

Tyrystorowych doświadczeń ciąg dalszy

OKAZUJE się, że droga do sukcesu wcale nie musi być długa a nowoczesność i postęp importowane z zagranicy. Od czterech lat istnieje oficjalna współpraca między Akademią Górniczo-Hutniczą i Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie.

Do dwójki partnerów dołączył trzeci, bez którego mogłoby być co najwyżej opracowanie teoretyczne. O wagonie w eksploatacji można by było marzyć. Jak udało się namówić „Elektromontaż” z Nowej Huty na to bądź co bądź niepewne przedsięwzięcie? Przecież nikt nie mógł zapewnić sukcesu? — pytam głównego specjalistę do spraw produkcji w „Elektromontażu” — Leszka Kozłowskiego:

— „Są u nas ludzie, których konikiem jest wprowadzanie nowości. Do takich niewątpliwie należy inż. ANDRZEJ SOLSKI. Przedsiębiorstwo ma ambicję iść do przodu, a także możliwości dawało nam przystąpienie do współpracy. Zresztą dowodem tego, że ciągle poszukujemy, że AGH jest naszym już prawie tradycyjnym partnerem w rozwiązywaniu szeregu problemów technicznych, jest chociażby opracowany wspólnie zasłacz do napędów bezprzewodowego zasilania dla przemyślnego szklarskiego i szybki statystyczny kompensator mocy bierniej dla górnictwa. Kompresor też oszczędza energię, w porównaniu z urządzeniami tradycyjnymi”.

Effektem współpracy rozpoczętej przed laty jest pociąg tramwajowy, składający się z trzech wagonów z tyrystorowymi układami napędowymi. Opracowanie i wykonanie wagonu nazwanego tradycyjnie tyrystorowym było pracą pionierską, mimo iż od 12 lat pracują nad podobnym w Międzylesiu. Tam jednak są ciągle na etapie prób. My mamy to już za sobą. Teraz najważniejsze, by producent stosował nasze rozwiązanie w wytwarzanych przez siebie wagonach.

Zastosowanie tyrystorów w układach napędowych nie jest w świecie nowością. Przekształtniki tyrystorowe stosują także Czesi w swoich „latrach”. Czy jest to rozwiązanie takie samo, trudno powiedzieć. Jak twierdzi mgr inż. Stanisław Gasiorek z AGH jesteśmy dla nich konkurencją.

Dotychczasowe badania pozwoliły stwierdzić, że oszczędność energii elektrycznej w wagonach tyrystorowych wynosi ok. 30 do 33 proc. w porównaniu do tradycyjnych. Najwięcej kłopotu mieli konstruktorzy z problemem oddawania do sieci energii powstającej przy hamowaniu. Dotychczas zimą zużywana była do ogrzewania wagonów, a latem wytwarzane ciepło ulatniało się na zewnątrz.

W nowych wozach po zatrzymaniu na przystanku motorniczy nie będzie odmykał drzwi, lecz „uwalniał” mechanizm i drzwi będą otwierali pasażerowie. Jest to ważne szczególnie zimą na końcówkach. Nie będzie bowiem postoju z podmykanymi wszystkimi drzwiami i wyciebiania pojazdu. Badaż najważniejszą cechą rozwijania krakowskiego jest fakt, że zarówno wszystkie zespoły, jak i materiały z jakich zostały wykonane, są pochodzenia krajowego. Jest to więc produkcja nie tylko oszczędna, ale także antyimportowa. Osmego maja przekazaniem pierwszego pociągu

(Dokończenie na str. 5)



I w tym roku tradycji stało się zadość...

Fot. ST. MAKAREWICZ

O zapasach

A w magazynach rośnie trawa

NIE JEST tajemnicą, że z gospodarnością w naszym kraju nie najlepiej. Od czasu do czasu środki masowego przekazu bulwersują nas informacją, że „kogoś gdzieś” ukarano. Święte oburzenie wywołuje szczególnie niszczenie żywności. Kłmiemy na tych „innych”, co to nie wiedzieć jakim sposobem na stołkach się utrzymywali. Czy gdyby tak trochę się rozejrzeć, potrzebne by były przykłady z Dziennika Telewizyjnego?

Temat bumerang

Do takich niewątpliwie należy gospodarka materiałowa. Niewłaściwości wskazujemy od lat, często są to niestety, te same problemy ale... „odkrywane na nowo” co parę lat. Przed laty pracownik ZNA zwrócił się do mnie niemalże z błagalną prośbą: „to już o-

statnia deska ratunku, jak wasza gazeta nie pomoże, to już chyba nikt nie da rady”. O cóż chodziło, z jakimiż problemami spotkał się ów człowiek? Otóż, ni mniej ni więcej, chodził sobie po naszych składowiskach złomu i śmietnikach i zbierał... nowiuśkie części zamienne. Czasem było to ramię od lusterka, innym razem lusterko w obudowie, ot jednemu było akurat potrzebne to, innemu tanto. Demontowano więc te elementy, a reszta na śmietnik. Oczywiście były to nie tylko lusterka, także reflektory i nie pomnę dziś co jeszcze. Osobnik ów twierdził, że jak by się tak naprawdę uparł to złożyłby sobie całkiem nowy autobus, no może bez karoserii.

Oczywiście napisałam, tytuł był alarmujący, „Miliardy na

śmietniku”. Cóż się stało po owym artykule? Pracownik przez jednych został nagrodzony, ale by mu się nie wydało jaki jest ważny dla równowagi został także ukarany. Zresztą gdy działał ów „szalelec”, nikt o jakichś tam reformach nie myślał. Temat podejmowałam wielokrotnie i co? O „szaleńcu” słuch zaginął, może pozbyło się go, lub sam przestał mieć ochotę być Don Kiszotem? Temat pozostał. Pod koniec kwietnia dowiedziałam się na naradzie poświęconej gospodarce materiałowej, że często za części i urządzenia musimy płacić w jakimś tam procencie... dolarami. Zresztą o tym także pisałam wcześniej. Kłopoty z częściami są nadal ogromne, a tymczasem części i zespoły wyrzuca się na

(Dokończenie na str. 4)

MUSZĘ zadzwonić do miasta. Biorę słuchawkę i już po chwili dostaję sygnał. Kręcę „0” — i czekam, 10 sekund, 20 i dłużej. Albo dostaję sygnał miejski, albo w słuchawce coś brzęknie i zapada głucha cisza. A odwrotnie — dzwonię z miasta i proszę telefonistkę o połączenie z redakcją. Stukanie i... znówu zapada cisza. Nie wiadomo, łączy czy nie, czy telefon w pokoju dzwoni, czy się zepsuł, co niestety często się zdarza. Mnie to już nie irytuje, ale wiele osób dzwoniących z zewnątrz jest zdezorientowanych. Jeszcze najłatwiej dodzwonić się przez numer wewnętrzny, już gorzej między centralami MPK. A nie trzeba chyba nikomu tłumaczyć, jak ważne jest właśnie w naszym przedsiębiorstwie szybkie porozumienie między placówkami rozrzuconymi po całym mieście. Sprawność komunikacji miejskiej w dużej mierze zależy od przepływu informacji o zaburzeniach w ruchu, awariach, wypadkach i daje możliwość równie szybkiej reakcji odpowiednich służb.

Jak to naprawdę jest z komunikowaniem się wewnątrz przedsiębiorstwa i skąd te utrudnienia, o których na wstępie? Wiele z tajemnic telefonii wyjawia mi kierownik Działu Łączności — KRZYSZTOF NOSAL.

Wydział Łączności pracuje zasadniczo dla potrzeb Głównej Dyspozytorskiej Ruchu i zajmuje się łącznością radiową, telefoniczną oraz zdalnym nagłaśnianiem. Łączność radiowa przeżyła kilka etapów rozwoju, poczynając od urządzeń lampowych, zawodnych i delikatnych, montowanych w autobusach i tramwajach, których nikt w praktyce nie używał. Rozwój elektroniki i zmia-

końcówce. Inni zaś po prostu wyłączają urządzenie — bo przeszkadza. Jak zawsze wszystko zależy od człowieka. Akurat jeśli chodzi o łączność bezprzewodową, to powodów do narzekania jest najmniej. Nasze przedsiębiorstwo jest jak dotychczas jedynym użytkownikiem niedokończonego „Pałacu Prasy” przy Rondzie Kotlarskim — na dachu budynku zainstalowana jest antena sy-

pojazd może być wyposażony w kilka minut. Wymyślono także sposób na wzywanie do radiotelefonu zainstalowanego w wozie technicznym pracowników, wykonujących naprawę toru bądź sieci. Przecież nieraz kierowca nie siedzi w samochodzie, tylko zabezpiecza plac robót albo reguluje ruch wokół miejsca awarii i nie usłyszy wywołania. Wtedy włącza się sygnał dźwiękowy i świetlny samochodu — tego trudno nie dostrzec.

W gestii Działu Łączności pozostają też systemy radiowozów w zakładach — wykorzystywane jako systemy łączności mistrza oraz do nadawania programów rozgłośni. O ile systemy używane przez dozór techniczny zakładu zazwyczaj działają i są konserwowane na bieżąco, o tyle te służące do emitowania programów, częstokroć były zaniedbane i nie funkcjonowały. Zatrudnienie na część etatu osób odpowiedzialnych za ich stan i nadawanie programów, przygotowywanych codziennie przez Dział Radiowy, powinno znacznie poprawić sytuację.

Jest jeszcze problem z tzw. zdalnym nagłaśnianiem — to rzecz, która najbardziej dotyczy pasażerów. W wielu węzłowych punktach miasta zainstalo-

(Dokończenie na str. 4)

Bez łączności daleko nie zajedziemy

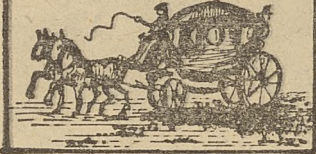
na koncepcji doprowadziły do tego, że wszystkie pojazdy nadzoru ruchu i obsługi technicznej wyposażone są w radiotelefony, kierownicy odcinków i inspektorzy dysponują sprzętem przenośnym, a na każdej końcówce ruchu znajduje się taki aparat stacjonarny. Jak jest używany — to już zależy od regulatora. Są tacy, którzy mając stale włączony odbiór doskonale orientują się o sytuacji na trasach i jaki to może mieć wpływ na ruch pojazdów na ich

stemu łącz radiowych MPK. Nie oznacza to, że nie więcej w sprawie „radiówki” już się nie robi. Wręcz przeciwnie — trwają prace nad wdrożeniem zupełnie nowego systemu radiowego z tzw. selektywnym wywołaniem, pozwalającym używać łącz radiowych jak zwykłego telefonu, z możliwością wywołania każdego urządzenia nadawczo-odbiorczego indywidualnie. Opracowany został również zespół radiotelefonu do szybkiego montażu, w który dowolny

▲ 24 kwietnia odbyło się posiedzenie Rady Pracowniczej. Rada zaopiniowała pozytywnie podział funduszu socjalnego. Przedstawiono ponadto plan ekonomiczno-finansowy na rok 86. Dyskutowano również sprawę sprzedaży starych „jelezy” Lubelskim Zakładom Napraw Autobusów. Rada Pracownicza udzieliła również rekomendacji na stanowisko kierownika Działu Kadr pani Marii Kusze oraz panu Ryszardowi Wróblowi na stanowisko kierownika Działu Technicznego.

▲ 7 maja w Zakładzie Napraw Tramwajów odbyło się wyjazdowe posiedzenie dyrekcji przedsiębiorstwa i organizacji społeczno-politycznych. Omawiano sytuację na

15 dni w MPK



terenie ZNT, kłopoty finansowe, kadrowe, trudne warunki pracy (ciasnota lokalowa) oraz kłopoty z naprawami taboru z powodu braku części

▲ Podrożały bilety na linie rekreacyjne. Dotychczas cena biletu na linię „L” wynosiła 10 złotych, obecnie wynosić będzie 20 zł. Natomiast na linii „K” została cena podwyższona z 20 zł na 40. Podwyżka spowoduje, że eksploatacja tych linii będzie opłacalna.

▲ Na posiedzeniu Komisji Gospodarki Terenowej i Komunalnej Rady Narodowej Miasta Krakowa poruszona została słynna sprawa przystanku na Dietla przy ul. Orzeszkowej. Radni nie podjęli żadnej decyzji w tej sprawie.

▲ 16 maja w świetlicy przy ul. Brozka Zarząd Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz” zwołał Walne Zgromadzenie. Porządek Zgromadzenia przewidywał m. in. sprawozdanie Zarządu Spółdzielni Mieszkaniowej za okres od listopada 85 do kwietnia 86 r. sprawozdanie Rady Nadzorczej. (M.B.)

Zarząd Zakładowy ZSMP w MPK najlepszy we współzawodnictwie X-lecia ZSMP

PRZEZ ROK (od kwietnia 1985 do kwietnia 1986) trwało „Współzawodnictwo 10-lecia ZSMP”. Idea tego współzawodnictwa zrodziła się na IV Zjeździe organizacji. Celem było zwiększenie aktywności kół i członków ZSMP, zwłaszcza w propagowaniu i upowszechnianiu uchwał Zjazdu, w kampanii wyborczej do Sejmu PRL, w dyskusji nad projektem programu partii przed X Zjazdem PZPR. Współzawodnictwo miało także wywalać nowe inicjatywy i formy pracy ZSMP.

Miło nam donieść, że podczas wojewódzkiego podsumowania „Współzawodnictwa 10-lecia ZSMP” które odbyło się 29 kwietnia, Zarząd Zakładowy ZSMP w MPK otrzymał puchar i dyplom za zdobycie I miejsca w województwie wśród zarządów zakładowych. Ponadto w podsumowaniu współzawodnictwa na szczeblu dzielnic wśród Kół ZSMP II miejsce zdobyło XV Koło ZSMP z ZAW-MPK, a we współzawodnictwie indywidualnym kol. Andrzej Mitka (ZAW-MPK) zajął I miejsce, a

kol. Jarosław Dąbrowski (ZTX-MPK) III miejsce.

Potwierdzeniem wysokiej oceny pracy zakładowej organizacji ZSMP w MPK jest także fakt, że uroczyste wyjazdowe Prezydium Zarządu Krakowskiego ZSMP odbyło się właśnie w MPK i poprzedziło uroczystą akademię z okazji 1 Maja i 10-lecia ZSMP.

