się, że prowizorka, brak perspektywicznego myślenia, to nieodłączne cechy wielkich inwestycji. Przecież do dziś Wojewódzka Rada Narodowa w Piotrkowie nie podjęła uchwały w sprawie komunikacji miejskiej w Belchatowie. A autobusy jeżdżą, bo ktoś musi ludzi wozić. Naprawia się je na mrozie, bo przecież trzeba je remontować, gdy się psują. A że nie ma to nic wspólnego z nowoczesnością? Widocznie tak być musi, każde z młodych miast musi przejść swój pionierski, bezładny okres.

KRZYSZTOF GACEK

Co tu wspominać



że nie pojmują wcale, lub nie chcą pojmować?

Młodzi też dziś jakby inni. Niby chętni do pracy, o żywych charakterach, ale chcą wiedzieć tylko tyle, ile „zadano”, trzeba szukać sposobów, by ich zainteresować. No cóż, może ja w ten sposób to widzę, bo jako szesnastolatek musiałem zapewnić utrzymanie mamie i dwójce rodzeństwa? Dziś rodzice robią wszystko, byle dzieci chciały się uczyć.

O zmianie pracy nigdy nie myślałem, chociaż prawdę mówiąc dziś już przeszłoby mi hałas, kurz, zapylenie hali. Zaczynam to odczuwać. Nie to zdrowie i nerwy, a może usadowienie nas na ogólnej hali nie jest najszybsze? Chociaż trzeba przyznać, teraz pracuję się łatwiej. Kiedyś do dźwigania wirników były wielokrotności, dziś są suwnice, odpadł transport wewnętrzny. Kiedyś wszystkie elementy do toczenia przewożiliśmy na wózkach ręcznych do ówczesnej pierwszej zajezdni i z powrotem do naszego warsztatu.

Dziś mniej też jest do przewijania silników, bo nowe mniej się palą.

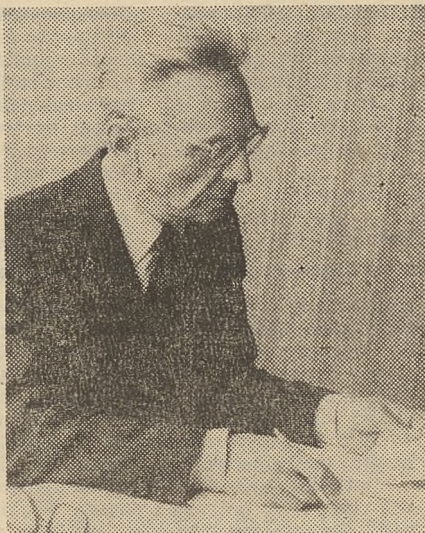
Parę lat temu zaproponowano mi, bym skończył... jakiś kurs kwalifikacyjny. Po prostu moja kartoteka była czysta, tak jakbym miał ukończoną tylko szkołę podstawową. Nie było śladu, że ukończyłem zawodówkę i potem technikum. A przecież przy przeszerzgowaniach byliśmy także egzaminowani.

Pan FRYDERYK LEŚNIAK — bo on to wspominał swoje 40 lat w MPK, jest brigadystą Działu Elektrycznego w ZNT. Jego brigada przewijania tworników składa się z 6 osób, a bywało ich i 10. Ma dwóch synów i pan Fryderyk myśli, iż udało mu się wpoić w nich poszanowanie człowieka i pracy. Te wartości ceni sobie bowiem najbardziej.

Coraz mniej w MPK czterdziestolatków. Oni umieją i chcą dobrze pracować. Historia ich pracy to cała powojenna historia przedsiębiorstwa. Choćby tylko dlatego należy przed nimi schylać głowy. Naturalną kolejną rzeczą niebawem odejdą. Czy ci, którzy ich zastąpią, wezmą z nich przykład?

FILOMENA SERWIN

40 lat zleciało



„TRUDNO byłoby mi zapomnieć tę datę — mówi kierownik Działu Finansowego TADEUSZ KORALSKI. — To było... 20 sierpnia 1945 roku... Przyjęty zostałem do pracy w księgowości. W tym czasie w Miejskiej Kolei Elektrycznej pracował również mój ojciec. Był konduktorem — motorniczym”.

Pan Koralski nie był więc pierwszym z rodu, który związał się z przedsiębiorstwem komunikacyjnym Krakowa. Opowiadając o swojej pracy, wspomina innych pracowników, naczelnika administracji dra praw Jana Dültza, swojego pierwszego kierownika Józefa Kondrackiego i naczelnika księgowości Władysława Wiśniewskiego.

„W ciągu tych 40 lat wiele się zmieniło. Przede wszystkim zmieniali się ludzie. Nie tylko szeregowi pracownicy. Również dyrektorzy, naczelnicy działów, jak to się dawniej nazywało, główni księgowi. Zmieniła się też nazwa z MKE na MPK, a także struktura organizacyjna”.

W 1966 roku panu Koralskiemu powierzono stanowisko kierownika Sekcji Rozliczeń Finansowych, a potem po kolejnej zmianie schematu organizacyjnego, w roku 1973, zastępcy kierowni-

ka Działu Finansowego. W roku 1979 został kierownikiem tego Działu, którą to funkcję sprawuje do dnia dzisiejszego.

„Prócz pracy zawodowej sporo pracowałem społecznie. Między innymi uczestniczyłem, wraz z innymi pracownikami naszego przedsiębiorstwa w szeregu akcjach, na przykład pomocy przy budowie Nowej Huty, akcji „miasto — wsi” pracowałem przy burzeniu starego dworku w Osieczanach, na miejscu którego planowało się budowę obecnego naszego domu wczasowego, byłem kontrolerem społecznym, działałem w komisji mieszkaniowej, która miała za zadanie kontrolę prawidłowości przydziału mieszkań, przez 25 lat byłem również księgowym i skarbnikiem LOK-u, a jeszcze wcześniej, bo zaraz na początku kariery zawodowej, wraz z kilkoma innymi osobami społecznie pracowałem przy dzieleniu „darów z paczek UNRRA. Iluż ludzi przewinęło się przez nasze przedsiębiorstwo? Niektórzy odeszli do innych zakładów pracy, inni na zastużony odpoczynek — emeryturę, a jeszcze innych odprowadziliśmy na cmentarze. Jacy byli ludzie dawniej, a jacy są dzisiaj? Dawniej był większy szacunek dla pracy, dyscyplina. Dzisiaj młodzi przychodzą gorzej przygotowani do pracy, rozluźniona jest dyscyplina, ale trudno tu uogólniać. Bo przecież jest wielu doskonałych fachowców, oddanych pracy zawodowej”.

Praca w Dziale Finansowym nie jest łatwa. Wymaga wykonywania wszystkich czynności na bieżąco, koncentracji uwagi, ścisłości, terminowości. W przeciwnym wypadku może powodować straty finansowe dla całego przedsiębiorstwa. Ogromne doświadczenie zdobyte w ciągu długich lat pracy w jednym przedsiębiorstwie niemal w tym samym dziale, decyduje o nieprzejętej fachowości i przydatności dla MPK kierownika Działu Finansowego Tadeusza Koralskiego.

„40 lat... No cóż, leciały te lata i tak zleciało...” — mówi skromnie pan Koralski.

MARIA BUBACZEWSKA

Fot.: STANISŁAW MAKAREWICZ

Przegląd czystości nie dla wszystkich pomyślny

(Dokończenie ze str. 1)

czają do nas zastępcy kierownika: Marian Lesiak i Henryk Białek. Zarówno w poczekalni kierowców, jak i dyspozytorni jest nienagannie czysto. Plac postojowy, skąpany w kwietniowym słońcu, robi miłe wrażenie. Jest czysty. Niewiele trawników wymaga jeszcze zgrabienia zeszłorocznej trawy i liści. Zauważamy odmalowane bramy hali napraw autobusów. Z malowaniem ścian uporano się już w spawalni i blacharni. Jest czysto nie tylko w szatniach, kabinach natraskowych, ale również w kanałach przeglądowych. Oglądamy pomieszczenia adaptowane dla Ośrodka Szkolenia Zawodowego kierowców, a później przechodzimy obok powstającej przybudówki do hali OT.

W warsztacie obróbki mechanicznej mimo zbliżającego się lata nadal nie ma żaluzji. Załoga znów w okresie kanikuly męczyć się będzie w czterdziestostopniowym upale. Sądzielnia „Estetyka” mająca wykonać aluminiowe żaluzje wykonała potrzebne pomiary i przysłała kosztorys prac i materiałów — na 520 tys. złotych. Najpierw zastanawiamy się podobno, z jakich funduszy można by tę inwestycję pokryć, a później o sprawie żaluzji zapomniano. Należy stwierdzić, że w ZAP jest czysto, że wiosna nie zaskoczyła Zakładu i że została tu mile pędzlem, lakierem i miotłą powitana.

