

Mówi delegat na Konferencję Krakowską PZPR

Sprawy przedsiębiorstwa sprawami miasta

NA KONFERENCJI Zakładowej PZPR w marcu wybrano czterech delegatów, którzy reprezentują organizację partyjną MPK na Konferencji Krakowskiej PZPR. Są to dyrektor MPK — TADEUSZ TRZMIEL, przewodniczący ZZ ZSMP — WŁADYSŁAW MICHAŁSKI, kierownik Wydziału Łączności — WIESŁAW NOWAK i kierowca ANDRZEJ RZEPECKI.

Tow. Wiesław Nowak ma 29 lat. Do PZPR wstąpił 7 lat temu, jeszcze na studiach w AGH, które ukończył na Wydziale Elektroniki. Praca w Wydziale Łączności, a zatrudniony jest w nim już od 5 lat, jest pierwszą po studiach. Od kilku miesięcy pełni funkcję kierownika wydziału. Na kilka dni przed Konferencją Krakowską PZPR, poprosiłam go by zechciał opowiedzieć o swoim w niej udziale.

— Uważam, że najważniejszą jest wybór reprezentatywnego Plenum Komitetu Krakowskiego i Komisji Kontrolno-Rewizyjnej. Te dwa organy powinny odzwierciedlać przekrój społeczny województwa krakowskiego. Dla MPK-owców ważną sprawą jest wybór przedstawiciela z naszego przedsiębiorstwa, który reprezentowałby dobrze sprawę MPK. Ja widzę tam towarzyszy Trzmieła i Michałskiego. Należałoby zadbać o to, by we władzach krakowskiej organizacji znaleźli się ludzie młodzi. Tematy, które chciałbym przedstawić na konferencji, to

te, na których znam się najlepiej i które mnie interesują. A więc w sferze ideologicznej — umacnianie i rozwój demokracji socjalistycznej poprzez utrwalanie swobód obywatelskich i umacnianie ich gwarancji, rozwój ludowładztwa i samorządność, konsekwentna polityka porozumienia narodowego, a w sferze gospodarczej — wdrażanie postępu naukowo-technicznego, zwłaszcza w dziedzinie elektroniki, automatyzacji, informatyki, telekomunikacji. Zmniejszenie luki technologicznej w tej dziedzinie to najważniejsze zadania na najbliższe lata dla polskiej nauki. Interesuje mnie również zmiana struktury przemysłu krakowskiego — Bonarki, Solvayu, Huty im. Lenina — likwidacja lub przebudowa zagrożających środowisku urzędzeń. Jeżeli chodzi o sferę komunikacji, to budowa słynnego już centrum komunikacyjnego dla MPK a wszystko to pod kątem bardziej efektywnego rozwiązywania problemów komunikacji miejskiej. I

wreszcie w sferze zaspokajania potrzeb mieszkańców naszego miasta, to rozwój bazy mieszkaniowej i szpitalnictwa”.

Wymienionych przez tow. Wiesława Nowaka spraw trudno nie zaliczyć do najważniejszych dla naszego miasta i jego mieszkańców. Pozostaje nam tylko życzyć wszystkim delegatom MPK-owskiej organizacji partyjnej owocnych obrad na forum Konferencji Krakowskiej PZPR. (M.B.)

Fot. J. BEDNARCZYK



MPK jest zawsze w czołówce dzielnicy

ADAM KELLERMAN naczelnikiem Podgórza został niewiele ponad rok temu. Nie jest jednak człowiekiem w tej dzielnicy nowym. W tutejszym Urzędzie Dzielnicowym pracuje od 1973 r., poprzednio był zastępcą naczelnika. Od 1981 r. siedziba dyrekcji MPK mieści się właśnie w Podgórzu. Znacznie dłużej pracują tu tramwajarze z czwartej zajezdni, od 1980 mieści się zajezdnia przy ul. Gwardii Ludowej, od 1982 zajezdnia przy ul. Płk. Dąbka. Poprosiłem naczelnika o rozmowę na temat roli MPK w dzielnicy

— Nie da się ukryć, że jest ona spora. Oczywiście niepomniemnie wzrosła po roku 1981 ale i przedtem odczuwaliśmy obecność MPK na naszym terenie. Teraz bardzo dobrze współpracuje mój się z Komitetem Zakładowym PZPR. Ryszard Gurbiel, czy wcześniej jego imiennik Borowski, to ludzie na których zawsze możemy liczyć, podobnie jak na dyrektora — Tadeusza Trzmieła.

— Największym zakładem pracy w Krakowie jest Huta im. Lenina, ale przecież Podgórze jest chyba najbardziej robotniczą dzielnicą miasta. Tu mieści się wiele przedsiębiorstw, zakładów, jak na ich tle wypada druga co do wielkości firma miasta — Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne?

— Muszę przyznać, że od samego początku, gdy tylko

nastąpiła przeprowadzka na ulicę Błocką, MPK jest w czołówce dzielnicy. Możemy ze spokojem pokazywać gościom otoczenie, jest właściwie zagospodarowane i nawet gen. Drzazga z Głównej Inspekcji Terenowej nie znalazł tam uchybień.

— „Mimo że teren czwartej zajezdni jest wciąż wielkim placem budowy...

— „Właśnie. Nawet w tych warunkach udaje się zachować porządek. Inną cenną inicjatywą jest opieka przedsiębiorstwa nad jednym z głównych ciągów komunikacyjnych dzielnicy. Obok Krakowskiej Fabryki Kabli i Maszyn Kablowych oraz kilku innych, MPK jest jednym z tych zakładów które wywierają istotne piętno na obrazie Podgórza.

— Niestety, czasem nie jest to piętno korzystne. Choćby sprawa torowiska w ul. Pstrowskiego...

— No cóż, to smutna sprawa. Podobna mi się jednak walka MPK, sposób dochodzenia swoich racji. Dostałem ostatnio do wiadomości kopię pisma skierowanego przez dyrektora Zdzisława Skubiedę do „Stalexportu”. Ostro i zdecydowanie. Tak trzeba jeśli chce się coś osiągnąć.

— Panie Naczelniku, nie da się ukryć, że Podgórze nie cieszy się dobrą sławą wśród kierowców MPK. Mówią wprost, tutejsze drogi uważane są przez nich za najgorsze w Krakowie. Słynna przed kilku laty była sprawa ul. Raczej.

— To już na szczęście przeszłość. Wybudowano drogę dla ciężkich wozów i tam jeźdźnia nie powinna zostać rozjeżdżona.

— A drogi w rejonie płażowskich baz. Czy w końcu ktoś zacznie się nimi opiekować?

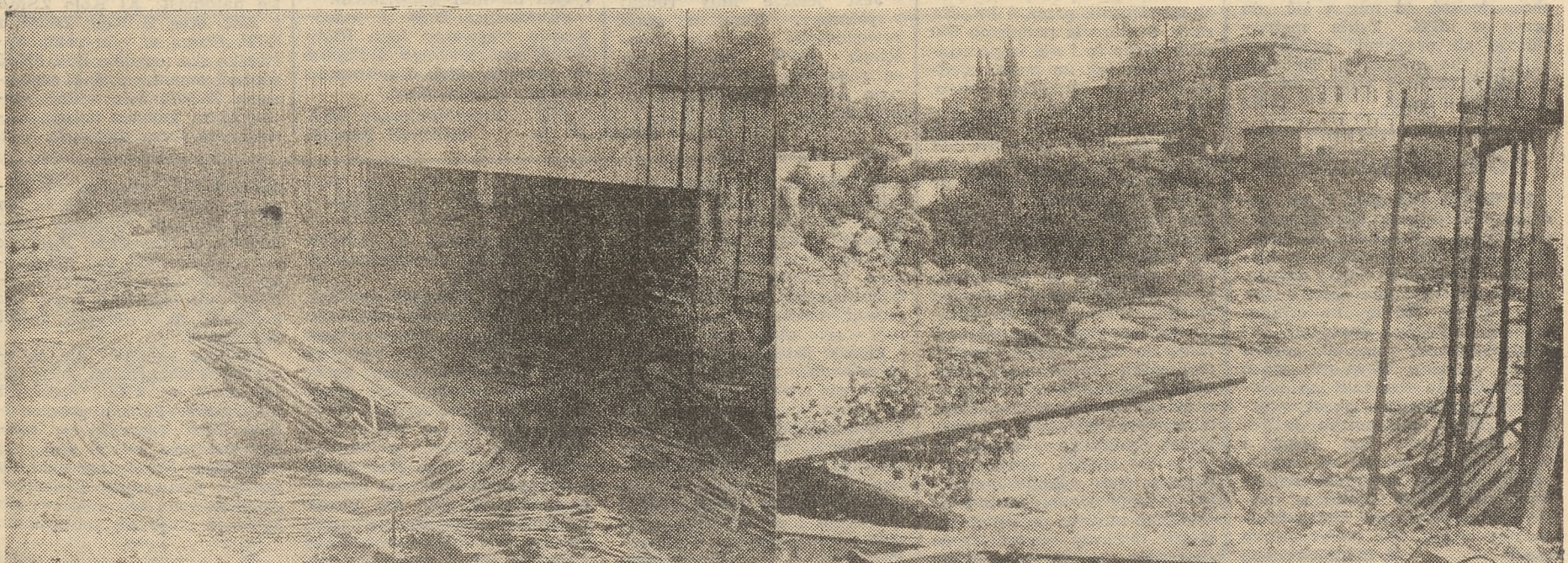
— Jest sprawa oczywista, że dzielnica nie może sprostać wszystkim potrzebom. Te aku-

