



Przed 22 lipca

Przyspieszenie remontu ulicy Westerplatte

REMONT kapitalny tej bardzo ważnej arterii komunikacyjnej, jaką jest ulica Westerplatte rozpoczął się w marcu. Z uwagi na złożoność prac — wymiana rur gazowych, wodociagowych, nawierzchni jezdni, a dla MPK kapitalny remont torowiska na odcinku do Dworca Głównego — zaplanowany został w dwu etapach.

I etap remontu Zakład Torów zakończył (o czym pisaliśmy w „Sygnałach”) 3 kwietnia, przyspieszając wówczas swoje roboty o 10 dni. II etap dla ZTO rozpoczął się miał na przełomie lipca i sierpnia. Przyspieszenie robót przez innych wykonawców spowodowało, że brygady ZTO weszły na budowę II etapu już 2 czerwca.

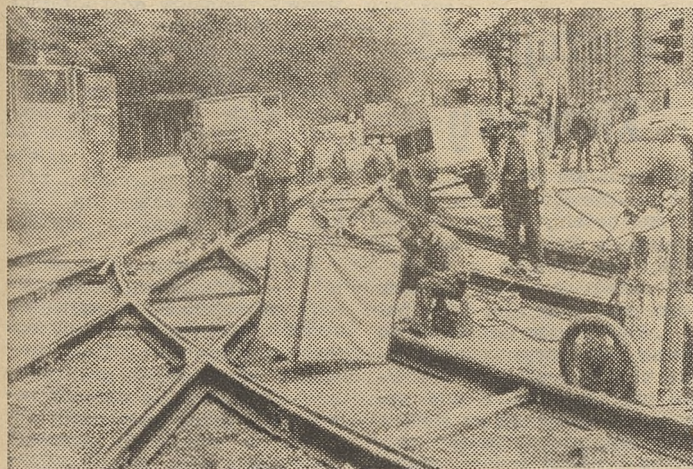
Jak nas informuje kierownik budowy z ramienia ZTO, Piotr Snakowski, w pierwszym okresie II etapu, niela-

two było pracować. Olbrzymie spiętrzenie robót — ludzi i sprzętu kilku wykonawców, stwarzało nieco zamieszania, jedni deptali drugim po piętach.

Nie obeszło się też bez kłopotów z materiałami. ZTO nie dysponował typowymi śrubami do skręcania ściągów torowych, skręcano je więc za pomocą śrub stopowych, co oczywiście nie będzie miało wpływu na jakość wykonanej roboty. Brakowało też śrub stykowych. Większość styków więc zespawano bez użycia łub. Są też duże problemy z cementem. Każdy worek jest wyliczony. Obowiązuje drobni-
zgowa oszczędność w stosowaniu tego materiału.

Brygady ZTO pracują na dwie zmiany — przed południem Władysław Górki, Józefa Cygala i Mariana Barana,

(Dokończenie na str. 6)



JACEK BEDNARCZYK

NA X ZJEZDZIE PZPR

O przyszłości komunikacji miejskiej

Sprawami komunikacji zajmował się Zespół Problemowy nr 6. W dyskusji nie brakło głosów w kwestii transportu miejskiego. Poniżej drukujemy wypowiedzi delegatów

GRZEGORZ
MOKRZYCKI
z MPK Łódź

NIE JEST przesadą stwierdzenie, że komunikacja miejska ma istotny wpływ na wydajność pracy w większości zakładów przemysłowych i nastroje większości społeczeństwa w kraju. Niestety, potrzeby społeczne w zakresie obsługi komunikacyjnej nie są zaspokajane, a nawet występują problemy z utrzymaniem dotychczasowego standardu. Pogarsza się zaopatrzenie w części zamienne, brakuje zagwarantowanych środków finansowych na realizację zadań, ale najpoważniejszym obecnie problemem jest powszechny brak chętnych do pracy w komunikacji miejskiej. Uciążliwość pracy w komunikacji miejskiej i nieadekwatne do tych warunków płace, spowodowały, że przedsiębiorstwa te coraz częściej przegrywają na swoim lokalnym rynku pracy. Taka praca musi być wynagradzana w sposób preferencyjny. Skąd jednak przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej mogą mieć środki na kreowanie preferencyjnych wynagrodzeń? Ze względu na sposób finansowania usług komunikacyjnych (w większości z dotacji budżetu terenowego) coraz częściej usługi te sprzedawane są poniżej kosztów.

Jednym z najpoważniejszych problemów najbliższych lat będzie stan i zdolność obsługowo-naprawcza zaplecza technicznego. Analiza stanu obecnego oraz przewidywanego wzrostu potrzeb wykazuje, że zaplecze techniczne będzie limitowało i ograniczało rozwój komunikacji miejskiej w

(Dokończenie na str. 3)

ZBIGNIEW
KACZMAREK
z MPK Poznań

PRZEDSIĘBIORSTWA komunikacji miejskiej zdecydowanie dominują jako przewoźnik osób, wykonując 70 proc. wszystkich przewozów pasażerskich transportem publicznym w kraju, przy czym w znacznej większości są to przewozy do pracy. Komunikacja miejska ma istotny wpływ na wydajność, a tym samym na efektywność pracy w większości zakładów przemysłowych i z tego względu jej sprawne funkcjonowanie powinno pozostać w sferze szczególnej opieki władz terenowych i centralnych.

Komunikacja miejska nie może sprostać zadaniu samofinansowania wobec ustalenia urzędowych cen biletów na poziomie pokrywającym zaledwie 25 proc. kosztów. W tej sytuacji finansowanie usług komunikacyjnych odbywa się z budżetów terenowych, które zaczynają odczuwać poważne kłopoty wobec postępującego dużego wzrostu kosztów przewozu, związanych z ruchem cen.

Dla efektywności komunikacji miejskiej istotne znaczenie ma stan bazy technicznej, w szczególności tras komunikacyjnych oraz zdolności obsługowo-naprawczej. Wieloletnie niedoinwestowanie w tej dziedzinie wobec braku środków na rozwój i modernizację urządzeń technicznych i zaplecza powoduje, że perspektywy rozwoju komunikacji miejskiej są złe. Ta bardzo ważna dla gospodarki branża nie znalazła swego

(Dokończenie na str. 3)

JERZY NOWAK,
z MPK Wrocław

JAKO kierowca autobusu, przebywający stale wśród podróżujących mieszkańców miasta, mam doskonały nasłuch nastrojów i krytycznych uwag prezentowanych przez rozdyskutowanych pasażerów. Nie brakuje tam różnorodnych pomysłów pod adresem przewoźnika miejskiego, władz terenowych nie szczędząc przy tym władz naczelnych, tak administracyjnych, jak i partyjnych w kwestii usprawnienia usług komunikacyjnych.

Weryfikując te opinie o posiadanej wiedzy zawodowej i politycznej oraz o informacjach bieżące z zakresu polityki społeczno-gospodarczej, pragnę przedstawić własny pogląd na niektóre zagadnienia związane z realizacją zadań podstawowych mojej branży.

Uważam, że ranga potrzeb przewoźników miejskich, w tym również ich pracowników, nie została ustawiona we właściwym miejscu skali potrzeb społecznych. Przecież usługi komunikacyjne należą do procesu gospodarczego państwa. Bez nich trudno sobie wyobrazić poprawną organizację produkcji i usług poszczególnych zakładów w każdej aglomeracji.

Przytoczę kilka czynników niezależnych od przedsiębiorstw komunikacyjnych mających bezpośredni wpływ na poziom usług komunikacyjnych oraz jakość funkcjonowania tej służby miejskiej.

1. Konieczne jest dostrzeżenie potrzeby utworzenia odpowiedniej bazy remontowej taboru w skali kraju lub zna-

(Dokończenie na str. 3)

„D” — pospiesznym do Wieliczki

WYCHODZAC naprzeciw wnioskowi i postulatowi władz Wieliczki i jej mieszkańców o miejską komunikację autobusową z Krakowem, a także dzięki przychylności władz Krakowa, kierownictwo administracyjne i polityczno-społeczne MPK wraz z załogą przedsiębiorstwa, traktując to jako wkład dla uczczenia X Zjazdu PZPR, uruchomiło od 1 lipca linię „D”-pospieszną, łączącą oba miasta. Dodać należy, że nowa linia autobusowa MPK jest miłym prezentem dla Wieliczki, która w roku przyszłym obchodzić będzie swoje 750-lecie.

Na linii „D”-pospiesznej kursują w godzinach od 5.00 do 22.00 dwa autobusy. W soboty i niedziele tylko jeden. Trasa autobusowa jest 8-kilometrowa, co w miesiącu, jak obliczono, daje 22 tysiące przejechanych kilometrów. Linia biegnie od osiedla Asnyka w Wieliczce do Nowego Prokocimia w Krakowie, gdzie początkowy przystanek znajduje



się przy ulicy Teligi. Jednorazowa opłata za bilet wynosi 24 złote. W strefach miejskich 12 złotych. Wszelkie ulgi stosowane w innych autobusach pospiesznych MPK są tu również zachowane.

Jak nas poinformowano, na-

pełnienie autobusu „D” na razie nie odbiega od innych autobusów pospiesznych, kursujących w naszym mieście. Najprawdopodobniej zwiększy się po sezonie urlopowym i wakacjach.

Fot. ST. MAKAREWICZ

Jak nas poinformował kierownik ZTH, Julian Piłszczek, 3 lipca rozpoczęło pracę na dwóch kanałach nowo wybudowanej w tym Zakładzie Wózkowni. Dodał, że obiekt ten nie został jeszcze zagospodarowany i że szybko to nie nastąpi.

Od 2 do 15 lipca na obozie młodzieżowym, zorganizowanym przez ZZ ZSMP i TKW w Pasyminiu, w woj. olsztyńskim, wypocząło 36 osób. Jest to pierwszy w tym sezonie turnus.

8 lipca odbyło się pierwsze oficjalne spotkanie z delegatem MPK-owskiej organizacji partyjnej na X Zjazd PZPR. Spotkanie odbyło się w II Kole ZSMP w ZTP.

11 lipca ZZ ZSMP gościł 55-osobową grupę pionierów z Kijowa. Pionierzy przyjechali do nas w ramach współpracy dwóch miast — Kijowa i Krakowa.

W ramach współpracy z Wielkim Tyńnem, między innymi również w formie wymiany grup młodzieżowych, w kilku zakładach naszego przedsiębiorstwa pracują młodzi Bułgarzy. W ZTH np. wykonują szereg ciężkich prac: płytują torowisko za halą stacji obsługi, malują lamperie i wagony tramwajowe, wysprzątali szatnie, nabijają grafity na ślizgacze pantaografów oraz skrobą kanały z warstwy oliwy i brudu. 15-osobowa grupa młodych ludzi z Bułgarii zasłużyła sobie na miano bardzo dobrych pracowników, przy-



Fot. ST. MAKAREWICZ

Komunikację uruchomiono ale do odbioru nie doszło

SPRAWA remontu kapitalnego torów w ulicy Zakopiańskiej jest długa, męcząca i nie zakończona. Poślizgi budowlane wykonawcy, Budostalu-5 z Dąbrowy Górniczej, przejeżdżają do historii MPK, które chyba nigdy nie było tak monitorowane ze wszystkich stron, a przede wszystkim przez mieszkańców Podgórza, zainteresowanych bezpośrednio komunikacją tramwajową na swoim terenie. Wreszcie przy wydatnej pomocy, udzielonej wykonawcy przez ZTO tak w sile roboczej, jak i w materiałach, 29 czerwca doszło do uruchomienia komunikacji tramwajowej. Nie doszło natomiast do odbioru przez MPK całości wykonanych robót.

W protokole, spisany 27 czerwca, czytamy m. in. że: „komisja postanowiła dopu-

ścić i oddać tor do eksploatacji — bez dokonania odbioru końcowego, który nastąpi po zakończeniu wszystkich prac, to jest m. in.: zakończeniu robót torowych na petli, przejazdów drogowych, przystanków dla wsiadających i wysiadających, wykonaniu ogrodzenia na całej trasie, zabudowaniu międzytorzy”. Załącznik do protokołu przekazania do eksploatacji i oddania do ruchu toru przy ul. Zakopiańskiej, zawiera ponad dwadzieścia, jak komisja stwierdziła, „niedoróbek” pozostałych do wykonania przez Budostal-5.

Nasuwa się pytanie w jakim czasie „niedoróbki” te pozostaną usunięte, bo sądząc z tempa dotychczasowych prac przed nadejściem zimy wykonawca raczej z nimi się nie upora. (M. B.)

Ilu się zgłosi?

NA BRAK rąk do pracy narzekają w wielu przedsiębiorstwach. Utało się przekonanie, że są zawody deficytowe, a ludzie wykonujący je są szczególnie poszukiwani na rynku pracy. Działy kadr, w tym również w MPK stosują przeróżne formy reklamy warunków pracy w swoich przedsiębiorstwach. Mają one na celu przyciągnięcie jak największej liczby chętnych do pracy. Jedną z form ich „zdobywania” jest uczestnictwo przedstawicieli Działu Kadr i kierowników Sekcji Osobowych z poszczególnych naszych zakładów w tak zwanych giełdach pracy w Urzędzie Zatrudnienia przy ul. Sebastiana.

Kolejna już w tym roku giełda, jaka się odbyła 24 czerwca, trwała od wczesnych godzin rannych do południa. Zatrudnieniem w MPK interesowało się co najmniej 200 osób. Pytali o warunki pracy i płacy. Około 80 z nich zabrało kartki ze szczegółową informacją, gdzie się mają zgłosić w celu załatwienia formalności. Czy wszyscy się zgłoszą? Kierownik Działu Kadr, pani Marta Kucha patrzy realnie na sprawę... „Gdyby chociaż 20 się zgłosiło, to byłoby i tak dobrze”.

Przedstawicielom naszego przedsiębiorstwa, uczestniczącym w giełdzie pracy, chodziło przede wszystkim o zwerbowanie nowych pracowników na stanowiskach mechaników samochodowych, elektryków, ślusarzy, wartowników i magazynierów. Nie znaczy to, że w MPK jest nadmiar motorniczych i kierowców. Tych ostatnich przyjmuje się na kursy kwalifikujące do zawodu.

Giełdy pracy, organizowane w Urzędzie Zatrudnienia, są bardzo potrzebne. Szczególnie powinno się w nich uczestniczyć przy końcu roku szkolnego i przy końcu wakacji, wówczas to jest możliwość naboru do pracy ludzi młodych, po ukończeniu szkół zawodowych. (M.B.)