O ważnych problemach na młodzieżowej naradzie

24 KWIETNIA w ZEA Wola Duchacka odbyła się, już po raz trzeci, kolejna młodzieżowa narada robocza zorganizowana, jak zwykle z inicjatywy XV Koła ZSMP. Obecni na naradzie przedstawiciele kierownictwa zakładu, organizacji partyjnej, Rady Pracowniczej, związków zawodowych udzieliли szczegółowych wyjaśnień młodym pracownikom.

Z ważniejszych problemów poruszanych na naradzie można wymienić sprawy mieszkaniowe, socjalno-bytowe, kwestię zarobków, warunków pracy, rozdziału czasów czy też organizacji czasu wolnego. Szczera dyskusja potwierdziła znaczenie tego typu narad młodzieżowych w ogólnym procesie adaptacji zawodowej tej grupy pracowników.

Obecny na naradzie przewodniczący Zarządu Zakładowego ZSMP, a jednocześnie delegat naszego przedsiębiorstwa na X Jubileuszowy Zjazd PZPR — kol. Władysław Michalski dyskutował z zebranymi na temat swojego programu zjazdowego. ANDRZEJ MITKA

Dni Oświaty Książki i Prasy

PRZYPADAJĄCE na maj ogólnopolskie Dni Oświaty, Książki i Prasy zainaugurowane zostały w maju w Zakładzie Autobusowym w Czyżynie. Z inicjatywy VI Koła ZSMP, przy pomocy Pań z Biblioteki Zakładowej, w świetlicy ZAC zorganizowano kiermasz książki. Cieszył się on dużym powodzeniem wśród pracowników Czyżyna. Można było zakupić wiele atrakcyjnych książek, m. in. „Kuchnia pod chmurką”, „Mitologia Japonii”, „Bajki” La Fontaine'a, „Podróże Pana Kleksa”, „Sztuka kochania”. Każdy kupił coś ciekawego dla siebie. Serdecznie dziękujemy Paniom Bibliotekarkom za miłą i sprawną obsługę oraz dobór tytułów.

LESZEK DZIAŁOWSKI

Nie wierzcie „C-pospiesznemu”

ZAMIEŚCILIŚMY niedawno krytyczną notatkę pt. „C-pospieszny nie jest pospiesznym” i otrzymaliśmy nawet na nią odpowiedź kierownictwa Zajezdni Autobusowej na Woli — z jednej strony przyznając nam rację co do braku punktualności krytykowanego przez nas autobusu, z drugiej usprawiedliwiającej ten stan rzeczy. Obecnie przychodzi stwierdzić, że nie się od tej pory nie zmieniło, a jeśli już, to na gorsze.

11 maja, w niedzielę, między godziną 21,30 a 22,35, na przystanku przy ulicy Krakowskiej w kierunku Dworca Głównego, nie podjechał ani jeden autobus tej linii. Czy później przyjechał? Trudno powiedzieć, po-



Nasz fotoreporter zastał młodzież z pierwszej klasy szkoły przyzakładowej przy porządkowaniu terenu wokół Ośrodka Rehabilitacyjno-Wypoczynkowego w Osieczanach.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

NASI JUBILACI



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 20-lecia pracy w MPK.

Stefan ADAMSKI — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze, Zofia BEDNAROWICZ — Dział Księgowości Finansowej, Maria BOBOWSKA — Zakład Zaopatrzenia Materiałowego, Jacek BUSZ — Wydział Taryfowo-Biletowy, Jan CHLEBDA — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyna, Mieczysław CYGAŁ — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze, Antoni DOMASIK — Dział Postępu Technicznego, Józef DOMINEK — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zenon DRABIK — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego, Jerzy DRAŻKIEWICZ — Zakład Taksówek, Henryka DUDZIK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, Kazimierz DZIEDZIC — Dział Techniczny Trakcji Tramwajowej, Jadwiga FELUŚ — Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu, Stanisław FETNER — Zakład Naprawy Tramwajów, Andrzej FIAŁEK — Zakład Zaopatrzenia Materiałowego, Józef FILIPOWSKI — Zakład Taksówek, Barbara FORTUNA — Wydział Taryfowo-Biletowy, Józefa GÓRA — Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu, Jerzy GRABOWSKI — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyna, Genowefa GRANAT — Wydział Taryfowo-Biletowy, Krzysztof KERC — Zakład Torów, Maria KLIMAS — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, Józef KLUSKA — Zakład Naprawy Autobusów, Kazimierz KOR-

DULA — Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych, Eugeniusz KRUCZEK — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka, Ryszard LACH — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze, Marian MARSZOWSKI — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyna, Zdzisława MARZEC — Zakład Nadzoru, Eksploatacji i Utrzymania Ruchu, Tadeusz MEYNARCZYK — Dział Specjalny, Jan MORAJKA — Zakład Naprawy Tramwajów, Edward OPACH — Zakład Naprawy Autobusów, Józef PAWŁOWSKI — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Krzysztofora PIĘKOŚ — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze, Danuta RZEPECKA — Zakład Taksówek, Janina SIEDLARZ — Wydział Taryfowo-Biletowy, Józefa SOBECKA — Wydział Socjalno-Bytowy, Tadeusz SUDOMIRSKI — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego, Stanisława SZKARADEK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, Maria SLIWA — Zakład Naprawy Tramwajów, Halina TAŃCULA — Wydział Ogólny, Eugeniusz TAŃCULA — Zakład Naprawy Tramwajów, Maria WARCHOL — Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych, Andrzej WARDYLA — Zakład Naprawy Tramwajów, Zbigniew WAREJKO — Zakład Naprawy Tramwajów, Franciszek WRONA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, Danuta ZADORA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, Marek ZADURA — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego, Walentyna ZAKULA — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyna, Barbara ZAREMBA — Dział Księgowości Materiałowej, Bogdan ZABCZYŃSKI — Zakład Taksówek.

Przełomem Dunajca

ZARZĄD Szkolny ZSMP w ZSZ-MPK zorganizował wycieczkę do Krościenka. Uczestnicy po dojechaniu do Sromowców Niżnych spłynęli Dunajcem, podziwiając przepiękną panoramę Pienin z Trzema Koronami i Sokolicą. Po zwiedzeniu Krościenka i Szczawnicy zorganizowano ognisko nad Dunajcem. Wycieczka udała się znakomicie — wszyscy jej uczestnicy wrócili zadowoleni, dopisała też pogoda. WŁODZIMIERZ BAŁ

z ULIC NASZEGO MIASTA



JESZCZE tydzień wcześniej na przystanku autobusu linii „134” między mostem na Rudawie a ulicą Królowej Jadwigi, wisiał godzinowy rozkład jazdy tego autobusu. W niedzielę, 4 maja już go nie było. Po drugiej stronie na przystanku, w kierunku Lasu Wolskiego, rozkładu rów-

Wysłuchane

DO AUTOBUSU wchodzi młoda kobieta trzymając za rękę kilkuletnią dziewczynkę. Dziecko najpierw rozgląda się wokół, a kiedy nie zauważa wolnego miejsca, mówi:

— Bola mnie nóżka...
— Nie ma miejsca więc nie będziesz siedzieć, a nóżki nie mogą cię boleć, bo dopiero wyszłyś z domu — odpowiada mała matka.
— Bola... bo chcę siedzieć — mówi poważnie dziecko.

W TRAMWAJU siedzi babcia, a obok niej stoi siedmio-, może ośmioletnia wnuczka:

— Babciu, postawiłam mamie ostateczny warunek. Jeszcze w tym roku w naszym domu będzie pies albo siostra. Ewentualnie może być brat.

— A mama co na to?
— Poprosiła o parę tygodni czasu, żeby mogła się zastanowić, a później obiecała dać odpowiedź.

Gina rozkłady jazdy

niez już nie było. Zastanawiałam się, w jakim celu zdjęto te rozkłady. I kiedy już myślałam o krytycznym artykule pod adresem odpowiednich służb MPK, usłyszałam rozmowę tuż obok mnie prowadzoną przez dwie oczekujące na autobus kobiety.

— Za chwilę powinien nadjechać, ale jak był rozkład, to człowiek wiedział dokładnie.

— Dlaczego zdjęli te rozkłady?

— MPK chyba nie zdjęło. Na pewno nikt od nich. Tylko tacy, wie pani, co im wszystko zawadza, albo też wzięli dla siebie, żeby mieć w domu i wiedzieć, kiedy autobusy z tego przystanku odjeżdżają. Ja tu mieszkam w tym domu, akurat okna mam na przystanek... to wiele widzę.

A więc to nie ktoś ze służb MPK, jak w pierwszej chwili myślałam. Nieraz na zebraniach mówiono o tym, że dewastowane są rozkłady jazdy, wybijane szyby, za którymi są umieszczone. Są takie miejsca w Krakowie, w których trudno nadać z ich wstawianiem. Widocznie nie się takim nie oprze, nawet metalowe rozkłady, przy mocowane dwiema śrubami.

A może kradną je wychodząc z założenia, że w domu wszystko się przyda, może zabierają je dla samego niszczenia. Tych „może” być bardzo wiele, bo wiadomo to, o co takim wandalom chodzi? (M.B.)

Także w MPK...

Cenna każda kropla wody

„CENNA każda kropla wody” — to hasło konkursu zorganizowanego już po raz drugi przez trzy Rozgłoszenie Polskiego Radia w Krakowie, Katowicach i Opolu. W tym roku na konkurs wpłynęło 57 prac. Jury po ich rozpatrzeniu postanowiło nie przyznać pierwszej nagrody. Dwoma równorzędnymi drugimi nagrodami uhonorowano zespół Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie i Jana Siwka ze Spółdzielni „Rodło” w Bytomiu. Krakowski zespół racjonalizatorów to: Stanisław Kukula, Jan Kurek i Jan Wójcik — pracownicy Zakładu Napraw Tramwajów. Projekt ich już od pół roku jest zrealizowany i jak dotychczas spisuje się znakomicie.

Do momentu wdrożenia nagrodzonego opracowania w ZNT do chłodzenia urządzeń pneumatycznych używano wody z sieci miejskiej, woda po jednokrotnym użyciu spływała do kanalizacji (30 m³). Dzisiaj 30 m³ wody wystarcza na czas praktycznie nieograniczony. Zbudowano trzy zbiorniki wodne po 20 m³ każdy. Woda ze zbiorników jest pompowana do hydrofora; z hydrofora spływa, chłodząc urządzenia pneumatyczne i wraca

do zbiorników. Pomysł prosty i zrealizowany dość tanio. Autorzy opracowania w ramach zespołu gospodarczego zbudowali zbiorniki i wzięli za tę pracę 124 tys. złotych; za pomysł 94 tys. zł. Koszty zakładu niewielkie a korzyść ogromna. Tym większa, że w dniach kiedy w sieci miejskiej obniżało się ciśnienie wody, Zakład Napraw Tramwajów miał tzw. przestoje.

Miałam okazję rozmawiać z autorami projektu i jedno z pytań, które zadałam dotyczyło wynagrodzenia za pomysł racjonalizatorski i jego wykonanie. Wprawdzie są zadowoleni, że zarobili dodatkowe pieniądze, ale uważają, że trochę za niskie wyceniono sam projekt. I nie byłoby w tym nic szczególnego (wszyscy jesteśmy zdania, że za mało zarabiamy) gdyby nie uzasadnienie. Zdaniem kierownictwa ZNT argumentem uzasadniającym niższą wycenę projektu jest fakt, że w dniach przestoju pracownicy zatrudnieni przy urządzeniach pneumatycznych, nie byli bezrobotni. Zawsze znalazła się dla nich inna praca. Grunt to siła argumentacji!

(A. N.)

Wiatrówki w trzech kolorach

PIĘKNĄ MAMY w tym roku wiosnę, ciepłą i bardzo słoneczną. Już od pierwszych dni kwietnia chodzimy w wiosennej odzieży. Nasi kierowcy i motorniczowie, jak nietrudno zauważyć, „ubrani zostali” w nowe letnie kurtki. Nie są wprawdzie w jednolitym kolorze, co jak myślę, jest szczytem marzeń dyrektora przedsiębiorstwa, ale w praktyce jeszcze na tym etapie jest raczej niemożliwe. Kurtki są z ładnego materiału i ciekawie uszyte. Czy starczy ich dla wszystkich? Czy są kłopoty z letnią odzieżą i obuwem dla naszej załogi pracującej w ruchu? Z tym pytaniem zwróciłam się do zastępcy kierownika Międzyzakładowego Wydziału Gospodarki Odzieżą pani Barbary Półtorak.

— Nie mamy żadnych problemów z odzieżą letnią dla załogi. Jedne wiatrówki mamy z firmy polonijnej w Łomiankach koło Warszawy, drugie nasze źródło zaopatrzenia to Dom Mody „Strój” w Krakowie, który szyje nam na zamówienie według podanych przez nas rozmiarów.

— Jak z kolorami wiatrówek, chyba nie uda się, żeby były na przykład tylko granatowe albo popielate?

— Wiatrówki letnie będą w trzech kolorach: szafirowym, granatowym i czarnym. Spodnie letnie do wiatrówek mamy z „Vistuli”. Również bardzo ładne.

— Jak z rozmiarami, czy ci nietypowi też coś dla siebie będą mogli wybrać?

— Naturalnie, właśnie z Domu Mody „Strój”, gdzie szyją bardzo zróżnicowane rozmiary.

— Czy w magazynie jest letnie obuwie we wszystkich rozmiarach?

— Buty mamy z „Gromady”. Są wszystkie numery.

— Zapomniałam zapytać jeszcze o koszuły, które przecież są niesłychanie ważne gdy chodzi o skompletowanie całej odzieży letniej dla prowadzących pojazdy?

— Mamy bardzo ładne koszule w kolorze niebieskim typu safari. Koszuły te są stosunkowo drogie, bo kosztują ponad tysiąc złotych, a szyje je dla nas Spółdzielnia „Jordanowianka”.

Pozostaje nam więc zachęcić tych spośród załogi, którym wymienione części ubrania się należą, do jak najszybszego pobierania ich w magazynie WGO. Przy okazji chciałabym poinformować, że od 1 do 15 czerwca, z uwagi na inwentaryzację sortów, w użytkowaniu, nie będzie można z magazynu nic otrzymać. Wyjątek stanowić będą tylko nowo przyjęci, którym oczywiście sorty będą wydawane. Przypominam jeszcze o oddawaniu do naprawy obuwia. Terminy w zakładzie szewskim są naprawdę bardzo krótkie. Warto więc skorzystać, a nie chodzić w podartych butach i narażać się na uwagi zakładowej służby bhp.