(Ciąg dalszy na str. 5)

Tunel znów rusza

CO WIEKSI katastrofiści przewidywali, że przy dalszym rozwoju komunikacji w Krakowie na początku lat osiemdziesiątych nastąpi sparaliżowanie układu drogowego miasta. Stąd szukając wyjścia z bardzo zmatowanej sytuacji, opracowano koncepcję budowy nowoczesnego dworca kolejowego, połączonego systemem podziemnych przejść z ulicami i przystankami tramwajowymi. Wówczas była to śmiała, bardzo nowoczesna koncepcja. I dziś zresztą, gdy patrzy się na makiety obrazujące przyszłe centrum komunikacyjne, stwierdzić trzeba, że pozwoli ono zupełnie przekształcić ruch w rejonie dworca głównego.

(Ciąg dalszy na str. 4)



W wymianie doświadczeń technicznych uczestniczą także uczniowie szkoły przyzakładowej. Klub Techniki i Racjonalizacji przy MPK zorganizował pod tym kątem wycieczkę dla wyróżniających się uczniów z klas II i III do MPK Lublin. Zwiedzili zespół tamtejszych szkół samochodowych, zajazdną autobusową i trolejbusową. „Fodrodze” obejrżeli Sandomierz i Kazimierz Dolny.

11 i 12 października w schronisku na Śnieżnicy zakończono sezon turystyczno-rekreacyjny. Pogoda na wielobój rekreacyjny, grzybobranie i ognisko była wymarzona.

Od 20 października trwać będzie zakładowy turniej szachowy.

Natomiast 18 bm. w jednostce wojskowej odbędzie się spartakiada sportów obronnych, w której wezmą oczywiście udział nasi przedstawiciele.

Za 34 tysiące zł sprzedano książki na kiermaszu dla czytelników naszej biblioteki. Przeważały lektury szkolne i książki dla najmłodszych. Kiermasze książek na stałe już wpisali się w działalność kulturalną MPK. Wielkie uznanie i podziękowanie dla pań bibliotekarek.

Coraz częściej zdarzają się pobicia naszych pracowników przez pasażerów. Co ciekawe — nie zawsze biją nietrzeźwi. Jeżeli tak daleko pójdzie, w każdym pojeździe potrzebne będą osoby ubezpieczające co najmniej z psami. Zarządy jednak na bok. Zjawisko robi się coraz bardziej niepokojące.

15 DNI W MPK

Od 4 do 6 grudnia nasze przedsiębiorstwo będzie gościło uczestników Zjazdu Pracowników Komunikacji Miejskiej w Polsce, organizowanego z okazji 80-lecia ruchu związkowego pracowników komunikacji miejskiej. W II posiedzeniu komitetu organizacyjnego uczestniczyli Wiesław Gieł — szef Federacji ZZ PKM w Polsce. Ustalono program zjazdu oraz szczegółowy podział obowiązków wśród organizatorów.

Operatywa wyjazdowa w Zakładzie Zaopatrzenia Materiałowego należała do najlepiej zorganizowanych w tym roku. Okazuje się, że bez zbędnej gadaniny można załatwić wszystko. Oby nie był to przypadek odosobniony.

Znów zanizono przydziały paliwa dla MPK. Z kwartału na kwartał deficyt się powiększa. Diabli wiedzą komu i na co potrzebne są takie kombinacje, jeżeli wiadomo, że na wykonanie planu potrzeba odpowiedniej ilości paliwa. Chyba, że komus podobna się taka sytuacja z odwołaniami i przydziałami nadzwyczajnymi?

W obecnej sytuacji zaopatrzeniowej aż się prosi, by podjechać na przystanek i oczekiwać ludziom oznajmić, że jeśli chcą jechać, to muszą iść do pracy w MPK. Takie metody stosuje na przykład producent okładzin hamulcowych. By móc je kupić, musimy wysłać do ich produkcji 5 ludzi. (F.S.)

PO PROSTU WSTYD

20 WRZEŚNIA 1986 r. ok. godziny 10.55 przy skrzyżowaniu ul. Długiej z Basztową do tramwaju linii „15” jadącego w kierunku Cichego Kąca wsiadła matka (starsza pani) oraz syn (ok. 40 lat). Matkę motorniczcy wpuszcili przednimi drzwiami, natomiast synowi zamknął drzwi przed nosem. Wewnątrz wozu skomentowało ten fakt po niemiecku małżeństwo obokokrajowców: „Patr, oto polska kultura”. Znam nieco ten język i wstyd mi się zrobiło za motorniczego, który wyglądał dodatkowo niechlujnie — długie, brudne, zlepięte włosy i chyba trzydniowy zarost. Nic dodać — nie ujął! T. MARKOWSKI



Pracownicy Akademii Ekonomicznej od lewej: prof. Jerzy Trzecieński z Instytutu Organizacji i Zarządzania, prof. Jerzy Altkorn rektor AE, doc. Jan Szpak I sekretarz KU PZPR, dr Jan Targalski i Stanisław Galata z Instytutu Organizacji i Zarządzania. Przy podpisywaniu porozumienia obecny był także niewidoczny na naszym zdjęciu dr Józef Machaczka.

Fot. STANISŁAW TYRAN

Dla wspólnej korzyści

MPK WSPÓŁPRACUJE z czterema krakowskimi szkołami wyższymi, przy czym ta współpraca daje konkretne efekty. Przykładem tramwaj tyristorowy czy autobus na gaz. Współpraca to niby żadna rewelacja, tak po prostu powinno być.

Młodzi ludzie kończą uczelnie solidnie naładowani wiedzą, tylko że potem, w zakładach, nie bardzo umieją ją wykorzystać. Najczęściej inżynier bądź magister kończy za biurkiem i robi coś, co mógłby z powodzeniem robić pracownik znający dobrze przedsiębiorstwo, bez tytułów i lat nauki. Jeżeli taki absolwent nie zrazi się już na samym początku, potrafi przetrwać nieufność starych pracowników i jeszcze do tego nie straci zapału, wyrasta z niego niezły organizator, czasem nawet awansuje i utrzymuje się na stanowisku. Większość jednak, wcześniej czy później, znie-

chęca się i poprzestaje na przekładaniu papierków i przybijaniu pieczęci. By tak się nie działo, potrzebny jest mądry mecenat i takie pokierowanie młodym człowiekiem, by mógł swoją wiedzę wykorzystać w życiu.

Krakowskie MPK współpracuje z: AGH, Politechniką Krakowską, Akademią Sztuk Pięknych i Akademią Ekonomiczną. Porozumienie o wieloletniej współpracy podpisało dotychczas tylko z AGH. Kontakty z pozostałymi uczelniami są wprawdzie stałe, ale funkcjonują w sytuacji, gdy zachodzi konieczność rozwiązania konkretnego problemu.

Z początkiem października podpisano porozumienie między AE a MPK.

W porozumieniu strony zobowiązały się między innymi do: podejmowania prac badawczych, prowadzonych przez jedną ze stron bądź wspólnie zespoły mieszane, kształcenia i doskonalenia kadr dla potrzeb komunikacji miejskiej, współudziału nauczycieli akademickich w pracach badawczo-analitycznych podejmowanych przez MPK w charakterze konsultantów i rzeczoznawców itp. Porozumienie zo-

Ciekawszy...

Wielkim powodzeniem podczas niedawnego Zjazdu Komunikacji Miejskiej cieszyła się czynna w hali zjazdowej sali wystawa przygotowana przez twórców powstającego właśnie Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi. Niektóre eksponaty były interesujące, ale coś nam się wydawało, że zbiór biletów np. pana Andrzeja Gieleckiego z Krakowa jest bardziej atrakcyjny.