W MPK-owskich autobusach i tramwajach nalepione zostały na szybach wywieszki tej oto treści: „Tydzień ochrony konsumenta. Od 1 do 7 czerwca załoga naszego autobusu i tramwaju, przez te siedem dni będzie szczególnie uprzejma i życzliwa, serdeczna, kulturalna i solidna wobec klientów”. Już druga połowa lipca i dawno minął tydzień szczególnej uprzejmości w stosunku do klientów, a właściwie pasażerów, co uważam za lepiej brzmiące w stosunku do korzystających z miejskiej komunikacji. Tydzień ten chyba specjalnie niczym się nie wyróżniał, chociaż wywieszki o tym, że coś takiego było, w niektórych autobusach nie zostały jeszcze zmyte ze szyb.

Nie lubię akcyjności, a ogłaszanie takich tygodni, to właściwie nic innego, jak krót-



kie akcje — zryw przypominające o tym, co obowiązuje w każdym dniu roku. Poza tym, zastanawiam się, czy taka „szczególna”, jak to zostało w wywieszce podkreślone uprzejmość, serdeczność i życzliwość, zawsze jest dobrze rozumiana i czy... popłaca. Na moje w tym względzie obiektywne, wpłynął obrazek zaobserwowany w autobusie linii „134” zderającym w kierunku mostu Grunwaldzkiego. Kierowca na prośbę starszego pana otwiera mu przednie drzwi

Konkurs bhp regionu Polski południowej

PO RAZ drugi organizowany jest konkurs bhp, w którym udział biorą przedsiębiorstwa miejskiej komunikacji z regionu Polski południowej. Autorem konkursu, jak również tych organizowanych już od lat w naszym przedsiębiorstwie, jest kierownik Działu BHP Augustyn Dobrowolski. Warto przypomnieć, że w ogólnej punktacji w roku ubiegłym zakłady naszego przedsiębiorstwa zajęły po dwóch etapach I miejsce wśród przedsiębiorstw miejskiej komunikacji w regionie.

Od 2 do 5 czerwca komisja, składająca się z przedstawicieli SIP i bhp ze wszystkich przedsiębiorstw komunikacyjnych biorących udział w konkursie, dokonała przeglądu naszych zakładów, a kryteria według których je oceniono, uwzględniały zarówno sprawy wchodzące w zakres bhp, jak Społecznej Inspekcji Pracy.

W rezultacie przeprowadzonych we wszystkich przedsiębiorstwach miejskiej komunikacji regionu Polski południowej przeglądach, komisja konkursowa ustaliła kolejne miejsca: I (267 punktów) dla WPKM w Przemyślu, II (248,7 punktów) dla ZAP MPK w Krakowie, III (236,9 punktów) dla MPK w Oświęcimiu, IV (231,4 punktów) dla MPK w Rzeszowie, V (229,8 punktów) dla ZAB MPK w Krakowie, VI (204,7 punktów) dla ZAC MPK w Krakowie i VII (157,9 punktów) dla MPK w Bielsku-Białej.

Przeglądy w ramach II etapu konkursu przeprowadzone zostaną w październiku. Wyniki obu etapów zadecydują o miejscach, jakie zajmą poszczególne przedsiębiorstwa w tym, tak bardzo ważnym dla załóg konkursie. (M.B.)

Finał wiosennego etapu konkursu bhp w przedsiębiorstwie

JAK olbrzymią wagę przywiązuje się w naszym przedsiębiorstwie do spraw związanych z bhp, świadczyć mogło spotkanie, jakie odbyło się 23 czerwca — kolektyw kierowniczego i społeczno-politycznego MPK i kierownictw poszczególnych zakładów, ze sztabem ludzi, których zakres zawodowych obowiązków obejmuje te właśnie, tak ważne dla załogi sprawy. Spotkanie zorganizowane zostało w celu przedstawienia wyników I etapu konkursu bhp, poprzedzonego, jak nakazuje jego regulamin, dwoma nie zapowiedzianymi i jednym zapowiedzianym przeglądem warunków pracy. Trzeba tu dodać, że w tym roku dodatkowe punkty przyznawane były za postęp techniczny na stanowiskach pracy oraz za przyjemny dla oka ich wygląd — na przykład hodowanie roślin doniczkowych.

Do trzeciego, zapowiedzianego przeglądu, wszystkie zakłady przygotowały się tak dobrze, że zespół oceniający

miał poważne trudności z wytypowaniem kolejności miejsc. I miejsce za 479 zdobytych punktów przyznano w grupie zakładów eksploatacyjnych ZAB, II za 474 punkty ZAP, III za 473 punkty ZTP, IV za 464 punkty ZTH, V za 441 punktów ZAW, VI za 424 punkty ZTX, VII za 393 punkty ZAC. W grupie zakładów zaplecza; I miejsce przyznano za 516 zdobytych punktów ZTO, II za 504 punkty ZNT, III za 471 punkty ZNA, IV za 468 punktów ZTS, V za 464 punkty ZBL, VI za 419 punktów ZTS i VII za 409 punktów ZZP.

Rozdane zostały dyplomy, nagrody pieniężne i piękne upominki — artystyczne wyroby z kolorowego szkła. M. in. pracownikom Działu BHP: Zofii Okulskiej, Lucjanowi Biskupowi i Julianowi Maderze wręczone zostały Odznaczenia „Za zasługi dla Federacji Związków Zawodowych”.

Drugi etap konkursu przeprowadzony zostanie jesienią. (M.B.)

DZIAŁ SOCJALNO-BYTOWY INFORMUJE:

W BIEŻĄCYM roku MPK nie będzie organizowało akcji zaopatrzenia w ziemniaki na zimę z uwagi na bardzo wysokie koszty transportu, ponoszone przez przedsiębiorstwo. Sprzedaż taką z dowozem do osiedli i ulic w każdej dzielnicy Krakowa prowadzić będzie WZGS „Samopomoc Chłopska” oraz Krakowska Spółdzielnia Ogrodniczo-Pszczelarska. Informacja o warunkach i terminach zaopatrzenia zimowego podana będzie do powszechnej wiadomości w środkach masowego przekazu oraz w sklepach warzywniczych na terenie miasta.

„Szczególna” uprzejmość kierowcy

przed hotelem Cracovia. Mimo że kilkadziesiąt metrów dalej, z boku hotelu, znajduje się przystanek. Za owym starszym panem, korzystając z otwartych drzwi wysiada jeszcze jeden pan, a za nim dwie panie. „Ależ proszę państwa... to jeszcze nie przystanek...” — tymi słowami próbuje zatrzymać ich kierowca, a gdy mu się to nie udaje, rzuca jeszcze jedno słowo, oznaczające najstarszą profesję świata, zamyka drzwi i odjeżdża. Cztery osoby, które skorzystały z o-

twartych drzwi autobusu, idą sobie teraz gęsiego wzdłuż krawężnika jezdni, gdyż metalowy łańcuch odgradzający teren hotelu nie pozwala im przejść na parking. Ta „szczególna” uprzejmość wobec pasażera, gdyby ktoś ze służb drogowych obrazek ten zauważył, kierowcę kosztowałaby mogła droga, a po takim doświadczeniu nieprędko zdołałby się on nawet na zwykłą wobec pasażera uprzejmość.

Nie przesadzajmy z akcjami — tygodniami „szczególniej” uprzejmości, życzliwości, serdeczności itp. Pracujmy bez tego przymiotnika. Taki stosunek obowiązuje prowadzących MPK-owskie pojazdy zawsze — przez cały rok, ale tylko w granicach zdrowego rozsądku, a więc przede wszystkim przy zachowaniu przepisów drogowych. (M.B.)

11 lipca, jak zaobserwowaliśmy, w godzinach popołudniowych, ze stosunkowo dużą częstotliwością jeździły tramwaje linii „6”, trudno natomiast powiedzieć to można było o tramwajach linii „2”, których w tym samym czasie brakowało na trasie. (M.B.)

GRZEGORZ MOKRZYCKI, z MPK Łódź

(Dokończenie ze str. 1)

najbliższych latach. Koszty budowy obiektów zaplecza technicznego są poza granicą możliwości finansowych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, a przeważnie przekraczają także możliwości budżetów terenowych.

W perspektywie dalszych lat, komunikacja miejska w obecnej klasycznej formie (autobusy, tramwaje i trolejbusy) nie będzie w stanie zapewnić prawidłowej obsługi pasażerskiej w dużych miastach i aglomeracjach. Miasta te potrzebują komunikacji, której podstawą będzie system szybkiej komunikacji miejskiej (metro lub szybki tramwaj).

Jak widać, problemy bieżące, jak i przyszłego funkcjonowania komunikacji miejskiej są dużej wagi. Ich rozwiązanie przekracza możliwości przedsiębiorstw, a także często możliwości władz i budżetów terenowych. Jednak ta bardzo istotna dla gospodarki naszego kraju branża nie znalazła swego miejsca w Centralnym Planie Rocznym na rok 1986 oraz w dotychczasowych projektach Narodowego Planu Społeczno-Gospodarczego na lata 1986-1990.

Na podstawie tego formułuję następujące wnioski:

1. Rozwój komunikacji miejskiej, jako największego przewoźnika osób w Polsce, jest warunkiem koniecznym prawidłowego i harmonijnego działania organizmów miejskich oraz działania przemysłu. Muszą być zapewnione odpowiednie warunki tego rozwoju, wynikające z przewidywanego rozwoju miast i przewoźów, co zapewni utrzymanie co najmniej dotychczasowych standardów przewoźów.

2. Należy zapewnić właściwy rozwój infrastruktury technicznej komunikacji miejskiej, w tym szczególnie budowę i

rozbudowę systemów szybkiej komunikacji — metro w Warszawie i w Łodzi, szybki tramwaj w Poznaniu. Inwestycje szybkiej komunikacji miejskiej winny być finansowane z budżetu centralnego i znajdować się w NPSG.

3. Zreformowanie wymaga system finansowania komunikacji miejskiej dla zapewnienia prawidłowych relacji cen biletów i dotacji, opodatkowania i finansowania rozwoju. Obecnie rozwiązania reformy gospodarczej nie uwzględniają specyfiki przedsiębiorstw użyteczności publicznej.

4. Czynnikiem determinującym obecnie funkcjonowanie komunikacji miejskiej jest zatrudnienie. Przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej powinny korzystać z takich warunków opodatkowania, które przy ich specyfice będą umożliwiały kreowanie środków na wynagrodzenia na poziomie gwarantującym płace konkurencyjne w stosunku do innych przedsiębiorstw i zakładów transportowych podobnie jak to ma miejsce w pozostałych krajach socjalistycznych. Oznacza to umożliwienie w roku 1986 zastosowania opodatkowań indywidualnych, a w dalszym okresie przyjęcia zasady gwarantującej możliwość wzrostu płac w relacji 1,3 do 1 w stosunku do przemysłu.

ZBIGNIEW KACZMAREK, z MPK Poznań

(Dokończenie ze str. 1)

miejsca w Centralnym Planie Rocznym na rok 1986 oraz w dotychczasowych projektach Narodowego Planu Społeczno-Gospodarczego na lata 1986-1990. Jest to sytuacja niepokojąca. Konieczność parkowania autobusów poza zajezdniami, a tramwajów nawet na odcinkach tras na terenie miasta,

poważnie utrudnia ich prawidłową obsługę i utrzymanie w sprawności technicznej. W tych warunkach tabor ulega dewastacji.

Dla utrzymania wielkości usług na obecnym poziomie niezbędne jest pobudowanie w Poznaniu: zajezdni tramwajowej, zajezdni autobusowej, warsztatów torowo-sieciowych oraz naprawczych dla taboru tramwajowego.

Oferowanie atrakcyjnych płac jest niemożliwe z uwagi na niski próg podatku za przekroczenie ponadnormalnych wydatków wynoszących 8 proc. Średnia płaca miesięczna w przedsiębiorstwie, kształtująca się na poziomie średniej krajowej, uzyskiwana jest kosztem nadgodzin, wynoszącym średnio ponad 50 na 1 kierowcę czy motorniczego. Zarobki w nominalnym czasie pracy, tj. przy 178 rob./godz. w miesiącu, kształtują się następująco: dla nowo zatrudnionych kierowców lub motorniczych po kursie ok. 12 100 zł, dla kierowców lub motorniczych pracujących 10 lat lub więcej ok. 16 800 zł, tj. znacznie poniżej średniej krajowej w innych branżach. A przecież, aby zapewnić mieszkańcom miast dojazd do pracy, muszą ustawać 2-3 godziny wcześniej, a pracownicy zaplecza pracować całą noc, aby zapewnić sprawność techniczną taboru. Znacznie trudniej jest też organizować życie rodzinne w warunkach obowiązku pracy w dni dla innych wolne.

Duże inwestycje polegające na budowie i rozbudowie systemów szybkiej komunikacji miejskiej, w tym poznański szybki tramwaj, powinny być zaliczane do inwestycji centralnych.

Inwestycje związane z budową zaplecza technicznego

komunikacji miejskiej powinny być finansowane z budżetu rad narodowych, bowiem środki przedsiębiorstwa wystarczają zaledwie na drobne inwestycje. System dotacji przedmiotowych, będący w praktyce fikcją, winien być zmieniony na system kupowania w całości przez rady narodowe usług przewoźowych od przedsiębiorstw komunikacji miejskiej na podstawie odpowiednich umów. Znała od początku roku wysokość środków pozwoliłaby na efektywniejsze nimi gospodarowanie.

Niezbędne jest ustalenie preferencji płacowych dla komunikacji miejskiej przez przyjęcie zasady gwarantującej możliwość wzrostu płac w relacji 1,3:1 w stosunku do przemysłu.

Trzeba dostosować mechanizm reformy gospodarczej dla potrzeb przedsiębiorstw wyłącznie publicznych, w tym komunikacji miejskiej, gdyż obecnie obowiązujące mechanizmy powodują spadek płac tych przedsiębiorstw w stosunku do innych.

JERZY NOWAK, z MPK Wrocław

(Dokończenie ze str. 1)

cznie kosztowniejszej bazy dla każdego przedsiębiorstwa.

2. Niezbędne jest zapewnienie przydziałów na środki transportowe oraz sprzęt konieczny do utrzymania sprawnej komunikacji w poszczególnych aglomeracjach, np. specjalne dźwigi i pojazdy wieżowe.

3. Zapewnienie dotacji budżetowych na pokrycie luki powstającej pomiędzy kosztami całokształtu działalności przedsiębiorstw a wpływami ze sprzedaży biletów na podstawie taryfy stale odbiegają-

cej od niezbędnego minimum na finansowanie działalności podstawowej. Taryfa z reguły obowiązuje przez wiele lat na poziomie nie zmienionym, zaś koszty przedsiębiorstwa rosną z tytułu rozwoju usług oraz wzrostu cen na materiały, energię i paliwo oraz części zamiennych i usług obce, najczęściej rozliczane na podstawie cen umownych.