Kolejnym obiektem na naszej drodze jest Zakład Taksówek. Kiedy się tam zjawiamy, akurat grupa kierowców, pod nadzorem mistrza Mieczysława Stachaka, porządkuje otoczenie budynku Zakładu. W ruch poszły miotły, łopaty i już widać, że nie będzie tu ani śladu brudu. Wewnątrz Zakładu, od piwnicy, w której mieszczą się szatnie, i gdzie akurat pani Zofia Jagoda zmywa podłogi, przez pomieszczenia parterowe i te na piętrze, jak również halę napraw, wszędzie daje się zauważyć, że gospodarze dbają o swoje miejsce pracy. Oprowdzający nas po gospodarsku zastępca kierownika Andrzej Balon, zwierza się, że jesteśmy dzisiaj już drugą komisją jak tamta, nie zapowiedzianą, sprawdzającą czystość Zakładu. Poprzednicy byli z Urzędu Dzielnicowego.

ZTH, do którego z kolei udaliśmy się, jest jak żaden inny z MPK-owskich zakładów, rozkopany. Powstające tu inwestycje trwają już zbyt długo. Rozkopany jest nawet teren obok kotłowni, z uwagi na usuwanie kolejnej awarii magistrali wodociągowej. W zakładzie przeprowadza się wiosenne porządki. Grabienie jednak tak dużego terenu, jeżeli będzie to robiła tylko jedna — tak jak zauważyliśmy — kobieta, potrwa zbyt długo i być może trawa wyrośnie w tym czasie tak wysoko, że przykryje wszelkie brudy pozostałe z jesieni. Dobrze wrażenie robią pomieszczenia socjalne w tym Zakładzie. Szatnie, umywalnie i natryski są czyste. Psują efekt bramy wjazdowe do hali, ale podobno mają być w najbliższym czasie wymieniane, więc nie miałyby sensu ich odnawianie. Zarówno ściany kanałów przeglądowych, w których nie ma płytek, jak i o-

prawki znajdujących się w nich lamp są brudne. Szczególną uwagę zwrócić należy na „kładkę-pułapkę”, znajdującą się na przejściu z jezdni do budynku hali, od strony wyjazdów. Wprawdzie kładkę ustawili w tym miejscu budowlani, ale pozostawiając ją nie orzybitą do podstawy z drewnianych belek stworzyli zagrożenie dla wszystkich korzystających z tego tymczasowego przejścia. Na ruchomą kładkę zwrócono już raz uwagę kierownictwu Zajezdni, ale pozostało to bez echa. Niedużo brakowało, a stałaby się ona przyczyną wypadku. Czy na to czeka kierownictwo ZTH?

W poczekalni kierowców i dyspozytorni ZAB było bardzo brudno; w przylegającym do niej pomieszczeniu, w którym pracują dyspozytorzy, również nie było czystej. Brudnych kafelków w kanałach przeglądowych i opraw lamp nie usprawiedliwia nic. Obok pojemnika z czyszczywem wysypane na podłogę hali śmieci nie robiły miłego wrażenia. Zarówno w jadalni, jak i w szatniach stwierdziliśmy, że jest czysto. Otoczenie budynków — chodniki i jezdnie były dokładnie wysprzątane. W kilku miejscach należałoby naprawić uszkodzone krawężniki. Uczestniczący w przeglądzie kierownik Tadeusz Zdybał przyjmuje uwagi krytyczne i stwierdza, że wygląd zakładu ulegnie natychmiastowej poprawie.

Ostatni z wizytowanych w tym dniu zakładów — ZAC zastajemy w trakcie wiosennych porządków. Odmalowywane są kanały przeglądowe i stoły warsztatowe. Oprowdzający nas po hali napraw kierownik Oddziału Obsługi Zaplecza, Jerzy Samborski informuje, że w najbliższych dniach przystąpią do malowania olejnej lamperii. Widać świeżo naprawiony dach nad halą, który pokryty zostanie jeszcze nową papą. Gorzej będzie z mociem śmietników. Kto wykona tę pracę? Niestety, na szafkach w szatni jest brudno, a umywalki nie są czyste. Na placu postojowym znajduje się mnóstwo odprysków szkła. I wreszcie jadalnia, o której już tyle razy pisaliśmy, że w niej brudno i nadal żadnej zmiany na lepsze nie widać.

✱

Nie zapowiedziany przegląd czystości zakładów warsztatów, hal napraw i otoczenia budynków, z jednej strony pokazał, że wiosenne porządki trwają, z drugiej wprawił w zdziwienie, że kierownictwa zakładów należących do czołówki w konkursie BHP-owskim, nie znając terminu wizytacji obiektów, pozwoliły sobie na cały szereg zaniedbań.

MARIA BUBACZEWSKA

PS. 7 kwietnia w Dziale BHP odbyła się rozmowa z kierownikami zakładów, którzy nie dopilnowali uporządkowania obiektów po okresie zimowym. Zobowiązano ich do natychmiastowego nadrobienia w tym zakresie zaległości. (M.B.)

Nazwa dla domu

(Dokończenie ze str. 1)

MPK w Osieczanach. Na pierwszy ogień sprawa na pewno nie najważniejsza, lecz zwracająca uwagę na dbałość o nasz jedyny ośrodek i emocjonalne przywiązanie do

społecznikowskich tradycji krakowskich „tramwajarzy”. Z satysfakcją publikujemy inicjatywę autora tekstu i wizji plastycznej, pragnąc wywołać publiczną dyskusję, nie tylko nad nazwą i este-

tyczną formą jej realizacji na frontonie. Pragniemy poruszyć wszystkie zagadnienia — od medycznych poprzez rehabilitację, wypoczynek, rekreację, stopień wykorzystania do organizacji turnusów włączanie. Spodziewamy się obfitej korespondencji — bo też i sprawa warta szerszego zainteresowania.

REDAKCJA

Dramatyczny powrót z pracy

(Dokończenie ze str. 1)

no, gdyż obowiązywało całkowite zaciemnienie. Gdy dochodziliśmy do ratusza na placu Wolnica, jak spod ziemi wyrosło trzech esesmanów krzycząc: — Halt — Halt.

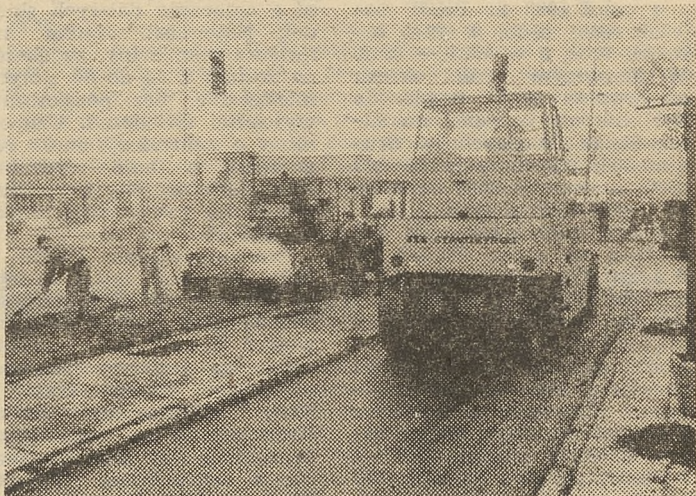
Stanęliśmy jak wryci. Postawili nas pod murem ratusza. Z rękami w górę patrzyliśmy, eo z nami robią, a oni stanęli naprzeciw nas z karabinami gotowymi do strzału, a ten, co stał przede mną, wyjął pistolet z kabury, zarepetował nabój w lufie i krzyczy, że wszyscy jesteśmy bandytami, że dziś wieczór na ul. Dietla polscy bandyci zabili dwóch Niemców imy też jesteśmy bandytami, i mu-

simy zginać. Przestraszyliśmy się nie na żarty, bo w dodatku byli pijani, na co wskazywały bełkotliwe słowa i to, że ślinali się na nogach. Wiedząc, że bardzo źle z nami, a szczególnie ze mną, gdyż bardzo młody esesman podniósł rewolwer i mierzył mi prosto w twarz, nie wytrzymałem i zacząłem krzyczeć, żeśmy są tramwajarzami, nie bandytami, że mamy przepustkę od gubernatora Franka, że wolno nam iść z pracy do domu i nie wolno nas aresztować, a on nie tylko powtarza, że polscy bandyci zabili dwóch Niemców i musi nas zastrzelić.