MPK i szkoły

Ścisły związek nie od dziś

PODGÓRSKI PRON wyśtosował apel do zakładów pracy o pomoc szkolom w w tych nie najlepszych dla nich czasach. Na apel odpowiedziała MPK-owska organizacja PRON. Załoga otrzymała deklarację, w której chętni zobowiązują się do placenia 10 zł miesięcznie przez 5 lat. Na razie deklaracje podpisało 660 osób. Może to i nie imponująca liczba, jak na ponad siedmiotysięczne przedsiębiorstwo, ale to dopiero początek.

Przypomnijmy tu, że MPK sprawuje od lat patronat nad szkołą nr 23 i Państwowym Zakładem Wychowawczym nr 3. Przedsiębiorstwo swą pomoc wyraża w konserwacji i naprawach wszelkiego rodzaju, modernizacji pomieszczenia, remontuje je, szczególnie po pobytach kolonii. Obecnie w pionie głównego mechanika opracowywane jest wyposażenie do zajęć praktycznych. Oczywiście świadczyć także usługi transportowe i to zarówno samochodami dostawczymi ciężarowymi, jak i osobowymi. Co MPK ma z tego, oprócz satysfakcji oczywiście? Poprzez tego rodzaju kontakty staramy się zainteresować młodzież naszym przedsiębiorstwem. Służą temu także spotkania z pracownikami

MPK, nauczycielami i uczniami szkoły przyzakładowej. Uczniowie pomagają w porządkowaniu MPK-owskich obiektów. Szkoła zobowiązała się udostępnić swoje pomieszczenia na imprezy sportowo-rekreacyjne.

Jest jeszcze inny rodzaj współpracy. Uczniom szkół zawodowych w specjalnościach MPK, przyszanawane są stypendia. W roku szkolnym 1985/86 zawarto 13 takich umów.

(fis.)

OKAZUJE się, że sytuacji, w jakich można pobić motorniczego jest mnóstwo, czasem bywają wręcz niewiarygodne. Ze najczęściej dostaje się podczas budzenia pijaczek na kołcówkach, to prowadzący pojazd wiedzą, mimo to jednak ciągle obrywają.

Można jednak dostać siatkę po głowie... podczas przeprawiania niedosłego samobójcy przez ulicę — oczywiście pijanego. Tak „trafiło” się motorniczemu nr 10. Na szynach przed stojącym tramwajem ułożył się na spoczynek J.B. Motorniczy podniósł go z torowiska i chciał przeprowadzić przez ulicę, no i dostał. Potrzebna była pomoc lekar-

Trzeźwość i kultura

ROSNA szeregi Towarzystwa Trzeźwości Transportowców, którego działalność ocenić należy wysoko. Wśród wielu form pracy, przyjęły się m. in. spotkania kierowców i motorniczych z przedstawicielami Wydziału Ruchu Drogowego WUSW. Ostatnie z takich spotkań odbyło się na początku października w Zakładzie Taksówek.

W pierwszej kolejności omówiono wypadki. Do końca sierpnia zanotowano 90 zdarzeń, w tym 35 zawinionych przez kierowców Zakładu. 125 tysięcy złotych wyniosły koszty napraw, wykonanych przez kierowców Zakładu. 125 tysięcy złotych wyniosły koszty napraw, wykonanych przez kierowców Zakładu. 125 tysięcy złotych wyniosły koszty napraw, wykonanych przez kierowców Zakładu.

W pierwszej kolejności omówiono wypadki. Do końca sierpnia zanotowano 90 zdarzeń, w tym 35 zawinionych przez kierowców Zakładu. 125 tysięcy złotych wyniosły koszty napraw, wykonanych przez kierowców Zakładu. 125 tysięcy złotych wyniosły koszty napraw, wykonanych przez kierowców Zakładu.

Wszyscy, którzy przyszli na zebranie Koła TTT, dowiedzieć się też mogli od rzeczownika prasowego Wydziału Ruchu Drogowego WUSW por. Józefa Gawlika o wypadkach w naszym województwie. Mówił m. in. o szczególnie wysokich karach, jakie otrzymują kierowcy za prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwym, a także o wnioskach do kolegium o ukaranie pieszych, stwarzających zagrożenie na jezdni.

Dewizą w pracy członków Koła TTT jest trzeźwość i kultura. Najbardziej zasłużeni kierowcy z ZTX, członkowie i działacze Koła TTT otrzymali dyplomy, listy gratulacyjne i książki. M. in. dyplomem i nagrodą książkową nagrodzony został długoletni działacz TTT, przewodniczący koła w ZTX, kierowca Henryk Tokarz.

W spotkaniu uczestniczyli: przewodniczący Zarządu Wojewódzkiego TTT Jacek Szumniak, zastępca dyrektora ds. ekonomicznych Zbigniew Dymek i kierownictwo ZTX. (M.B.)

Z życia ZSMP

25 WRZEŚNIA odbyło się zebranie wyborcze I Koła ZSMP. Wybrano nowy Zarząd Koła w składzie: kol. Stanisław Fryz, przewodniczący, kol. Andrzej Piñner i kol. Bolesław Wojna, wiceprzew. W planie zamierzeń Koła m. in. spotkanie z młodzieżą pracującą w ZTH na temat programu działania ZSMP oraz podjęcie prac na rzecz Funduszu Akcji Socjalnej Młodzieży.

8 PAŹDZIERNIKA podczas zebrania VI Koła ZSMP w ZAC pożegnano przewodniczącego tego Koła, kol. Leszka Działowskiego (przeszedł do pracy w ZTX). Nowym przewodniczącym VI Koła został wybrany kol. Bogdan Wajda, a w skład Zarządu dookołowanego kol. Adama Bujaka. Koło w znacznie powiększonym składzie (doszli absolwenci ZSZ MPK) zamierza walczyć co najmniej o utrzymanie II miejsca we współzawodnictwie kół ZSMP w MPK.

1 PAŹDZIERNIKA odbyło się posiedzenie Zarządu Klubu Honorowych Dawców Krwi w MPK, podczas którego przyjęto program obchodów Dni HDK. W programie m. in. akcja krwiodawstwa, wycieczka do Warszawy i coroczne spotkanie krwiodawców z kolektorem MPK. Już dziś zapraszamy wszystkich honorowych dawców krwi do udziału w tych imprezach.

WRZEŚNIA i październik są okresem młodzieżowych wycieczek. Wycieczka do Krynicy zainaugurowała sezon turystyczny szkolna organizacja ZSMP, na grzyby wyprawiły się natomiast: XI Koło ZSMP z ZBL oraz II Koło ZSMP z ZTP. Drogą w tym roku wycieczkę dla uczniów ZSZ MPK zorganizowała szkolna organizacja ZSMP. Jak widać, wycieczki są jedną z najpopularniejszych form działania.

Apel emerytów i rencistów

CZŁONKOWIE Zarządu Oddziałowej Rady Zakładowej Emerytów i Rencistów MPK w Krakowie na swym posiedzeniu 6 października 1986 postanowili wpłacić na symboliczne gwoździe do sztandaru fundowanego dla naszego Związku po 500 zł.

Naszym zdaniem, każdy członek Związku winien mieć swój skromny wkład w tej akcji, w formie gwoździa z wrytym na nim nazwiskiem.

Przekazując 8500 zł jednocześnie wzywamy inne Rady Oddziałowe naszego Związku do podjęcia akcji fundowania gwoździ do sztandaru.

Przewodniczący ORZ
STEFAN JASEK

Znów biją!

ska. Zatrzymanie na bardzo ważnej trasie komunikacyjnej trwało 20 minut.

Bywa, że „krzepki” pijaczek daje radę i dwóm osobom. Czasami pomoc lekarska potrzebna jest też temu, który usiłuje udzielić pomocy koleżance lub koledze. Tak przytrafiło się motorniczej nr 1464 i motorniczemu nr 105.

W ogóle dbanie o bezpieczeństwo pijaków jest coraz bardziej niebezpieczne. Motorniczy nr 31. 600 nie chcąc przejechać „zmęczonego”, siedzącego zbyt blisko torowiska, zatrzymał się i namawiał, by

pijaczek był uprzejmy się nieco przesunąć. Po wejściu do wozu na pętlę zauważył delikwenta w tramwaju. Pijaczek nie miał zamiaru być wdzięczny za troskę o jego życie. Ubił motorniczemu, a gdy ten usiłował go wyprosić, został podrapany.

Opisane wypadki nie są oczywiście wszystkimi, jakie zanotowano w kilku ostatnich miesiącach. Pobicia pracowników MPK zdarzały się zawsze. Ostatnio jednak stają się zaczęły temu przeciwdziałać. Jak? Recepty nie wypiszę, ale sytuacja staje się już groźna.

(F.S.)

REMONT kapitalny torów w ulicy Zakopiańskiej trwa ponad rok.