Ograniczenie dotacji do poziomu, jaki przyznano na rok 1986, grozi prowadzeniem gospodarki rabunkowej, nakazując zmniejszanie usług i wycofywanie się ze zobowiązań przedwyborczych podjętych przez społeczeństwo miast i osiedli. Ponadto grozi wystąpienie paradoksu społecznego polegającego na tym, że z jednej strony nastąpiła podwyżka taryfy opłat za przejazd, zaś z drugiej jakość i poziom usług komunikacyjnych ulega pogorszeniu. Grozi zatem pogarszanie się nastrojów oraz podważanie wiarygodności polityki gospodarczej. Konieczne jest zatem zweryfikowanie przez ministra finansów rozdziału środków budżetowych na 1986 r., bowiem przewidziane dochody z tytułu podwyższonej taryfy w wysokości 3/4 zostały przyjęte przez centralny budżet, mimo że niedobór dotacji był znacznie większy, np. we Wrocławiu — gdyby pozostawić w całości dodatkowy przychód, to niedobór dotacji byłby pokryty dopiero w 50 proc.

Kolejnym czynnikiem determinującym poziom i jakość wykonywanych usług komunikacyjnych jest zatrudnienie, którego liczba i jakość zależna jest od poziomu wynagrodzeń i warunków pracy. Start z niskiego pułapu płac przed wprowadzeniem obciążeń PFAZ, spowodował, iż trudno było uzyskać pełne pokrycie potrzeb w zatrudnieniu. Praca niewdzięczna i uciążliwa, pozabawiająca wypoczynku z tytułu wolnych sobót i niedziel, przy aktualnym poziomie płac, staje się niekonkurencyjna w stosunku do przemysłu.

TAK SIĘ SKŁADAŁO, że o Zakładzie Napraw Autobusów pisałem z rezygnacją, uważając, że wszystkie kłopoty i problemy przedstawiane przez kierownictwo tego zakładu są wyciągane na światło dzienne trochę na zapas, jako swoista asekuracja, a wypadek gdyby się nie powiodło, pewnym zaskoczeniem więc było dla mnie oświadczenie kierownika Wiesława Ptaka, że „zakład jest w regresie”. Nie zostaną wykonane zadania pierwszego półrocza i to zarówno jeśli idzie o regenerację, jak i o naprawy. Przyczyną zaś tego stanu rzeczy jest brak pracowników, którzy z zakładu odchodzą w coraz szybszym tempie. Wszyscy oni jako główny powód odejścia podają zbyt niskie zarobki.

Dziwi to trochę, gdy bierze się pod uwagę, że w zakładzie jest kilkusetosobna oszczędność funduszu płac, podczas gdy w innych zakładach fundusz ten jest notorycznie przekraczany, a jednocześnie przekroczenie takie bywa przez dyrekcję przedsiębiorstwa usprawiedliwiane. Kierownik Ptak wyjaśnia jednak, że rezerwa ta powstała w wyniku niezrealizowanych zadań i z pewnością zniknie, gdy zadania zostaną nadrobione.

Kto jednak ma je nadrobić skoro pracowników brak, a ci, którzy są, do zespołów gospodarczych jakoś się nie garną twierdząc, że nie opłacają się one zbyt w porównaniu z godzinami nadliczbowymi, które kierownictwo zakładu też oszczędza. Próbuje się więc jakoś zaradzić złu, przyjmując wyjątkowo dużą w tym roku grupę absolwentów szkoły przyzakładowej i licząc na wzrost wydajności pracy, ale tu znów panuje jakieś poczucie bezradności, gdyż na przyszłość wzrost wydajności pracy stoi znów zbyt spieszczona siatka płac.

By temu przeciwdziałać, zaczęto już wprowadzić coś robić i podniesiono znacznie płace robotnikom o najwyższych kwalifikacjach. Takim, którzy mogliby pracować nie tylko za siebie, ale również kierować pracami, uczyć innych. Na razie jednak na efekty tego działania trzeba będzie jeszcze poczekać.

Jednym z objawów regresu w zakładzie jest też wzrost ilości reklamacji,

dotyczących głównie działalności regeneracyjnej. Z jednej strony są to przyczyny od zakładu niezależne i wynikające ze złej jakości stosowanych materiałów — zakład ma nawet przygotowaną na tę okoliczność odpowiednią ekspertyzę pracowników naukowych z Politechniki Krakowskiej. Ale z drugiej strony przyczyną jest właśnie odpyły wykwalifikowanych pracowników. Ci, co zostali, niejednokrotnie uczą się dopiero w trakcie wykonywania pracy. Kierownik zapowiada więc wzrost reżimu odbioru produkcji, licząc, że powinno dać to wyraźne efekty, ale jednocześnie dodaje, że najlepiej sytuację tę poprawiłaby zmiana technologii napraw. Niestety, zmiana ta uzależniona jest od remontu i modernizacji obiektów otrzymywanych po innych zakładach.

Okazuje się, że jest to dla ZNA rzeczywiście duży problem, bo np. na obiekty po ZTS liczono już od kwietnia, tymczasem opóźnienie oddania nowej hali przy ul. Rzemieślniczej odsunęło tę perspektywę na czas niewiadomy. Jeszcze gorzej jest z obiektami po Zakładzie Torów, których część została już wprowadzić zaadaptowaną, ale np. hala po dawnej montowni torów do dziś nie została przekazana zakładowi. Głównym powodem tego opóźnienia jest stara strugarka bramowa, której dziś nie chce ani Zakład Napraw Autobusów, ani Zakład Torów. W takiej sytuacji najłatwiej znaleźć winnego wśród osób trzecich i osobą tą okazał się główny mechanik, który odpowiedzialny jest za tzw. „upłynienie” maszyny. Inż. Marian Bławut twierdzi, że zrobił wszystko, co mógł — zawiadomił BOMIS, powiadomił inne przedsiębiorstwa komunikacyjne, skontaktował się z zakładami, które posiadały tego typu obrabiarki. Rok minął i wszystko na nic. — Więc niech ją Zakład Torów wystawi na plac — mówi inż. Bławut — opakuje papą, folią i tam niech czeka na kupca. — A kto będzie odpowiadał, jak ją ktoś rozszabruje na części? — ripostuje z-ca kierownika ZTO Władysław

Szumilas. — Na razie strugarka jest jeszcze na naszym stanie.

Tory nawet chcieli już w tym roku przekazać halę Zakładowi Napraw Autobusów, ale ci jej nie przyjęli. Gdy pytam, dlaczego, kierownik Letner wyjaśnia, że oprócz tej nieszczęsnej strugarki jest jeszcze sprawa stanu pomieszczenia, w którym pokradziono silniki od wentylatorów, zdemolowano sanitariaty, więc ZNA nie chce pokrywać tych kosztów. Ktoś bowiem wpuścił tam wykonawcę prac budowlanych, który urządził sobie skład materiałów i pomieszczenie dla swoich pracowników, a teraz zerwał umowę i się wyniósł.

Próbując wyjaśnić tę sprawę, docieram do Działu Inwestycji. Pani Wanda Matuszewska, twierdzi, że skoro wykonawca wykonał modernizację dla ZNA, to należało zapewnić mu zaplecze i miejsce na składowanie materiałów. Wykonano remonty dwóch pomieszczeń i były plany, że nawet bez tego formalnego przekazania obiektów (Dział Inwestycji nie będzie przecież pośredniczył przy przekazywaniu pomieszczeń między dwoma naszymi zakładami) dawna montownia torów zmieni się w silnikownię przed połową maja. Tam nie było żadnych dewastacji, tylko przystąpiono do pierwszych prac modernizacyjnych. Ale ponieważ trakcja autobusowa starała się doszukać w umowie nieścisłości (podejrzewano nawet niektóre osoby z Inwestycji o zbyt szczególne zainteresowanie w podpisaniu tej umowy), wykonawca zrezygnował ze współpracy z MPK, powołując się na straty spowodowane przestojami. Dziś trzeba szukać nowego wykonawcy i dopiero będzie można mówić o jakichkolwiek terminach.

Skutki tych wszystkich przetargów są takie, że silnikownia pozostaje nadal w przestarzałym obiekcie, który grozi zawaleniem i w którym nie można zastosować technologii potokowej. Nie będzie też nowej rozdzielni robót, która miała być w miejscu obecnej silnikowni. Będą natomiast trudności

z nadrobieniem zaległości w planie.

Skoro jestem już w Zakładzie Napraw Autobusów, to pytam jeszcze jego kierownika, jak wygląda sprawa z ruchem racjonalizatorskim. Okazuje się, że ten przodujący niegdyś w tej dziedzinie zakład i tu odczuwa regres. Wiesław Ptak twierdzi, że w dużej mierze wynika to z tego, że wyczerpane zostały możliwości prostych pomysłów, jakie sypnęły się po wprowadzeniu „ikarusów”. Teraz potrzeba pomysłów bardziej złożonych, ale i takie się zdarzają. Przykładem tego może być pomysł wykorzystania studni znajdujących się na terenie MPK po obu stronach ulicy św. Wawrzyńca. Dotychczas są one nie wykorzystane, a można by było znacznie zmniejszyć zużycie wody z sieci miejskiej.

Sporo nieporozumień powodują również braki w przygotowaniu technologii napraw. Mimo że to już koniec XX wieku, to najważniejszą osobą jest przy naprawie starych majster, który w miarę „rozkrecania” autobusu decyduje, co jeszcze trzeba będzie naprawić, a co wymienić. Oczywiście takie postępowanie uniemożliwia właściwe rozpoznanie potrzeb części zamiennych, a to w prostej drodze prowadzi do braków materiałowych. Dlatego też szef trakcji, Stanisław Kowalczyk uważa, że zakład musi w końcu opracować instrukcje technologiczne w odniesieniu do każdego rodzaju remontu.

Dyrektor Kowalczyk nie chce nawet słyszeć o żadnym regresie i kryzysie w zakładzie. Uważa, że zakład ma duże możliwości, które należy jeszcze wykorzystać. Zakład pracuje tylko na jedną zmianę i przez pięć dni w tygodniu. Przez zwiększenie załogi można produkować i więcej, i lepiej, organizować zespoły gospodarcze w wolne soboty i niedziele, bo stanowiska pracy są. Zresztą — podkreśla — już niedługo na Zakład spadną zadania znacznie większe, gdy tylko nastąpi większe zużycie „ikarusów”. I wtedy nie będzie można mówić o jakimkolwiek niewykonaniu planu (o niewykonaniu tego planu w skali roku dziś też nie chce słyszeć), bo zleceny na zewnątrz remont autobusu kosztuje aż 7 mln zł! A ile będzie kosztował za dwa, trzy lata? ADAM ZYZMAN

W ZNA — kryzys



Młodzież zapobiega pożarom

NA WYJAZDOWYM posiedzeniu Zarządu Ochotniczej Straży Pożarnej, jakie odbyło się 24 czerwca w Zakładzie Autobusowym na Woli, kierownik tej jednostki organizacyjnej Antoni Goc, poinformował o stanie zabezpieczenia przeciwpożarowego Zakładu i działalności Drużyny OSP. Jak stwierdził, tabor autobusowy na Woli wyposażony jest w dostateczną ilość gaśnic. Główne braki to węże do gaśnic, które często pękają lub są po prostu urywane. Niestety, oddzielnie nie można ich kupić, gdyż sprzedawane są tylko łącznie z gaśnicami.

Omówiona została również praca Zarządu OSP przy MPK. Jak wynika z planu, wszystkie zadania założone na I półrocze zostały już zrealizowane. Ostatniego dnia maja przeprowadzone zostały zawody MPK-owskich drużyn straży pożarnej. Kolejne miejsca jeżeli chodzi o drużyny młodzieżowe zajęły: I — ZAP, II — ZAP i III — ZTH. I miejsce zajęła również drużyna kobieca z ZTH. Natomiast z drużyn męskich w grupie seniorów I miejsce przypadło ZAP, II — ZTH i III — ZNT.

Posiedzenie stało się okazją do wręczenia szeregu odznaczeń. Złoty Medal „Za zasługi dla pożarnictwa” otrzymał dowódca Sekcji Pożarniczej w MPK Bronisław Łuczkowski z ZNT, Srebrny — naczelnik OSP Adam Balon z ZAW, Brązowe otrzymali: zastępca

dyrektora ds. pracowniczych Stanisław Kostro, zastępca dyrektora ds. komunikacji autobusowej Stanisław Kowalczyk, kierownik ZNT Leszek Bienkowski, zastępca kierownika ZTH Andrzej Grochola, zastępca kierownika ZAP Marian Lesiak, zastępca komendanta Straży Przemysłowej Stanisław Solarz, członkowie OSP Krzysztof Bujas i Piotr Malik z ZTX oraz Zygmunt Malinowski ze ZNA.

Drużyny, które w zawodach zdobyły pierwsze trzy miejsca, otrzymały od dyrekcji przedsiębiorstwa dyplomy i nagrody pieniężne.

Młodym akcentem posiedzenia było wręczenie nagród ufundowanych przez dyrekcję MPK — odbiorców tranzytorowych 2 uczniom ZSZ MPK, którzy dysponując szeroką wiedzą na temat pożarnictwa, przeszli w konkursie „Młodzież zapobiega pożarom” przez eliminacje szkolne, zakładowe, dzielnicowe, a na szczeblu województwa zajęli: Bogumił Gadocha z klasy IIB — II miejsce, a jego kolega Jarosław Rumin z klasy IG — III miejsce. Młodzi ludzie powiedzieli, że wszystkim, co dotyczy działalności straży pożarnej, interesują się od wczesnego dzieciństwa.

Odznaczonym jak również zwycięzcom konkursu wiedzy pożarniczej, serdecznie gratulujemy.

(M.B.)

Fot. STANISŁAW TYRAN

10 lipca minął termin oddania nowej hali dla ZTS

Będzie jeśli niczego nie zabraknie

ZGODNIE z ustaleniami, przyjętymi w czasie ostatniej wizyty sekretarza KK PZPR Józefa Szczurowskiego na budowach MPK, 10 lipca nastąpić miał odbiór nowego obiektu, przeznaczanego na bazę dla Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. Wprawdzie uroczystości na ten dzień nikt nie zapowiadał, ale ja zjawilem się tego dnia na placu budowy. Szybko zorientowałem się, że na razie obiekt do odbioru się nie nadaje.

Ponieważ trudno było znaleźć na budowie kogoś, kto chciałby wyjaśnić przyczyny opóźnienia, przeskoczyłem przez zwalone ogrodzenie, kałużę i znalazłem się na obecnym placu postojowym ZTS-u. Postanowiłem zasięgnąć „języka” na ten temat od kierowników tego zakładu. Muszę przyznać, że ani kierownik JÓZEF KUDLEK, ani jego zastępca ADAM PISZCZEK nie byli w najlepszym nastroju do rozmowy. — Powód, oczywiście, ten sam, który przywiódł tu i mnie.

— Skończy się na tym — mówi Adam Piszczek — że

wszystkie prace adaptacyjne spadną na nas w okresie zimowym, gdy będzie śpiętrzenie zadań. Skutki takiego stanu rzeczy odbiją się nie tylko na nas, ale i na naszych klientach.