Rozmawiała: M. B.

OD ROKU pracuję w MPK i już straciłam nadzieję, że trafię na tzw. „bombowy” temat, o jakim marzy każdy dziennikarz. Trudno o aferę w dobrze skądinąd kierowanym przedsiębiorstwie. Co najwyżej można się „pryczepić” do nie najlepiej zaopatrzonego bufetu, braku papieru toaletowego, czasu oczekiwania w kolejce do lekarza. Czasami pracownicy zakładów narzekają na działalność organizacji społeczno-politycznych, czasami na relacje brygadysta — robotnik, a czasem po prostu któryś z dyrektorów obrazi się za opublikowanie wiadomości, która stawia go w nie najlepszym świetle.

I tak monotonnie, upływa życie dziennikarza zakładowego. Myślałam, że już nie ciekawego — oczywiście z mojego punktu widzenia — nie zdarzy się.

Aż tu naraż... 24 kwietnia miałam okazję przysłuchiwać się obradom Rady Pracowniczej. Jednym z tematów dyskusowanych podczas posiedzenia były zasady funkcyjono-

wania pracowni psychofizjologii pracy przy Międzyzakładowej Przychodni Zdrowia. Dla większości pracowników MPK sprawa powinna być znana, jako że w 1981 roku ogłoszono konieczność wyjaśnienia sytuacji. Dla mnie nowością bowiem pracuję tu od roku i w tym czasie nie podjęto żadnych działań.

W pracowni psychofizjologii pracy, gdzie przeprowadza się testy kierowców, pracują psychologowie zatrudnieni na etatach ZOZ-u MPK i... PKS. Kierownikiem całej pracowni jest pan zatrudniony na etacie PKS-u i jak twierdzą pracownicy — nader rzadko bywa w przychodni. Wszyscy psychologowie z pracowni badają kierowców z MPK, PKS, przedsiębiorstw znajdujących się na terenie dzielnicy, tak-

że kierowców prywatnych (taksówkarzy).

Pierwszy paradoks: za badanie kierowców z PKS-u i firm transportowych z województwa opłaty pobiera Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej, mimo iż badania te wykonują także psychologowie zatrudnieni na etatach empekowskich. Kierowcy z

dzielnicy i z MPK nie płacą za przeprowadzony test. Próbowałam dowiedzieć się na jakiej podstawie PKS pobiera opłaty. Okazało się, że nikt nie wie. Przynajmniej nikt w MPK.

Drugi paradoks: szefem całej pracowni w tym także psychologów zatrudnionych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne jest pracownik PKS-u. Na tym tle dochodzi do nieporozumień (o-

W PIERWSZYCH dniach maja dowiedzieliśmy się, że Zarząd Zakładowy ZSMP w naszym przedsiębiorstwie zajął I miejsce w województwie we „Współzawodnictwie X-lecia ZSMP”. Sukces to spory, tym bardziej, że potwierdzony też osiągnięciami indywidualnymi w dzielnicy. Jak tego dokonano? — Sądziłem, że dowiem się tego jadąc na naradę, zwaną powszechnie „GODZINĄ SZCZEROŚCI”, jaka odbyła się w pierwszej majową roboczą sobotę. Pomysł owych „godzin szczerości” jest formułą stosowaną już w odniesieniu do Społecznej Inspekcji Pracy i Rady Pracowniczej i polega na szczerym omawianiu pracy w poszczególnych zakładach, zaznaczymy: omawianiu szczerem, bo tylko między przewodniczącym koła a dyrektorem, bez obecności przedstawicieli kierownictwa zakładu.

Mówiono więc szczerze, bez owijania w bawełnę i jakiegokolwiek zakłamania. Już pierwsza wypowiedź Piotra Pogana wykazała, że w organizacji oprócz reprezentacyjnej strony „na zewnątrz” jest też strona druga, pełna kłopotów, niepowodzeń, czy wręcz porażek. Jak bowiem, jeśli nie porażką, można na-

ma pomocy spaść, gdyż posiadanie gazu i wody odbiera punkty za trudne warunki mieszkaniowe i przesuwają dołu na liście oczekujących. Ludzie po prostu wolą jeszcze pomścić się w gorszych warunkach, a mieć perspektywę szybszego otrzymania mieszkania. Lenistwo, cwaniactwo? — trudno powiedzieć.

W wielu wypowiedziach powracał problem niemożności zmobilizowania ludzi do pracy na FASM, gdyż najczęściej ta robota spada później na kilka osób z aktywnego koła, choć do podziału pieniędzy zgłaszają się wszyscy. Byli i tacy, którzy w swoich zakładach nie potrafili znaleźć zajęcia. Jakby zaprzeczeniem takich postaw było wystąpienie nowej przewodniczącej koła w Zakładzie Torów Krystyny Kozub, która zameldowała, nie tylko o wykonaniu dużej pracy przez koło, ale też o tym, że obecnie cała grupa wybiera się na wycieczkę na Węgry, do której każdemu z FASM dopłaca się... 15 tys. zł.

Niemalże wszyscy przewodniczący kół zgłaszali stały problem trudności z zebraniem wszystkich członków na zebraniu, co jest szczególnym kłopotem w za-

O problemach ludzi młodych, organizacji i zakładu, czyli...

O czym radzono w Osieczanach?

zwać problem XIV Koła przy Zarządzie Przedsiębiorstwa, które od kilku lat nie może rozpocząć autentykacji pracy. Wy tłumaczenia tego stanu rzeczy są różne: rozbicie na różne piony, często rywalizujące ze sobą komórki, czy wręcz zbyt niskie płace pracowników umysłowych, co raczej zmusza do szukania dodatkowego zarobku niż zachęca do podejmowania pracy społecznej, faktem jest jednak, że praca koła od kilku lat ruszyć nie może.

Inne problemy zgłaszane przez P. Pogana, to spadek zainteresowania TMMT i coraz większy brak wśród twórców członków ZSMP. Drugi związany z tym problemem, to brak zainteresowania turniejem ze strony młodej kadry inżynierskiej. Nie wychodzi też ostatnio rozpoczynanej niedługo szumnie Młodzieżowej Inspekcji Pracy.

Najczęściej jednak wracającym problemem była kwestia mieszkaniowa, gdyż zapowiadane od dawna budownictwo patronackie nie wyszło jeszcze z fazy załatwiania spraw własności, terenu przy ul. Długosza, przyjmowana z nadzieją Spółdzielnia Mieszkaniowa „Tramwajarz” ma dać w perspektywie zaledwie 140 mieszkań, co przy zarejestrowanych blisko 1200 potrzebujących, stawia znów młodych na straconych pozycjach, a mieszkanią z puli prezydenta miasta ostatnio nie są przydzielane do MPK.

Ale sprawa mieszkań ujawniła jeszcze inne zjawisko wśród młodych, nie świadczące o nich najlepiej. Oto w Zakładzie Podgórze stworzono grupę samopomocy, która miała służyć młodym pomocą przy modernizacji mieszkań, zakładaniu wody, gazu itd. Jednak wraz z ogłoszeniem kryteriów przyznawania mieszkań zainteresowanie tą for-

kładach eksploatacyjnych, gdzie każdy pracuje na inną zmianę.

Trzeba jednak przyznać, że żaden z przewodniczących nie zgłaszał kłopotów ze współpracą koła z kierownictwem zakładu, czy przedstawicielami innych organizacji. Wiele jednak spraw dotyczących działalności przedsiębiorstwa i poszczególnych zakładów musieli przedstawiciele dyrekcji młodym ludziom tłumaczyć. Szczególnie dużo czasu poświęcono problematyce mieszkaniowej i ruchowi racjonalizatorskiemu. Niektórym wyjaśniono gdzie mogą poszukiwać pracy na FASM, gdyż tej w przedsiębiorstwie nie brakuje. Wyjaśniono też szereg problemów zakładów, które przewodniczący kół zgłaszali jako utrudniające pracę zawodową, jak choćby brak szyn w Zakładzie Torów lub walka o maszyny między remontowcami a konserwatorami w tym samym zakładzie.

Miał więc rację przewodniczący ZZ Władek Michalski, który w podsumowaniu spotkania mówił, że sam fakt zdobycia pierwszego miejsca w województwie wcale jeszcze nie świadczy, że we wszystkich kołach jest wspaniale. Nadal bowiem występują koła dobre i koła złe, nadal organizacja MPK-owska nie może dopracować się dobrego wzoru zebrania szkoleniowego, które mogłoby zainteresować zebranych, dalej też zmorą jest zbyt częste zmienianie się zarządów kół. Myślę jednak, że jeśli przewodniczący Zarządu i jego Prezydium z braków tych zdaje sobie jeszcze sprawę i jeśli zauważyła je obok swoich niewątpliwych sukcesów, to jest jeszcze bardzo dobrze, gdyż jest nadzieja, że będą starali się te braki i niedociągnięcia usunąć i nie osiądą na laurach.

ADAM ZYZMAN

Czyja to przychodnia?

W pracowni psychofizjologii pracy, gdzie przeprowadza się testy kierowców, pracują psychologowie zatrudnieni na etatach ZOZ-u MPK i... PKS. Kierownikiem całej pracowni jest pan zatrudniony na etacie PKS-u i jak twierdzą pracownicy — nader rzadko bywa w przychodni. Wszyscy psychologowie z pracowni badają kierowców z MPK, PKS, przedsiębiorstw znajdujących się na terenie dzielnicy, tak-

że kierowców prywatnych (taksówkarzy).

Pierwszy paradoks: za badanie kierowców z PKS-u i firm transportowych z województwa opłaty pobiera Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej, mimo iż badania te wykonują także psychologowie zatrudnieni na etatach empekowskich. Kierowcy z

dzielnicy i z MPK nie płacą za przeprowadzony test. Próbowałam dowiedzieć się na jakiej podstawie PKS pobiera opłaty. Okazało się, że nikt nie wie. Przynajmniej nikt w MPK.

Drugi paradoks: szefem całej pracowni w tym także psychologów zatrudnionych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne jest pracownik PKS-u. Na tym tle dochodzi do nieporozumień (o-

wórku MPK „rezyduje” PKS? Ponoć przed laty była jakaś umowa między dyrektorami ZOZ-u PKS-u i MPK, ale musiała być to umowa koleżeń- ska bowiem nie ma ani jednego dokumentu, określającego zasady współpracy. Zadziwiająco dlaczego sprawa pracowni a konkretnie umowy nie została dotychczas uregulowana, skoro mówi się o tym od 1981 r. Czyżby MPK było tak bogatym przedsiębior-

stwem, że może sobie pozwolić na bezinteresowne i bezpłatne udostępnianie innym przedsiębiorstwom pomieszczenia, sprzętu czy chociażby energii elektrycznej?

Wszak MPK za pomocą ZOZ-u w zorganizowaniu i prowadzeniu przychodni zobowiązane jest do świadczeń na rzecz Zespołu Opieki Zdrowotnej (wystarczy wspomnieć tylko o udostępnieniu przychodni mieszkańcom dzielnicy).

Dlaczego PKS nie ma żadnych zobowiązań wobec MPK? Problem, który starałam się opisać został przedstawiony na posiedzeniu Rady Pracowniczej, wywołał zażartą dyskusję, która niesłusznie, niczego nie wyjaśniła.

Jedyny konkret to uchwała Rady zobowiązująca dyrektora przedsiębiorstwa do podjęcia kroków (do końca II kwartału br.) mających na celu uregulowanie zasad współpracy z PKS-em. Mam nadzieję, że już wkrótce będę mogła poinformować, jak sprawa została rozwiązana. (A. N.)

PODOBNO znajdujemy się na przedostatnim miejscu wśród krajów socjalistycznych jeżeli chodzi o racjonalizację i wynalazczość. Tak przynajmniej poinformował słuchaczy dziennika telewizyjnego redaktor Adam Bronikowski. A jak jest z tą ważną sprawą w MPK? Czy ludzie pracujący myślą? Dążą do ułatwienia sobie i innym związanych z pracą czynności? Czy są pomysłowi, starają się mniejszym nakładem własnej siły i materiałów wykonać tę samą pracę?

Na temat racjonalizacji i wynalazczości rozmawiam z kierownikiem Działu Postępu Technicznego Danutą Żak, wynalazcą mającym na swoim koncie kilkadziesiąt opracowanych i wdrożonych projektów racjonalizatorskich, ślusarzem brygadzystą Edwardem Ożgą z Zakładu Naprawy Tramwajów i startującym już od kilku lat z dobrymi wynikami na giełdach TMMT — 28-letnim racjonalizatorem również ślusarzem z ZNT Jackiem Jackowskim.

M. Bubaczewska — Co dla panów jest dopingiem do myślenia?

E. Ożga — Praca, chęć sprawniejszego jej wykonywania. Staram się zawsze w czymś sobie czy innym pomóc, ulepszyć...

J. Jackowski — Dla mnie

dopingiem była zmiana pracy. Na nowym stanowisku rzuciły mi się w oczy pewne rzeczy i postanowiłem że muszę coś zmienić. I tak się zaczęło. Niektóre wnioski można samemu opracować ale są i takie, że lepiej zbiorowo do nich podejść. Więcej głów do myślenia daje szansę wyeliminowania błędów.

M. — Czy korzystacie z porad średniego dozoru, kadry inżyniersko-technicznej?

E. O. — Nie korzystam.

J. J. — Ja również nie.

M. B. — A czy do pana uważanego nie tylko w ZNT, ale również w przedsiębiorstwie za czołowego racjonalizatora — w 1985 miał pan 20 zgłoszeń, w bieżącym już 9 — nie zwracają się młodzi z pytaniami, względnie prośbami o poradę przy opracowywaniu projektu?

E. O. — Bardzo rzadko jakiś młody człowiek o coś zapyta, każdy raczej woli sam robić. Myślę, że po prostu boją się o swój pomysł, by ktoś go nie wykorzystał.