A ja znów powołałem się na gubernatora Franka, po-

wiedziałem że nie szanują jego rozkazu. Na te słowa jeden z nich, starszy wiekiem, krzyknął do tych dwóch, żeby się wstrzymali i żebyśmy pokazali przepustki, więc okazaliśmy je a oni po oglądnięciu tychże i po zrewidowaniu nas uspokoili się, przestali krzyczeć, naradzili się i każdego z osobna do bramy domu odprowadzili z rewolwerem między łopatkami. Po otwarciu bramy przeze mnie Niemiec powiedział mi na ostatek dobranoc, ja mu też odpowiedziałem dobranoc, choć jeszcze nie wierzyłem, czy na dobranoc nie strzeli mi w plecy. Na szczęście nie strzelił.

ALEKSANDER DUBIEL

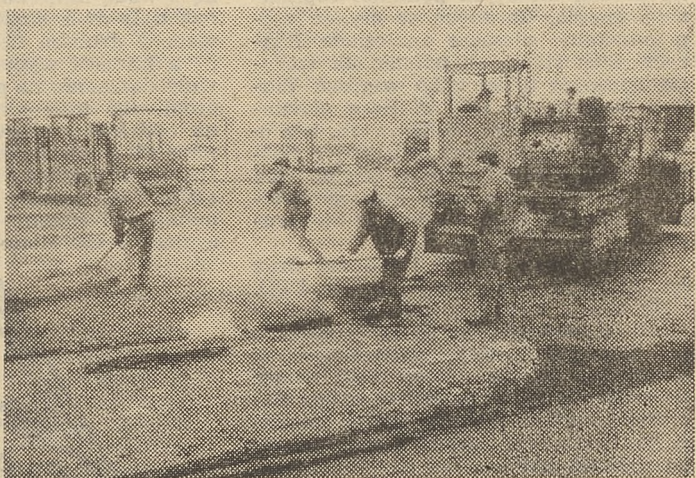


W SOBOTE, 5 kwietnia Kraków przeżywał generalne sprzątanie. Na ulicach miasta pojawiło się około 10 tysięcy osób z miotłami i łopatami. Do akcji oddelegowano dziesiątki wywrotek, śmieciarek i ładowarek. Wszystko to stało się za sprawą „grupy pięciu”. Za tą nieco tajemniczą nazwą kryją się dyrektorzy pięciu krakowskich przedsiębiorstw, którzy wzięli na siebie ciężar walki o czystość naszego miasta.

Wielkie porządki

Wśród nich jest i szef MPK — Tadeusz Trzmiel. Toteż w sobotni rano wśród sprzątających Kraków nie zabrakło pracowników naszego przedsiębiorstwa. Spotkaliśmy ich m. in. przy oczyszczaniu poboczy ulicy Zakopiańskiej. W Borku Fałęckim asfaltowano pętlę autobusową i malowano krawężniki. Z raportu, jaki otrzymał wiceprezydent Marian Kulig, wynika także, iż oczyszczono również 1,5 km torów tramwajowych, przeprowadzając jednocześnie niwelację poboczy.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Maleje liczba członków PKZP

MINEŁA kolejna kadencja (1983—1985) zarządu Pracowniczej Kasy Zapomogowo-Pożyczkowej przy MPK, zrzeszającej zarówno pracowników, jak i emerytów, rencistów oraz wdowy po długoletnich pracownikach przedsiębiorstwa, członkach PKZP. Trzy lata działalności kasy to dziesiątki, setki i tysiące przeprowadzonych transakcji finansowych na rzecz i dla dobra jej członków. Aby zobrazować ogrom pracy osób działających tak zawodowo, jak i społecznie w tej, tak ważnej dla załogi przedsiębiorstwa, dziedziny, podajmy kilka liczb:

w roku 1983 do PKZP należało 9651 osób, w 1984 było ich 9138, a w 1985 — 8843. W pierwszym roku okresu sprawozdawczego wypłacono 3804 osobom pożyczki na sumę 96.602.280 złotych; w drugim 3636 na sumę 112.261.323 złote, w trzecim 3636 na kwotę 143.057.101 złotych.

Zaliczki: w pierwszym 156 osobom na sumę 546.400, w drugim 170 — 713.000 zł, w trzecim 123 — 636.900 zł. Zapomóg: licząc w tej samej co poprzednio kolejności: 6 — 23.000 złotych, 144 — 586.500 złotych i 140 — 719.000 złotych. Zapomóg z funduszu D — pośmiertnego: 434 na sumę 3.762.608 złotych, 505 — 5.372.000 złotych, również 505 — na sumę 7.001.000 złotych.

Jak z powyższego wynika, maleje liczba członków PKZP. Być może wiele osób wycofało wkłady chcąc ratować nadszarpnięty budżet domowy. Dla obywateli jednak większości należenie do PKZP stanowi dużą pomoc w wielu przypadkach, gdy zdobycie pieniędzy jest konieczne, nie mówiąc już o sporej licz-

bie osób, o najniższych dochodach — emerytach i rencistach, którym przyznawane są zapomogi.

Na zebraniu sprawozdawczym PKZP, jakie odbyło się 17 marca br., uchwalony został aneks do regulaminu. Wprowadzono zmiany dotyczące spraw formalnych i porządkowych. Ustalono, między innymi, że największa wysokość potrąconej jednorazowo na PKZP składki może wynosić od 1 procent zarobków do 2 tysięcy złotych. Emeryci i renciści, których stan wkładów wynosi 30 procent pobieranej emerytury lub renty, mogą być zwolnieni z opłacania dalszych składek. Natomiast składka na fundusz pośmiertny, zwiększona została z 50 do 80 złotych miesięcznie, bez podnoszenia wysokości świadczeń. Uzupełniony o uchwalony aneks regulamin, zostanie wydrukowany i dostarczony wszystkim delegatom i członkom zarządu PKZP.

Przewodniczącym PKZP w MPK wybrany został zastępca kierownika ZTX Andrzej Balon, który funkcję tę sprawować będzie już czwartą kadencję; zastępcą przewodniczącego Leszek Walas z ZZZ, sekretarzem Janina Kasprzykowa — sprawująca tę funkcję już wiele kadencji, a skarbnikiem Jolanta Bieda z ZTX. Zarząd składa się z 15 członków i 3 zastępców. Nad działalnością organizacyjną i finansową czuwa Komisja Rewizyjna, której przewodniczącą wybrano Ryszarda Nowacka — emeryta, a sekretarzem Mariannę Szajkę z ZSZ.

Nowo wybranemu zarządowi PKZP życzymy owocnej działalności. (M. B.)

To był prima aprilis

ZAPEWNE Czytelnicy domyśli się, że informacje opatrzone tytułem „Komunikacyjne nowinki” zamieszczone w poprzednim numerze „Sygnałów” są primaaprilisowymi żartami. Oczywiście nie można polecić balonem do

Niepołomic, na linii „164” autobusów nie zastąpiły też samoloty. Wypada tu jednak wyjaśnić, że ilustrując te teksty zdjęcia, nie były fotomontażami. Nasz fotoreporter sfotografował zarówno samolot około „Jubilata”, jak i balon na rynku w Niepołomicach, tyle że przy zupełnie innych okazjach.

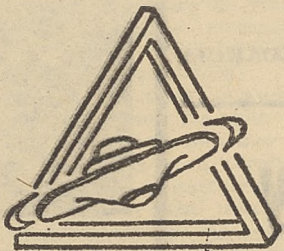
Działo się to w Niteroi, mieście leżącym wprost po drugiej stronie zatoki Guanabaro od Rio de Janeiro w Brazylii. Dwóch mężczyzn pomimo tropikalnego gorąca, ubranych w ciężkie nieprzemakalne płaszcze znaleźli się obok siebie na polanie na szczycie liczącej tysiąc stóp wzgórza Vintem 20 sierpnia 1966 r. Para ołowianych masek, nie wykonanych, bez otworów na oczy, uformowanych z ciężkiej blachy leżała o kilka cali od ich twarzy. Pod płaszcami nieprzemakalnymi ubrania były czyste i w nienaruszonym stanie.

Miguel Viana lat 34 i Manuel Cruz lat 32 pasjonowali się tematem UFO. Cały wolny czas spędzali na dyskusjach o kosmosie, czytaniu książek z tej dziedziny i eksperymentowaniu w warsztacie Cruza. Obaj byli żonaci, trudnili się naprawą telewizorów. Siedzieli z znajomymi szanowali ich i uważali za trzeźwych, ciężko pracujących, rozsądnych ludzi.

„Posiadali wysoki stopień umiejętności technicznych — pisał reporter dziennika z Niteroi „Fluminense” Jorge Roberto — Viana był geniuszem. Uważał iż za pośrednictwem elektroniki można wysłać fale umysłowe o wysokiej częstotliwości dla nawiązania kontaktu z innymi planetami”.