Nie skończyłem jeszcze rozmowy z kierownikami, gdy pojawił się trzeci z nich. Zastępca kierownika zakładu JÓZEF PAŁKA wrócił właśnie z radosną nowiną, że zakupił meble do nowego obiektu i że termin ich odbioru upływa nazajutrz.

— Co teraz zrobicie? — pytam.

— Będziemy je jakoś musieli składować. Wprawdzie nie wiem gdzie, ale prawdopodobnie na wolnym powietrzu, okryjemy je jakoś brezentem i będą czekać na oddanie nowej bazy — mówi kierownik Pałka.

Z samego rana nazajutrz udaje mi się złapać na budowie JULIANA KUTRZEBĘ z „Energoprzemu”, kierownika ds. generalnego wykonawstwa obiektów MPK. Przyznaje, że rzeczywiście terminu nie dotrzymano, ale przyczyną tego

jest brak cementu w ciągu ostatnich trzech miesięcy. Nie zrobiono z tego powodu wylewek, fundamentów i zapraw w hali i na zewnątrz. Ale termin ostatecznego obiektu na 30 września jest nadal podtrzymywany. Oczywiście jeśli tylko znów cementu nie zabraknie. Cement, cement i jeszcze raz cement — oto co stoi na przeszkodzie terminowej realizacji budowy. Jeśli jego zabraknie — powiada kierownik Kutrzeba — to nie ma mowy o dotrzymaniu i tego terminu. Na razie optymistycznie podaje terminy kolejno kończących prac: hala napraw — między 1 a 15 sierpnia, hala warsztatu od 15 do 31 sierpnia i reszta z wykończeniem do końca września.

Co się stało z cementem? — pytam. — Ze wszyscy narzekają na jego brak?

— Tego to ja nie wiem — rozkłada ręce kierownik — wiem, że w dużej mierze przyczyniają się do tego awarie w nowohuckiej cementowni, ale nie wiem, czy to tylko od tego zależy.

(A. Z.)

Afery nie było

PRACOWNIA Psychofizjologii Pracy przy Międzyzakładowej Przychodni Zdrowia przez jakiś czas była obiektem zainteresowania, a nawet wzbudzała gorące emocje. W sprawę zaangażowano Radę Pracowniczą MPK, kierownictwo przychodni zdrowia, kierownika i personel Pracowni Psychofizjologii, dyrekcję MPK i prasę zakładową.

Problem polegał na tym, że nie istniała umowa formalna, która ustalałaby zasady współpracy między pracownikami. SPZOZ, MPK i PKS, zatrudnionym w Pracowni Psychofizjologii.

Rada Pracownicza w kwietniu zobowiązała dyrektora Przedsiębiorstwa do zawarcia umowy, której brak, jak twierdził personel pracowni, zatrudniony na etatach w MPK niekorzystnie wpływał na atmosferę w pracy i powodował konflikty.

W czerwcu podczas kolejnego posiedzenia Rady Pracowniczej przedstawiono projekt umowy między SPZOZ, MPK i PKS. Zgodnie z umową koszty bieżące pracowni będą pokrywane w następujący sposób:

— lokal, energia, ciepło — MPK

— wydruk i powielanie materiałów do badań — MPK

— zakup i odnowa aparatury psychometrycznej — SPZOZ

— sprzęt biurowy, papier do druku testów — PKS

— środki czystości — PKS

— naprawa i konserwacja aparatury — PKS

— zakup materiałów testowych — PKS

Koszty związane z utrzymaniem pomieszczeń zajmowanych przez pracownię pokrywa MPK — w kosztach tych partycypuje PKS w postaci

zryczałtowanej miesięcznej opłaty (wysokość jeszcze nie ustalona).

Wszystkie zainteresowane strony przyjęły projekt z aprobatą. Rada Pracownicza zaopiniowała go pozytywnie. Wówczas okazało się, że tak naprawdę nie chodzi tylko o umowę, że w pracowni istnieje tzw. „konflikt międzyludzki”, który postanowiono rozwiązać na zasadzie rozmów i wyjaśnień przy udziale przedstawicieli związków zawodowych.

Pisząc poprzedni materiał o pracowni sądziłem, że udało mi się natrafić na „afery w MPK”. Na szczęście (i chyba dla wszystkich) okazało się, że nie jest to afera, ale nadal nie zgadzam się z opinią kilku osób, które twierdziły, że nie było żadnej sprawy i w ogóle nie należy o tym pisać.

ANNA NACHTARZANKA

GDY PORÓWNUJE SIĘ obecny Zakład Torów z tym samym zakładem sprzed kilku zaledwie lat, to różnica jest tak ewidentna, że trudno uwierzyć. Nowa hala montażowa przy ul. Rzemieślniczej wyposażona jest w najnowsze maszyny i urządzenia, pracownicy mają przestronne i widne szatnie i łazienki. Niektórzy zdążyli już zapomnieć, jak to z jednego pomieszczenia do drugiego przy ul. Wawrzyńca przechodziło się na czworakach pod montowanymi rozjazdami. Zwiększył się park maszynowy zakładu i wiele prac, które dotąd wykonywano ręcznie, robionych jest obecnie mechanicznie, a zakład, który dotąd we wszelkiego rodzaju konkursach i przeglądach zajmował ostatnie miejsca, awansował obecnie na pierwsze (współzawodnictwo międzyzakładowe, konkurs bhp „Wiosna 86”).

Wprawdzie nowy obiekt przysporzył też nowych kłopotów, gdyż jego mankamenty ujawniają się w trakcie eksploatacji, ale budynek jest przecież jeszcze na gwarancji i jeśli tylko Dział Inwestycji zdąży wyegzekwować naprawy od wykonawcy, to nie powinno być w zasadzie kłopotów. Zaznaczam tu jednak to słowo „jeśli”, bo dotychczasowe działania tej komórki spędzają sen z powiek kierownikowi ZTO. Nikt na przykład nie jest w stanie zrozumieć, dlaczego Inwestycje obstają przy wymianie tylko części okien, gdy wymiany wymagają wszystkie okna w stalowych ramach. Inwestycje mają wprawdzie swoje racje (polegające chyba na tym, że jeśli oni pójdą na rękę wykonawcy w tej sprawie, to ten ustąpi im w innej), że wymienić okna trzeba tylko w tych pomieszczeniach, które są najbardziej

niedogrzone, ale tak się składa, że dotyczy to akurat okien w świetlicy, gabinecie kierownika zakładu i jego zastępcy oraz w sekretariacie... Nie przeczę, że jest tam zimno, bo sam opisywałem, jak to kiedyś marził mi wszyscy na jakiejś naradzie w ZTO, ale czy zastanowił się ktoś nad społecznym odbiorem takiego posunięcia?

Kierownik ANDRZEJ FEIL twierdzi, że można mieć pretensje nawet i do tego nowoczesnego wyposażenia hali, bo żadna z zamontowanych maszyn nie jest zgodna z założeniami i tak np. największa strugarka bramowa jest zbyt duża do obecnych potrzeb, a znów by ją wykorzystać podwójnie (do strugania jednocześnie 4 a nie dwóch iglic) jest o metr za krótka.

— Nie można się też doczekać — powiada — zamontowania pieca do wygrzewania

iglic do zwrotnic. Ostateczny termin podawany był już wielokrotnie i żaden nie został dotrzymany. Pytany o tę sprawę JAN TABOŁA, szef Inwestycji wyjaśnia, że cała sprawa uzależniona była od zdobycia odpowiedniego zaworu do gazu, który po dwóch latach starań sprowadzono do MPK dopiero z końcem czerwca. — Teraz to już powinno pójść szybko — dodaje.

Na moje pytanie o realizację zadań przez Zakład Torów kierownik Feil uśmiecha się. — Co by pan powiedział, gdy wyjawię, że w remontach kapitalnych realizacja planu za pierwsze półrocze wynosi... zero? — Patrzy wyczekująco na efekt swoich słów i po chwili dodaje — Jak w przyszłości rozliczymy to, co jest obecnie w realizacji, to okaże się, że plan może i jest przekroczony. Ale ponieważ żaden z remontów nie został zakończony, to i nikt go nie rozliczał. Bo tak prawdę mówiąc, to ZTO ma w tym roku pecha z tymi remontami, gdyż przeganiani są z miejsca na miejsce. Rozpoczęli pracę na ulicy Westerplatte, ale po zdemontowaniu starego torowiska musieli

ustąpić pola innym firmom. Przenieśli się na ul. 18 Stycznia, ale nim ją skończyli, okazało się, że Westerplatte musi być skończona przed 22 lipca. Przerwano więc prace tam i wrócono na I obwodnicę. Gorzej, że tak naprawdę to na razie nie wiadomo, gdzie prowadzone będą następne prace remontowe, bo władze miejskie przeganiają ich z miejsca na miejsce. Nie wpuszczono torowców na most Grunwaldzki, więc zaplanowali sobie Bohaterów Stalingradu. Ale okazuje się, że dopóki trwać będzie remont mostu na Wiśle (a potrwa on ponoć do końca roku) to ulica ta będzie trasą objazdu, więc nie można jej zamknąć. Są też kłopoty z wejściem na skrzyżowanie pod Uniwersytetem, mimo że rozjazdy są już na „wykończeniu”.

Znacznie lepiej przedstawia się sytuacja z remontami średnimi, co do których odnotowano nawet lekkie wyprzedzenie planu. Zakład natomiast chciałby zrezygnować z remontów bieżących, które przynoszą najmniej efektów, a które można by zastąpić dobrze wykonywaną konserwacją. Jednak jak na razie, w

tym roku zaplanowano dwa takie remonty tj. w ul. Limanowskiego i Długiej.

Z dużym wyprzedzeniem rozpoczęto też w tym roku prace estetyzujące. Tajemnica sukcesu polegała na tym, że nie czekano na odgórne decyzje i ponaglenia, że do porządków należy przystąpić, lecz wzięto się za nie samemu w miarę możliwości. Sprawa jest o tyle łatwiejsza, że malowanie siatek i koszenie trawy jest robione siłami spółdzielni studenckiej. Zrobiono też już w tym roku 12 odwodnień zwrotnic i 2 pętle zwarcia i choć to w porównaniu z latami poprzednimi dużo, to pion ruchu już teraz się martwi, czy też torowcy zdążą zrobić w tej dziedzinie wszystko to, co zaplanowali. Sądząc po planie i jego realizacji obawy to może i zasadne, ale warto podkreślić, że już teraz awaryjność torowisk spadła do 59% awaryjności sprzed roku.

Obaj kierownicy, a więc tak ANDRZEJ FEIL, jak i WŁADYSŁAW SZUMILAS są jednak przekonani, że podobna sztuca w przyszłych latach im już się nie uda, jeśli nie otrzy-

Zakład Torów — ten sam

MPK Kraków — Kombinat Komunikacyjny Lipsk

Nie zawężajmy współpracy

Z sekretarzem KZ NSPJ w Kombinacie Komunikacyjnym Lipska, GERHARDEM FLÜGELEM spotkałem się bezpośrednio po zakończeniu przez niego oficjalnej tury rozmów w naszym KZ Partii z I sekretarzem RYSZARDEM GURBIELEM. Goście z Lipska (byli jeszcze przedstawiciele organizacji młodzieżowej i związkowej), choć nie zwiedzili jeszcze wszystkich naszych zakładów, nie znali też zabytków Krakowa — mieli jednak już dość jasno sprecyzowany pogląd na wiele naszych problemów.

— Podpisaliśmy umowę o współpracy i wymianie głównie po to — powiedział G. Flügel — by lepiej się poznali nasi pracownicy. Przyjechaliśmy, jako przedstawiciele aktywności politycznej — partyjnego, młodzieżowego i związkowego, na tych samych zasadach, jak kilka dni temu analogiczna wasza delegacja do Lipska. Prowadziliśmy otwarte, szczere rozmowy na wszelkie tematy interesujące obie strony. Ważne jest i to, że mamy możliwość prowadzenia tych rozmów, ale i to, że możemy poznać wasze przedsiębiorstwo i wasze piękne miasto. A że najlepiej ugruntować się przyjaźń między załogami konkretnymi faktami — zastanawiamy się w zespole, jak najlepiej rozwinąć np. wymianę kolonijną czy wczasową.

Jest wiele możliwości rozszerzenia współpracy. Rysuje się np. możliwość wymiany doświadczonych fachowców czy młodzieży. Nie można jednak zawęzić się wyłącznie do szczegółowych ustaleń i doświadczeń, bo życie niesie zawsze konieczność zmian. Jestem za niezawężaniem ram współpracy, za jej stałą aktualizacją.

Najtrudniej przyszło mi skłonić mojego rozmówcę do dzielenia się swoimi pierwszymi wrażeniami z pobytu w MPK. Rozumiem te opory, gdyż był to dopiero trzeci roboczy dzień wizyty, ale też z wielką satysfakcją usłyszałem m. in.:

— Występują pewne różnice w rozwoju, ale nie ma ich, gdy chodzi o cel naszej współpracy. Ważne jest, jak ten cel osiągniemy. Z przyjemnością stwierdzam, że jesteśmy serdecznie przyjmowani, że nie ma zahamowań. Z MPK-owskich obiektów największe wrażenie wywarł na mnie Ośrodek Rehabilitacyjno-Wypoczynkowy w Osieczanach — czegoś takiego nie mamy w Lipsku, choć oczywiście też dbamy o sprawy socjalno-bytowe.

Na koniec poprosiłem o przekazanie kilku zdań naszej załodze.

— Wiemy, że wszędzie jest moc problemów. Musimy robić wszystko dla utrzymania pokoju. Stwierdził, że Polska solidnie swą pracą tworzy warunki dla zachowania tego dobra. Życzymy Wam życia w pokoju i tego, by współpraca pomiędzy naszymi przedsiębiorstwami dobrze się temu przyczyniła.

A. LACH

Co wykazał komputer

W NASZYM Przedsiębiorstwie robione są systematycznie wydruki komputerowe. Komputer rejestruje między innymi awaryjność taboru. Wydruki komputerowe rozsyłane są następnie do wszystkich zakładów. Czy ktoś w tychże zakładach analizuje te dane?

Osobiście wątpię, a wniosek taki wyciągam z danych na owych wydrukach. Okazuje się, że w analizie za I półrocze br. jeden i ten sam autobus w ZAB psuł się 71 razy. Gdyby przyjąć, że usuwanie awarii trwało jeden dzień to autobus 15017 nie pracował pełne dwa miesiące. W Czyżynach autobus 34164 miał 85 awarii, a w ZAW 21008 psuł się aż... 107 razy. Na tle tych danych pozytywnie przedstawia się statystyka w ZAP. Tam najczęściej bo 49 awarii, miał autobus 45025.