M. B. — Problemy racjonalizatorów...

E. O. — Przede wszystkim pieniądze. Mimo że wzrosły wyceny naszych projektów, ale

nie adekwatnie do podwyżek jakie mieliśmy w tym czasie chociażby cen żywności. Poza tym dużo mówi się, że racjonalizator może dostać dodatkowy przydział metrów mieszkania, ma większe szanse od innych na zainstalowanie telefonu, czy możliwość skorzystania z bezpłatnych wczasów leczniczych. Zagwarantowane to może jest, ale w książeczce racjonalizatora. W rzeczywistości nikt nie o niczym takim nie słyszał. Jeżeli chodzi o inne sprawy, to uważam, że trzeba stworzyć szersze kontakty między racjonalizatorami — spotkania, wyjazdy, chociażby do innych przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju, a nawet wycieczki zagraniczne. Nie wolno nam ograniczać się do własnego podwórka.

J. J. — Ja chciałbym jeszcze dodać, że warto pomyśleć o młodych ludziach, nawet uczniach jeszcze. Młodym trzeba zrobić jakieś przeszkolenie techniczne. Pokazać im, jak wiele jeszcze na różnych stanowiskach pracy można usprawnić i że to popłaca. Pobudzić ich do myślenia. Proponuje stworzenie w przedsiębiorstwie sekcji młodych racjonalizatorów.

Danuta Żak — Uważam, że szkoda, iż tak niewielu u nas racjonalizatorów pomaga innym w realizacji ich wniosków. Za taki współudział można otrzymać nagrodę nawet do 60 procent wynagrodzenia za projekt. Chciałabym jeszcze poinformować, że od 1 lipca 1984 roku, wynagrodzenia za projekty uległy korzystnej zmianie. Za udział w giełdzie otrzymuje się teraz 500 złotych, a najniższe wynagrodzenie za sprzedany na niej projekt wynosi 2 tysiące złotych. Górna granica została w ogóle zniesiona. Jeżeli chodzi o kontakty z racjonalizatorami z innych przedsiębiorstw, to właśnie w najbliższych tygodniach zorganizowana zostaje wycieczka do Zakładów Komunikacyjnych we Wrocławiu.

M. B. — Jak wygląda wynalazczość w naszym przedsiębiorstwie w kontekście innych przedsiębiorstw komunikacyjnych?

D. Ż. — Mamy więcej zgłoszeń niż na przykład MKZ w Warszawie czy MPK w Łodzi. W 1984 roku suma wynagrodzeń za projekty wyniosła u nas 1 mln 22 tysiące złotych, w 1985 roku 1 mln 835 tysięcy. Wzrosła też suma wyplaco-

nym nagród z 72 tysięcy w 1984 roku do 285 tysięcy w 1985 roku. Efekty ekonomiczne wynikające z zastosowania projektów w 1984 roku wyniosły 8 mln 856 tysięcy złotych, w 1985 — 7 mln 500 tysięcy złotych. Spadła ilość projektów o wymiernych efektach ekonomicznych, wzrosła natomiast ilość projektów BHP-owskich oraz poprawiających warunki pracy w przedsiębiorstwie — narzędzi, urządzeń, dających efekty niewymierne w złotych.

Biorąc pod uwagę miejsce naszego przedsiębiorstwa, jeżeli chodzi o wynalazczość wśród przedsiębiorstw miejskiej komunikacji w kraju, trudno odmówić załozce MPK braku pomysłowości. Niezwykle ważny wydaje się głos młodego racjonalizatora z ZNT Jacka Jackowskiego, który proponuje nauczanie myślenia technicznego najmłodszych pracowników MPK. Wdrażamy więc nie tylko udane projekty, ale również samą myśl techniczną, co procentować może już w niedalekiej przyszłości.

Przy okazji zachęcamy twórców do korzystania z dobranej zaopatrzonej w czasopiśmie i katalogi biblioteki technicznej Działu Postępu Technicznego z Zakładowej Biblioteki MPK. Rozmawiała:

MARIA BUBACZEWSKA

Czy jesteśmy pomysłowi?

A w magazynach rośnie trawa

(Dokończenie ze str. 1)

śmietnik po staremu bo są... brudne. Oczywiście wywołało to święte oburzenie. Ślusznie, dlaczego jednak dopiero teraz? Okazało się, że zatrudniono nawet ludzi do przeglądu śmietników. Ufff. Nareszcie.

Braki, zapasy i magazyny

Przy ciągłych brakach części zamiennych, wiele z nich ciągle się jeszcze zdobywa, magazyny... pękają w szwach od zbędnych i nadmiernych zapasów. Przedsiębiorstwo by je płacić zaciąga kredyt bankowy. Będzie spłacać jeszcze długo, a „niechodliwych” części wciąż przybywa. Pierwszym ogniwem w tym błędnym kole jest planowanie. Mimo iż ostatnio ruszyły prace, by odpowiedzialność za to co jest planowane i kupowane brali ci co plany tworzą ale odpowiedzialnych wciąż brak. Byłabym niesprawiedliwa, nie wspominając, że powstały dwa zespoły do spraw gospodarki materiałowej. Jeden powołała

Rada Pracownicza, drugi powstał na mocy decyzji dyrektora. Wszystkie wskazuje na to, że niebawem zakłady będą miały „swoje” magazyny, a w nich to co zaplanują. W zakładach będzie też odpowiedzialność za zapasy. Oczywiście zapasy powstające z błędnego planowania nie biorą się dlatego, że ci co robią plany nie wiedzą na jakim świecie żyją, chociaż tego bym też całkowicie nie wykluczała. Na wiele rzeczy zamówienia muszą być składane z trzyletnim wyprzedzeniem. Oczywiście i to nie jest gwarancją, że zakup będzie zrobiony. Nawet jeżeli jest potwierdzenie producenta. W czasie tych trzech lat, wiele może się zmienić. Zapasy rosną także dlatego, że nowy tabor przychodzi z pewnymi zmianami konstrukcyjnymi, trzy lata wcześniej nie wiadomo, czy tabor będzie i jaki — planuje się więc „na kłódów do spraw technicznych oko”. Zapasy powstają także z tego co sami produkujemy i regenerujemy. Jedną z przyczyn jest kupowanie części do produkcji wstrzymanej, no ale i e-

zel tu także obowiązuje trzyletnie wyprzedzenie w planowaniu?

Słabe ogniwo — magazyny

W tym całym rozgardiaszu trudno sobie wyobrazić, że magazyny pracują bez zarzutu. Część magazynierów nie wie co ma. Jeżeli na przykład leżą części do „jelczy” to bez względu jaki to jest typ, wszystko jest razem, bywa że na jednej kupie. Inna sprawa, że w naszych magazynach jest ciągle tak samo od trzydziestu lat. Brak jakiegokolwiek mechanizacji. Owszem są pewne nadzieje ale tylko w stosunku do nowego pomieszczenia przy ul. Rzemieślniczej — Brożka. Co z już istniejącymi? Ale czy brakiem mechanizacji można tłumaczyć żenujące propozycje i wnioski, by kierownicy za uczestniczyli chociaż raz na kwartał w przeglądach magazynów? Czemu tego nie robili dotychczas? Czy o zarastaniu tu i ówdzie naszych magazynów...

nów... trawą musi — we wnioskach pisać aż Inspekcja Robotniczo-Chłopska?

Śmiać się czy płakać, że za towar przewożony z magazynu do magazynu nikt nie bierze odpowiedzialności? Kierowca dostaje dokumenty i jedzie, często następuje zmiana prowadzących pojazdy. Co jest naprawdę przewożone i na co opiekają dokumenty — Bóg jeden wie. Nic też dziwnego, że rachunek w końcowym efekcie się nie zgadza. Części poszukiwane na rynku z reguły „parują”. Najczęściej, zgadza się tylko jedno: brak części i winnych. I pomyśleć, że w 90 proc. wystarczyłyby plombowane kontenery dla jednych części i właściwe ułożenie oraz załadowanie innych.

Recepty

...niestety nie będzie. Wierzę, że zespoły z problemem przynajmniej częściowo się uporają. Oczywiście to co napisałam jest tylko bardzo niewielkim wycinkiem zagadnienia. Do tematu powrócę w następnym numerze „Sygnałów”. Zbyt ważne to bowiem zagadnienie, a i doświadczenie mówi, że nigdy za dużo na ten temat i „drażąc” go trzeba stale.

FILOMENA SERWIN



Fot. ST. MAKAREWICZ

(Dokończenie ze str. 1)

wane zostały niegdyś głośniki, przez które oczekujący na przystankach mieli być informowani o zaburzeniach w ruchu bądź czasowej zmianie jego organizacji. Wiele z nich ma bezpośrednie połączenie z Główną Dyspozytornią, z której można nadawać komunikaty. W praktyce używane są bardzo rzadko, a to głównie ze względu na złą jakość publicznej sieci telefonicznej, przez którą te głośniki połączone są z dyspozytornią. Ma zostać opracowany — po opanowaniu selektywnego wywołania — system nadawania drogą radiową, co powinno radykalnie poprawić jakość odbioru. Po wykonaniu odpowiedniej kabiny, z której takie komunikaty mogłyby bez zakłóceń być nadawane i konserwacji samych głośników — ten system informacji pasażerów powinien zacząć sprawnie działać.

Inna kwestia to nagłośnienie tramwajów i autobusów. Były już takie próby i motorowi mieli obowiązek informować o kolejnych przystankach, lecz tego nie robili. Zdecydował psychiczny opór przed mówieniem do mikrofonu, spowodowany dodatkowo reakcjami i komentarzami pasażerów, nie oswojonych z takimi cywilizacyjnymi udogodnieniami. Co prawda nasz wagon tyristorowy ma być tak wyposażony, ale na razie nie widzę przyszłości dla tego rozwiązania — mówi inżynier Nosal. — Kiedyś byłem odpowiedzialny za konserwację kilku centralek telefonicz-

nych i głównie zajmowałem się tłumaczeniem kolejno zmieniającym się portierom, jak połączyć w nocy rozmowę z miasta z numerem wewnętrznym... Trzeba było przebudować centralkę, bo uproszczony system, jaki wymyślił, był dla tych ludzi nie do pojęcia. To wszystko zależy od stopnia rozwoju kultury technicznej, a to jest poziom, do którego zdaje się jeszcze nie dorośliśmy.

I tak wracamy do telefonów. Podstawowa łączność to umożliwienie dyspo-

pierwsze — trzeba mieć taką centralę, a po drugie — umieć się nią posługiwać. W stosunku do istniejących możliwości, biorąc pod uwagę kilka ostatnich lat, zrobiono wszystko co się dało — a nawet troszkę więcej — by usprawnić łączność w MPK. A trudności były takie, że Dział Inwestycji nie był w stanie kupić nic, a nawet obietnica ministra przydziału nowej centrali nie została zrealizowana. Idealnie byłoby utworzenie w MPK jednego spójnego systemu łączności — i taka koncepcja

centrali. Ma ona ponad 40 lat, pochodzi z Banku Narodowego w Warszawie, została nam ofiarowana w prezencie pod warunkiem rozmontowania. Inżynier Nosal z zespołem rozebrał ją, przywiózł, wyremontował i zamontował w Krakowie, składając dodatkowo z kawałków starej centrali miejskiej „Podgórze”, gdy ta szła do kasacji. Tak wygląda prawda.

Centrale tak są przeładowane rozmowami, że nic dziwnego, że na sygnał czeka się coraz dłużej. Jaka na to rada — tylko nowa, o większej pojemności — łącznica. A na razie w pokojach, gdzie są dwa lub trzy telefony, będzie się likwidować po jednym. Na sygnał poczekamy krócej, za to do telefonu ustawić się będą kolejki.

— Dopracowaliśmy się — mówi Krzysztof Nosal — dobrego zespołu ludzi, niewielkiego, ale samodzielnego, odpowiedzialnego. Ludzi myślących, z pomysłami i inicjatywą. Udało się załatwić parę spraw ważnych i wiele drobniejszych, usprawniających łączność, pozwalających przedłużyć żywot wyeksploatowanej aparatury. Myślimy również o przyszłości — przykładem zautomatyzowanego pulpitu dyspozytorskiego dla dworca komunikacji miejskiej, próbnie eksplloatowany na Nowym Kleparzu. Ma to być zaczątek automatyzacji sterowania komunikacją miejską. Wiele jeszcze problemów trzeba będzie rozwiązać i załatwić. Ale to już nie ja. Złożę wniosek... JERZY MICHAŁEK

Daleko nie zajedziemy

zytorni połączenia w każdej chwili z punktami kontroli ruchu. Służy temu specjalny pulpit, z którego można połączyć się z każdym PKR, nawet przerywając prowadzoną z tego numeru rozmowę. Dotyczy to trzech dzielnic Krakowa. Połączenie z Nową Hutą, ze względu na brak własnego kabla, realizowane jest przez miejską sieć telefoniczną — i dlatego na placu Centralnym utworzono dodatkową poddyspozytornię, dla tej dzielnicy.

Czy istniejąca dzisiaj łączność jest wystarczająca? Ogólnie rzecz biorąc tak. Oczywiście nowoczesne centrale i systemy łączności telefonicznej posiadają wiele możliwości i udogodnień, ale po

już istnieje. Zostało nawet zlecone zaprojektowanie dwu central — przy ul. Brożka i Wawrzyńca — z automatycznym łączeniem numerów wewnętrznych w obie strony z miastem i utrzymaniem automatycznego połączenia obu central: „administracyjnej” i „ruchowej”. Komplet nowych urządzeń do centrali ruchowej już jest kupiony, ale czeka się na remont, a raczej rewaloryzację zabytkowego już budynku przy ul. Wawrzyńca, zaś centrala „Brożka” wymaga całkiem nowej inwestycji.

Wracając do pytań, które zadałem na początku. Brak sygnału wywołania numeru wewnętrznego — to nie świadczy o lenistwa telefonistek czy awarii

W DNIU ŚWIĘTA PRACY

UROCZyste spotkanie załogi przed Świętem Pracy stały się już tradycją. W tym roku jednym z współorganizatorów był Zarząd Zakładowy ZSMP.

60 proc. naszej załogi to ludzie młodzi. Nic więc dziwnego, że osiągnięcia zakładu uważają za swoje. Zdają sobie sprawę, że zrobić trzeba jeszcze wiele i to zarówno tu w Przedsiębiorstwie, by ludziom pracowało się lepiej i bezpieczniej — i to zależy także od nich — jak też wiele zrobić musi miasto chociażby w układzie komunikacyjnym Krakowa. Jeżeli chce mieć lepszą komunikację.