Od kilku miesięcy wyremontowanym torowiskiem jeżdżą tramwaje, ale komisyjny odbiór robót nastąpił dopiero 30 września. Powodem różnicy między uruchomieniem komunikacji a odbiorem robót były liczne usterki, jakie wykonawca musiał jeszcze usunąć.

Ciekawość, jak jeździ się naszym motorniczym po nowo wyremontowanym torze, zdołała mnie do przeprowadzenia na ten temat wywiadów.

*

W pomieszczeniu punktu kontroli ruchu dworca tramwajowego w Borku zastaje kierownika tej placówki — Stefana Basę. Pełni od 9 października dwie funkcje — własną i — zastępując chorego koleżę — regulatora ruchu. Pan Basa zapytany, jak „sprawuje” się torowisko, mówi, że na to pytanie mogą odpowiedzieć tylko motorniczowie, którzy po nim jeżdżą. Doda-

Wytrzyma dwa, trzy lata czy... piętnaście?

Jak będzie — zobaczymy

je, że nie skarżą mu się już jak dawniej na liczne zapadnięcia, przed którymi musieli zwalniać. Pokazuje teren dworca, chodnik na przystanku dla wysiadających, który nie ma jeszcze wszystkich płyt i miejsce, gdzie powstanie trawnik.

Motorniczy Tadeusz Mazur z ZTP pracuje w naszym przedsiębiorstwie od 11 lat i zna doskonale torowisko przy ulicy Zakopiańskiej.

— „Jak się jeździ — powtarza pytanie i zaraz dodaje, że źle — ponieważ — torowisko jest już wybite. Na przykład przy wyjeździe z petli rzuca wagonem na wszystkie strony. Dawniej w torowisku były dziury i w niektórych miejscach trzeba było zwalniać. Teraz wprawdzie nie ma, ale też zwalniać w nie-

których miejscach, bo nie chce ryzykować. Przed nami jest zima, później wiosenne roztopy, po których nie wróży temu torowisku nic dobrego. Myślę, że bez kolejnego remontu wytrzyma może najwyżej do dwóch lat”.

Następnym motorniczym, który ma jeszcze parę minut czasu do odjazdu i „wpada” do pomieszczenia dworca, jest Józef Kowal, również z ZTP, 7 lat stażu w zawodzie. On więc również jeździł po ulicy Zakopiańskiej przed remontem. Pan Kowal mówi:

— Uważam, że remont nie jest najlepiej zrobiony. Już teraz czuje się w niektórych miejscach jakby nierówne ułożenie szyn, vibracje i zgrzytanie kół i już gdzieś gdzieś muszę zwalniać. Po zimie to chyba będą znów musieli coś

przy tym torowisku jeszcze poprawiać. Mówię po zimie, a przecież teraz nie ma dnia żeby przy szynach i śrubach coś nie robili. Codziennie coś jeszcze kopia. Przewidywać można, że kolejny remont na tym odcinku torów konieczny będzie już za dwa, trzy lata”.

„Ma pani więc na temat remontowanego torowiska opinię motorniczych. Chciałbym jeszcze dodać, że czas remontu nie był dla służb ruchu okresem łatwym. Bardzo wiele wysłuchaliśmy wówczas od pasażerów złych słów, na które nie zasłużyliśmy. Obciążano nas za wszystkie niewygodny komunikacyjne związane z jego zbyt długim trwaniem” — dodaje jeszcze Stefan Basa.

Inspektor nadzoru z Działu Inwestycji — Alfred Szumara stwierdza, że... „komisja od-

bioru oceniła wykonanie robót wchodzących w zakres kapitalnego remontu torowiska w ulicy Zakopiańskiej na stopień dobry. Mimo iż torowisko wraz z petlą odebrane zostały od wykonawcy 30 września, pozostały jeszcze cztery usterki, które w najbliższym czasie zostaną usunięte, w czasie rocznego okresu gwarancji, wykonawca zobowiązany będzie do likwidacji innych jeszcze związanych z remontem, a zaawansowanych dopiero w trakcie eksploatacji mankamentów”.

Panu Szumara zadaje jeszcze jedno pytanie — Na jak długo kapitalny remont torów w ulicy Zakopiańskiej zapewni prawidłową ich eksploatację?

— Na tych drewnianych podkładach torowisko powinno wytrzymać do 15 lat.

Różnica w ocenach wyraźna. A może fachowcy z Zakładu Torów wypowiadają się na ten temat na łamach naszej gazety?

Zapraszamy!

MARIA BUBACZEWSKA

OGŁADANY przed paroma dniami w telewizji film pt. „Premia” pokazywał sytuację jakby z MPK. Nie, nie żeby nasi pracownicy nie chcieli wziąć premii, bo im się nie należy. Tak dobrze to nie ma. Chodzi o watek, który dotyczy planowania i decyzji o podejmowaniu prac, o których z góry wiadomo, że będą niosły z sobą wiele nieprawidłowości.

I wcale nie chodzi o to, że ludzie będą niekompetentni. Wcale też nie jestem pewna czy ten i ów dyrektor może odmówić podjęcia takich prac i czy rezygnacja ze stanowiska coś by pomogła, bo albo przyszedłby drugi i się zgodził, albo mie-

218, itp. Co z tego więc, że plan był prawidłowo skalkulowany, jeżeli zakładał wzrost cen o 10 proc.?

Już u progu nowego roku do wykonania planu brakowało nam ok. 260 mln zł, ale oczywiście przy założeniu 10 proc. wzrostu cen. Wiadomo, że jest on znacznie większy. Tymczasem dotację zmniejszono MPK o 407 mln zł, bo ktoś wpadł na pomysł, iż pokrywamy brak sprzedażą droższych biletów. Nasze wyliczenia i dowody, że tak się stanie, nie nie pomogły, obniżkę utrzymano.

Obecnie brakuje do spokojnej pracy już 600 mln zł. W tej sytuacji jedynym wyjściem jest korekta planu.

I jak tu planować?

libyśmy masę przedsiębiorstw bez dyrektorów. Ani jedno, ani drugie wyjściem jednak nie jest.

By przedsiębiorstwo funkcjonowało jako tako, powinno mieć rzeczowo opracowany plan. To niby logiczne, uczą tego nawet na kursach ekonomii, że o szkołach wyższych już nie wspomnę. Plan z szansą na realizację to także taki, w którym są pieniądze na działalność.

Cóż z tego, że my takie plany mamy, jeżeli finanse są zawsze wielką niewiadomą? Jak prawidłowo zaplanować koszty, jeżeli nie ma takiego mądrego, który powiedziałby w styczniu, co i ile będzie kosztować w grudniu? Niby podwyżki też są planowane — jak ważne osoby mówiły, ogólnie nie przekroczą one 1 proc.

Tymczasem np. drążek stabilizatora zdrożał... tylko o 278,3 proc., wał korbowy do „ikarus” i „berlieta” o 88 proc., koło zębate o 89, zbiornik wyrównawczy 103 proc., pompa wtryskowa kompletna o 122 proc., korpus pompy wtryskowej

Co się stanie, jeżeli zmniejszymy liczbę taboru? Odpowiedzi doprawdy trudno udzielić.

Trudno więc się dziwić, że wysoko kwalifikowana kadra ekonomistów, miast zajmować się właśnie ekonomicznym gospodarowaniem, głowi się, jak skorygować plan, by wilk był syty i owca cała. Wiadomo, że rewelacji wymyśleć nie zdołają, bo i jakim cudem? W ekonomii cudów nie ma. Jakby na ironię, jesteśmy przedsiębiorstwem wykonującym plan, moglibyśmy dać nawet więcej, gdyby te usługi miał kto od nas kupić i zapłacić za nie. Tymczasem, także jak na ironię, komunikacji daleko do doskonałości. Jak wiele rzeczy w naszej gospodarce i tu jest pewna niekonsekwencja. Państwo realizuje swe cele opiekuńcze, ceny na bilety ustala tak a nie inaczej. Wiele osób z opłat zwolnionych jest całkowicie lub częściowo, tylko dalej nie wiadomo kto te opiekuńcze założenia ma finansować.

FILOMENA SERWIN

Ratunek dla kotłowni

— Może mieszanka jest i dobra, ale wyjątkiem... według — mówi z sarkazmem kierownik działu głównego energetyka JAN OCHNIEWSKI — Ta, której używaliśmy, była prawdziwą zmurą.

Na początku roku MPK dowiedziało się, że dostawy koksu zaspokoją niepełną trzecią część potrzeb przedsiębiorstwa. Jednocześnie zalecono odgórnie spalanie pod kotłami paliwa złożonego w połowie z deficytowego koksu a w połowie z nie mniej deficytowego, lecz jednak łatwiej osiągalnego, węgla. Ta recepta stała się przekleństwem obsługi kotłowni zakładowej przy ul. Brożka. Na zewnątrz objawiało się to dożywianiem się z kominów, czarnym, pełnym niedopalonych cząstek dymem. Wewnątrz, wypełniającymi pomieszczenia szkodliwymi, duszącymi gazami. Na łeb, na szyję spadła sprawność energetyczna urządzeń, wzrosło za to zużycie opału.