17 sierpnia wieczorem wielu świadków obserwowało UFO nad wzgórzem Vintem. 18 sierpnia młodzi chłopcy spacerujący po wzgórzu Vintem zobaczyli dwóch mężczyzn roztoczonych na polanie. Przypuszczali, że mężczyźni spali. W dwa dni później znów widzieli leżących mężczyzn i zameldowali o tym fakcie policji. Kiedy ekipa przybyła na miejsce, ciała Viany i Cruza już ulegały rozkładowi. Raport brzmiał: „Przyczyna śmierci nieznana. Wszystkie organy funkcjonowały normalnie. Nie potrafimy znaleźć przyczyny zgonu. Ciała nie posiadały żadnych ran, jak również nie stwierdzono żadnych tru-

cizn w organach zewnętrznych”. Wraz z ciałami znaleziono szczoteczkę do zębów, okulary przeciwsłoneczne i butelkę z wodą mineralną. Dziwniejsze jednak były dwie ołowiane maski uformowane z grubsza bez otworów na oczy i z klinami wyciętymi tak, że pasowały dokładnie na grzbiet nosa. Jeszcze osobliwsze były notatki, każda z nich na oddzielnym kawałku papieru. Jedną z nich brzmiała: „16.30. Bądź w ustalonym miejscu. 15.30 połknij kapsułkę. Gdy zacznie działać osłoń twarz metałem i czekaj na pojawienie się sygnału”. Określono przybliżony czas



śmierci obu mężczyzn na 17 sierpnia ok. 18.30. W tym czasie nad wzgórzem Vintem obserwowano UFO. Meldunki o obserwacjach nadeszły zanim dotarła wiadomość o znalezieniu zwłok.

Do akcji włączyło się wojsko. Sprawdzono przeszłość ofiar. Wykryto, że raz ojciec Viany słyszał eksplozję w okolicach ich warsztatu i widział niezwykle światła w okolicy. Uważał on, że Viana i Cruz zniszczyli podczas eksperymentu latający spodek.

Nie ustalono przyczyn śmierci obu mężczyzn, mimo długich badań i dochodzeń. Wykryto wszakże, że w 1962 r. jeszcze jeden technik telewizyjny Antonio Hermes został znaleziony martwy na wzgórzu z podobną maską ołowianą przy sobie, ale ponieważ Hermesa znaleziono w pobliżu przewodów wysokiego napięcia, policja uważała iż

został on śmiertelnie porażony prądem elektrycznym.

Sprawa nadal pozostaje otwarta.

Powyżej przedstawiłem pierwsze znane morderstwo, które zostało przypisane UFO. Chciałbym dorzucić jeszcze garść szczegółów o innych przypadkach tego typu.

Jest znanym faktem, iż „ufonauci” w wielu przypadkach wykazywali zainteresowanie zwierzętami. Znaleźiono wiele trupów zwierząt po obserwacjach latających spodków. Są na to świadkowie. A jak z ludźmi?

UFO mordercą?

Opisane poniżej zdarzenia miały miejsce w październiku 1981 roku w brazylijskiej miejscowości Parnarama. 17 października Alber Boro wraz ze swym przyjacielem Ribamarem Fereirą wyszli na polowanie. W pewnym momencie ujrzeli obiekt, który zaczął się zniżać nad nich i w końcu zrobiło się jasno jak w dzień. Światło wydostające się z obiektu skoncentrowało się nad Boro i wreszcie NOL zatrzymał się nad drzewem, pod którym schował się mężczyzna. Wystraszony Ferreira zaczął uciekać, gdy usłyszał krzyk Albera. Odwrócił się i ujrzał że jest on zupełnie oświetlony przez światło z UFO. Całe jego ciało świeciło. Ferreira pobiegł do domu i dopiero następnego dnia poszedł do domu Boro, aby poznać zakończenie przygody. Ale okazało się, że Boro nie wrócił. Ferreira poszedł więc

W tramwaju znowu straszy

NA MISTRZEJOWICKIEJ pętli motorniczych linii nocnych straszy duch. Teraz motorniczych linii dziennych straszy kolegium. Włos się na głowie jeżył każdemu, kto zobaczył ducha, włos się jeżył każdemu, kto przeczytał orzeczenie kolegium w sprawie motorniczego ZTP — ALEKSANDRA ALEKOGLU. We wrześniu ub. r. na przystanku pod „Uciechą”, przez motorowych nazywanym „pod pieskami”, przyciął ostatnimi drzwiami trzeciego wagonu „3” lewą stopę pasażerki. Pogotowie Ratunkowe, wezwane przez niego zresztą, stwierdziło stłuczenie lewej stopy.

Pasażerka nie wnosila żadnych pretensji, gdyż jak zeznała, wybiegła z ostatniego wagonu i usiłowała wskoczyć do środka. Wniosek na kolegium sporządził funkcjonariusz WUSW. W kołach tramwajowych samo wystawienie wniosku wydało się absurdalne, gdyż przystanek „pod pieskami” znajduje się na łuku zwłaszcza dla składu trójwagowego. Drzwi znajdują się co prawda po wewnętrznej stronie łuku, ale wystarczy parę osób ba, nawet jedna, by zaskonić drzwi ostatniego wagonu. Drugiego też. Na sześciokrotne zatrzymywanie się na tym przystanku taką samą trójwagówką „3” tylko jeden raz miałam całkowitą widoczność wszystkich drzwi, wieczorem przed 21.

Ponieważ formalnościom, jak sądzili naiwni, musi stać się za dość, na posiedzenie kolegium zjawił się motorniczy i jego kierownik. Opisał dokładnie przebieg wydarzenia, zaś kierownik ponadto wystawił swemu pracownikowi nieposzlakowaną opinię zawodową, wykluczającą, jego zdaniem, dalsze polowanie. Dowodził, że A. Alekoglu spełnił absolutnie wszystkie wymogi instrukcji, a przyczyną wypadku jest niewłaściwe geometrycznie usytuowanie przystanku oraz niezgodne z przepisami zachowanie się pasażerki. Cały skład orzekający wyraził pełne zrozumienie trudnej pracy motorniczego i... wlepił mu 6000 zł grzywny plus 150 zł kosztów. Wszyscy motorowi skomentowali orzeczenie krótko: „Niedługo będą na karze za to, że nie jesteśmy Murzynami”.

Sankcja karna w intencji ustawodawcy ma być nie tylko represją za wykroczenie, ale ma także odstraszyć innych obywateli mających chęć i możliwości od popełnienia takiego samego wykroczenia. Każdy motorniczy ma 100 proc. możliwości, a bez chęci, na takie samo przycięcie, stąd usiłowałam, dociec, jakimi intencjami kierował się skład orzekający w swoim werdykcie. Otóż jego intencje są dla mnie równie jasne, jak owego ducha z Mistrzejowic, o którym wiadomo było, że ma do tramwajarzy wielkie pretensje, skoro ich aż zza zaświatów straszył, tylko nie sprezytował jakie.

Jeden drobny szczegół z rozprawy może wskazać właściwy kierunek poszukiwań. Otóż przewodniczący składu zwracał się do A. Alekoglu per: „bo wy, panowie motorniczowie, musicie... itd”. co sugeruje, że być może nie rozstrzygał sprawy jednego motorniczego obwinionego o jedno konkretne przycięcie, lecz wszystkich panów motorniczych obwinionych o wszystkie ich grzechy razem wzięte. A swoją drogą, dobrze że Temida jest ślepa, bo gdyby widziała, co się na tym posiedzeniu działo (a w tym stylu działo się więcej) zapłakałaby się na śmierć. (MARTA MICHAŁOWSKA)

Kursy szkolenia zawodowego

OŚRODEK SZKOLENIA Zawodowego zawiadamia, że organizuje kursy z zakresu: spawania gazowego, spawania elektrycznego, legalizacji drogomierzy i szybkościomierzy samochodowych, badań technicznego pojazdów samochodowych (kontrola i diagnostyka samochodowa — dawna nazwa), gospodarki produktami naftowymi.

Prosimy zainteresowane Zakłady, Wydziały, Działy zgodnie z realizacją planu na 1986 r. o przesłanie wykazów pracowników wykonywanych na te kursy, a jednocześnie trzech ostatnich specjalności po uprzednim przesłaniu wykazów, prosimy o skierowanie wytypowanych do OSZ, celem wypełnienia ankiet osobowych.

na miejsce zdarzenia i tam znalazł Albera, który już nie żył. Ciało było zupełnie białe, bez jednej kropli krwi.