Młodzi wiele obiecują sobie po X Zjeździe PZPR. Liczą, że w programie jaki przyjmie Zjazd będzie szansa na pomyślną przyszłość, na rozwiązanie podstawowych problemów, na określenie czego mogą oczekiwać i co muszą zrobić sami, by te oczekiwania zrealizować. Takie stanowisko przedstawił w swoim wystąpieniu przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski.

Na spotkaniu Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: **Stanisława Budzoń** i **Władysław Maciuda**, Złoty Krzyż Zasługi — Złotym Odznaczeniem im. Janka Krasieckiego

Joanna Kruk i **Zygmunt Korajda**. Srebrny Krzyż Zasługi — **Stanisław Bodzoń** i **Józef Zborowski**, oraz Brązowy — **Wiesława Czernek**. Czterem osobom wręczono Medale Zwycięstwa i Wolności.

udekorowano **Tadeusza Trzmiela**, a brązowymi: **Stanisławę Kostro** i **Kazimierza Sabalę**. Sześć osób otrzymało Odznaczenie „Za zasługi dla ZSMP”, czternaście „Za zasługi dla ZSMP — ziemi krakowskiej”.

Wręczono też nagrody za wyniki w konkursie TMMT. W tak zwanej klasie „debiut” pierwszej i drugiej nagrody nie przyznano, natomiast trzecią otrzymała praca pana **Andrzeja Setkowicza** z ZNT W grupie II „pozostałe” pierwszym miejscem wyróżniono zbiorową pracę panów: **Zdzisława Bielowskiego**, **Andrzeja Ciuby**, **Stanisława Tenerowicza** i **Marka Wilezka** z ZAW.

W spotkaniu udział wzięli: **Jan Kozak** — I sekretarz KD PZPR Podgórze i naczelnik tejże dzielnicy **Adam Kellerman** oraz przewodniczący Zarządu Krakowskiego ZSMP **Krzysztof Matzka**. Obecni też byli przewodniczący Zarządu Zakładowego ZSMP w MPK, którzy pełnili tę funkcję w minionym dziesięcioleciu.

F. S.



Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

Tyrystorowych doświadczeń ciąg dalszy

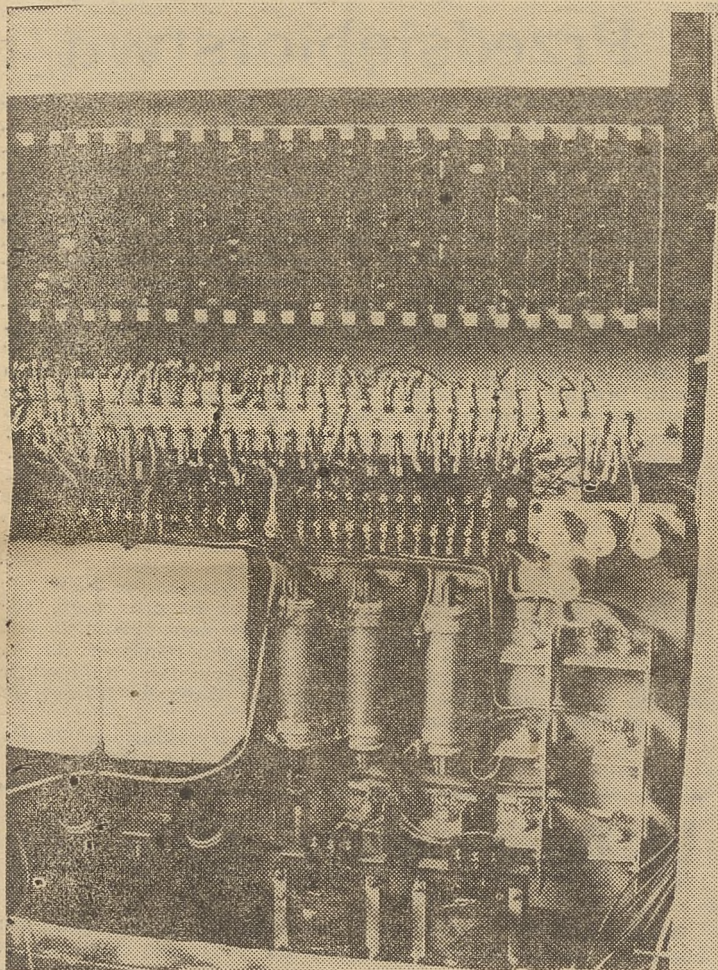
(Dokończenie ze str. 1)

tyrystorowego do eksploatacji został podsumowany pewien etap współpracy, etap uwieńczony sukcesem.

Dyrektor Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej w Polsce **Włodzimierz Kołyga** powiedział między innymi: Nie chcę umniejszać sukcesu wszystkich zainteresowanych twórców, ale od światła nauki, takiej właśnie pracy i efektów oczekujemy. To jednak co zrobiło i robi MPK w Krakowie wybiega daleko poza działalność statutową, ale tu jest klimat do tego rodzaju działalności. Gdyby wszędzie tak rozwiązywano kłopoty techniczne wielu już dawno by nie było. Zresztą o doskonałej atmosferze, przygotowaniu i organizacji prac, mówili wszyscy zainteresowani.

W naszym Przedsiębiorstwie głównym wykonawcą naukowych rozwiązań był — i jest — **Leszek Bieńkowski** z załogą Zakładu Napraw Tramwajów. Teraz przyjdzie nam oczekiwać, czy krakowskie rozwiązanie znajdzie uznanie innych użytkowników i czy „nasze tyrystory” będą produkowane. 10 wagonów tego typu przetestowanych zostanie w innych miastach Polski.

FILOMENA SERWIN



Nowy układ regulatora elektroniki motorowej

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Ktoś inny zawinił, MPK chciano powiesić

POD KONIEC kwietnia zelektryzowała mnie wiadomość, iż ma się odbyć „sąd” nad MPK, bo przy okazji remontu torowiska w ul. Westerplatte zdewastowaliśmy ostatnią ostoję zieleni w centrum Krakowa — Planty. Przyznam, iż nie bardzo mogłam zrozumieć, w jaki sposób mogło dojść do dewastacji, gdyż nie widziałam potrzeby, a i możliwości, by ciężkie szyny, przenosić na trawę, znosić na powrót na jezdnię i wywozić. No ale cóż, myślałam, iż być może komuś brakło wyobraźni. Na spotkanie i wizję lokalną wezwano tylko nasze Przedsiębiorstwo. Przedstawiciele śródmiejskiego Dzielnicego Wydziału Dróg i Zieleni, Wydziału Ochrony Środowiska UM, Wydziału Ochrony Zabytków i Ligi Ochrony Przyrody ostro zabrali się do domniemywania winowajców. Wyjaśnienia iż MPK robiło swoje i z placu zeszło a teraz działają tu inne przedsiębiorstwa, wywołało konsternację. Na pytanie, dlaczego tylko nas wezwano, stwierdzono — „zostaliśmy wprowadzeni w błąd”.

Co jednak stało się na Plantach? W alejkach i na trawnikach będących w sąsiedztwie ul. Westerplatte złożono krawężniki i płyty chodnikowe, niszcząc oczywiście owe trawniki. Zagrożonych jest wiele krzewów, bo teren został podkopany tak, iż widoczne są korzenie, zniszczone jest na całej długości grabowy żywopłot. Tenże żywopłot wzbudził najwięcej kontrowersji. Cenny krzew nie bardzo ma „ochotę” na wzrastanie w krakowskim środowisku. By go utrzymać stracono trzy lata i trzy mln zł. To co zostało w tej chwili niestety nie pozwala mieć nadziei, że grab w żywopłocie będzie z tej strony Plant.

Krzaczki są połamane, w wielu miejscach korzenie podkopane. Jest jednak zasadniczy problem: kiedy rośliny zmarniały? W paru przypadkach zdrewniałe kikuty były całkowicie wyschnięte, inne wychodziły z ziemi, bez jakiegokolwiek śladu, że miały zamiar rosnąć, nie miały systemu korzeniowego i wyglądało to tak jakby wetknięto w ziemię suchy kij. Czy możliwe jest by w ciągu trzech tygodni od rozpoczęcia remontu, dewastacja zieleni nastąpiła tak błyskawicznie?

Tadeusz Zerebecki — główny koordynator prac w ul. Westerplatte z Krakowskiej Dyrekcji Inwestycji IV twierdzi, że żywopłot zmarniał o wiele wcześniej niż rozpoczęto remont. Trudno mi rozstrzygnąć jak było naprawdę tym bardziej, że i winnych nie znaleziono. Dewastacja Plant, czy właściwie pewne zniszczenie pasa zieleni, jest faktem i winni muszą się znaleźć. Moim zdaniem nie kara powinna tu być najważniejsza, ale naprawienie strat spowodowanych bezmyślnością. Zastanawia mnie jednak inna sprawa. Nie po raz pierwszy za wszystko co dzieje się na ulicach z torowiskami, przy okazji remontów obwiniane jest MPK. Pisze się i mówi o tym publicznie. Najwyższy czas by winni byli rozliczani, ale winni faktycznie a nie domniemani. Ciągłe odpowiadanie „to nie my, to koledzy” jest już irytujące. Ciągłe szukane są głowy do stracenia, tyle, że nie na tych szyjach co powinny. Nie uchylamy się od odpowiedzialności, lecz za to co robimy. Czyżby krakowianie przyzwyczaili się, że najbezpieczniej jest krytykować MPK?

F. SERWIN

Oszczędność, gospodarność to sprawy najważniejsze!

W ŚWIADOMOŚCI przeciętnego obywatela naszego kraju cele działalności Patriotycznego Ruchu Odrodzenia Narodowego odnoszone są zwykle do jednoczenia społeczeństwa wokół pewnych założeń i programów, które pozwoliłyby na wspólne działanie Polaków bez względu na ich nastawienie i poglądy polityczne. Odnosi się te działania do skali makro, uważając, że pozwolą one na wypracowanie porozumienia w obliczu takich akcji jak przeprowadzenie wyborów, czy opracowanie programu wyjścia z kryzysu. Zapomina się jednak, że te wielkie akcje i programy w praktyce realizowane są w takich społecznościach, jak właśnie np. przedsiębiorstwo, gdzie drobne cele, tak proste jak np. zwykła gospodarność, odarta już z wielkiej politycznej ideologii, pozostawia się jakby wstydliwie takim instytucjom, jak np. Rada Pracownicza.

Sporo czasu upłynęło zanim zdano sobie sprawę z tego, że ten drobny program oszczędnościowy, ta zwykła gospodarność w zakładzie, motywowana co najwyżej większym zyskiem lub mniejszymi stratami przedsiębiorstwa, jest praktycznym realizowaniem tych wszystkich wielkich programów i ogólnonarodowych akcji.

Skoro PRON ma jednoczyć ludzi w kraju, niech więc jednomyślnie ich również wokół tych programów i w przedsiębiorstwie — stwierdzili przedstawiciele Prezydium Rady Zakładowej PRON i Rady Pracowniczej MPK na wspólnym posiedzeniu, które odbyło się 22 kwietnia. Przecież program racjonalnego i oszczędnego gospodarowania w przedsiębiorstwie, forsowany od kilkudziesięciu lat przez Radę Pracowniczą, to ten sam, któremu cały PRON udzielił poparcia w skali kraju. Niech więc w jego realizację włączy się i członkowie Patriotycznego Ruchu, niech przystąpią doń i jego sympatycy, niech wciągną do tej akcji całą załogę!

Sprawa jest całkiem prosta — mówi przewodniczący Rady Pracowniczej Zdzisław Mazur. — Idzie tylko o to by każdy poczuł się gospodarzem swego zakładu i przedsiębiorstwa. Niech nie czeka aż inni załatwią mu wszystko, by mógł pracować. W sytuacji, gdy na rynku zaopatrzenia materiałowego jest coraz gorzej, gdy rosną utrudnienia biurokratyczne, trzeba by każdy do maksimum wykorzystywał swoje możliwości pomocy przedsiębiorstwu, swoje prywatne i towarzyskie układy, jeśli tylko może przynieść korzyść zakładowi pracy. Trudności napietrzyło się tyle, że dziś już nie zawsze wystarczają działania podejmowane przez kierownictwo, przez powołane do tego celu służby. Trzeba też by każdy inaczej spojrzął na to co dzieje się wokół niego, by pamiętać, że to co niszczy, co ginie jest nie tylko jakimś ubytkiem z majątku przedsiębiorstwa, ale również marnowaniem pracy i wysiłku jego samego, czy kolegi.

W TYM ROKU po raz dziesiąty najlepsi w matematyce i fizyce uczniowie Zasadniczej Szkoły Zawodowej MPK brali udział w olimpiadzie wiedzy z tych właśnie dwóch przedmiotów. Uczestniczyliśmy w finale X Olimpiady, jaki odbył się po trzech wcześniejszych eliminacjach, 29 kwietnia, w świetlicy szkoły przy ulicy Waskiej. W zmaganiach finałowych brało udział czterech uczniów. Pytania otrzymywali z fizyki, algebry i geometrii. Były różne — łatwe i trudne. Na przykład z fizyki było bardzo dużo pytań z różnych dziedzin praktycznych. Sporo było zdenerwowania i tremy jak to przy takich okazjach bywa. A i doping kolegów uczestniczących w olimpiadzie w charakterze kibiców był duży. Wreszcie finaliści podzieliли się miejscami według zasobu wiadomości jakie posiadali. Pierwsze miejsce w X Olimpiadzie Matematyczno-Fizycznej zorganizowanej w br. w ZSZ MPK, zajął Robert Chachlica uczeń klasy III b, drugie Wojciech Soltys uczeń klasy II b, trzecie Marek Chwał, również uczeń II b i czwarte Krzysztof Brzek, uczeń klasy II g. Trzeba tu dodać, że Robert Chachlica, zajął w ub. roku w IX Olimpiadzie również pierwsze miejsce.

Jakie są plany życiowe zdobywcę pierwszego miejsca w dwóch kolejnych olimpiadach IX i X?

„Światłówki potrzebne są w wagonach, kanałach przeglądowych, naszych halach czy biurach. Ich dostawy z Krakowskiej Hurtowni Artykułów Elektrycznych ELMET pokrywają nasze potrzeby za ledwie w 15 procentach. Uzupełniamy więc je z dodatkowego źródła, ze sklepu firmowego POLAM „Elektrosprzet” w Tarnobrzegu, który z kolei realizuje nasze zamówienia w 30 procentach. Zajeżdźnie wystawiają asygnaty na 200 sztuk, a my możemy im tylko wydać jednocześnie 25 sztuk. Składane przez nas zamówienia na żarówki kanałowe 24-woltowe, ELMET realizuje w 15 procentach.