Gwałtownie poszukiwano wyjścia z przykłej sytuacji. I tak energetycy trafili na informację o metodzie dr. Niemca...

Dr Mieczysław Niemiec, mieszkaniec Krakowa, konsultant naukowy Zakładu Doświadczalno-Badawczego Gospodarki Komunalnej w Katowicach jest człowiekiem nietuzinkowym. Żyje z wynalazków przy czym pieniądze zarobione na jednym, przeznaczają na sfinansowanie następnego. Jednym z osiągnięć wynalazcy jest właśnie opracowanie sposobu spalania węgla w kotłach EK 4, przewidzianych konstrukcyjnie do opalania koksem. Metoda dr. Niemca można najogólniej scharakteryzować tak: chodzi o to, by w odpowiednim czasie podać odpowiednią ilość dodatkowego powietrza w odpowiednie miejsce paleniska. W warunkach MPK doszła jeszcze jedna zmiana. Piec rozpała się nie od dołu, ze strony rusztu, lecz zasypuje żarem z góry.

Przyrządy niezbędne do zastosowania nowej metody kosztują (dla jednego kotła) 30—40 tys. zł. Śmiesznie mało, —

jest to równowartość ceny kilku ton koksu. W MPK błyskawicznie uporano się z wykonaniem osprzętu, rozpoczęto próby i...

— Wyniki nie są dobre, są bardzo dobre — twierdzi Jan Ochniowski.

Sprawność cieplna kotłów opalanych węglem jest o 3—4 proc. niższa niż przy koksie, ale o 13—16 proc. większa niż przy spalaniu mieszanki. Kocioł w pierwszej fazie odgrywa rolę koksołowni, zgazowuje węgiel, zamieniając go w tzw. półkoks. Spaliny, przepływające przez warstwę rozżarzonego paliwa dopalają się, całkowicie znika m.in. groźny, rakotwórczy węglowodór: benzo-a-piren. Zniknęło zadymienie i zagazowanie kotłowni, nie ma realnego zagrożenia niebezpieczeństwa wybuchu. O jedną piątą zmniejszyło się zużycie opału. Paleniska zamiast co 8, mogą usuwać żużel z pieca co 16 godzin.

Dr Niemiec sprawdził swój pomysł praktycznie w kotłowniach Śląska i Warszawy. Po badaniach w Łodzi uzyskał atest ministerstwa gospodarki paliwowej. W Krakowie swój wynalazek zaprezentował najpóźniej.

— Nie ma tu sprzyjającego klimatu dla nowości — tłumaczy.

MPK ze swoim zainteresowaniem i szybką decyzją jest tylko chlubnym wyjątkiem, choć w mieście pracuje ok. 600 kotłów typu EK 4 (w całym kraju ok. 60 tys.).

Właścicielami licencji na technologię dr. Niemca są: Zakłady Usług Technicznych NOT w Krakowie i Ośrodek Postępu Technicznego NOT z Warszawy. Instytucje te rozwinęły akcję o bezprecedensowym rozmachu. Przeszkolono już 300 osób, które będą rozpowszechniać nową metodę spalania. Zainteresowanie jest ogromne, ponieważ koksu wciąż brakuje i będzie brakować.

A sam wynalazca? Myśli już o czym innym. Koło Huty Katowice postawił ogromne urządzenie do utylizacji śmieci. Będzie produkował z nich gaz palny zużywany z kolei do likwidacji odpadów innego rodzaju. (R)

SADZIŁAM, że motorniczym nie ma czego zazdrościć, a tu wieść gminna doniosła, że kierowcy zazdrośczeni im stawki „za wolne”. Rzeczywiście na pierwszy rzut oka jest czego zazdrościć, gdyż od 1 sierpnia br. wynosi ona 250 zł na godz., podczas gdy kierowcy „za wolne” mają podwójną stawkę, jak za pracę turnusową, czyli tyle ile przedtem motorowi. Przeglądając się jednak bliżej stawką, godzinom i pensjom jednych i drugich można zobaczyć, że motorniczym wiedzie się finansowo nie lepiej, a gorzej niż kierowcom.

Motorniczym stawkę „za wolne” podniesiono w sierpniu, gdyż stan komunikacji tramwajowej był tragiczny. Rzucili się chłopcy na pracę, jak pies na świeżą kość i było wielu takich, którzy chodzili za wszystkimi wolne i targali po 14 godzin dziennie. Porównajmy teraz średnią płacę

Okiem motorniczej

Perfidny dowcip

(tzw. gołe pobory) za sierpień. I tak w ZTP wyniosła 31.000 zł, w ZTH 32.000 zł, w ZAW 35.500 zł, w ZAB 33.000 zł, w ZAC 37.000 zł, a w ZAP 30.000 zł.

Widać więc jak na dłoni, że owo, zazdrości godne, podniesienie stawki „za wolne” nawet nie zrównało średniej płacy motorniczych ze średnią płacą kierowców, a w faworyzowaniu moich kolegów i koleżanek w ogóle nie może być mowy. Dodać należy, że średnią płacę motorniczym zawyżają empekowscy zasilacze, którzy za każdą godzinę otrzynują pieniądze jak za nadliczbowa. Praktycznie więc motorowi zawodowy zarabiał jeszcze mniej, niż wynika z

podanej statystyki. W ubiegłych miesiącach różnica na niekorzyść motorowych np. między ZTP a ZAC wyniosła aż 7000 zł (dane za osiem miesięcy).

Tramwajem jeżdżę już siódmym rokiem i spotkałam się z kilkoma przypadkami, gdy motorniczy zostawał z własnej nieprzymuszonej woli kierowcą. O odwrotnym przypadku nie słyszałam.

A dlaczego? A dlatego, że nie ma się o co bić. Gdyby to był taki cymes, kierowcy by się pchali drzwiami i oknami na zajezdnie tramwajowe.

Zawód motorniczego niesie swoje ryzyko życiowe, gdyż motorniczym można być tylko

w MPK. Jeśli z jakiegoś powodu przestaje się być motorowym, staż za korbą właściwie do niczego się nie przydaje. Znam kilku naszych eks-motorowych, których burze domowe i dziejowe wyrzuciły spod empekowskich skrzydeł i ludzie ci nie mogą sobie w życiu zawodowym znaleźć miejsca.

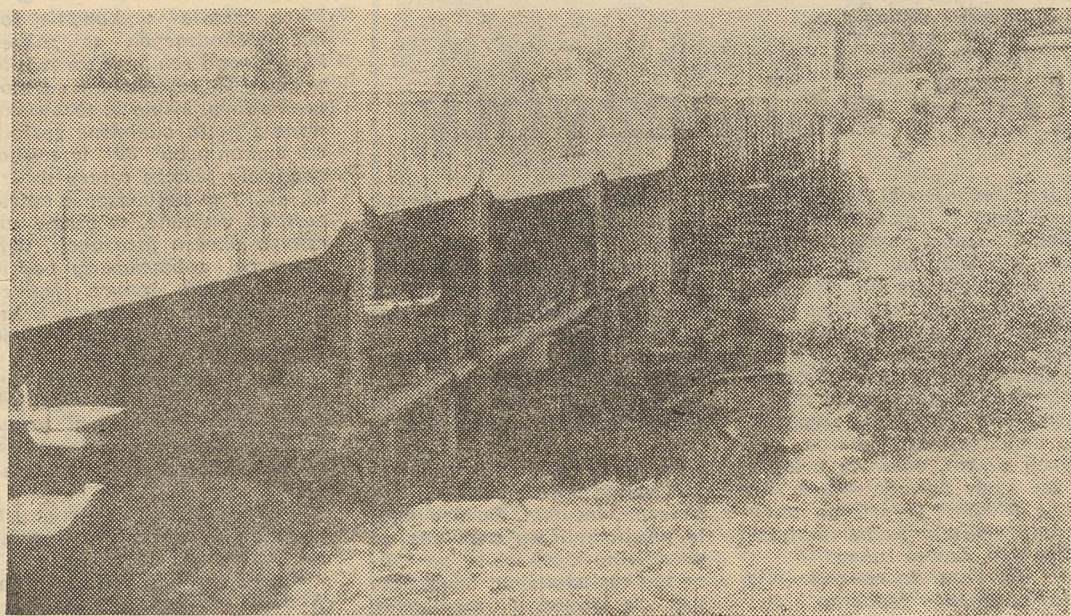
Kierowcą można być wszędzie, a nie ma lepszej zaprawy niż jazda w szczycie po Krakowie z tłumem pasażerów na karku. Wiele kierowców ma „swoje” wozy i dzięki własnym staraniom i wydatkom może sobie wydatnie podnieść zarobki, np. oszczędnością za paliwo, ogumienie itd.