Znacznie „stabilniejsza” pod względem awarii jest trakcja tramwajowa. Tutaj dane nie odbiegają znacznie od siebie w obydwu zakładach. Wagon

261 z ZTH psuł się 71 razy, a 703 z ZTP — 68.

Aż samo ciśnie się pytanie, czy opłaca się naprawa i eksploatacja tych jednostek? Czy ktoś pokusił się o to, by stwierdzić, dlaczego tak się dzieje? Być może są to wady technologiczne, ale przyczyna może być także po stronie naprawiających jak i eksploatających te pojazdy. Ciekawi mnie, kiedy dostaniemy pierwszy sygnał, że do jakichś działań w tym kierunku przyczynili się wydruki. Przecież komputer nie został zainstalowany tylko dla uzyskiwania „ciekawostek”. A może nie dorosiliśmy do tego, by korzystać z komputerów?

Co najczęściej szwankowało w pojazdach? 2295 uszkodzeń w trakcji tramwajowej to zjazdy z powodu awarii hamulców, drugie miejsce zajmuje instalacja elektryczna, psuła się 1981 razy, drzwi 1749. Ogółem w trakcji było 9890 awarii spowodowanych stanem technicznym taboru. Stracono z tego powodu aż 12 667 kursów.

Największe niedobory zatrudnienia notowane są właśnie w trakcji tramwajowej wśród motorniczych, tymczasem ze względu na brak obsługi stracono 5999 kursów. Ogółem straty w trakcji to 29 807 kursów.

Trakcja autobusowa straciła ogółem 53562 kursy, z czego z przyczyn technicznych 34 734 i brak obsługi... 18 134. Autobusy najczęściej stały ze względu na ogumienie, sprzężenie i układ pneumatyczny, oraz silniki i hamulce.

Z tego, co napisałam, widać jasno, że istnieje grupa, można by rzec, stałych przyczyn, z powodu których tracimy wozokilometry. Ciekawe, że tu, gdzie — wydawałoby się — wpływ organizacyjny powinien być niewielki, jak w przypadku braku zatrudnienia, strat z tego powodu jest mniej niż z przyczyn technicznych, które — wydawać by się mogło — powinny być w większym stopniu opanowane. Chyba wszystkiego na złośliwość rzeczy martwych rzucić się nie da. (fis)

co przed laty, a inny

mają nowego sprzętu. Potrzeby w tej dziedzinie są spore, bo i samochody pogotowia torowego już się rozlatują, i przydałyby się przyczepy samowyładowcze, i wozy asenizacyjne — i nawet dłuższe do wożenia szyn i rozjazdów, bo ta, która została sprowadzona ostatnio do przedsiębiorstwa, jest rozbijana przez innych. Największym jednak problemem jest brak remontera drogowego, który za jakieś dwa lata będzie wręcz niezbędny, bo trzeba będzie remontować torowiska kryte dywanikiem asfaltowym.

Wszystkie te potrzeby piony samochodowy i techniczny mogłyby jakoś zaspokoić, gdyby udało się pokonać kłopoty ze zdobyciem ich na rynku. Tymczasem do wozów asenizacyjnych i remontera trzeba zdobyć podwozia, które, jeśli nie uda się ich kupić, trzeba będzie wygospodarować z wozów kasowanych. Drugiej dłuższy też nikt nam nie da i trzeba będzie tylko racjonalnie gospodarować tą, która jest, bo była przecież kupowana z myślą o ZTO. Podobnie jest z samochodami pogoto-

wia, które będą, jeśli wygospodaruje się coś ze skasowanych autobusów. Powstaje jednak zarzut, że zakład domaga się nowego sprzętu, podczas, gdy nie potrafi zagospodarować tego, co już posiada. Był to w zasadzie jeden z niewielu zarzutów, jakie padły w stosunku do ZTO w czasie operatywności wyjazdowej dyrekcji, ale zarzut, który wywołał na sali duże emocje zainteresowanych, prowadząc wprost do... pyśkówek.

Incydent taki nie jest w naszym przedsiębiorstwie niczym nowym i jako bywalec różnych narad mogę potwierdzić, że jest to swego rodzaju sport naszych kierowników, którzy niejednokrotnie częstując się w przerwie obrad papierosami najspokojniej w świecie zapowiadają sobie w jakiej sprawie się za chwilę nawzajem zaatakują. Jest to może i dobre na naradzie kierowników, gdzie taka „pogawędka w swoim gronie” bywa nieraz niezłą rozrywką, w tym jednak wypadku, gdy w nara-dzie brali udział przedstawiciele załogi, nie była to najlepsza reklama szefów. Udowo-

dnili bowiem, że nie potrafili utrzymać na wodzy swych nerwów i było to potem przez załogę komentowane jako pewne rozczarowanie. Wróćmy jednak do przedmiotu sporu, czyli nie wykorzystanego sprzętu. Okazało się bowiem, że, jak to często bywa, rację mieli jedni i drudzy, gdyż ZTO ma rzeczywiście część maszyn nie zagospodarowanych, ale albo przyszły one zbyt wcześnie, albo pion techniczny opóźnił się z II etapem modernizacji bazy przy Głowackiego. Z drugiej jednak strony nikt z Zakładu Torów nie potrafił wyjaśnić, dlaczego to sprowadzone przed pół rokiem z zagranicy młoty typu „Pionier” nie zostały jeszcze zagospodarowane.

Cały ten incydent nie wpłynął jednak na ogólne wrażenie, że Zakładowi Torów należy się po długich latach nareszcie choć trochę uznania. Uznania, które potrzebne jest każdemu do dalszej dobrej pracy. A warto sobie uświadomić, że już teraz po pokazaniu co potrafia, będzie to uznanie coraz trudniej zdobyć.

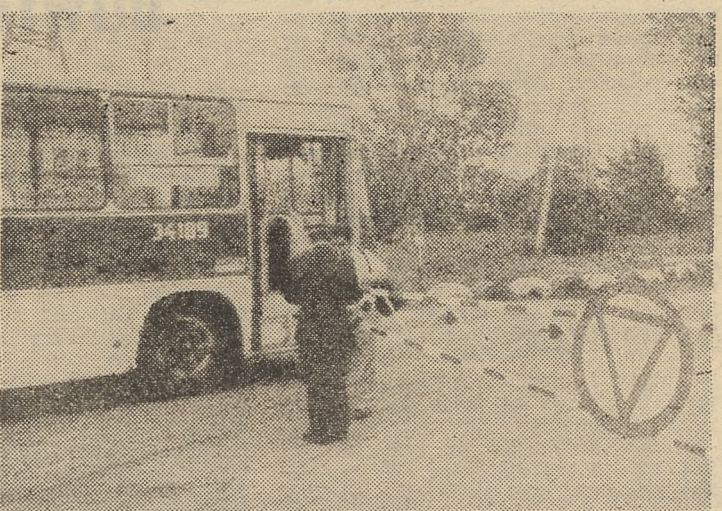
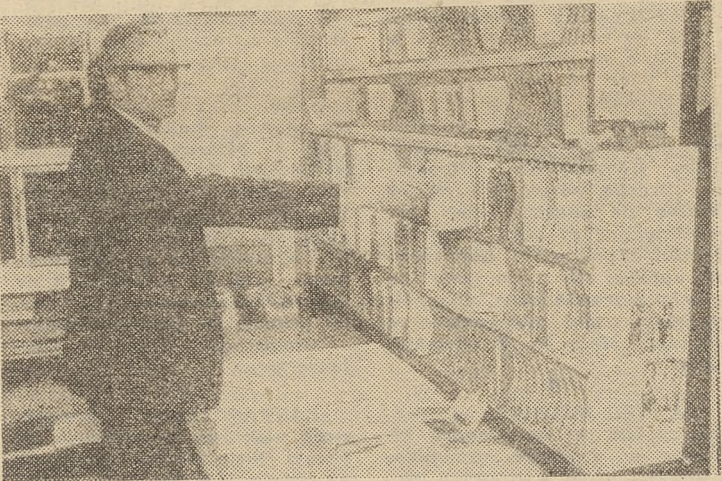
A. ZYZMAN



FOTOREPORTAŻ

Codziennie rano w zajezdni autobusowej Czyżyny wyjeżdża na trasy kilkadziesiąt wozów. Największy ruch panuje tu między 4 a 5...

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Nasz program jest otwarty

Z INICJATYWĄ założenia w MPK organizacji Ligi Kobiet Polskich wyszła Wiesława Czernek z przychodni zakładowej MPK. Zebranie założycielskie, na którym wybrano zarząd, odbyło się we wrześniu. Przewodniczącą Koła Ligi Kobiet w MPK została wówczas specjalista d/s. analizy ewidencji rozliczania kosztów — **Bożena Czekaj**. Wiceprzewodniczącą **Wiesława Czernek**, a sekretarzem **Stanisława Łoboda** z Działu Ekonomicznego. Koło działa niecały rok, ale już pochwalić się może sukcesami. Rozmawiam z przewodniczącą, panią **Bożeną Czekaj**.

— **He pań należy w MPK do Ligi Kobiet?**

— Jest nas już 190. Znajdujemy się w Podgórzu na drugim miejscu po „Telpodzie”. Mamy też wielu sympatyków wśród panów, ale ci się w ogólnym rachunku nie liczą.

— **Podobno dwie osoby z waszego Koła znajdują się już we władzach zwierzchnich Ligi Kobiet?**

— Pani **Maria Budolak** z ZAC weszła w skład Komisji Rewizyjnej Zarządu Wojewódzkiego Ligi Kobiet, a ja zostałam sekretarzem Zarządu Dzielnicowego w Podgórzu i członkiem Plenum Zarządu Wojewódzkiego.

— **To miłe, że przedstawicielki MPK znajdują się już we władzach zwierzchnich tej kobiecej organizacji. Jakże zadania wyznaczyła pani jako przewodnicząca dla Koła Ligi Kobiet w MPK?**

— Chciałabym, żeby nasze Koło aktywnie uczestniczyło w życiu przedsiębiorstwa. Nie chcemy organizować zebrania. Nasze spotkania będą miały formę spotkań towarzyskich.

Miałymy już jedną imprezę, na której spotkały się członkinie Ligi i kobiety aktywnie działające we wszystkich naszych zakładach. Mówię imprezę, ponieważ było to spotkanie z programem artystycznym. Jak oceniono — udało się wspaniale. Podejmowałyśmy też redaktorki „Przyjaciółki” i „Radzieckiej Kobiety”, obie interesowały się bardzo pracą kobiet w naszym przedsiębiorstwie i problemami ich dnia codziennego.

Nasze plany, zadania... Dotyczą rzeczy dużych, którymi się chcemy zająć i tych nieco mniejszych. Niezwykle ważną wydaje mi się ochrona kobiet ciężarnych. Przenoszenie ich, o ile w zakładzie, w którym pracują nie ma stanowiska pracy lżejszej — do Oddziału Pracy Chronionej. Od 1 września chciałabym zorganizować porady prawne dla kobiet. Z dużych spraw, które chciałabym załatwić, to obowiązkowe badania profilaktyczne zatrudnionych u nas kobiet. Chciałybyśmy też spotkać się z matkami wielodzietnymi.

Zorganizować kursy kroju i szycia, hafciarstwa, koronkarstwa, racjonalnego żywienia. Myślę, że wiele kobiet chciałoby takie kursy ukończyć.

Rozprowadzając popularne broszury, m. in. „Kosmetykę”, „Wypieki domowe”, przekonałam się że zainteresowanie takimi popularnymi sprawami jest u nas olbrzymie. Udało mi się z pomocą związków zawodowych załatwić dla naszych kobiet kilkadziesiąt egzemplarzy nieosiągalnej w księgarniach Kuchni Polskiej. Bardzo dobrze układa nam się współpraca z KZ PZPR, związkami zawodowymi, Wydziałem Ogólnym. Bardzo też liczę na rozgłoszenie zakładowej MPK. Mam już pewien plan wykorzystania jej dla upowszechniania oświaty zdrowotnej. Materiały do tego typu pogadanek dostarczane nam są przez Zarząd Dzielnicowy Ligi Kobiet w Podgórzu. Myślę także o stałej edukacji ekonomicznej naszych członkiń poprzez organizowanie na ten temat prelekcji.

— **Wasz program działania jest nie tylko olbrzymi, ale i ciekawy...**

— Jest programem otwartym. Czekamy na każdą dobrą i ciekawą inicjatywę. Wierzymy, że uda nam się wiele zrobić. To tylko kwestia czasu.

Rozmawiała

MARIA BUBACZEWSKA

(Dokończenie ze str. 1)

po południu duża 15-osobowa **Józefa Kowalika**. Gdy zachodziła taka potrzeba, na ulicę Westerplatte kierowano do pracy również brygadę nocną. Zakres robót do wykonania

Przyspieszenie remontu ulicy Westerplatte

przez ZTO dobiega końca. Brygady Zakładu idące od Dworca Głównego, doszły już do skrzyżowania przy Poczcie Głównej. 10 lipca brygady ZTO pracujące przed południem ustawiły końcowy odcinek torów, zaś pracujące po południu zatrudnione będą przy płytowaniu i zalewaniu betonem. Pozostaje jeszcze do zrobienia rozjazd przy węźle Poczta Główna.

Wszystkie prace Zakładu Torów MPK, związane z kapitalnym remontem torowiska w ul. Westerplatte, zakończono zostaną do 15 lipca. 22 lipca na nowo wyremontowanej arterii, wznowiona zostanie komunikacja.

MARIA BUBACZEWSKA

W sprawie zespołów

W ODPOWIEDZI na sugestie zawarte w artykule „Płacić za efekty” zamieszczonym w Sygnałach MPK z 1986-06-13 stwierdzić trzeba, iż obawy o zaprzepaszczenie słusznych idei płacenia za wartość i jakość pracy, a nie za liczbę godzin przy niej spędzonych nie znajdują podstaw w obecnym sposobie realizowania zadań w ramach zespołów gospodarczych. Z dniem 1 czerwca br. maksymalna stawka stosowana przy wynagrodzeniach w zespołach gospodarczych podniesiona została na 84 zł/godz., co przy doliczeniu funkcjonujących dodatków daje stawkę ponad 115 zł/godz.

Fakt, że przed przystąpieniem do wykonywania pracy i sporządzeniem kalkulacji należy pracę znormalizować, nie powinien budzić wątpliwości. Wynagrodzenie nie może być tu całkowicie uznaniowe, lecz musi wynikać z wyceny pracy. Wymóg podania dni i godzin, w którym wykonywana będzie praca spowodowany został tym, że niejednokrotnie umowy sporządzane były tak, iż z terminu ich realizacji i ilości pracy wynikało, że będzie ona wykonywana w godzinach pracy, co jest sprzeczne z obowiązującymi przepisami. Określenie terminów wykonywania pracy nie pociąga za sobą jednak zmniejszenia wynagrodzenia ustalonego w umowie w przypadku skrócenia czasu wykonywanego zadania. Dlatego też praca w zespołach gospodarczych stanowi nadal korzystną dla obydwu stron formę powiązania interesu pracowników i przedsiębiorstwa. (M.O.)