Dwie noce później dwóch innych myśliwych znajdowało się w lesie, gdy spotkało ich podobne zdarzenie. Duży okragły NOL pojawił się nad nimi w powietrzu i skierował w stronę jednego z nich promień światła. Drugi myśliwy w panice uciekł. Gdy wrócił na drugi dzień na miejsce zdarzenia, jego przyjaciel był martwy. Również i jego ciało było białe i pozbawione krwi.

Nie koniec to jednak tragicznych zdarzeń w październiku owego roku. W miesiącu tym w podobny sposób straciło życie jeszcze dwóch myśliwych Jose Vitorio i Dionizio General. Vitorio odpoczywał w hamaku gdy NOL zniżyło się nad nim i skierowało na niego promienie światła. Jego kolega pobiegł po pomoc, ale kiedy przybyła ona na miejsce Vitorio był już martwy. Dionizio General zginął w podobny sposób w obecności Jose Virginio don Santos, który oddał w kierunku NOL 5 strzałów karabinowych. „Najpierw obiekt wyglądał jak duża gwiazda — opowiada Jose — Później z góry nagle jak eksplozja wypaliło jasne intensywne światło. Próbowałem trafić w to strzałami, ale wtedy światło zgasło. Ukazało się natomiast światło pulsujące. Bałem się bardzo, że UFO mnie zabije tak jak Dionizio”.

Przypadek ten badany był przez dr. Leo Sprinkle z Uniwersytetu w Wyoming oraz Charlesa Tucknera z Nappanee i zgodnie powiadają oni, że są to pierwsze przypadki zaatakowania ludzi przez UFO i śmierci obserwatorów. Ale niestety nie mają racji, gdyż nie są to przypadki pierwsze i jedyne.

Zastanawiając jest tu fakt, iż ofiarami byli myśliwi i miało to miejsce w październiku, tego samego roku, na przestrzeni kilkunastu dni. Czy może to coś oznaczать?

OPINIE POLEMIKI

W OSTATNICH latach poziom oferowanych przez MPK usług uległ widocznej poprawie. Zwiększyła się częstotliwość kursowania autobusów, zauważalna jest poprawa stosunku pracowników Waszego przedsiębiorstwa do pasażerów. Pomimo tej istotnej poprawy zdarzają się jednak wypadki niekulturalnego, bezmyślnego i wręcz sprzecznego z przepisami zachowania pracowników MPK wobec pasażerów.

Z takim właśnie zachowaniem spotkałem się 6 marca na ul. Skarżyńskiego. Było to w autobusie nr boczny 11647, linii „129”, podążającym w stronę Dworca Głównego około godz. 15. Na przystanku przy ul. Skarżyńskiego była dość pokaźna jak na tę porę dnia grupa pasażerów. Ja wsiadałem środkowymi drzwiami jako ostatni. Zaledwie zdążyłem postawić nogę na stopniu autobusu, kiedy drzwi zostały zamknięte. Byłem jednak już po części w autobusie tak, że zostałem schwytany przez drzwi. Miałem duży kłopot z uwolnieniem się od tego uścisku, ale kierowca nie starał się mi pomóc przez otwarcie drzwi. Autobus ruszył, a ja jeszcze przez chwilę szarpałem się, aby uwolnić się z potrzasku. Kierowca wszystko to obserwował poprzez wewnętrzne lustro. Kiedy byłem już wolny podszedłem do kierowcy, aby zwrócić mu uwagę, że takie zachowanie jest dość niebezpieczne. Zapytałem, co się stało, że drzwi zostały tak nagle zamknięte i wtedy usłyszałem (to właśnie było bezpośrednią przyczyną napisania listu), „odpieprz się człowieku”; i jeszcze pogardliwe spojrzenie połączone z nonszalanckim strzepnięciem popiołu z papierosa poprzez uchylone okno. Na moje pytanie czy tylko tyle ma mi do powiedzenia, kierowca coś starał się powiedzieć, ale było to niezrozumiałe, gdyż w jego ustach był papieros. Widząc, że rzeczowej rozmowy nie będzie, usiadłem.

Chciałbym jeszcze wyrazić swoją opinię o zajęciu. Sądję, że pracownik MPK zamknął drzwi celowo! Dlaczego to zrobił? — trudno powiedzieć, może był niecierpliwy zbyt długim oczekiwaniem na wejście pasażerów do autobusu! Nie sądzę, aby kierowca nie widział mnie, gdyż nie dobiegałem do autobusu i miał możliwość obserwacji wejścia poprzez prawe lustro wsteczne. Jednak nie sam fakt zajęcia poruszył mnie na tyle, iż napisałem ten list, ale późniejsze zachowanie kierowcy. Kiedy podszedłem do niego oczekiwałem usprawiedliwienia lub nawet przeprosin — wydaje mi się, iż miałem do tego prawo — a usłyszałem wiazankę obelżywych słów. Kierowca w ten sposób udzielając mi „wyjaśnienia” postąpił po chamsku, a tego płazem puścić nie można, gdyż jest wielu ludzi w MPK kulturalnych, życzliwych i sumiennych, którzy swoją rzetelnością wypracowują dobrą markę przedsiębiorstwa. Byłem świadkiem wielu takich zdarzeń, gdy pracownicy MPK czekają na dobiegających pasażerów, otwierają już zamknięte drzwi, wpuszczają starszki lub matki z dzieckiem przez przednie drzwi, zwykle mniej zatłoczone. Ci zasługują na uznanie, a zachowanie, jakie opisałem, chociaż jednostkowe, może rzutować na opinię o przedsiębiorstwie, prowadzić do sądów i opinii, które ludzie uczciwiego obrotu, gdyż ci na takie nie zasługują.

Wydała mi się, że ludzie, którzy postępują jak wyżej opisany pracownik MPK, powinni być „zauważani” i napiętnowani

przez odpowiednie komórki w przedsiębiorstwie, a także przez współpracowników, gdyż szkodzą pozostałym.

I na koniec chciałbym zaznaczyć, iż list ten nie jest aktem zemsty na winowajcy. Nie pragnę, aby kierowcę tego potraktowano zbyt surowo, nie chciałbym, aby list ten był przyczyną surowego ukarania Waszego pracownika — jeżeli w ogóle jakiegokolwiek kary za takie postępowanie są przewidywane — chciałbym natomiast, aby zmienił on swoje postępowanie, a do tego wystarczy zwrócenie uwagi i dobra wola opisanego tu pracownika. Myślę, że należy tu również przypomnieć o zakazie palenia tytoniu przez kierowców, co jest nagminnie lekceważone przez Waszych pracowników.

Z góry dziękuję za zajęcie się wyżej opisaną sprawą i dołączam wyrazy szacunku.

Z. B.

(nazwisko i adres znane Redakcji)

*

Uważam za celowe, a w tym przypadku zgodne z intencją skarżącego się, publiczne piętnowanie niepokojąco rosnącej ilości negatywnych zachowań naszych pracowników w czasie pracy na linii.

Kierowca autobusu był KRZYSZTOF BAKOWSKI (nr st. 2272) zatrudniony w ZAB od 10 września 1984 r., dotychczas nienagannie wywiązujący się z obowiązków służbowych.

Kierownik ZAB
LESZEK RUMIAN

W IMIENIU mieszkańców osiedla Kliny składamy podziękowania za wzorową pracę kierowcy nr służbowy 4209 i kierowcy nr służbowy 4043, obsługujących na stałe linię autobusową „141”.

Większość mieszkańców naszego osiedla jest bardzo zadowolona z tych „stałych” kierowców. Mamy tu na myśli ich wysoką kulturę w stosunku do pasażerów, znakomitą technikę jazdy. Mimo iż są to ludzie młodzi, zaskutują na pełny szacunek z powodu swojej kultury osobistej, uprzejmości (zwłaszcza w stosunku do ludzi starszych). Zauważyliśmy, że życzliwość „naszych stałych” kierowców nie ogranicza się tylko do dorosłych, ale także i do dzieci, które korzystają z dojazdów do szkoły.

Na „naszej” linii nie mamy do czynienia z sytuacjami, które mogłyby w jakikolwiek sposób zakłócić porządek jazdy, tj. nieodpowiednie zachowanie się pasażera lub kierowcy, tak zwanych „wyskoków” z kursu oraz zamykania drzwi przed pasażerem, który stoi na przystanku (co z ubolewaniem stwierdzamy zdarza się, niestety, na innych liniach).

Chcemy nadmienić, że bardzo przyjemnie jest wsiadać do autobusu, w którym kierowcy witają pasażera słowem „dobry dzień” i tak rzadko dziś spotykamy uśmiechem.

Zyczymy, aby szeregi kierowców MPK powiększyły się o ludzi tak sumiennych i uprzejmych dla pasażerów, jak kierowcy z linii „141”. Wierzmy, że ich ciężka praca znajdzie uznanie nie tylko pasażerów, ale także wśród kierownictwa MPK.