Motorowy co dzień dostaje inny wóz i praktycznie nie ma żadnej możliwości dopilnowania zaplecza, by mu narzędzie pracy wyszykowali jak spod igły. Stąd biorą się legendarne wozy, na których zawodowi odmawiają z góry jazdy.

Dając motorniczym tak wysoką stawkę za wolne, wycięto im perfidny dowcip. Pan Bóg stwarzając świat, pracował sześć dni, a siódmego odpoczął, mimo iż był wszechmogący. Odpocząć musi tym bardziej motorowy. Spróbujcie jednak koledzy-kierowcy jak wasi koledzy-motorowi wytłumaczyć swoim polowicom, że odpoczywając tracicie jednocześnie ponad 2500 zł za dzień.

Kierowcy bezspornie mogą motorniczym zazdrościć tylko jednego — wydzielonych torowisk.

MARTA MICHAŁOWSKA



Fot. J. BEDNARCZYK

Tunel znów rusza

(Ciąg dalszy ze str. 1)

Ulica Lubicz stanie się niemal boczną uliczką, przy realizowaniu całości koncepcji odetchnąby wreszcie zatruty palinami i trzęsiony przez tramwaje Barbakan. Pomieszczenie czasów w poprzednim zdaniu nie jest niestety błędem autora. To nieubłagane życie zweryfikowało optymistyczne zamierzenia i dziś nie wspomina się już o tunelu, którego wylot znajdowałby się w rejonie teatru „Bagatela”. Obecnie chcemy dokończyć drążenie „dziury” pod dworcem.

Poinformować tu wypada Czytelników, że wreszcie po wielu latach zastojów i sztucznych reanimacjach rozpoczętej w 1975 r. budowy, wreszcie i dla niej zaczyna świecić słońce. Dotychczas cały wysiłek Krakowa skierowany był od 1982 r. na budowę Raby-II. A w obecnej sytuacji kraju kontynuowanie w jednym, niewielkim województwie dwu tak ogromnych budów było po prostu niemożliwe. Ostatnio jednak Raba, choć wciąż daleka od końca, wymaga mniej prac organizatorskich, finansowych, a także jest z budżetu centralnego. Stąd można było wreszcie zwrócić uwagę władz politycznych i administracyjnych na dziurę w ziemi, przed laty wygrzebaną pod dworcem i stanowiącą dziś prawdziwy wyrzut sumienia. Jeśli dodać do tego żywe zainteresowanie budową ministra komunikacji, to raczej wypada przypisać wiceprezydentowi miasta Januszowi Jakubowskiemu, gdy

mówi, że ta inwestycja wreszcie zaczyna nabierać rumieńców. By nabrała ich w pełni, niezbędne jest spełnienie podstawowego warunku — musi ona zostać wspomózona finansowo przez budżet centralny. Kraków bowiem własnymi siłami nie doprowadzi jej do końca w dającej się przewidzieć przyszłości. Tymczasem ostatnie harmonogramy przewidują całkowite zakończenie budowy na rok 1995, oddanie tunelu drogowego — 3 lata wcześniej.

O ogromie prac niech świadczą liczby. W 1984 r. przewidywano, że pierwszy etap kosztować będzie 1,5 mld zł. Tylko w 1987 powinny zostać wykonane prace wartości 500 mln zł. Tymczasem budżet miasta może oferować zaledwie połowę tej kwoty. Stąd konieczność zwrócenia się do centralnych instytucji o finansową pomoc.

Centrum komunikacyjne powstaje z myślą o poprawie sytuacji w mieście, w tym również ułatwieniu pracy morderczym i kierowcom naszego przedsiębiorstwa. Nim jednak do tego dojdzie, na razie czekają nas kolejne utrudnienia. Jeszcze w październiku ma zostać wyłączona z ruchu pętla tramwajowa przy Dworcu Wschodnim. Taki jest wymóg budowy, która na razie koncentruje się właśnie po wschodniej stronie dworca. Za 2 lata powinny tam stanąć nowe: czwarty i piąty peron. Na razie, w obecnie powstającej wersji, tunel kończyć się ma

w okolicy Pawiej, tam gdzie obecnie stoi przychodnia PKP.

Głównym wykonawcą prac jest „Budostal-3”, głównym projektantem — „Miastoprojekt”. Obie instytucje doceniają rangę tej inwestycji dla miasta, jego prawidłowego rozwoju. Najważniejsze, że wykonawcy mają już niezbędne materiały, że mogą pracować bez obaw, iż jutro staną przed widmem wstrzymania robót. Jest stal niezbędna do budowy konstrukcji tzw. płyty centralnej, są inne materiały. Jest wreszcie chęć do zakończenia tej tak ślimaczącej się inwestycji.

Centrum komunikacyjne to jeszcze jeden przykład, że uczelnie naszego miasta potrafią żyć w symbiozie z przemysłem. Naukowcy z Akademii Górniczo-Hutniczej opracowali bowiem projekt izolacji wodnej, opartej całkowicie o wyroby polskich zakładów. A przecież właśnie kłopoty z wodą przed kilku laty znacznie opóźniły prace.

Na budowie pozostało jeszcze wiele problemów. W ich rozwiązywaniu, obok przedstawicieli najwyższych władz państwowych, będą mieć swój udział i pracownicy MPK. Wszak obok kolejarzy, po zakończeniu prac, przedsiębiorstwo będzie jednym z głównych użytkowników centrum. Musimy więc trzymać rękę na pulsie, by potem móc w pełni wykorzystywać zastosowane tam rozwiązania.

KRZYSZTOF GACEK

Z wizytą

Wiele podobieństw

WŁOCŁAWEK trudno byłoby zaliczyć do największych polskich miast. Liczy niewiele ponad 100 tysięcy mieszkańców. Wojewódzki awans zawdzięcza reformie administracyjnej z 1976 r. Ale rozwój miasta zaczął się wcześniej w momencie, gdy rozpoczęto budowę Zakładów Azotowych. Spore przestrzenie spowodowały, że zaczęto myśleć o miejskiej komunikacji. Pierwsze dwie linie uruchomiono w 1951 r. Pożyczone od PKS autobusy „chausson APH” woziły mieszkańców 50-tysięcznego wówczas miasta. Jeździły one w „barwach” Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej. Przez pierwsze 10 lat trudno mówić o dynamicznym rozwoju. W 1960 r. było 7 linii autobusowych z których 4 wychodziły poza granice Włocławka. Dopiero 1 stycznia 1961 r. rozpoczęło działalność Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Baza nie przedstawiała się ciekawie. 57 autobusów korzystało z zajezdni przeznaczonej na 20 wozów. Dopiero w latach 70. rozbudowano jedyną istniejącą zresztą do dziś zajezdnię, na 80 wozów. Tyle, że dziś jeździ po Włocławku 129 autobusów, a budowa drugiej zajezdni trwa od 1979 r. i nie ma nadziei na szybkie jej zakończenie. A tymczasem „sany” i „autosany” zastąpione zostały „berlietami” i „ikarusami 280”, które skutecznie rozładowują tłum.

Kraków szczyci się, że w 1985 r. po raz pierwszy w historii wyjechało do miasta jednocześnie 500 autobusów. Mają podobny sukces i włocławianie. Dyrektor Bogumił Witkowski, lekarz z wykształcenia, z satysfakcją może powiedzieć, że od 1 stycznia 1986 codziennie zajezdnię opuszczają 102 autobusy, kursujące na 19 liniach, o łącznej długości niespełna 200 km. Najdłuższa linia, wybiegająca już poza granice miasta, liczy 15,5 km, najkrótsza, na której kursuje jeden autobus, tylko w godzinach szczytu, niespełna 2 km. Rocznie z usług MPK korzysta 47 mln pasażerów.

Ciekawa sprawą jest zawsze porównanie zarobków. Nie da się ukryć, że włocławianie przegrywają wyraźnie z Krakowem. Przeciętna płaca kierowcy autobusowego wynosi 26 tys. zł, pracownika zaplecza 17 100 zł. Jednak w ostatnim czasie udało się przedsiębiorstwu załatwić coś, co powoduje wzrost zainteresowania młodych ludzi pracą w MPK. Są to wyjazdy na kontrakty zagraniczne. Przy dających się i tu we znaki brakach pracowników, zwłaszcza na zapleczu, to spory atut. Natomiast nie może dyrektor Witkowski uskarżać się na brak kierowców.