Kronika wypadków — czerwiec

• **Uczeń klasy I ZSZ Jarosław Ofiarski**, podczas malowania w warsztatach szkolnych wiały, doznał 2 czerwca przytłuczenia pierwszego palca prawej ręki. Przyczyną wypadku był brak należytego nadzoru ze strony instruktora nauki zawodu. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

• **Frezer Robert Młyniec** z ZTO, podczas pracy na frezarce, doznał 18 czerwca wciągnięcia ręki (w rękawicze) w obrabiany frez, co spowodowało jej okaleczenie. Przyczyną wypadku były: dopuszczenie przez mistrza do pracy na frezarce nowo przyjętego pracownika oraz tolerowanie nieprzestrzegania przepisów BHP. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

• **Wydawca magazynowy Jerzy Górka** z ZTP doznał 23 czerwca stłuczenia kości stawu skokowego prawej stopy. Przyczyną wypadku były: dopuszczenie przez nadzór do obsługi wózka widłowego pracownika nie posiadającego przeszkolenia i uprawnienia do jego obsługi i prowadzenia, jak również nieprzestrzeganie przez kierownika magazynu, **Marię Jaję**śniak polecenia służbowego ZTP, zabraniającego konserwowania i uruchamiania wózka widłowego przez osoby nie posiadające uprawnień do tej czynności. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

• **Motorniczy Władysław Wilkosz** z ZTH, na skutek pobicia przez nietrzeźwego osobnika, leżącego na torowisku, którego usiłował odciągnąć na chodnik, aby móc przejechać tramwajem, doznał 24 czerwca stłuczenia i otarcia naskórka głowy. Przyczyną wypadku obiektywna. Poszkodowa-

ny motorniczy otrzymał zwolnienie lekarskie.

• **Mechanik Krystian Wierfka** z ZAW podczas przepychania autobusu z hali na praw bieżących Zakładu, przewrócił się i doznał 27 czerwca złamania śródstopia prawej nogi. Wina zakładu pracy. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

• **Kierowca Andrzej Jędrzejewski** z ZAC, 28 czerwca, przechodząc przez torowisko z punktu kontroli ruchu do swego autobusu — przez zlepowstawienie nogi na szynie — doznał skrzywienia kolana prawej nogi. Przyczyną wypadku była nieostrożność poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

• **Motorniczy Zygmunt Włodarczyk** z ZTP, 29 czerwca, podczas prowadzenia tramwaju linii „13” i najechania na tramwaj linii „9”, uległ śmiertelnemu wypadkowi, którego przyczyną było albo zaślubienie, albo zaśnięcie, co ostatecznie ustalone zostanie przez Zakład Medycyny Sądowej.

*

W czerwcu, wg informacji Działu Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 147 wypadkach i kolizjach drogowych. 41 z nich zainicjowali pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 12 wypadków i kolizji, w tym 6 zainicjowanych w ZAC — 18 (8 zainicjowanych), w ZAW — 19 (6 zainicjowanych), w ZAP — 7 (2 zainicjowane), w ZTH — 34 (7 zainicjowanych), w ZTP — 48 (9 zainicjowanych), w ZTX — 6 (1 zainicjowany), w ZTS — 1, w grupie innych pojazdów — 2, oba zainicjowane.

(M.B.)

POPLOTKUJMY...

ORYGINALNY sposób znalazł „ktoś” na rozładowanie towaru w autobusie, na razie w jednym — 21123. Jest to prawdopodobnie eksperyment. W upalne dni, szczególnie w szczycie popołudniowym, uwalniając niełatwo podróżować tramwajami i autobusami. Zresztą nawet po szczycie można się udusić, jeżeli nie poodmykane są okna i wywietrzniki. Tymczasem wspomniany autobus ma „pozabijane” naглуcho i trwałe okna. Obydwa przednie szyby zablokowane są śrubami. Może by to opatentować?

*

ZA PIĘĆ MIESIĘCY br. średnia wplata ze sprzedanych biletów w środkach komunikacyjnych wśród kierowców wynosiła 1667 zł, a wśród motorniczych 1478 zł. Najwięcej na jednego prowadzącego przypada w ZTH — 1840 zł, natomiast w trakcie autobusowej w ZAP — 1896 zł. Mimo iż generalnie ZAW nie przoduje w tej statystyce, to w tym zakładzie jest największy wzrost sprzedanych biletów w stosunku do roku ubiegłego. Jest on aż czterokrotny.

*

„**FANTASTYCZNE**” pomysły mają niektórzy pasażerowie. W Nowej Hucie ostatnio chodzi się na głowie. Wprawdzie trudno to sobie wyobrazić i być może trafniejsze będzie określenie „do góry nogami”. Jak to zwal tak zwal, faktem jest natomiast, iż na sufłach tramwajów często są poodbijane ślady butów. Prawdopodobnie co któryś tam osiłek, pragnąc dowiedzieć swojej sprawności, posługuje się drążkami biegnącymi wzdłuż sufitu do swoistej akrobacji.

(F.S.)

KIEDY w niedzielę, 6 lipca, przekroczyłam próg PKR na końcówce komunikacyjnej przy Cementowni, zbliżała się godzina 14.00. Był to czas zmiany obsady tramwajów i autobusów MPK, jak również pracowników Punktu Ruchu. Do pracy nie zgłosił się jeden z kierowców. Ten, który pracował już od rana, niechętnie zgodził się na dalszą jazdę, głośno narzekając na czas urlopów, który dezorganizuje pracę.

Do odjazdu autobusu linii „231” w kierunku Niepołomic, dokąd się właśnie wybierałam, pozostało jeszcze trochę czasu. Skorzystałam więc z gościnności regulatorki, **Czesławy Marzec**, i postanowiłam porozmawiać. Kierowcy, dowiedziawszy się, że jestem z „Sygnałów”, zaczęli mówić o swoich problemach. Poruszyli sprawę złego usytuowania końcowego przystanku autobusu linii „231”, którego kursowanie w soboty i niedziele przedłużone zostało w okresie od maja do września poza Niepołomic. Nawracanie MPK-owskich autobusów w tym miejscu jest bardzo niebezpieczne. W niedalekiej odległości jest wprawdzie parking

i są lepsze możliwości nawracania, ale kierowcy nie podjeżdżają tam. Każdy dodatkowy kilometr to zużycie paliwa, za oszczędność którego są przecież premiowani. Nawracają więc, jak mówią „na dziko”, ryzykując wypadkiem. Druga sprawa, o której zaczęli mówić nie tylko kierowcy, ale i pracownicy PKR, to konieczność uruchomienia zielonej linii na soboty i niedziele, najlepiej z placu Centralnego — nad sztuczny zalew przy lasku rusieckim. Jezioro to przyciąga w słoneczne dni nie tylko mieszkańców Nowej Huty, ale i Krakowa. Obecnie wszyscy jadący tam korzystają z przepełnionego autobusu „146” kursującego z Cementowni do Kujaw i dopiero jadąc nim z powrotem dostają się nad

jezioro. W autobusie jest bardzo tłoczno, rodzi się wśród pasażerów mnóstwo konfliktów, a z kasowaniem biletów w takich okolicznościach różnie bywa, o czym mogłoby wiele powiedzieć kontrolerzy biletowi. Zielona linia, uruchomiona w soboty i niedziele do jeziora rusieckiego, byłaby dla MPK na pewno dochodowa, a przecież szuka się w przedsiębiorstwie pieniędzy.

Kończymy rozmowę. Autobus „231” prowadzić będzie **Józef Murzyn** z Zakładu Autobusowego w Bieńczykach. Pojazd stoi już na przystanku dla wsiadających. Kilka rodzin z dziećmi zapełnia jego wnętrze. Nie ma jednak tłoku. Godzina 14. z minutami nie jest odpowiednia na wyjazd poza

Niebezpieczne nawracanie „na dziko”

miasto. Kierowca rusza. Jedziemy przez Pleszów, Wyciąże, Cło i Niepołomic. Około jednego kilometra od Rynku w Niepołomicach pan Murzyn zatrzymuje autobus na końcowym przystanku. Pasażerowie wysiadają. Dalej w kierunku ośrodka wypoczynkowego, przy którym znajduje się właśnie parking, pójść już pieszo. Teraz mam okazję przekonać się jak rzeczywistość niebezpieczne jest to nawracanie „na dziko” o którym mówili kierowcy. Aby w tym miejscu zakręcić, trzeba dysponować zręcznością **Sobiesława Zasady**. Jest tu naprawdę bardzo niebezpiecznie. Zastanawiam się, dlaczego służba Nadzoru Ruchu dotąd jeszcze niebezpieczeństwa tego nie zauważyła. Powinien pofatygować się tu również inspektor bhp z ZAB.

Z przystanku dla wsiadających autobus zabiera kilka osób. Wszyscy są rozbawieni i pięknie opaleni. Mają już dość wyprawy poza miasto. Resztę upalnej niedzieli chcą spędzić w domu. „Najwięcej pasażerów mieć będę w wozie, wracając ostatnim kursem o godzinie 21.08” — mówi kierowca

MARIA BUBACZEWSKA

SPORTSPORTSPORT

Plany i zamierzenia piłkarzy

W POPRZEDNIM numerze zamieściliśmy krótką redakcyjną ocenę występów piłkarzy 4 drużyn ZKS Tramwaj w rozgrywkach okręgowych. Względy techniczne powodują, że dopiero dziś odnotować możemy spotkanie, które pod koniec czerwca odbyło się w świetlicy przy ul. Serkowskiego. Wzięli w nim udział piłkarze i działacze Tramwaju, a także pierwszy sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel, przedstawiciel NSZZ Pracowników MPK Jan Maciuszek oraz dyrektor Przedsiębiorstwa Tadeusz Trzmiel. Już choćby te nazwiska świadczą o wadze, jaką przywiązuje się w MPK do działalności klubu, a zwłaszcza jego największej i najbardziej zasłużonej sekcji.

Spotkanie, mimo że przy ciastkach, upłynęło w atmosferze niedosytu, choć szczerze pogratulowano Edwardowi Hefce utrzymania pierwszego zespołu w klasie okręgowej. Tym, którzy w tym miejscu uśmiechną się ironicznie, przypominając niedawne czasy, gdy Tramwaj „mieszał” w czołówce tabeli, przypomnijmy, że trener objął zespół dopiero zimą, gdy w pierwszej rundzie zgromadził zaledwie 10 punktów. W tej sytuacji zachowanie statusu zespołu najwyższej w okręgu klasy ma swą wymowę. Nie spełniła natomiast nadziei druga drużyna, w której kadrze było 29 zawodników, ale zdarzało się, że skompletowanie jedenastki na mecz stwarzało ogromne trudności.

Na oczekiwany poziom zagrali juniorzy, jednak trener Zbigniew Urbańczyk wskazał na konieczność poprawienia organizacji, jeśli drużyna ma ambicje awansu do klasy okręgowej. Trener wyróżnił za grę w sezonie: Ryszarda Włodarczyka, Janusza Banachowicza, Ryszarda Ropka, Arkadiusza Jaworskiego, Artura Zielińskiego,

Robertą Wydrycha i Marka Rudego. Zwrócił też uwagę, że jeśli myśli się poważnie o sukcesach, to nie można przystępować do rozgrywek bez przygotowań, bo wtedy, tak jak w minionym sezonie, pierwsze punkty przyjdą dopiero w październiku.

Za działalność w minionym sezonie nagrody otrzymali następujący zawodnicy, trenerzy i działacze: Krzysztof Szczurek, Jerzy Szafraniec, Henryk Śniadek, Zbigniew Chmura, Zdzisław Mrowczyk, Jan Banachowicz, Waldemar Koziół, Ryszard Przebinda, Wiesław Wiatrak, Ryszard Szutowski, Mirosław Hemerling, Ryszard Banachowicz, Marek Włodarczyk, Andrzej Pachacz, Edward Hefko, Michał Małek, Stanisław Wilk, Eugeniusz Pospiszil, Henryk Tyrpa, Stefan Sękowski i Ryszard Laskowski.

Spora mówiono też o przygotowaniach do zbliżających się rozgrywek. Pierwsza drużyna, w 18-osobowym składzie, przygotowuje się do nich od 16 do 31 lipca na obozie w Osieczanach. Prowadzi ją, podobnie jak w ubiegłym sezonie, Edward Hefko. Przed drugim zespołem stawia się konkretny cel — awans do A klasy. Jeśli chodzi o juniorów, to spore nadzieje wiąże kierownictwo sekcji z nawiązaniem ściślejszej współpracy ze Szkołą Przyzakładową.

Tramwaj jest klubem przyzakładowym, działającym przede wszystkim w środowisku MPK. Ale myśląc o wypełnieniu luk w zespole, myśli się też o jego wzmocnieniu. Trwają rozmowy z bramkarzem jednej z drużyn krakowskiej klasy okręgowej oraz Waldemarem Janasem, ze zdegradowanego Orła Piaski Wielkie, który chce podjąć pracę w MPK. (kg)

Migawki z MPK-owskiego „Mundialu”

MINELISMY półmetek naszych zakładowych zmaganiach piłkarskich. Oto ciąg dalszy wyników poszczególnych meczów: ZNT wygrała z ZAB 3:0, ZTX przegrała z ZAW 1 4:5, ZSP wygrała z ZPP 8:1, ZNR wygrała z ZAC 6:1, ZAW 2 przegrała z ZNT 0:3, ZBL przegrała z ZTX 0:14, ZTH wygrała z ZAB 3:0, ZTS zremisowała z ZAP 2:2.

Komitet Organizacyjny Turnieju informuje o podjętych zmianach, decyzjach: ● przyjęto protest ustny drużyny ZTX dot. meczu z ZAW1 (trzech zawodników klubowych grało jednocześnie), zobowiązując kierownika drużyny ZTX do pisemnego złożenia odwołania i podania szczegółów; ● złożono zażalenie do KOZPN dot. nieobecności sędziów na naszych meczach; ● skreślono z dalszych rozgrywek turniejowych dwie drużyny, tj. ZAB i ZAW1, które zrezygnowały z uczestnictwa w turnieju piłki nożnej. ● zobowiązano kapitanów drużyn do natychmiastowego informowania organizatora o nieprawidłowościach zauważonych w czasie meczu.

20 czerwca na stadionie ZKS „Tramwaj” rozegrano ostatnie mecze eliminacyjne w zakładowym turnieju piłki nożnej MPK. Po 21 dniach zmaganiach piłkarskich i rozegraniu 42 meczów eliminacyjnych na czoło tabeli wysunęły się następujące drużyny: w grupie I ZSP, ZTH, ZNT, ZNA, w grupie II ZNR, ZAW, ZTX, ZAP. Dwie najlepsze drużyny z każdej grupy będą walczyć w finałach, które przeprowadzone zostaną w czasie spartakiady letniej MPK we wrześniu.