Na temat trudności z zakupami w branży elektrotechnicznej mówi kierownik Sekcji Dostaw Części Zamiennych Tramwajowych Tadeusz Bułka:

występujący tu także jako członek Prezydium Zakładowej Rady PRON uważa, że do angażowania ludzi wokół tego programu nie trzeba wcale opracowywania żadnych wielkich ideologii. Wystarczy im udowodnić, że będzie z tego ewidentna korzyść dla wszystkich, że pozwoli na większe pole manewru z funduszem płac, że umożliwi poprawę warunków pracy i warunków socjalnych.

Jednak żeby tego dokonać trzeba by przedstawiciele PRON mogli i chcieli zapoznać się z problemami przedsiębiorstwa i poszczególnych zakładów, by przybyli na poświęcone temu tematowi posiedzenie Rady Pracowniczej, czy kierownictwa zakładu, by zechcieli sami szukać nowych obszarów działalności gospodarczej, dotąd nieraz nie zauważanych.

Być może takie działanie pozwoli również i PRON-owi szybciej oczekiwać efektów swej pracy. Lecz jeśli o efekty idzie, to przewodniczący ZR PRON Bogdan Kowalczyk jest bardzo ostrożny.

— Poczekajmy — mówi — pierwsze zebranie podsumowujące wyznaczamy sobie dopiero za rok. Może wtedy będzie można na ten temat coś mówić. Na razie trzeba tylko oczekiwać większej aktywności od członków PRON-u, a przede wszystkim od jego aktywistów. Może rzeczywiście uda się zjednoczyć przynajmniej większość załogi wokół tego programu. Zobaczymy.

Dyrektor Tadeusz Trzmiel,

ADAM ZYZMAN

MPK na Fundusz Pomocy Szkole

DOTARŁ do naszego przedsiębiorstwa apel Dzielnicowego Komitetu Pomocy Szkole o udzielenie pomocy oświaty Podgórze w najbliższych latach, zarówno w formie pomocy technicznej, jak i finansowej. O ile pomoc materiałowa, wykonawcza i transportowa nie sprawi MPK większych problemów, to jest poważny kłopot z pomocą finansową ze strony przedsiębiorstwa, którego fundusze pochodzą w większości z dotacji. Dlatego też na wspólnym posiedzeniu ZR PRON i Rady Pracowniczej postanowiono zaproponować naszej załodze dobrowolne opodatkowanie się po 10 zł Suma to niewielka, ale biorąc pod uwagę liczebność załogi i fakt, że to opodatkowanie obowiązywać będzie przez 5 lat tj. do końca roku 1990. powinniśmy zbierać całkiem niezłe pieniądze.

Już za kilka dni rozprowadzane będą odpowiednie deklaracje, których wypełnienie pozwoli na potrącanie z pensji tej drobnej sumy, która w budżetach domowych nie powinna spowodować większego uszczerbku, a która w sumie powinna umożliwić poprawę warunków nauczania również i naszych dzieci.

Jednocześnie zakładowa organizacja PRON i Rada Pracownicza występują z apelem i do innych przedsiębiorstw Podgórze o podjęcie podobnych akcji. Prowadzenie zbiórki przez 5 lat być może pozwoli nie tylko na remonty i wyposażenie istniejących już szkół, ale i na budowę nowej szkoły w naszej dzielnicy. Cel jest piękny! (A. Z.)

Emerycy pomogą Przedsiębiorstwu

W NAWIĄZANIU do pisma grupy Emerytów i Rencistów Ruchu MPK, które jest reakcją na notatkę prasową zamieszczoną w „Dzienniku Polskim” pt. „Jeden kontroler na 12 milionów” pragnę tą drogą przekazać wyrazy głębokiego szacunku dla byłych pracowników Pionu Ruchu, którzy w dalszym ciągu żyją problematyką naszego przedsiębiorstwa, przejawiając również troskę o jego prawidłowe funkcjonowanie.

Zgadzam się w zupełności ze stwierdzeniem, że liczba kontrolerów tak zawodowych, jak społecznych daleko odbiega od potrzeb i w związku z tym mogą występować sytuacje, że niektóre linie są bardzo rzadko kontrolowane. Wpływ na taką sytuację ma niewątpliwie fakt, iż sieć komunikacyjna MPK w Krakowie z roku na rok powiększa się, natomiast od dłuższego czasu brakuje kandydatów, którzy chcieliby podjąć pracę w charakterze kontrolera biletowego. Ogólnie wiadomo nam, że praca ta mimo dość dobrych zarobków nie należy do atrakcyjnych, a wręcz przeciwnie jest ona bardzo ciężka i niejednokrotnie prowadzi do głębokich stresów, które są powodowane różnym zachowaniem niektórych pasażerów w stosunku do służb kontroli biletowej.

Stąd też naszą deklarację niesienia pomocy w zakresie przeprowadzania kontroli biletowej przyjmuję z dużym zadowoleniem i wyjaśniam, że każdy z emerytów i rencistów MPK cieszący się dobrym zdrowiem i sprawnością fizyczną może podjąć pracę w charakterze społecznego kontrolera cywilnego pod warunkiem, że legitymuje się wykształceniem minimum na poziomie zasadniczej szkoły zawodowej. Szczegółowe informacje na ten temat udzielane są w Wydziale Taryfowo-Biletowym przy ul. Boh. Stalingradu 1.

Z-ca Dyrektora ds. Ruchu mgr MARIAN DUDEK

W Dębicy gorzej niż u nas

NARZEKAMY, często nie bez racji, na złe oznakowanie krakowskich autobusów MPK. W naszym jednak przypadku winą za błędy obarczyć należy kierowców i dyspozytorów wypuszczających pojazdy bez wszystkich wymaganych tablic. Koncepcje na pewno mamy dobre. Tymczasem w Dębicy tamtejsze autobusy paradują z potężnymi napisami na tablicy czołowej „WPK Tarnów”. Mylili się jednak ten, kto wyciągnąłby wniosek, że wszystkie wozy udają się do miasta wojewódzkiego. Po o-

bejrzeniu pojazdu dostrzec można niewielką tabliczkę z numerem linii, zazwyczaj na dole prawej szyby, a bardziej dociekliwi znajdą i tablicę informującą o przebiegu linii, umieszczoną z boku pojazdu. Rzecz w tym, że na te oględziny czasu jest bardzo niewiele — tyle ile autobus stoi na przystanku.

Okazuje się więc, że w Dębicy jest gorzej niż u nas. Nie sądzimy jednak, żeby należało się tym argumentem rozgrzeszać.

Kolejnym problemem są wtyczki dwubiegunowe z uzmiennieniem. Z informacji ELMET-u wynika, że wtyczki takie nie są chwilowo produkowane. Podobna sytuacja jest zresztą z czarną taśmą izolacyjną.

Nielatwo być branżystą, który w poszukiwaniu potrzebnych artykułów nie ogranicza się tylko do naszego miasta czy województwa. Kontakty Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego są rozległe. Obejmują cały kraj. Czy zawsze dają efekty takie jakie by się chciało, jakie zadowoliliby zakłady? Ograniczanie zamawianych przez nie ilości jest celowe. Nie można jednemu z nich dać całości, drugiemu nic. Trzeba również pozostawić pewien niewielki zapas w magazynie.

MARIA BUBACZEWSKA

X Olimpiada w 25-lecie Szkoły

uczestniczących w olimpiadzie w charakterze kibiców był duży. Wreszcie finaliści podzieliли się miejscami według zasobu wiadomości jakie posiadali. Pierwsze miejsce w X Olimpiadzie Matematyczno-Fizycznej zorganizowanej w br. w ZSZ MPK, zajął Robert Chachlica uczeń klasy III b, drugie Wojciech Soltys uczeń klasy II b, trzecie Marek Chwał, również uczeń II b i czwarte Krzysztof Brzek, uczeń klasy II g. Trzeba tu dodać, że Robert Chachlica, zajął w ub. roku w IX Olimpiadzie również pierwsze miejsce.

Jakie są plany życiowe zdobywcę pierwszego miejsca w dwóch kolejnych olimpiadach IX i X?

„Światłówki potrzebne są w wagonach, kanałach przeglądowych, naszych halach czy biurach. Ich dostawy z Krakowskiej Hurtowni Artykułów Elektrycznych ELMET pokrywają nasze potrzeby za ledwie w 15 procentach. Uzupełniamy więc je z dodatkowego źródła, ze sklepu firmowego POLAM „Elektrosprzet” w Tarnobrzegu, który z kolei realizuje nasze zamówienia w 30 procentach. Zajeżdźnie wystawiają asygnaty na 200 sztuk, a my możemy im tylko wydać jednocześnie 25 sztuk. Składane przez nas zamówienia na żarówki kanałowe 24-woltowe, ELMET realizuje w 15 procentach.

Na temat trudności z zakupami w branży elektrotechnicznej mówi kierownik Sekcji Dostaw Części Zamiennych Tramwajowych Tadeusz Bułka:

„Chciałbym pracować w ZTX — mówi — tam gdzie właśnie przez dwa lata uczyłem się zawodu, a równocześnie kontynuować naukę w Technikum Mechanicznym przy ulicy Podbrzezie”. Pozostaje nam tylko życzyć młodemu zdolnemu człowiekowi spełnienia zamierzeń.

Informacja o X Olimpiadzie w jubileuszowym, bo 25 roku istnienia szkoły nie byłaby pełna, gdyby nie wymienić dużego wkładu pracy jej organizatorów i równocześnie członków komisji — profesorów: Grażyny Szczurek, Zbigniewa Błachutę i Halinę Sosnowki.

Atrakcyjne nagrody rzeczowe ufundowała dla finalistów dyrekcja MPK.

M. B.

Jak zdobyć światłówkę żarówkę kanałową czy wtyczkę?

Jeśli chodzi o przewody, to sytuacja uległa poprawie dzięki Krakowskiej Fabryce Kabli, która wykonała nam przewody instalacyjne zaspokajając nasze potrzeby w pierwszym półroczu. A było już bardzo źle. Najbardziej brak ob-

bryki Kabli, że będą się starać wykonać nam przewód tego typu, ale do końca tego roku. Jesteśmy w wyjątkowo trudnej sytuacji, ponieważ nie mamy żadnych szans na pożyczanie, względnie kupienie takiego przewodu.

Kolejnym problemem są wtyczki dwubiegunowe z uzmiennieniem. Z informacji ELMET-u wynika, że wtyczki takie nie są chwilowo produkowane. Podobna sytuacja jest zresztą z czarną taśmą izolacyjną.

Nielatwo być branżystą, który w poszukiwaniu potrzebnych artykułów nie ogranicza się tylko do naszego miasta czy województwa. Kontakty Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego są rozległe. Obejmują cały kraj. Czy zawsze dają efekty takie jakie by się chciało, jakie zadowoliliby zakłady? Ograniczanie zamawianych przez nie ilości jest celowe. Nie można jednemu z nich dać całości, drugiemu nic. Trzeba również pozostawić pewien niewielki zapas w magazynie.

MARIA BUBACZEWSKA

SPORT

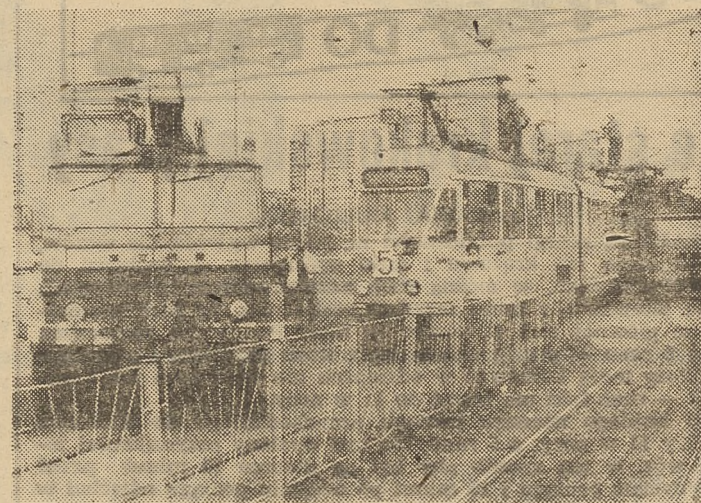
Ostatni zjazd narciarski

W UROCZYSTEJ oprawie odbył się tzw. ostatni zjazd narciarski czyli uroczyste podsumowanie sezonu 85/86 braci narciarskiej Ogniska TKKF „Tramwajarz” i Koła PTTK im. W. Pola. Sala Domu Tramwajarza przy ul. Sękowski 7 zapelniała się dziećmi, młodzieżą i ich rodzicami — tymi wszystkimi, którzy emocjonują się „białym szaleństwem” w okresie zimowym. A warto było przyjść, gdyż program przewidywał takie atrakcje jak: ogłoszenie wyników walki o „złotą nartę”, wręczenie nagród, projekcję filmów narciarskich i nienarciarskich oraz bal narciarski. Najwięcej emocji dostarczyły uczestnikom spotkania dwa filmy, w których najlepszy zjazdowiec w historii polskiego narciarstwa — Andrzej Bachleda-Curus — barwnie opisując i demonstrowując ewolucję — prowadzi naukę jazdy na nartach. Oglądaliśmy również jazdy grupowe najlepszych narciarzy oraz najbardziej ostatnio modną akrobatykę narciarską uprawiającą w zachwytnie niejednego adepta tej trudnej ale jakże pięknej dyscypliny sportowej.