I jeszcze jedna informacja wskazująca, jak podobna może być działalność w zupełnie różnych warunkach. Orkiestrę dętą MPK — reprezentacyjną orkiestrę Krakowa — czytelnicy znają zarówno z licznych publikacji w „Sygnałach”, jak i występów przy najrozmaitszych okazjach. W 1978 r. Zdzisław Wojnowski założył podobną orkiestrę w MPK Włocławek. Dziś liczy ona 30 muzyków. Występuje często i chętnie. W tej chwili czynione są ostatnie przygotowania do założenia Klubu Honorowych Dawców Krwi. Jeśli wzięć pod uwagę, że historia krakowskiego MPK liczy już 111 lat, a we Włocławku miejska komunikacja zaczęła się dopiero w 1951 r., to wyraźnie widać, że młodszy brat, chyba bezwiednie, skutecznie naśladuje starszego.

KRZYSZTOF GACEK



Remont średni torowiska w ul. Mogiłskiej.

Fot. J. BEDNARCZYK

ZAKŁADY MPK sporządzające co roku plany zakupów przypominają beztroskie żony, kupujące bez „ładu i składu”. W rodzinie potrzebny jest rozsądny mąż trzymający kasę i dokonujący „cięć”. Żona, co najwyżej, może się obrazić, albo gdy mąż niezbyt uważny, upchnąć niezbyt przemyślane zakupy w pawlaczu i nie przejmować się „bzdurami”, do następnych zakupów.

W naszym przedsiębiorstwie, rolę rozsądnego męża, pełnić musi Zakład Zaopatrzenia Materiałowego. Co roku plan zakupów sporządzany przez zakłady, jest korygowany i to o ciekawe miliony złotych. Z reguły poprawki dotyczą części, które od lat leżą w magazynach, a mimo to uparcie planuje się ich zakup. Zaopatrzenie „obcina” nie tylko te pozycje, które znajdują się w magazynach. Cięcia są większe, gdyż branżowcom wiadomo, że niektóre rzeczy potrzebne są niezmiennie rzadko. Tak jest co roku. Plany, bez zbytniego wyteżenia umysłów i rozeznania sytuacji są z roku na rok przepisywane. No cóż, skoro nie gospodarze zakładów martwią się o zapasy, skoro nie oni je przechowują i nie oni płacą za ich nadmiar? Przecież za to jeszcze nikomu włos z głowy nie spadł, czym się więc przejmować? Zupewnie paradoksalnie jest już z zamówieniami doraźnymi. Są to zamówienia, których wcześniej przewidzieć nie było można, a zamawiany towar powinien być odbierany natychmiast, ba, powinien być oczekiwany z niecierpliwością. Tymczasem? Zakupiony w 1985 r. kabel leży sobie w magazynie do tej pory.

Jest też inny sposób na wybrnięcie z kłopotów, związanych ze złym przygotowaniem do zimy. Co roku od września, października, wszyscy przygotowują się do zimy. Wtedy to najczęściej „wrzuca” się zaopatrzeniowcom to czego zapomniano zaplanować wcześniej i problem z głowy. Beztroszy też są producenci. Dochodzi do sytuacji, iż ktoś, kto po raz pierwszy zetknąłby się z zaopatrywaniem zakładu, uznałby to za przedni kabaret. Producenci, którym potrzebny jest tak zwany „wsad” dewizowy, miast uzyskiwać go przez produk-

Producenci mają też i trzeci sposób na własną produkcję wcale nie gorszy od dwóch poprzednich. Oto chrzanowski „Bumar-Fablok” by wyprodukować przekładnię wagonów, zażył sobie od MPK — bagatelka — korpusów przekładni górnych i dolnych, oraz łożysk, które z kolei można kupić, ale za dewizy. Kooperanta zmienić nie można bo... jest jedynym wytwórcą przekładni w kraju. Żądanie dewiz weszło już w nawyk. Chce ich także ten od grzałek zwrotnicowych, ba, trzeba je mieć nawet przy zakupie przełączników, po-

pieczątek i podpisów, wtajemniczeni twierdzą, że zabrać można prawie wszystko. Całe szczęście, że nie wszyscy są wtajemniczeni.

Jest też w zaopatrzeniu i śmieszna sprawa. Pracownicy wykazują — i słusznie — nieprawidłowości zamówień i co za tym idzie zakupów. Tymczasem w magazynie nr 4 jest sobie suwnica wykorzystywana 3—4 razy w miesiącu. Jednocześnie wiadomo, iż brak maszyn w magazynach i do pracy potrzeba „tegiech” chłopów.

Nieznaną też jest wartość zapasów. Przeglądy robimy sami i zapasy wyliczamy w cenach stałych. Nie musimy wyjaśniać, że cena stała to dziś utopia. Wykazy mówią, że zapasy maleją. Co by się jednak stało, gdyby obliczono je po kursie bieżącym? Jest też i inny sposób na teoretyczne pozbycie się zapasów. Znają go i stosują, co niektórzy kierownicy zakładów. Ot ten, który jako tako orientuje się co ma w magazynie na swoim terenie, wydaje dyspozycje, by z kupki, która lada dzień będzie zapasem, wziąć jedną część. Zapas oczywiście teoretycznie zostanie zlikwidowany, bo materiał „wykonuje ruch”.

O gospodarce materiałowej można by pisać tomy. Nic dziwnego że w ogólnym bałaganie są i tu różne kwiatki. Oczywiście usprawiedliwienie to żadne. Wydaje się jednak, że tu idzie na lepsze przynajmniej w naszym przedsiębiorstwie. Oby nie zapeszyć.

FILOMENA SERWIN

Kupować też trzeba umieć

cię na eksport, wolą produkować na rynek krajowy. Czy można im się jednak dziwić jeżeli z powodu fatalnego przelicznika, produkt sprzedawany w kraju jest droższy. Wobec ogromnego zapotrzebowania, nikt nie ma zamiaru przejmować się też jakością. Wytwarza się więc coraz drożej i gorzej. A dewizy? Nie prostszego. Chcąc kupić? Proszę bardzo, ale częściowo płacicie walutą wymienną. U innego producenta braku w zatrudnieniu są też problemem (z naszego podwórka patrzac) żadnym. Chcąc towar? Nie ma problemu, ale dajcie ludzi do jego produkcji. Potem można z czystym sumieniem wziąć premię za przekroczenie planu przy mniejszym zatrudnieniu, następnie utopić ją w cenie.

trzebnych wydziałowi łączności. Przykładów można zresztą podać tu więcej. Tymczasem beztroska trwa. Tylko w planie na rok 1986 „zaopatrzenie” obniżyło zakupy, bagatelka, o 590 mln zł. Zresztą okazuje się, że zakupy i związane z nimi kłopoty to nie jedyny ważny problem zakładu. Z tymi jednak musi uporać się sam. Sen z oczu spędza kierownictwo magazynu nr 4. Ciągłe zmieniająca się obsada doprowadza do sytuacji, że magazyn pracuje przez pół roku, a następne pół roku trwa inwentaryzacja. „Normalką” są niedobory i... nadwyżki magazynowe. Wprawdzie ostateczny wynik zdaje się być zerowy, ale świadczy o nieprawidłowościach, mimo że pobranie śrubki wymaga bodajże trzech egzemplarzy RW, ileś tam

Miało być oszczędnie

PARĘ LAT temu był w MPK komis. Wielu pracowników chwaliło sobie ten rodzaj sprzedaży. Można tam było kupić zarówno rzeczy przynieszone przez pracowników, jak też mundury, kurtki sukienne i ocieplane. Była to odzież, którą oddawali ludzie zwalniali się z pracy. Przeważająca część tych ubrań była w bardzo dobrym stanie. Sprzedawane po stosunkowo niskiej cenie, miały wzięcie przede wszystkim wśród emerytów, ale kupowali je i pracownicy.

Nic dziwnego. Nasze mundury szły za bardzo dobre go materiału przez samą „Vistulę”. Właściwie od normalnego garnituru wyróżnia je tylko empekowski emblemat. Na dobrą sprawę komis mógł nawet na siebie zarobić. Sprobowano do niego także towary trudno osiągalne na rynku (firanki, bieliznę itp.). Przedsiębiorstwo, a dokładniej komis, kupowało po cenie hurtowej, sprzedawało zaś po detalicznej. Po prostu marża, którą bierze handel, zostawała w przedsiębiorstwie.