Niespodzianką turnieju było wyeliminowanie zeszlaczonych zdobywców pucharu, czyli dru-

żyny ZNA, która musiała się zadowolić czwartą lokatą. Dla zainteresowanych podajemy ciąg dalszy wyników poszczególnych meczów: następujące drużyny wygrały swoje mecze wynikiem 3:0: ZNA z ZPP, ZPP z ZAB, ZTH z ZNT, ZTH z ZNA, ZAC z ZTS, ZTH z ZPP, ZTX z ZTS, ZNT z ZNA, ZAP z ZAC, ZBL z ZAC, ZAW wygrała z ZBL 9:1, ZSP z ZNT 3:2, ZNR z ZTS 8:1, ZTX z ZAC 9:3, ZSP z ZNA 2:1, ZAW zremisowała z ZAP 4:4, ZNR z ZTX 5:4, ZBL z ZAP 4:3, ZNR z ZBL 13:2, ZNR z ZAW 4:2.

Jedyną drużyną, która wygrała wszystkie mecze, był zespół ZNR. Wiele emocji, wzlotów, upadków i rozczarowań przeżyli uczestnicy MPK-owskiego Mundialu. Jak rzeczywistość wykazała, do końca rozgrywek wytrwali tylko ci, którzy mieli silną wolę walki oraz szansę uplasowania się w czołówce. Słabsi rezygnowali z walki już po 2 przegranych meczach, zmierzając się do różnic poziomu oraz brakiem możliwości zasilania swoich drużyn czynnymi zawodnikami klubowymi (na co regulamin zezwalał). Stąd wniosek dla organizatorów przyszłych turniejów, że należy wprowadzić do rozgrywek pewne zmiany, mobilizujące wszystkie drużyny do ambitnej walki. We współzawodnictwie na króla strzelców w dalszym ciągu w czołówce znajdują się: Tadeusz Śliwa z ZAW, Waldek Koziół z ZNR, Kazimierz Kopowski z ZTX, Marek Kielar z ZAP.

Do zobaczenia na finałowych meczach we wrześniu.

ZYGFRYD FENRYCH

Tenisowy Turniej Grand Prix 86

POMIMO szereg trudności wynikających głównie z braku bazy do uprawiania tego pięknego sportu I Turniej Tenisa Ziemi Grand Prix dobiegł końca. Rozegrano 26 meczów. Wiele partii ambicją i zaciętością, choć niekoniecznie techniką, przypomnieć mogło najwspanialsze mecze turnieju Wielkiego Sziema. Bardzo często kończyły się one w tie breaku. Oto pierwsza czwórka turnieju: 1. Adam Kądziołka (ZSP) 6 zwycięstw i 65 pkt; 2. Bogdan Dylanowski (ZSP) 5 zwycięstw (50 pkt); 3. Witold Misiewicz (ZSP) 4 zwycięstwa (40 pkt); 4. Krzysztof Ciałma (ZSP) 2 zwycięstwa (25 pkt).

Zgodnie z przyjętym regulaminem Turniejów Grand Prix punktacja dalszych zawodników pierwszej dziesiątki, sklasyfikowanych po I Turnieju, wygląda następująco: 5. Krzysztof Mioduszewski 20 pkt; 6. Marek Tarnawski 20 pkt; 7. Stanisław Paciorek 15 pkt; 8. Zygmunty Fenrych 10 pkt; 9. Bogusław Lipiński 10 pkt; 10. Andrzej Kot 5 pkt.

18 lipca rozpoczyna się II Turniej Tenisa Ziemi Grand Prix 86. Mecze odbędą się na kortach SKS „Nadwiślan” i przy ul. Redemptorystów. Sekcja Tenisa Ziemi TKKF „Tramwaj” serdecznie zaprasza do udziału wszystkich chętnych.

WITOLD MIŚKIEWICZ

I miejsce w zawodach wędkarskich

COROCZNIE organizowane zawody wędkarskie dla zakładów pracy dzielnicy Podgórze, które odbyły się na Bagrach, przyniosły kolejny sukces wędkarzom naszego przedsiębiorstwa, którzy w składzie: J. Albrecht, J. Wojtowicz, E. Zadura, K. Dyduła i W. Dubiel po raz drugi wywalczyli puchar przechodni prezesa Podgórze. Również w punktacji indywidualnej sukces odniósł nasz pracownik Jerzy Albrecht, który po złowieniu 2,40 kg ryb (większość płotek i leszczy) zdecydowanie wysunął się na czoło najlepszych wędkarzy dzielnicy. W zawodach brało udział pięć największych zakładów Podgórze, których 30 reprezentantów obsadziło przybrzeżne stanowiska. Gratulujemy sukcesu i życzymy w następnym roku zdobycia już na stałe cennego pucharu. (zf)

Sukcesy w turystyce i krajoznawstwie

POLSKIE Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze — skrupulatnie analizując roczną działalność swoich kół na podstawie faktycznie organizowanych imprez tak w zakresie turystyki kwalifikowanej, jak i krajoznawstwa przyznało naszemu Kołu Zakładowemu dyplom za zajęcie III miejsca w ogólnopolskim przeglądzie kół zakładowych na szczeblu województwa — w grupie zakładów zatrudniających ponad 2000 pracowników. Również Krakowski Oddział PTTK, doceniając działalność turystyczno-krajoznawczą, nadał Kołu PTTK im. W. Pola przy MPK dyplom uznania. Gratulujemy i życzymy dalszej owocnej działalności na polu krzewienia turystyki i krajoznawstwa wśród pracowników naszego przedsiębiorstwa i ich rodzin. (zf)

Wypożyczalnia sprzętu zmienia adres

ZARZĄD Koła PTTK zawiadamia swoich członków oraz sympatyków, że wypożyczalnia sprzętu turystycznego przeniesiona została z ul. Wawrzyńca do pomieszczeń piwnicznych Zakładu Napraw Tramwajów przy ul. Rzemieślniczej 20. Wypożyczalnia czynna będzie w każdą 2. i 4. środę miesiąca w godzinach od 14.00 do 15.00. Gospodarz wypożyczalni, kol. Marek Kleszcz, pracownik ZNT, uchwytyny jest w godzinach popołudniowych pod tel. wew. nr 14-74. Wypożyczalnia dysponuje namiotami, śpiworami, plecakami i innym sprzętem turystycznym (w tym również narciarskim) — wypożyczanym bezpłatnie tylko członkom zakładowego koła PTTK z minimum 1-rocznym stażem członkowskim, na podstawie legitymacji PTTK z aktualnie opłaconymi składkami. Sprzęt wypożyczany jest na okres maksimum do 1 miesiąca. Wszystkich zainteresowanych serdecznie zapraszamy! (zf)

Z obiektywem na wycieczkę, rajd, obóz, wczasy

DZIAŁ Kultury, Sportu i Turystyki wspólnie z Zakładową Komisją Współzawodnictwa „O zdrowie i sprawność załogi” ogłasza konkurs fotograficzny o tematyce sportowej, turystycznej, krajoznawczej w roku 1986. Przedmiotami konkursu będą: ▲ fotografie czarno-białe formatu 9x12, ▲ przeźroczka barwne formatu 24x36 oprowiane w ramki. Przewidywany termin przyjmowania prac konkursowych — październik 86. Dla najlepszych autorów prac w poszczególnych tematach przewiduje się atrakcyjne nagrody rzeczowe i dyplomy pamiątkowe. Ocena prac dokonana zostanie przez uczestników wspólnie z organizatorami konkursu. Szczegóły konkursu podane zostaną w regulaminie w późniejszym terminie. Zapraszamy do czynnego uczestnictwa pracowników z rodzinami.

KUPNO sprzętu turystycznego lub rekreacyjnego nie jest dziś proste. Po pierwsze dlatego, że sklepy nie są nim przepełnione, a po drugie ceny nawet za drobiazgi wzrosły niekiedy w sposób szokujący (np. mieszek do pompowania materaców: cena stara 40 zł, aktualna 330 zł). Pozostaje jeszcze jedna możliwość — pożyć sprzęt w jakiejś wypożyczalni. Ogólnodostępne, miejskie, są dość drogie, jako że w cenie dobowej za wypożyczenie wliczono warty jest zysk, amortyzacja, trwałość itp. Zakładowe — i owszem, posiadamy w naszym przedsiębiorstwie takie, nawet jest ich kilka:

- wypożyczalnia PTTK — tylko dla swoich członków;
- wypożyczalnia ZTP — tylko dla swoich pracowników;
- wypożyczalnia TKW — pożyczająca sprzęt wodniacki w Kryspinowie;
- wypożyczalnia TKKF — przy ul. Gwardii Ludowej 10 (ZAW) — dostępna dla wszystkich pracowników MPK oraz ich rodzin — niekoniecznie muszą być członkami TKKF. Z pewnością jest ona jedną z najlepiej wyposażonych w naszym mieście, posiadająca różnorodny sprzęt turystyczny i rekreacyjny (łącznie wartość ok. 5,5 miliona), lecz są to zasoby zgromadzone z lat niekryzysowych, gdyż na bieżąco coraz trudniej o kupno. Oto kilka przykładów: sprzęt narciarski, którego posiadamy najwięcej, bo ok. 150 par — jest w miarę sprawny.

Sprzęt letni: namioty, materace, spi-

Jak zdobyć sprzęt turystyczny?

wory, plecaki — jest tego również sporo, lecz przy takim braku szacunku do wypożyczanego sprzętu, jaki zauważyć można przy jego odbiorze, istnieje mała szansa, by do następnego sezonu coś z niego zostało. Dla pełniejszego zobrazowania należy wymienić kilka grzechów popełnianych przez wypożyczających, mianowicie:

- oddawanie namiotów i plecaków brudnych, obłożonych, poplamionych, z wypalonymi dziurami;
- używanie materaców turystycznych na plażach, do kąpieli (pocięte, rozdarte);
- składanie konstrukcji namiotów na siłę (popękane i połamane rurki, śledzie);
- oddawanie śpiworów bez prześcieradeł (kosztowne pranie zabrudzonych) itd.

Dochodzą jeszcze takie problemy, jak: przetrzymywanie sprzętu poza określony termin (a inni czekają) — aktualnie 19 osób przetrzymuje sprzęt najbardziej poszukiwany, tj. namioty, plecaki duże i materace oraz nieoddawanie sprzętu w ogóle do wypożyczalni (aktualnie 11 osób jest przekazanych do windykcji lub sądowego ściągania należności). Trudno uwierzyć, by dość częste nieoddawanie sprzętu spowodowane było przypadkami losowymi. Po prostu w sytuacji, gdy na rynku sprzęt jest nieosiągalny, opłaca się go wypo-

życzyć i nie oddać, nawet jeśli trzeba zapłacić karę. Zresztą i tak w sumie niżej od czarnorynkowych cen artykułów rekreacyjnych. Zdarza się także nieplacenie na bieżąco za wypożyczenie sprzętu (zapomniał portmonetki) — średnio wysyła się około 40 upomnień pisemnych do niesolidnych klientów.

Co w tym zakresie czyni się, by ratować sytuację? Próby zakupów sprzętu „na rachunek” realizowane są w stopniu minimalnym, jako że przeważnie tego sprzętu w sklepach nie ma. Od czasu do czasu udaje się kupić plecak po 9500 zł (dawniej 1500 zł), śpiwór po 5000 zł (dawniej po 1000).

Namiotów, materaców, dresów brakuje już od paru lat w sprzedaży dla instytucji. Pisma wysyłane bezpośrednio do wytwórców sprzętu rekreacyjnego (jako że teoretycznie wypożyczalnie winny mieć priorytet w zaopatrywaniu) wracają z odpowiedzią negatywną lub przeważnie pozostają bez odpowiedzi.

Próby napraw, regeneracji sprzętu są realizowane przeważnie we własnym zakresie, tj. sposobem gospodarczym w przedsiębiorstwie, jako że wyspecjalizowane punkty usługowe nągminnie dają następujące odpowiedzi: brak odpowiedniego materiału, części, zespołów, brak mocy przerobowych, nie opłaca się (nisko skalkulowane ceny). Co w tej sytuacji pozostaje chę-

cemu wypożyczyć sprzęt? Z uśmiechem na ustach skontaktować się w każdy wtorek i piątek w godz. od 12.00 do 16.30 z wypożyczalnią TKKF przy MPK (tel. 55-43-00, wewn. 265) z nadzieją, że może jednak solidni zwrócą w terminie wypożyczony sprzęt, zwrócą go czystutki, zdający do natychmiastowego dalszego użytku, następni uczynią to samo itd. itp. Czego serdecznie życzyć wszystkim cierpliwie czekającym w kolejce po upragniony sprzęt.

Zainteresowanym przyczepami kempingowymi (pytających jest dość sporo) donoszę, iż takowych wypożyczalnia TKKF nie posiada, lecz dysponuje nimi (dwie sztuki) bezpośrednio Wydział Socjalno-Bytowy MPK.

Dla ułatwienia poszukiwań sprzętu turystycznego (którego nie starcza dla wszystkich zainteresowanych w naszym przedsiębiorstwie) przypomnę adresy wypożyczalni ogólnodostępnych w Krakowie (wg danych „IT Kraków”):

- ♦ PTTK, al. Pokoju 26, tel. 11-99-22, czynna od poniedziałku do piątku w godz. 11-18;
- ♦ TKKF, ul. Zamojskiego 86, czynna w poniedziałki, środy, piątki od 16.30 do 18;
- ♦ PTTK N. Huta, Centrum B bl. 8, tel. 44-09-52, czynna w poniedziałki, wtorki, środy i piątki, w godz. 16-19;
- ♦ TKKF „Truchcik”, ul. Pachoniańskiego 8 — poniedziałki, czwartki, w godz. 17-19.