Po projekcji filmów nastąpiło ogłoszenie wyników współzawodnictwa o tytuł najlepszego narciarza MPK w sezonie 85/86. Mogli się o niego ubiegać tylko pracownicy MPK kobiety i mężczyźni, bez podziału na grupy wiekowe. Na punktację składali się wyniki uzyskane w czterech zawodach w tym również Spartakiadzie Dzielnicowej TKKF „Śródmieście” i naszej zakładowej w Zawoi. A oto, najlepsi: w grupie kobiet — Grażyna Pietrzyk — TE — 63 punkty, Dorota Włosińska — KO — 59 punktów, Maria Salaja — KO — 59 punktów. W grupie mężczyzn — Paweł Rożek — ZAC — 84 punkty, Stanisław Kielbasa ZSZ — 48,5 pkt., Kazimierz Wierciak ZAW — 47,5 pkt. We współzawodnictwie startowało 50 narciarzy — pracowników MPK. Honory gospodarza imprezy pełniła Elżbieta Giermek, która jako przewodnicząca Ogniska TKKF „Tramwajarz” wspólnie z zaproszonymi gośćmi — również narciarzami — z-ca dyr. ds. pracowniczych Stanisław Kostro i dyr. MPK — Tadeusz Trzmielem — dokonali uroczystego wręczenia sym-

bolicznych złotych, srebrnych i brązowych nart najlepszym. Jeszcze krótka informacja z działalności sekcji narciarskiej, z której wynikało, iż w sezonie zorganizowano 32 wycieczki z 1370 uczestnikami, że mamy w przedsiębiorstwie 312 czynnych członków sekcji, że wręczono zdobywców 171 odznak narciarskich: PON, MON, GON i PZN, że w akcji przygotowania sprzętu do sezonu brało udział 33 narciarzy, przepracowując w czynnie społecznym 470 godzin, że tylko dla narciarzy wypożyczalnia sprzętu dokonała 11 tysięcy wypożyczeń w sezonie, wpłacając z tego tytułu do kasy MPK 80 tysięcy zł, że w tym roku zorganizowano aż 5 obozów narciarskich ze szkoleniem, że narciarze nasi brali udział w kilku rajdach — między innymi w Tatrach Słowackich itd. Tyle statystyki. A potem... balowanie przy dźwiękach melodii płynących z taśm magnetofonowych oraz kolorowej wizji, jak również kolorowych przezroczyste ze wspólnie odbytych wycieczek narciarskich.

ZYGFRED FENRYCH



27 kwietnia po południu na Rondzie Czyżyńskim złamany pantograf „5” spowodował przerwę w komunikacji.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Nagroda za wspomnienia

INFORMACJA, którą przekazujemy naszym czytelnikom, jest spóźniona, niemniej warta odnotowania. Na zorganizowany przez Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych przy końcu ub. roku konkurs, posłał swoje wspomnienia z okresu długoletniej działalności — od 1950 do 1976 roku — w przedsiębiorstwie, były zakładowy inspektor pracy MARIAN DŁUGOSZ, który obecnie jest emerytem. Pan Długosz za opracowane przez siebie wspomnienia otrzymał nagrodę w wysokości 10 tys. złotych. Nagrodzonemu autorowi wspomnień serdecznie gratulujemy. (M.B.)

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



JAKO MIESZKAŃCY wsi Ochojno korzystający z usług linii 235 Ochojno — Borek Fałęcki zwracamy się z uprzejmą prośbą o udzielenie pochwały dla kierowców Waszego Przedsiębiorstwa Andrzeja Bobka i Leszka Cygana.

Kierowcy ci są bardzo uprzejmi tak dla pasażerów korzystających z tej linii jak również dla dzieci dojeżdżających do szkoły w Ochojnie. Są kulturalni i wzorowo zdyscyplinowani. Dlatego też prosimy Dyrekcję MPK-Kraków o wyszczególnienie wyżej wymienionych kierowców i uhonorowanie ich pochwałami. Składamy wniosek:

Wiceprzewodniczący GRN w Świątyniach Górnych — radny Bronisław Gochal.

Przew. Rady Sołeckiej i Sołtys wsi Ochojno — Władysław Kurleto.

Dyrektor Szkoły Podstawowej w Ochojnie — Tadeusz Nowak. Przedstawiciel pasażerów linii 235 Tadeusz Sarga.

*

CHCIAŁBYM za pośrednictwem Dyrekcji Przedsiębiorstwa podziękować Waszemu pracownikowi ob. Mariuszowi Hejznerowi za oddanie mi teczek z ważnymi dokumentami służbowymi i osobistymi. Teczkę pozostawiłem 20 marca br. w tramwaju linii 25, który prowadził ob. Hejzner. Jednocześnie gratuluję Dyrekcji takich pracowników o wysokim morale i uczciwości.

MARIAN WALIGÓRA

*

SZANOWNA REDAKCJO,

Proszę wyobrazić sobie moje zdumienie, gdy 8 maja po wejściu do autobusu pospiesznego linii „A” na przystanku przy ul. Basztowej w pobliżu Dworca Głównego PKP, chcąc kupić biletu u kierowcy wysłuchałam, że owszem, ma on bilety, ale sprzedaje je dopiero po godz. 17.00. Moje osłupienie było tak wielkie, że nie zapytałam pana za kierownicą o numer służbowy, natomiast ochłonawszy nieco po wyjściu z autobusu, zdążyłam zapamiętać numer boczny — 11 416. Dla ścisłości wyjaśniam, że niedostępne dla pasażerów przed godz. 17 bilety usiłowałam nabyć u Waszego pracownika trochę po godz. 15. Jeśli dyrekcja MPK wydaje kierowcom tak niezrozumiałe dla pasażerów zarządzenia, bardzo chciałabym poznać ich przesłanki.

(Nazwisko i adres znane redakcji)

W Lublinie 3-0,

jak będzie z Radomiem?

KOLEJNY mecz w cyklu rozgrywek o Puchar Rady Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej rozegrali piłkarze naszej reprezentacji. Tym razem, po raz pierwszy w tegorocznych rozgrywkach przyszło im grać na wyjeździe. Mimo jednak tego utrudnienia, spotkanie zakończyło się sukcesem — krakowianie pokonali gospodarzy 3-0 (1-0). Bramki zdobyli — Aleksander Kofin, Ludwik Szymyński i Jerzy Pszyk. Tym razem, może dlatego, że spotkanie rozegrano poza Krakowem, nie było kłopotów ze skompletowaniem drużyny, która wreszcie wyjechała na mecz wraz z rezerwowymi. W następnej rundzie reprezentacja MPK zmierzy się z drużyną MPK Radom. Tym razem odbędą się dwa spotkania. Krakowskie, na boisku ZKS „Tramwaj” już w najbliższą sobotę, i rewanż tydzień później w Radomiu.

Nadzieja w... Wawelu

CORAZ TRUDNIEJ przychodzi bronić się przed spadkiem z klasy okręgowej piłkarzom ZKS Tramwaj. W ostatnim, bardzo ważnym spotkaniu pokonali oni na swoim boisku sąsiada w tabeli Nadwiślan 1-0 (0-0) zdobywając bramkę na pięć minut przed końcem meczu. Mimo to są bardzo poważnie zagrożeni degradacją, chyba że... żaden z krakowskich zespołów nie spadnie z III ligi. Wówczas 12 drużyn w „okręgówce” nie opuści jej szeregów. Na razie jednak niejasna jest sytuacja piłkarzy Wawelu, którzy wciąż są zagrożeni spadkiem. Musimy

więc kibicować Wawelowi, gdyż od tego zespołu zależą losy naszej drużyny. Tak bywa, gdy zawodnicy sami nie potrafią poradzić sobie z rywalami. (kg)

Zwycięstwa szachistów

PO DRAMATYCZNYM i zwycięskim meczu z LZS Proszowice, pierwsza drużyna szachowa wygrała następne w rozgrywkach „A” klasy ze Skawinką w Skawinie 4,5-3,5 oraz z „Czarnymi” Staniątki 5,5-2,5 oraz niespodziewanie wysoko z byłym ligowcem — AZS UJ 7-1 i znajduje się w ścisłej czołówce A klasy. Zespół rezerwowy, grający w klasie „C” pokonał w Skale Skalanek 5-1.

Najbardziej cieszy fakt, że do wysokich zwycięstw przyczynili się nareszcie juniorzy młodszy i starsi, co jest efektem ich systematycznego szkolenia w klubie. Problemem pozostaje brak uzdolnionych szachistek. Poniżej apel do pracowników MPK o zgłaszanie uzdolnionej młodzieży do sekcji szachowej. Telefon klubu 13-88.

Kierownik Sekcji Szachowej inż. WŁADYSŁAW TRZĄSKI

Spartakiada strzelecka

KOLEJNA impreza w ramach obchodów 10-lecia ZSMP była zorganizowana z okazji Dnia Zwycięstwa spartakiada strzelecka dla pracowników MPK. W konkurencji kobiet zwyciężyła Magda Szewczyk (ZAW) przed Barbarą Kazimierską (Zarząd) i Danutą Mastalerz (ZTX). Wśród mężczyzn najlepszym okazał się Jerzy Krausz (ZAB) wyprzedzając Ryszarda Murzyńskiego (ZTX) i Macieja Kaczmarczyka (Zarząd).

Drużynowo zwyciężył zespół ZAW (Magda Szewczyk, Andrzej Mitka, Józef Pajdak i Stanisław Tenerowicz) — zdobywając puchar przewodniczącego ZZ ZSMP. II miejsce zajęła drużyna ZTX a trzecie — Zarząd.

ROMAN MASTALERZ

Ważne dla miłośników tenisa ziemnego

DZIAŁAJĄC na zasadach improwizacji, lecz w pozytywnym zrozumieniu sensu tego słowa, grupa sympatyków i miłośników tenisa ziemnego Ogniska TKKF „Tramwajarz” prowadzi działalność szkoleniową i rozgrywkową w tej popularnej dziedzinie sportu.

Improwizacja wynika z braku możliwości stałego korzystania z kortów tenisowych, co jest problemem w całym Krakowie. Baza do uprawiania tenisa jest więcej niż skromna, a chętnych systematycznie przybywa, mimo że nie chodzi tu o tenis przez duże „T”, lecz o wszechstronnie rozwijający fizycznie i podtrzymujący kondycję ruch na świeżym powietrzu.

19 maja rozpocznie się pierwszy z planowanych trzech turniejów Grand Prix 86. Suma punktów uzyskanych w tych turniejach wyłoni najlepszego tenisistę ziemnego naszego Przedsiębiorstwa.

Jest to duża satysfakcja dla tego pierwszego, lecz jesteśmy przekonani, że też dla wszystkich startujących.

Organizatorzy turnieju zapraszają jak najszersze grono chętnych do uczestnictwa w Grand Prix 86.

WITOLD MISIEWICZ

stanku trzy, cztery, a nieraz i pięć minut, zaczęli protestować. W efekcie dość szybko wycofano się z tych zmian, tym łatwiej, że przedsiębiorstwem kierował już kto inny, kto twierdził, że nadrzędnym celem MPK jest spełnianie potrzeb mieszkańców miasta. W efekcie przystanki, właściwie wszystkie, powró-

Zza biurka

Cykl przystankowy

ciły na dawne miejsce i znów zapanował spokój. Potem podejmowano jeszcze uchwały i zobowiązania na temat minimalnych odległości, dbano by nie ustawiać przystanków zbyt gęsto na nowo przy trasach, ale o sprawie mówiono znacznie mniej.

Ostatnio jednak powróciła ona znów nie tylko na tamy prasy, ale i pod obrady najrozmaitszych, nieraz bardzo poważnych gremiów. Okazuje się, że przystankami można skutecznie wypełnić całą działalność komitetu osied-

wego czy podobnego ciała. Dla badających nastroje społeczne to pozytywny objaw, wyraźnie dowodzący, że ludzie mają coraz mniej problemów poważniejszych od tego, czy wsiadać do tramwaju należy 200 metrów dalej czy bliżej.

Ale dla MPK, Biura Inżynierii Ruchu, i kilku innych ciał sprawa jest poważ-

niejsza. Organizatorzy komitetów na rzecz przystanków nie spoczną, póki nie osiągną sukcesu. A biada krakowskiej komunikacji, gdy choć jednym się powiedzie! Dla pozostałych będzie to sygnał do wzmożenia wysiłków. W efekcie już niedługo tramwaje i autobusy mogą zatrzymywać się pod każdym budynkiem na swej trasie. Wszak wszędzie mieszkają ludzie starzy, chorzy, dzieci, niemowlęta, pracownicy ważnych instytucji (a jeśli nie mieszkają, to mieszkają mogą, lub powinni).

A sprawa nie jest tak prosta. Bo występuje tu w końcu ewidentna kolizja dwóch interesów społecznych. Większego — tych, którzy chcą jeździć po mieście sprawnie i szybko, i partykularnego — grupy ludzi, która nie może żyć bez takiego przystanku. Który interes powinien zwyciężyć? Niestety, coraz więcej jest takich, którzy uważają, że ten, którego rzecznicy podnoszą większy hałas.

Tymczasem dochodzi już do sytuacji absurdalnych. Oto niedawno z wielką pompą, uroczystie, po wielu latach energicznych starań mieszkańców otwarto pierwszy z prawdziwego zdarzenia dworzec autobusowy MPK w Mistrzejowicach. Dziś mieszkańcy znów protestują. Tym razem powstała grupa domagająca się przywrócenia przystanku na dawne miejsce w studni między blokami. Argument? Oczywiście, do nowego przystanku jest zbyt daleko.

Może więc w przyszłości najdrobniejsze zmiany komunikacyjne poddawać ogólnomiejskiemu referendum? Niechże wiemy naprawdę, czego chce społeczeństwo, a nie usiłujące je reprezentować krzykliwe grupki z tzw. siłą przebicia. KRZYSZTOF GACEK

W EKONOMII znany jest cykl świński. Polega on w ogromnym uproszczeniu na tym, że najpierw wzrasta popyt na jakiś towar, w danym przypadku świń, w związku z czym rosną ceny i coraz więcej jest chętnych do rozpoczęcia produkcji mięsa. Z kolei przyrost ilości producentów powoduje nasycenie rynku, zmniejszenie cen i w efekcie odwrót co bardziej przewidujących ludzi interesu. Wtedy znów po pewnym czasie ceny idą w górę i cykl się powtarza. W Krakowie, a ściślej w MPK mówimy o cyklu przystankowym. Dwie sprzeczne i niemożliwe do pogodzenia tendencje na przemian dominują w ustawianiu tramwajowych i autobusowych przystanków. Trudno tu oczywiście wracać do czasów, w komunikacji, prehistorycznych, gdy między Poczta Główną a Dworcem Kolejowym tramwaje zatrzymywały się trzykrotnie, ale przed niespełna dziesięć laty ówczesny dyrektor MPK w trosce o poprawienie warunków komunikacyjnych w mieście, zlikwidował część przystanków. Tramwaje rzeczywiście zaczęły nieco szybciej przemierzać miasto, ale... nie na długo. Ludzie, którym nagle przestało być wygodnie, bo musieliś do przy-

Ze starej krakowskiej prasy

TRAMWAJ KRAKOWSKI

STALE są skargi publiczności na późne wyjeżdżanie wozów, nieregularne ich krążenie i duże opóźnienia — dochodzi do takich zaniedbań, że można ruch nazwać wprost „dowolnym”. Rada Miejska aby temu zaradzić postanawia, że ruch normalny na głównej linii (Dworzec — Most Podgórski) rozpoczyna się o 5 rano — pociąg składa się z wozu głównego i przyczepki. Wozy mają kursować w odstępach nie większych jak 4 minuty — ruch taki ma trwać do 11 w nocy.