Mieszkańcy osiedla Kliny
(czytelne podpisy i adresy 62 osób)

*

Kierowcy nr służbowy: 4209 ob. SZCZEPAN MIŚKOWICZ oraz 4043 ANTONI FLORKIEWICZ otrzymali pochwałę wpisaną do akt personalnych oraz nagrody pieniężne.

Zastępca kierownika Zakładu Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka
ANDRZEJ LORENC

Zza biurka

Tak nie można Panie Prezydencie!

w wyniku jej spełnienia, nastroje społecznego niezadowolenia kierują się na MPK. Przy czym odczuje to najbardziej nie dyrektor czy przewoźnik, ale Rada Pracownicza, a właściwie ów niezwykle ciężko pracujący motorniczy i kierowca. Przecież w tym samym numerze „Sygnałów”



Fot. STANISŁAW MAKARIEWICZ

Było ciężko, ale gramy dalej!

NAJSKROMNIEJSZYM z możliwych zwycięstw zakończył się pierwszy mecz reprezentacji MPK w rozgrywkach o puchar Rady Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej. Reprezentacja Zamościa przegrała 0-1 (0-1) po bramce Andrzeja Bratka z rzutu karnego w 27 min. gry. Niewiele brakowało, by reprezentacja krakowskiego MPK pożegnała się z rozgrywkami już w tej fazie, a przecież przed dwoma laty rozgrywki zakończyły się jej zwycięstwem. Na mecz, rozgrywany 5 kwietnia w roboczą sobotę o godzinie 11 przyszło tylko 11 zawodników. Nie było nikogo z Woli Duchackiej, skąd miało brać udział w zawodach 5 piłkarzy. Następny mecz nasza drużyna rozegra 19 maja o godz. 11 także na boisku przy ul. Praskiej z reprezentacją MPK Kielce. Wypada wierzyć, że przy większym zainteresowaniu kibiców i... zawodników. (kg)

Puchar Zimowej Spartakiady dla MPK

ABSOLUTNYM zwycięstwem Ogniska TKKF „Tramwajarz” zakończyła się Zimowa Spartakiada Narciarska TKKF „Śródmieście” zorganizowana 3 marca w Bukwinie Tatrzańskiej. Zdobyliśmy trzy pierwsze miejsca i puchary przechodnie w klasyfikacji drużynowej kobiet i mężczyzn. Punktacja drużynowa przedstawia się następująco: MPK 798 pkt., Geofizyka — 743 pkt., Naftobudowa — 648 pkt. Kolejne miejsca zajęły Stomil, Energetyka, KPIS, BBWS, ASP, PRODDLEW, Góropol, Elektromontaż i inni. Na 250 startujących w imprezie, 49 to członkowie naszego Ogniska.

Na odbytym 21 marca uroczystym podsumowaniu spartakiady oraz wręczeniu zdobytych pucharów, dyplomów i upominków przez władze Zarządu Dzielnicego TKKF „Śródmieście”, padło wiele ciepłych, pochlebnych słów pod adresem najlepszego zakładowego Ogniska TKKF w dzielnicy, jakim nazwano nasze ognisko „Tramwajarz”.

Serdecznie dziękujemy wszystkim, którzy przyczynili się do tego sukcesu. Mamy nadzieję, że nie jest to nasze ostatnie, pozytywne „słowo” na polu krzewienia rekreacji wśród załogi MPK i ich rodzin.

ZYGFRYD FENRYCH

Wystartowali piłkarze

OD BARDZO wysokiej porażki 0-5 rozpoczęli rozgrywki klasy okręgowej piłkarze ZKS Tramwaj. Na boisku Prokocimia przez 60 minut trwał wyrównany mecz, choć kilka elementarnych błędów stoperów Tramwaju budziło zaniepokojenie. Po przerwie 15-minutowy okres wyraźnej przewagi naszego zespołu zakończył się golem dla... Prokocimia po kolejnym błędzie obrońców. Drużyna zupełnie się rozkleiła i w 10 minut później wynik brzmiał już 0-4. Ten zimny prysznic może przysłać się drużynie Edwarda Hefki, którego przepraszamy za zniekształcenie nazwiska w poprzednim numerze „Sygnałów”. W przeciwnym razie w przyszłym roku możemy z zainteresowaniem śledzić losy naszej drużyny w rozgrywkach A klasy. Z meczu z Prokocimem wypadła odnotować jeszcze jeden rzadko na boiskach oglądany moment — żółta kartka dla najstarszego na boisku Ludwika Gładyska, za... wykopnięcie piłki ustawionej przez przeciwników do wykonania rzutu wolnego. Doprawdy od zawodnika z takim stażem można by oczekiwać więcej rozsądku. (kg)

Od 0:3 do 5:3 szachistów „Tramwaju”

W ROZGRYWKACH klasy A szachiści ZKS „Tramwaj” (beniaminek tej klasy) stoczyli zacięty i zwycięski pojedynek z czołową drużyną LZS Proszowice. Po przegranych w krótkim czasie partiach juniora starszego i młodszego oraz kobiety, pięć kolejnych dramatycznych partii wygrali seniorzy, odnosząc cenne zwycięstwo. Wygrała również drużyna rezerwowa w klasie „C” z Grębałowianką 4:2.

Sekcja szachowa ponawia apel do pracowników MPK, których dzieci — zarówno dziewczęta, jak i chłopcy — wykazują zainteresowanie grą w szachy, by

zgłaszały się do klubu ZKS „Tramwaj” tel. 13-88 lub w każdą środę o godz. 17.00 w Domu Tramwajarza przy pl. Serkowskiego 8.

W rozegranym pod patronatem sekcji szachowej indywidualnym turnieju szachowym pracowników Zakładu Zaopatrzenia zwyciężył Zbigniew Woch (zawodnik pierwszej drużyny) przed kierownikiem zakładu Ryszardem Kubera i Stanisławem Kumalą.

Kierownik Sekcji Szachowej
WŁADYSŁAW TRZĄSKI

FUNKCJA prezydenta miasta wiąże się też, niestety, z koniecznością podejmowania decyzji trudnych i niepopularnych. Taka jest prawda i bardzo niedobrze, gdy nie uświadamia jej sobie osoba pełniąca ekspozowaną w mieście godność.

Nie mogę więc spełnić prośby wiceprezydenta Krakowa, Mariana Kuliga, który zwrócił się do dziennikarzy, by podwyżkę cen biletów tramwajowych przedstawiać krakowianom jako inicjatywę Rady Pracowniczej i Dyrekcji MPK. Po tej dziwnej rozmowie jeszcze raz spojrzę na zaproszenie na posiedzenie Komisji Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej RN m. Krakowa, gdzie wyraźnie napisano, że jedynym punktem obrad będzie projekt ZARZĄDZENIA PREZYDENTA MIASTA w sprawie zmiany niektórych opłat w tramwajach i autobusach. Czy więc Pan Prezydent chce czy nie, on właśnie musi podpisać ten akt prawny. Inną zupełnie sprawą jest, czy skoro ceny biletów są cenami regulowanymi, decyzja nie powinna tu należeć do ministra finansów. Na

razie jednak tak nie jest i dyrektor MPK, pracownicy przedsiębiorstwa mogą jedynie postulować zmianę cen, podobnie jak radni mają tu jedynie prawo głosu doradczego.

Wiceprezydencka prośba ma jeszcze jeden, bardzo niemily aspekt. Oto

przeczytać można w felietonie Marty Michałowskiej, jak to przewodniczący składu orzekającego kolegium do spraw wykroczeń, karat motorniczych nie za jego przewinienie, lecz za „całokształt działalności motorniczych, a ściślej za swoje wyobrażenie

dejmując tylko decyzje wywołujące powszechną aprobatę. Tylko czy takimi metodami można dziś, w jakże nielatających czasach, rządzić miastem, w dodatku tak trudnym do rządzenia, jak Kraków?

Podwyżka cen biletów komunikacji miejskiej jest już faktem. Bez względu na takie czy inne niuanse decyzję w tej sprawie podpiszą prezydent miasta. Nie to jest w końcu najważniejsze dla przeciętnego krakowianina, który musi za bilet zapłacić dwa razy więcej. Ludzie szybko zapominają, kto podjął taką czy inną decyzję. Ta akurat była bezspornie konieczna. Rozumieją to wszyscy spokojnie myślący. Przecież nie możemy sobie pozwolić na zmniejszenie o jedną trzecią liczby jeżdżących po mieście autobusów. W obliczu wielu palących potrzeb miasta Rada Narodowa nie jest w stanie dać MPK więcej pieniędzy. Prezydent nie musi się wstydzić ani obawiać podpisu złożonego pod nową taryfą. Ale nie wolno też mu się tego podpisu wypierać.