ZYGFRYD FENRYCH

ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

OGŁOSZENIE: Znaczna liczba omnibusów, które w zeszłym roku na czas wystawy wiedeńskiej były sprawione, a więc bardzo mało używane, są z wolnej ręki do sprzedania. Przez to nastąpiła się świeżo powstałym, albo zamierzonym dopiero stwarzaniem omnibusowym bardzo dobra sposobność do nabycia dobrego i trwałego materiału po niskich cenach. Oprócz tego jest także znaczna liczba starych, zużytych omnibusów, bardzo tanio do sprzedania. Na zapytania i oferty odpowiada pod znakiem: Y 8201 die Annoncen Expedition von Rudolf Mosse in Wien. („CZAS” — Nr 211 z 17 września 1874 roku)

ROZRUCHY NA KOLEI KONNEJ W MOSKWIE: W dniu 30 września przejechał, jak donosi Moskiewski Telegraf, wagon kolej konnej w Moskwie, w biały dzień pijanego wyrobnika i zgruchotał mu ramię. W okamgnieniu otoczyły tłumy wagon, wzbraniając mu wszelkiej dalszej jazdy. Powstał z tego powodu spór, w który włączyła się policja, biorąc stronę służby kolejowej i chcąc jej ułatwić dalszą jazdę. Tłum oburzony tym powalił na ziemię służbę kolejową i policjantów i zgruchotał doszczętnie dwa wagony. Stangret, konduktor, dwaj kontrolerzy kolej konnej, pięciu policjantów, i przybyli na pomoc stróż domów do tego stopnia zostali przez tłum rozszcietany i znętanowani, że życie wielu z nich jest w niebezpieczeństwie. („CZAS” — Nr 230 z 8 października 1881 roku)

TRAMWAJE PAROWE WE WŁOSZECH: Gdy dotąd w Austrii tramwaje parowe tylko projektowano i zaledwie z nazwiska są znane, rozpowszechniły się one w ostatnich latach we Włoszech. Włoch, którego główną zaletą jest rozsądna oszczędność, poznał zaraz badawczym swym wzrokiem w tramwaju parowym najtańszy i najodpowiedniejszy system dla transportu przedmiotów i ludzi i poświęcił tramwajom swego ducha przedsiębiorczego i wytrwałość. Od roku 1877 do końca czerwca 1881 oddano w ruch we Włoszech nie mniej jak 960 km tramwajów parowych, a 161 km było jeszcze na dokończeniu, które dziś już także służą do użytku publicznego. Na tem jednak nie koniec, gdyż podania o koncesje na budowę nowych sieci tak ogromnie się mnożą, iż obecnie już 1354 km nowych linii urzędowo zatwierdzono. Te koleje nie mają nic wspólnego z obywatelami prawem z dnia 29 lipca 1879 roku kolejami drugorzędnymi (Secundärbahnen), niestety natomiast wyobrazić sobie jakiego rozwoju doznają one we Włoszech za kilka lat, uzyskawszy sobie tak wielkie wzięcie i znaczenie. Dla uzupełnienia podajemy, iż obecnie we Włoszech tramwajów konnych jest 113 km w ruchu, 10 km na ukończeniu, a 29 km projektowanych. W najkrótszym więc czasie publiczność włoska będzie posiadała 152 km konnych, a 2476 parowych tramwajów, czego jej rzeczywiście pozazdrościć możemy. („CZAS” — Nr 18 z 22 stycznia 1882 roku) (Wybrała: M.B.)

Niekróć wchodzić do pańskiego pokoju, nie pan nie robi! Dlaczego? — wścieka się kierownik.

— Bo pan, panie kierowniku, wchodzi stanowczo za szybko i za cicho...

★

W tramwaju:

— Mówił mi pan, że ten pies nie zrobi człowiekowi żadnej krzywdy, a on rozszarpał mi spodnie!

— A czy spodnie to człowiek?

★

Jeden motorniczy żali się drugiemu:

— Mam kłopot z żoną — co-



dziennie chodzi spać o czwartej nad ranem...

— A co robi do tej pory?

— Czeka na mnie...

★

Przedstawicielka związków zawodowych odwiedza zasłużonego emeryta:

— No i jak panu służy ten nowy aparat słuchowy, który panu sprezentowaliśmy?

— Znakomicie! Już trzeci raz zmieniłem testament!

★

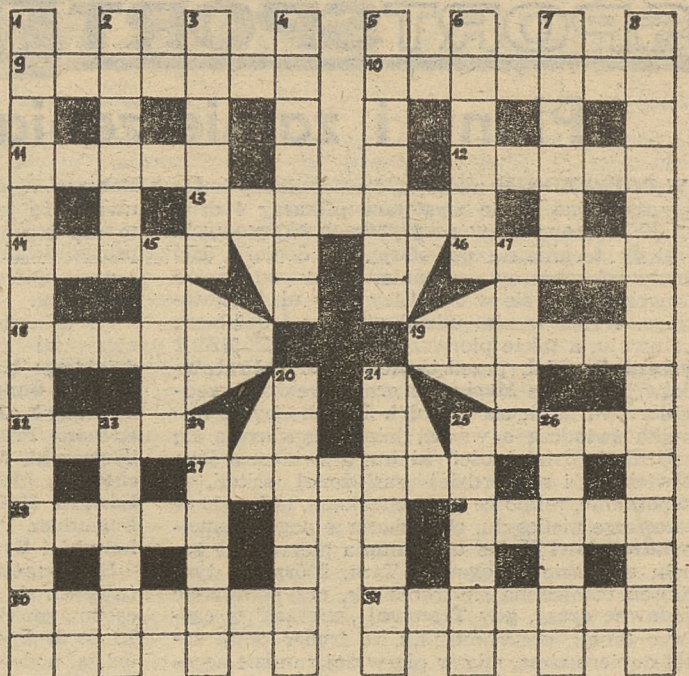
Szef komisji powypadkowej używa motorniczego:

— Co to ma znaczyć! W ciągu tygodnia uszkodził pan pięć samochodów!

— Tylko cztery...

— Jak to?

— Jeden uszkodziłem dwa razy...



POZIOMO: 9. pokrywa kliszę, 10. luka, przedział, 11. rozpięte miasto, 12. meteor, 13. ciernisty krzew, 14. koncentracja świadomości na jakimś przedmiocie, 16. pierwsza realizacja koncepcji artystycznych, 18. ciężar, brzemie, 19. rodzaj mocnego piwa, 22. bywa z bronią w ręku, 25. tytuł arystokratyczny, 27. zwolennik apartheidu, 28. rodzaj kłiki, 29. afrykańskie państwo, 30. pocisk armatni, 31. uczeń kucharski.

PIONOWO: 1. Róża Luksemburg, 2. Źródło, ale nie Busko, 3. znawca piękna, 4. twardy fotel, 5. antypoda lewicy, 6. świąteczny żydowski dzień, 7. gdzie czterech do brydża, tam nieodzowny, 8. kobieta pod parasolem, 15. siedzi na przyzbie, 17. kojarzy się z Grecją, 20. lwia... albo wyżłinn wielki, 21. szkutałka, 23. na owoce, 24. „Szewcy” Witkacego, 25. krakowskie Orły, 26. górnik na przodku.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NR 11

POZIOMO: retorta, platyna, Syria, Prusy, trzcina, Hawa, nazwa, idylla, Manitu, ikona, płacz, niewola, aport, Rodos, Oceania, siennik.

PIONOWO: prestidigitator, sterta, armata, nauczka, spaliny, tarpan, wykusz, karykaturzysta, welon, anna, zderzak, promesa, ogonek, antena, parter, ardeny.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 11 wylosowała: **GRAZYNA CIESLIK**. Do odebrania w Redakcji

PANI MINISTER FAŁSZOWAŁA RACHUNKI

Sensacją w Norwegii stało się ujawnienie faktu, że b. minister administracji w centroprawicowym rządzie, który podał się do dymisji na początku maja, Astrid Gjerster przez 5 lat fałszowała rachunki za taksówki i inne środki komunikacji, narażając skarb państwa na stratę 32 tys. koron. Jest to suma nieco wyższa niż miesięczne uposażenie członka rządu. Okazało się, że mając pod opieką ciężko chorego męża, inwalidę ruchu oporu, jednego z nielicznych jacy pozostali przy życiu w Norwegii, pani minister nie starczało na to środków. Prasa komentuje to jako jeszcze jeden dowód „kulawego dobrobytu” Norwegii zaliczanej do najbogatszych państw na świecie. Pani Gjerster trafiła do szpitala z powodu załamania nerwowego.

XIX-WIECZNY TRAMWAJ ATRAKCJA TURYSTYCZNA

Podczas tegorocznego lata we Wrocławiu jeździł zabytkowy tramwaj pochodzący z II połowy XIX wieku. Zwie się „Jaś i Małgosia”, bowiem jest to wóz silnikowy z przyczepą. Najczęściej korzystają z przejażdżek tym wehikułem, który świadczy usługi pod patronatem Towarzystwa Miłośników Wrocławia, turyści. Rejs po 20-kilometrowej trasie szlakiem zabytków Wrocławia, trwa 99 minut, bowiem maksymalna prędkość pojazdu sięga 15 km/godz.

NIE ZDAŻYLI DOKONAĆ AKTÓW TERRORU

Sąd okręgowy w Prisztinie, stolicy autonomicznego okręgu Kosowo w Jugosławii, skazał 17 członków nielegalnej organizacji „Marksiści-Leniniści” na kary od 1 do 11 lat więzienia, uznając ich winnymi

antypaństwowej konspiracji, rozpowszechniania wrogiej propagandy oraz planowania akcji terrorystycznych. Kilku z oskarżonych przyznało się, że zamierzali podłożyć materiały wybuchowe na przystankach autobusów miejskich. Organizacja ta zmierza do stworzenia Republiki Kosowo, która obejmowałaby wszystkie rejony Jugosławii zamieszkane przez ludność albańską.

TARCZA DRAŻY NASTĘPNY TUNEL

Pod koniec czerwca ruszyła zmontowana w bardzo szyb-



kim tempie przez myślowickich górników tarcza drażąca tunel warszawskiego metra od ul. Domaniewskiej w kierunku ul. Woronicza. Po wydrążeniu półkilometrowego tunelu pod Polem Mokotowskim pracownicy Zakładu Robót Górniczych zdemontowali tam tarczę i po jej przegładzie w niepełna 2 miesiące wykonali pod ul. Domaniewską odpowiednią komorę gdzie została ona zainstalowana. Tarcza posuwa się naprzód. W jej sąsiedztwie niebawem ruszy druga tarcza.

STRAJK KIEROWCÓW W SARAGOSSIE

W jednym z największych miast hiszpańskich — Saragossie na początku lipca stanęła komunikacja miejska, gdy zastrajkowali kierowcy autobusów miejskich, domagając się podwyżki wynagrodzeń oraz poprawy warunków pracy. Zażądali oni także cofnięcia decyzji kierownictwa przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w sprawie zwolnie-

nia 27 kierowców zatrzymanych za udział w strajku.

WAŻNY KONTRAKT DLA BUDOWY METRA

Podczas tegorocznych Międzynarodowych Targów Poznańskich przedstawiciele centrali „Polimex-Cekop” podpisali kontrakt z radziecką firmą „Technostroj export” na dostawę dla budowy I linii warszawskiego metra. Łączna wartość radzieckich dostaw wynosi obecnie 20 mln rubli, które są rozliczane w ramach linii kredytowej. Te kolejne dostawy zaczną się od pierw-

W ŁODZI PRZYBYWA „LADY TAXI”

Wśród przeszło 4,5 tysiąca łódzkich taksówkarzy jest obecnie 41 pań, które nazywa się tam z sympatią „Lady taxi”. Ta sympatia jest tym bardziej uzasadniona, że panie wyrażnie górują nad swymi kolegami po fachu elegancją obsługi oraz znajomością najkrótszych tras wiodących do najodleglejszych peryferii.

POZNAŃSKI TRAMWAJ CORAZ BLIŻSZY

Trwa budowa poznańskiego szybkiego tramwaju, który na początku lat 90. połączy północne dzielnice mieszkaniowe z centrum miasta. Ta największa w kraju obok stołecznego metra inwestycja komunikacji miejskiej usprawni dojazdy ok. 250 tys. mieszkańców, przewożąc w godzinach szczytu ponad 20 tys. osób. Pierwszy odcinek, którego realizacja pochłonęła już ponad

1.300 mln zł, głównie przy robotach ziemnych, będzie kosztować w sumie ok. 8 mld zł. Linia pobiegnie w 6-metrowym wykopie oraz po estakadzie. Na trasie znajdzie się 26 różnych obiektów inżynierskich.

CZYN ZJAZDOWY ZAŁOGI „JELCZA”

W trakcie obiadu X Zjazdu PZPR załoga Jelczańskich Zakładów Samochodowych wysłała na ręce swojego delegata — dyrektora Jana Dalgiewicza — telegram, zawiadamiający o pełnym wykonaniu czynu zja-

zdowego. Dodatkowo ponad plan zmontowano 200 autobusów typu „Pr-110”, wysyłając je natychmiast do dużych aglomeracji dla zasilenia taboru komunikacji miejskiej. Wartość dodatkowej produkcji wyniosła blisko 1 mld zł. Warto podkreślić, że była ona wynikiem nie tylko wydajnej, ofiarnej pracy załogi — wykonano ją także w wolne soboty — ale również konsekwentnej realizacji programu oszczędności materiałów i surowców.

CO KOGO OŚMIESZA

Zarząd miasta Salzburga wydał zarządzenie nakazujące koniom dorożkarskim nosić... gumowe buty. Decyzja zapadła w trosce o bruki miejskie niszczone podkowami. Salzburgscy dorożkarze protestują przeciwko zarządzeniu, twierdząc, iż noszenie takich butów ośmieszyłoby ich konie. Taki sam protest przed dwoma laty w odpowiedzi na analogiczne zarządzenie przyniósł zawieszenie decyzji na dwa lata.

TYLKO DLA ROWERÓW

W Paryżu na niektórych najbardziej ruchliwych magistralach miejskich pojawiły się pasy pomalowane na zielony kolor. Trasy te przeznaczone są wyłącznie dla rowerzystów. Samochody i inne pojazdy nie mają prawa wjeżdżać na wyodrębnione pasy.

TRUDNA SYTUACJA NIE TYLKO W WAKACJE

W miesiącach wakacyjnych w wielu przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej ogranicza się liczbę autobusów i tramwajów będących w ruchu i zmniejsza częstotliwość kursów. Bardzo trudna sytuacja jest w Warszawie. Od marca liczba kursujących autobusów spada z 1520 do 1135. Wiąże się to nie tylko z wyjazdem na urlopy pracowników MZK, ale ogólnym brakiem kierowców i motorniczych. Od 1 lipca znacznie zmniejszyła się także liczba pociągów tramwajowych. Obecnie kursuje ich ok. 550 na 678. Wycofano też autobusowe linie sezonowe, dowożące pasażerów z największych osiedli mieszkaniowych. Ograniczenie kursów dotyczy przede wszystkim linii szczytowych (dublujących tzw. autobusy całodziennie).

STALI MIESZKAŃCY TEŻ MAJĄ KŁOPOTY

Wszyscy turyści zdążający przez Rumunię do Bułgarii, Grecji lub Turcji powinni w br. omijać Bukareszt. W centrum trwają bowiem równoległe 3 gigantyczne budowy: nowego centrum administracyjnego stolicy, metra oraz regulacji rzeki Dimbovity na długości ok. 10 km. Każda z nich oddzielnie jest w stanie utrudnić miejską komunikację, a trzy łącznie powodują, że przejazd przez Bukareszt wydłużył się 3-4-krotnie.

(Oprac. I-k)