Do każdego nocnego pociągu przychodzącego do Krakowa między 11 w nocy, a 5 rano, ma być wysłany przynajmniej jeden wóz, w ten sposób aby był na dworcu 15 minut przed przybyciem pociągu i 15 minut po odejściu pociągu odjechał ze stacji końcowej.

(„CZAS” — 6 czerwca 1907 roku)

NOWE LINIE KOLEI ELEKTRYCZNEJ

W pierwszych dniach kwietnia dyrekcja przystąpi do budowy trzech nowych linii:

1. Rynek — Park Jordana, linia długości 1500 m.
2. Rogatka przy Długiej, Długa — Sławkowska — Rynek, Wiślna, Zwierzyniecka — Dworzec Zwierzyniecki — długość 2400 m.

3. Rynek — Sienna — Dietla — Stradom — długość 1400 m.
Ceny: 10 hal — II klasa, 16 hal — I klasa

Ogólna liczba wozów dojdzie do 34 — obecnie jest już 17 — nowe zamówione w fabryce w Sanoku. Stare w liczbie 14 zostaną gruntownie odnowione.

Roboty zatrudnią około 150 ludzi, do prowadzenia ruchu przyjmie się dodatkowo 50 osób — obecnie zajętych jest 100. Miasto z tak szeroką siecią kolei elektrycznej obejmującej najważniejsze punkta i dzielnice, zyska nowy, dogodny, tani środek komunikacyjny. Zyskają na tym głównie przedmieścia, bo będą tam mogli mieszkać ludzie zamożniejsi, zyska jednak i śródmieście, bo łatwiejszy będzie dowóz przedmieszczań do centrum.

(„CZAS” — 2 marca 1902 rok)

SPÓŁCE TRAMWAJOWEJ

Jedźcie sobie tramwaj jedzie,
A w nim goście niby śledzie
Krakowskim jadą zrywając
W tramwaju i pod tramwajem.

(„DJABEL” — 1 kwietnia 1899 rok)
(Wybrała: M.B.)

173 MLD ZŁOTYCH NA BUDOWE METRA?

Budowa warszawskiego metra kosztuje znacznie więcej niż planowano. Na początku, w 1963 r. zamiast planowanych 900 mln zł wydano na prace związane z metrem 1 mld 190 mln. W 1984 r. koszty wyniosły o 400 mln więcej niż planowano, czyli 2,9 mld zł. W zeszłym roku wykonano roboty za 7,1 mld zamiast planowanych 5 mld. Według obecnych cenników cała 23-kilometrowa linia z 23 stacjami powinna kosztować 173 miliardy zł, zaś możliwości finansowe są znacznie mniejsze. Czyżby brak środków miał zahamować tę priorytetową ponoc budowę komunikacji miejskiej w kraju? Coraz częściej się mówi, że uruchomienie w 1990 r. pierwszego 12-kilometrowego odcinka z Kabat do Trasy Łazienkowskiej jest mało prawdopodobne.

WANDALE ATAKUJĄ WROCLAWSKIE MPK

We Wrocławiu wydano w ub. roku przeszło 5 mln złotych na najpilniejsze naprawy tego, co pasażerowie wandalizowali w środkach komunikacji miejskiej i na przystankach. Wyrwane napisy, połamane siedzenia, porwane tabliczki z rozkładem jazdy to codzienny widok. Tamtejsze MPK dawno już zrezygnowało z tapicerowanych siedzeń. Postawiono solidne wiaty z aluminium, wymieniono 4,5 tys. rozkładów jazdy. Ale wandalizm nie rezygnuje. Ostatnio rozpalili ognisko pod jedną z wiat.

CSRS ROZWIJA PRODUKCJE TRAMWAJÓW

Dzięki specjalizacji w ramach RWPG Czechosłowacja stała się największym na świecie producentem tramwajów. W dobie renesansu tego środka komunikacji miejskiej stwarza to naszym południo-

wym sąsiadom znakomite warunki rozwoju tej produkcji. Trzy główne fabryki produkujące tramwaje: Tatra-Smichow, Trakce i Zakłady im. W. Pieka zamierzają w tej sytuacji znacznie powiększyć swoje możliwości eksportowe, ponadto w planach jest budowa jeszcze jednej fabryki tramwajów, modernizuje się też starsze. Największym odbiorcą czechosłowackich tramwajów jest ZSRR, a ponadto Rumunia, NRD, Węgry i Egipt.

NIE ZNALEZIONO TYLKO GŁOWY

Spśród 17 tys. przedmiotów pozostawionych w ub. r. przez pasażerów moskiewskiego metra tylko 6500 wróciło do wła-

ścicieli. Po inne zguby, które zgodnie z przepisami można odebrać w ciągu 3 miesięcy, nikt się nie zgłosił. Są one sprzedawane w komisach. Roztargnieni moskiewianie pozostawiają w wagonikach, na peronach dosłownie wszystko. W biurze rzeczy znalezionych można zobaczyć walizki, zegarki, parasolki, buty, magnetofony, minikalkulatory, rowery, siatki z zakupami, zabawki itp. itd.

SERIA WYBUCHÓW W TOKIJSKIM METRZE

W przededniu rozpoczęcia szczytu 7 najbardziej uprzemysłowionych państw zachodnich na 16 stacjach tokijskiego metra eksplodowały ładunki wybuchowe o nieznanej sile. Według policji nie zanotowano ofiar w ludziach. Wszystkie objęte akcją stacje kolei miejskiej znajdowały się w pobliżu miejsca obrad „siódmki”. Zdaniem policji za-

— Nareszcie wiem — zwierza się sąsiadce pani Malinowska — skąd mój mąż ma zawsze tyle pieniędzy!

— Skąd?
— Codziennie daję mu na tramwaj, a on chodzi do pracy pieszo...

Młody tatuś siedzi w tramwaju z wrzeszczącym dzieckiem na kolanach i co chwilę powtarza półgłosem:

— Kaziu, uspokój się!
Starsza pani siedząca naprzeciw przygląda się z sympatią przez jakiś czas, wreszcie zwraca się do niego z uśmiechem:



— Jaki pan cierpliwy. A jakie synek ma piękne imię...

— Przepraszam, ale pani się myli. Kazio to ja!

Podczas narady u kierownika pada propozycja:

— Kowalskiego powinniśmy przenieść na niższe stanowisko.

— Słusznie. Wystarczy, że ma wyższe wykształcenie...

W tramwaju rozmawiają dwie nieznanne panie:

— Słyszysz jest pani chłopczyk. Pewnie wykapany tatuś?

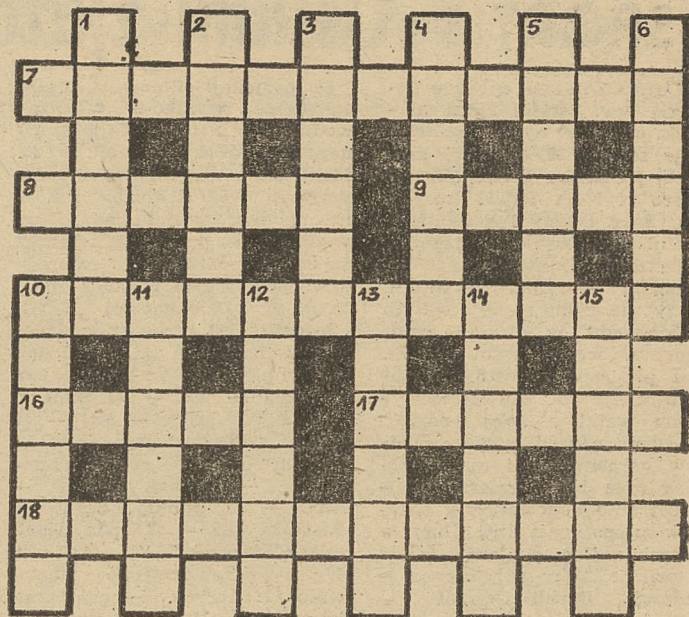
— Na szczęście nie. To córeczka...

Kierowca autobusu potrząsnął bardzo tęgą kabiną, która weszła tuż przed pojazdem. Wezwany milicjant pyta:

— Nie próbował jej pan ominąć?

— Bałem się, że mi zabraknie benzyny...

KRZYŻÓWKA NR 9



POZIOMO: 7. co ja za to będę miał? 8. co wolno i nie wolno, 9. cieszy chuderlaka, martwi grubasa, 10. dzielnicowy, 16. co łączy seniora i wasalę, 17. koń mechaniczny z Poznania, 18. ulubiona polka Wyspiańskiego.

PIONOWO: 1. do jeziora mu dużo brakuje, 2. chce załatwić sprawę, 3. miesza ale praktyczny, 4. nazwany tak dla szerokiego pleców — bronił Sokratesa w dialogach, 5. było żółte u Walta Disneya, 6. najmiłsze wspomnienia szkolne, 10. glazura na pieńniku, 11. nawet jeżeli mam, to i tak nie dam, 12. myślenie tylko o sobie, 13. usta w literę a, a to prawnikom radość da, 14. kark-tuż, 15. zasłania całą twarz, a mimo to dodaje uroku.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 8

POZIOMO: 7. spółdzielnia, 8. Watson, 9. zegar, 10. Kalkulator, 16. motor, 17. setnik, 18. reinkarnacja.

PIONOWO: 1. sprawa, 2. klusak, 3. szynel, 4. meczet, 5. onager, 6. laurka, 10. kamora, 11. lutnik, 12. udreka, 13. absurd, 14. Ostiak, 15. knieja.

Nagrodę za rozwiązanie krzyżówki nr 8 wylosowała **MAŁGORZATA CHABIOR**.

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

ZAMIAST METRA CO 5 MINUT POCIĄG

Warszawa żyje metrem, a na Górnym Śląsku coraz głośniejsze o budowie Kolei Ruchu Regionalnego. Inwestycja podzielną została na 2 etapy. Pierwszy — to połączenie Pyskowic z Bogucicami (42 km), drugi — Katowice-Bogucice z Dąbrówą Górniczą, z odgałęzieniem do Huty „Katowice” (27 km). Budowa ma ruszyć — trwają jeszcze dyskusje co do zasad finansowania inwestycji — jeszcze w br. KRR liczyć więc będzie ok. 70 km podzielných na ok. 1,8-kilometrowe odcinki; prawie 40 stacjami. W godzinach szczytu pociąg kursować mają co 5 min., a w pozostałe co 20 min.

LUBELSKA WSPÓŁPRACA Z „IKARUSEM”

Od 1984 r. lubelskie Zakłady Naprawy Samochodów współpracują z węgierskim

„Ikarusem”. W fabryce tej renomowanej firmy pracują lubelscy robotnicy poznając tajniki montażu autobusów. Zdobyte na Węgrzech doświadczenia wykorzystywane są przy remontach „Ikarusów”. Naprawy w Lublinie przechodzą przegubowe autobusy obsługujące komunikację w różnych miastach Polski. Polsko-węgierska grupa specjalistów uruchomiła w Lublinie produkcję niektórych detali do autobusów „Ikarus”, które następnie montowane będą na Węgrzech.

WĘGERSKIE TRAMWAJE NA EGIPSKICH ULICACH

Węgierskie Zakłady Ganz Mavag dostarczą w 1986 r. do

Aleksandrii w Egipcie 30 nowoczesnych, dwuwagonowych tramwajów. Tramwaj zabierając jednorazowo 250 pasażerów, rozwija szybkość do 50 km na godz.

GRAFFITI DOTARŁO Z USA DO EUROPY

Zjawisko kulturowe charakterystyczne dla USA graffiti, czyli nielegalne „ozdabianie” przez anonimowych „artystów” wagonów metra, pociągów i autobusów niesamowitymi malowidłami oraz napisami wykonywanymi przy użyciu farb w sprayu, przeniosło się za ocean. Wagonom podmiejskich kolejek monachijskich co noc przybywa czegoś „ciekawego”. Na ścianach zjawiają się postacie z filmów rysunkowych, a nawet mini-komiks malowane czasami również na drzwiami i oknach. Do ataku ruszają oczywiście stróże porządku, bo mimo wszystko ta swoista plebejska

twórczość końca XX w. jest zwykłym wandalizmem.

IKARUSY NA PODWOZIU VOLVO I SCANIA

W zakładach autobusowych „Ikarus” rozpoczęto produkcję autobusów dalekobieżnych dla Wielkiej Brytanii. Zgodnie z podpisanym porozumieniem autobusy będą montowane na podwoziach „volvo”, przy czym prace wykończeniowe, łącznie z lakierowaniem, zostaną wykonane w Anglii. Oprócz autobusów do obsługi linii międzynarodowych „Ikarus” planuje eksport do tego kraju autobusów miejskich, przy czym 20–25 proc. prac montażowych wykonywałaby strona brytyjska. Również firmy szwedzkie zamówiły 300 autobusów, które montują na podwoziu „scania” i „volvo”.

ZMARŁ OSTATNI TAKSÓWKARZ ZNAD MARNY

W szpitalu w Lisieux zmarł w wieku 96 lat Kleber Berrier, ostatni taksówkarz znad Marny. Był on jednym z paryskich taksówkarzy w chwili wybuchu I wojny światowej. 5 września 1914 r. kilkuset taksówkarzy paryskich zostało zmobilizowanych i na rozkaz gubernatora wojewo francuskiej stolicy, gen. Galliani przewieziono nad Marnę ponad 10 tys. żołnierzy. Wprawdzie ta jedna dywizja piechoty przewieziona w tak niezwykle sposób na linię frontu stanowiła zaledwie część armii francuskiej broniącej Paryża, ale szybko powstała legenda, iż Paryż został uratowany przed Niemcami przez swoich taksówkarzy. Dziś jedna z „taksówek znad Marny” firmy Renault znajduje się w paryskim Muzeum Armii i uważana jest za narodową relikwie.

(Opr. I-k)