KRZYSZTOF GACEK



Ze starej krakowskiej prasy

W sprawie tramwaju elektrycznego

OD KILKUNASTU dni przesuwają się z szumem i dzwonieniem po głównych ulicach naszego miasta nowe, świeżo wyciągnięte wagony kolejki elektrycznej. Przemiana dokonała się w nadzwyczajnych warunkach i udogodnieniach dla Towarzystwa.

Rada Miejska niejednokrotnie patrzyła przez palce (sprawa słupów itp.), a względność posunęła tak dalece, że przy normowaniu cen jazdy, padły jej ofiarą kieszenie mniej zamożnych mieszkańców.

Na zmianę z mniejszą lub większą życzliwością, publiczność wreszcie stała się odrazu zdecydowaną zwolenniczką elektryki i to z entuzjazmem, który nawiązuje do możliwości malomieszczykowskich. Naogół stwierdzić można, że otwarcie ruchu elektrycznego, ma dwie dobre strony: czyste wagony i bieg nieporównywalnie szybszy od tramwaju konnego. Czy jednak o ile nowy tramwaj przyniesie korzyść i wygodę dla tych, dla których został wprowadzony — oprócz bowiem wad ubocznych wynikających z naturalnego zresztą braku doświadczenia i wprawy u wyższych i niższych funkcjonariuszów tramwaju, dwa błędy są kardynalne a to częste wypadki przejechania ludzi i uniemożliwienie wszelkiego ruchu kołowego na ulicach wąskich jak Grodzka i Floriańska przez położenie dwóch to-

rów. Powtarzamy, iż należy baczyć, aby to dobrodziejstwo jakim ma być tramwaj elektryczny, nie stało się niewygodą, jedną z największych w naszym mieście. Wzywa się organa miejskie „aby zwróciły uwagę i nadzór”.

„CZAS” — 1 kwietnia 1901

Nasza... „Rada”

Nasza zacna Miejska Rada,
Znana wszystkim z roztropności,
Nowy tego dowód składa,
Jak na kpiny!...z przezorności

Gdy taryfę tramwajową
Uradziła mądrą głową,
Uradziła więc trza płacić,
Mniejsza o to skąd — dlaczego,

Kto chce jeździć, musi tracić
Oni zyski ciągną z tego.
Chwaląc przemysł ten belgijski
I ponętne z tego zyski.

Ale za to tramwaj mamy,
Dzwoni, huczy, mknie jak
strzała
Nollens, vollens, a więc damy
Co nam Rada dać kazala.

A my mamy zysk niemały,
Chlubę z Rady pełnej chwały.

„DJABEL” — 1 kwietnia 1901 r.
(Wybrała: M. B.)

W sądzie:
— Proszę wyjaśnić, dlaczego oskarżony ukradł autobus?
— Przechodziłem koło cmentarza, zobaczyłem pustą autobus, więc pomyślałem, że kierowca umarł i postanowiłem zaopiekować się pojazdem.

*

O trzeciej nad ranem podchmielony pasażer do motorniczego:

— Najmocniej przepraszam, czy nie mógłby pan jechać trochę szybciej?

— Dokąd się pan tak spieszy o tej porze?

— Na kazanie...

— A któż to po nocy wygłasza kazania?

— Moja żona!

HUMOR

W tramwaju kontroler zwraca się do jednego z pasażerów:

— Czy ma pan bilecik? Proszę okazać do kontroli.

Mężczyzna milczy.

— Widzę, że moje pytanie uprzykrzyło panu w kłopot...

— To nie pytanie, to odpowiedź...

*

W zatłoczonym autobusie rozmawiają dwie panie:

— Wyobraź sobie, moja droga, śniło mi się dzisiaj, że tak jak teraz jadę autobusem, zupełnie naga. Tylko na głowie mam taki olbrzymi kapelusz.

— To straszne! Przecież w tym roku takie kapelusze są już zupełnie niemożliwe!

*

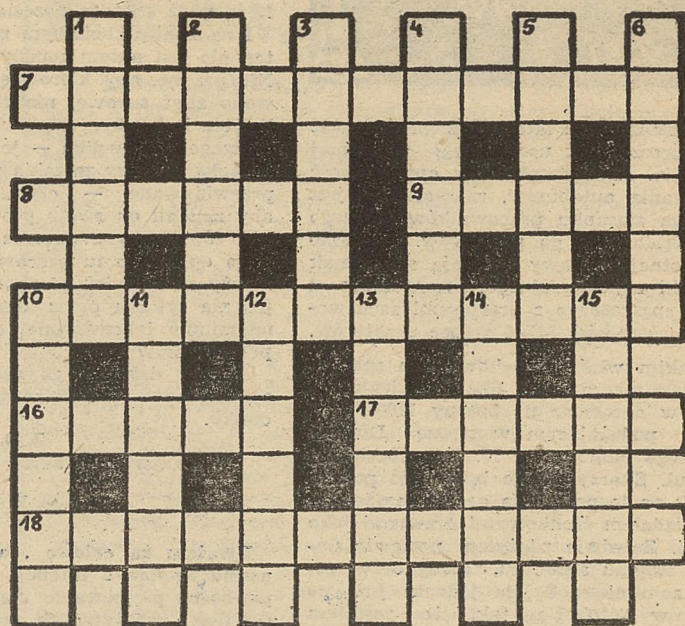
W tramwaju starszy mężczyzna do chłopaka:

— Nie najłepiej cię wychowali, młodzieńcze!

— Czego pan chce, przecież ustąpiłem panu miejsca...

— Ale moja żona stoi!

KRZYŻÓWKA NR 7



POZIOMO: 7. pogląd na świat, 8. zamiast muszki, 9. marka ciągników, 10. ozdoba półmisków z potrawami, 16. sposób łączenia elementów drewnianych, 17. miejsce powstawania moczku w nerce, 18. teatralna pracownia.

PIONOWO: 1. na dworze monarchy, 2. znana wyspa u wybrzeży Chin, 3. polski specjalista z zakresu prawa karnego, 4. uznanie, zachwyt, 5. filozof grecki, uczeń Sokratesa, 6. miasto w Turcji blisko granicy bułgarskiej, 10. opowiadanie, opowieść, 11. narażanie się, 12. przewóz towarów z zagranicy, 13. miasto w woj. elbląskim nad Drwęcą Warmińską, 14. starożytne naczynie, 15. ukryta drwina.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI ŚWIĄTECZNEJ

POZIOMO: gaik, la, anyżek, epopeja, autor, miał, kit, wy, ma, Adler, Elza, om, kompilacja, AK, skłon.

PIONOWO: lany poniedziałek, klej, zapusty, akapit, NOT, zer, EA, lachman, iwa, mak, ALP, lalka Emaus, oj, cekin.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki świątecznej wylosowała IRENA PROCHWICZ. (PO)

GDĄŃSK OTRZYMA 40 AUTOBUSÓW

W planach rozwoju społeczno-gospodarczego województwa gdańskiego przewiduje się, że tamtejsza komunikacja miejska wzbogaci się o 40 nowych autobusów. Dzięki temu można będzie uruchomić nową linię autobusową Karwiny—Rdełowo. Nie spełnia to oczywiście w pełni oczekiwań mieszkańców, ale na więcej, niestety, nie można liczyć.

NOWYM MOSTEM DO PETRZALKI

Dwupoziomowy most im. Bohaterów Dukli oddany niedawno do użytku w stolicy Słowacji jest trzecim z kolei mostem, łączącym obydwie brzozy Dunaju. Rozwiązał on w znacznym stopniu palące problemy komunikacji pomiędzy centrum Bratysławy a nową dzielnicą mieszkaniową na 100 tys. ludzi, zwaną Petralką. Pod względem technicznym nowy most jest jednym z najbardziej skomplikowanych na naszym kontynencie. Jest mostem drogowo-kolejowym, dwupoziomowym o wysokości 14 metrów. Wspiera się na pięciu filarach. Na górnej części są cztery pasma ruchu drogowego, którymi biegają m. in. linie komunikacji miejskiej. Główna część mostu przez rzekę ma 460,8 m, natomiast cała długość przelotu mostu liczy 1340 m. Zbudowane po obu stronach mostu estakady mierzą aż 1935 metrów.

DZIĘKI ALUMINIUM WIĘCEJ PASAŻERÓW

Czechosłowackie zjednoczenie „Skoda-Export” i jugosłowiański „Energoinvestor” zgodnie z zawartym kontraktem przygotowują się do podjęcia produkcji trolejbusów z aluminiową karoserią. W porównaniu ze zwykłym trolejbussem o karoserii ze stalowej blachy, pojazd aluminiowy będzie

ważał prawie o półtora tony mniej, co oznacza, że będzie mógł każdorazowo zabrać o 20 pasażerów więcej przy tym samym wydatku energii co tradycyjny trolejbus. Według podpisanej umowy „Skoda” produkować ma podwozie i oprzyrządowanie elektryczne, zaś strona jugosłowiańska zapewni aluminiowe karoserie.

TRAGICZNY FINAŁ SPRZECZKI W METRZE

Tragiczny finał dla 22-letniego Giovanniego Lovatelliego miało przypadkowe nadejście stopy pasażerki stojącej

obok niego w nowojorskim metrze. Towarzysząc jej przyjacieli, 18-letni Emmanuel Wheeler po krótkiej sprzeczce sięgnął po pistolet i strzelił do Lovatelliego, który w bardzo ciężkim stanie został odwieziony do szpitala. Krewkiego strzelca aresztowano.

WIOSENNY ŚNIEG SPARALIZOWAŁ TOKIO

Komunikacja miejska w Tokio została całkowicie sparaliżowana na wiele godzin o ostatnim tygodniu marca po opadach gęstego śniegu, który pokrył ulice kilkudziesięciocentymetrową warstwą. Pojazdy bez łańcuchów lub bez opon z kołkami nie były w stanie poruszać się również później po warstwie już topniejącego śniegu. Opady uniemożliwiły również te linie metra, które biegły częściowo na powierzchni. Na stacjach pozostałych linii panował nieopisany tłok chaos. Dla tokijskich, przyzwyczajonych o tej porze roku do wiosennej aury, kaprys pogody był zupełnym zaskoczeniem.

TYLKO AUTOBUSAMI METREM I TRAMWAJAMI

Po 47-dniowej przerwie, wprowadzonej w celu zaoszczędzenia paliwa, w stolicy Rumunii i kilkunastu pozostałych województwach dopiero w ostatnim tygodniu marca przestał obowiązywać zakaz używania samochodów osobowych. Obecnie w dni powszednie mogą jeździć wszystkie pojazdy prywatne, a w niedziele na zmianę samochody z rejestracją parzystą bądź nieparzystą. Przez 24 dni obowiązywał także zakaz kursowania taksówek.

HOLENDRZY WYMYŚLIŁI BEZPIECZNE PRZEJŚCIE

Jak skłonić kierowców, aby dobrowolnie zmniejszali prędkość przed przejściami dla pieszych. Oryginalne rozwiązanie tego problemu opracowali Holendrzy, którzy tradycyjne „zebrzy” na jezdni zastąpili miękkimi dyskami wystającymi ponad powierzchnię jezdni. Zwolnienie nie jest wprawdzie całkowicie dobrowolne, ale pewne.

MECHANICY MUSZA SIADAĆ ZA KÓŁKIEM

Oprócz braku mieszkań i degradacji środowiska największą bolączką wrocławian jest od lat komunikacja miejska. Przeszarżała tabor i zbyt mała liczba pojazdów stwarzały rozliczne trudności. W końcu jednak Wąbrzych otrzymał potrzebną liczbę autobusów, co jednak z tego, skoro część nowych „berlietów” i „ikarusów” czeka w zajezdniach na kierowców. Od zaraz potrzeba przynajmniej 60 kierowców. Aby ratować sytuację, za kółkiem

siadają mechanicy posiadający uprawnienia do kierowania autobusami, ale są to rozwiązania krótkotrwałe, gdyż wozy muszą być przecież na bieżąco remontowane.

W 1993 RUSZY W ŁODZI BUDOWA METRA

Przygotowania do budowy metra w Łodzi wyszły już poza sferę dyskusji. Przedsiębiorstwo Robót Wiertniczych realizuje obecnie program geologicznych prac badawczych na trasie budowy. W otworach na głębokości ok. 30 m zakłada się urządzenia rejestrujące za-

PO ZMIANIE W RZĄDZIE KONIEC STRAJKU

Na Haiti odbył się w marcu dwudniowy strajk kierowców autobusów, którzy zgodzili się powrócić do pracy po decyzji szefa sprawującej tymczasowo zwierzchnią władzę w kraju Rady w sprawie usunięcia z rządu trzech niepopularnych polityków związanych w przeszłości z obalonym dyktatorem Duvalierem.

MARZENIE WROCŁAWIA: EKSPRESOWY TRAMWAJ

Ratunkiem dla wrocławskiej komunikacji miejskiej może stać się tylko tzw. szybki tramwaj, bo o metrze na razie nie ma mowy. Prace studyjne nad jego koncepcją są już na ukończeniu. Wg planów szybki tramwaj ma połączyć centrum miasta z dużymi zakładami pracy, m. in. „Dolmelem” i „Pafawagiem” i największymi osiedlami mieszkaniowymi. Trasa o długości ponad 11 km prawie w połowie ma przebiegać na estakadach, a w 7 proc. w tunelach. Na całej długości przewidziano 15 przystanków. W ciągu godziny przewiezie prawie 15 tys. osób z szybkością 30 km/godz.

2600 KILOMETRÓW ULICAMI WARSZAWY

W wyniku przedłużenia kilku linii autobusowych w prawobrzeżnej Warszawie łączna długość tras autobusowych tramwajowych i trolejbusowych w stolicy osiągnęła w marcu 2600 km. Spośród 207 linii MZK najdłuższą trasę ma autobus „F” (Górczewska — Miedzylesie) — przeszło 27 km. Z normalnych linii autobusowych najdłuższą trasę ma linia „195” (Ursynów — Huta) — 22 km. W trójce elektrycznej najdłuższą linią jest „2” (Żerań — Okęcie) — 13,9 km. Najkrótsze linie to: autobusowa „381” — 3600 m i tramwajowa „7” — 3730 m.

(Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



obok niego w nowojorskim metrze. Towarzysząc jej przyjacieli, 18-letni Emmanuel Wheeler po krótkiej sprzeczce sięgnął po pistolet i strzelił do Lovatelliego, który w bardzo ciężkim stanie został odwieziony do szpitala. Krewkiego strzelca aresztowano.

WIOSENNY ŚNIEG SPARALIZOWAŁ TOKIO

Komunikacja miejska w Tokio została całkowicie sparaliżowana na wiele godzin o ostatnim tygodniu marca po opadach gęstego śniegu, który pokrył ulice kilkudziesięciocentymetrową warstwą. Pojazdy bez łańcuchów lub bez opon z kołkami nie były w stanie poruszać się również później po warstwie już topniejącego śniegu. Opady uniemożliwiły również te linie metra, które biegły częściowo na powierzchni. Na stacjach pozostałych linii panował nieopisany tłok chaos. Dla tokijskich, przyzwyczajonych o tej porze roku do wiosennej aury, kaprys pogody był zupełnym zaskoczeniem.

HOLENDRZY WYMYŚLIŁI BEZPIECZNE PRZEJŚCIE

Jak skłonić kierowców, aby dobrowolnie zmniejszali prędkość przed przejściami dla pieszych. Oryginalne rozwiązanie tego problemu opracowali Holendrzy, którzy tradycyjne „zebrzy” na jezdni zastąpili miękkimi dyskami wystającymi ponad powierzchnię jezdni. Zwolnienie nie jest wprawdzie całkowicie dobrowolne, ale pewne.

MECHANICY MUSZA SIADAĆ ZA KÓŁKIEM

Oprócz braku mieszkań i degradacji środowiska największą bolączką wrocławian jest od lat komunikacja miejska. Przeszarżała tabor i zbyt mała liczba pojazdów stwarzały rozliczne trudności. W końcu jednak Wąbrzych otrzymał potrzebną liczbę autobusów, co jednak z tego, skoro część nowych „berlietów” i „ikarusów” czeka w zajezdniach na kierowców. Od zaraz potrzeba przynajmniej 60 kierowców. Aby ratować sytuację, za kółkiem

siadają mechanicy posiadający uprawnienia do kierowania autobusami, ale są to rozwiązania krótkotrwałe, gdyż wozy muszą być przecież na bieżąco remontowane.

MADRYCKIE METRO ZNOWU UROSŁO

Madryckie metro urosło o statnio o dalsze 2 kilometry. Jego sieć liczy obecnie 108 km. W ciągu ostatnich 8 lat długość linii podziemnej kolei w stolicy Hiszpanii wzrosła o 43 km. Jest ona systematycznie modernizowana, stanowiąc najszybszy i najbezpieczniejszy środek tamtejszej komunikacji miejskiej. W ub. roku z madryckiego metra skorzystało ponad 320 milionów pasażerów.