Dopatrzone się jednak nieprawidłowości w działalności komis. Nie bardzo wiedziano, jak go rozliczać. By problem mieć z głowy, komis... zlikwidowano. Nikt nie wpadł na to, że należało może zlikwidować nieprawidłowości, jeżeli istniały. Co się dzieje dziś? Pomieszczenia po byłym komisie dosłownie zawalone są stertami ubrań i kurtek. Wisieć nie bardzo to ma gdzie, więc częściowo leży na ziemi. Jesteśmy chyba jedynym przed-

siębiorstwem, w którym odbiera się mundury, jeżeli pracownik odchodzi. Inni stosują ekwiwalent pieniężny. Nasze rozwiązanie miało sens, gdy ubrania były sprzedawane, ale teraz? Okazuje się, że rozwiązanie połowiczne sprawy nie załatwia.

Pracownicy oddają także buty. Jest takie pomieszczenie w Sekcji Odzieżowej, którego 2/3 zajmuje właśnie używane obuwie, będące w bardzo różnym stanie, od butów zniszczonych i naprawionych następnie przez naszych szewców, po zupełnie przyzwoite botki, półbuty i trzewiki. Obuwie to może być wydawane tym, którym przysługuje, na znacznie krótszy okres. Wydawane jednak nie jest, bo nie ma chętnych. Nic dziwnego. Używanie butów po kimś nie jest higieniczne. Co robić z kupą dobrego ale niechodliwego towaru? Za darmo nie chcą nawet nowych, leżących od lat butów instytucje opieki społecznej. Jaki sens ma więc odbieranie od pracowników używanych?

Swego czasu wiele emocji wzbudzały kożuchy, także oddawane przez odchodzących pracowników. Snuto na ten temat wiele domysłów, szepem mówiono o domniemyanych aferach. Obecnie, decyzją ministerstwa, kożuchy praktycznie pracownikom już nie przysługują. Nowych już od dawna się nie wydaje, ale w momencie wejścia w życie zarządzenia, w magazynie były zapasy zakupionych znacznie wcześniej. Słusznie więc, wydawano je tym, którym

przysługiwały kiedyś. Gdy skończyły się nowe, znów okazało się, że używane zapelniały magazyn. Postanowiono więc, że od kwietnia do września będzie je można kupować. Do zakupu byli uprawnieni wszyscy. Okazuje się, że w wyznaczonym okresie sprzedano raptem siedem kożuchów. Reszta — ok. trzystu — wisi dalej na wieszakach. Może w tym roku „pójda” zamiast kurtek? Zobaczymy.

W magazynach odzieżowych zalegają też towary całkiem nowe, które pracownicy powinni pobierać. Zgodnie znów z zarządzeniem pracownikom od momentu, gdy tak zwany, okres używalności się skończy, a pobraniem nowych sortów, wypłaca się ekwiwalent pieniężny. Miało to być ekonomiczniej, gdyż wydłużał się okres używania odzieży, ale... Nigdy nie wiadomo, kiedy i kto zdecyduje się przyjść do magazynu po sorty. Odzież w magazynie musi być więc zawsze. Nawet jeżeli ogranicza się zakupy, to w magazynach powstają zapasy. Wytwarza się sytuacja paradoksalna. Ten sam towar opłacony jest dwa razy — raz wypłaca się pracownikowi, a towar kupiony — też przecież zapłacony leży na półkach. Czy nie słuszniejsze byłoby wypłacanie ekwiwalentu tym, którzy się zgłosili w terminie, nie mogli pobrać jednak należnych im rzeczy, bo ich nie było.

A tak na marginesie. Z podziwem patrzyłam zawsze na pracownice Wydziału Gospodarki Odzieżowej. Parę lat temu zdobyły ciepłą bieliznę, butów czy firanek było dużym osiągnięciem. W naszych magazynach nie tylko, że bielizny dla tych, którym przysługuje, nie brakowało, ale organizowano jeszcze giełdy, na których, przynajmniej bieliznę, prawie każdy mógł kupić. Jak one to zdobyły? Jak chciało im się to robić? Przecież nie musiały. Niewątpliwie zasługa tu byłby kierowniczki Wydziału Odzieżowego **Zbigniewy Proskurnickiej**. Wychowała dobry, zaangażowany zespół. Pracujące tam panie rozumiały sytuację i nie liczyły swego czasu i wysiłku. Wspólnym ich pomysłem był też komis. Miał usprawnić działalność, zlikwidowano go. Wylano dziecko z kąpielą, pozostał problem ubrań.

FILOMENA SERWIN



Józefa Gwiżdż przegląda złożone na stertę kurtki i ubrania w pomieszczeniach po byłym komisie. Fot. J. BEDNARCZYK

MPK jest zawsze w czołówce dzielnicy

(Ciąg dalszy ze str. 1)

rat ulice są wykorzystywane niemal wyłącznie przez tamtejsze zakłady pracy, które muszą czuć się odpowiedzialne za ich stan. Dochodzą do tego wniosku również ich dyrektory, stąd chyba wkrótce zniknie i ten problem.

— **Ulica Malborska?**

— To niestety bardzo trudna sprawa. Doskonale wiem, że kierowcy jeżdżący tamtędy ciężkimi autobusami wykazują maksimum dobrej woli. Ale cóż mam zrobić, skoro przedsiębiorstwa zajmujące się remontami nie mają tzw. „mocy przerobowych”. Remont planowany jest już od kilku lat i wciąż z tego powodu „spada” z planu. Nie udało się go również wpechnąć do zestawienia tegorocznych działań. W przyszłym roku ta ulica musi być jednak odnowiona. Zrobię wszystko, by tak się stało.

— **Gospodaruje Pan w najbardziej rozległej dzielnicy Krakowa. Wiele mówiło się już przed laty o wykorzystaniu w komunikacji kolei. Do tego potrzeba jednak kilku sporych inwestycji, także w Pod-**

górze. Jak wyglądają dziś te sprawy?

— Wciąż są w toku. Nie może doczekać się realizacji dworzec przy ul. Kącik, nie ma też jeszcze terminów budowy dworca przy ul. Karpackiej, w pobliżu przystanku kolejowego w Prokocimiu. Wiele przyczyn składa się na taki stan rzeczy. Mogę ze swej strony przytoczyć przykład torów tramwajowych w rejonie stacji w Płaszowie. MPK tak długo nie mogło się zdecydować na jakąś koncepcję, że w końcu nic z tego nie wyszło. Oczywiście nie cała wina spada na to przedsiębiorstwo, ale ludzie odpowiedzialni w nim za inwestycje nie byli całkiem czysti.

— **Sądę, że nie jest to nasze ostatnie spotkanie poświęcone sprawom MPK i komunikacji w Podgórzu.**

— Serdecznie zapraszam i jeszcze raz podkreślam, że dużo korzystamy z pomocy MPK, choćby małej poligrafii, autobusów. Ze swej strony zawsze też staramy się pomagać.

— **Dziękuję za rozmowę.**

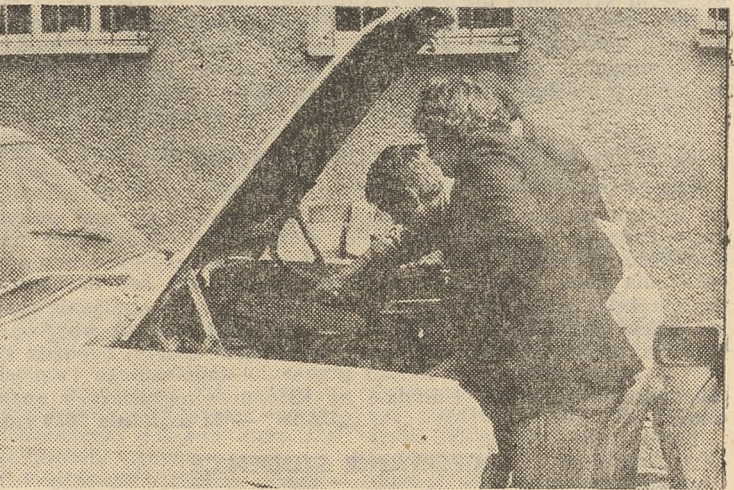
KRZYSZTOF GACEK

Kłopoty ze „119”

LINIA autobusowa „119” łączy dwie odległe od siebie dzielnice. Rozpoczyna się przy Głównym Dworcu, a kończy w Borku Fałęckim. Autobusy jadą przez Aleje Trzech Wieszczów i właściwie przez całą trasę są wypełnione. „Wypadnięcie” jednego z planowanych wozów powoduje przeładowanie pozostałych.

26 września pomiędzy 9 a 10 na przystankach linii „119”, zauważyć można było więcej ludzi. Z początku nie wiedziałam dlaczego, ale kiedy oczekiwałam na autobus 35 minut, zrozumiałam, że sytuacja nie jest normalna.

Zainteresowana sytuacją linii „119”, zadzwoniłam do Głównej Dyspozytorni. Okazało się, że na tej linii brakowało dwóch autobusów. Jeden nie wyjechał z zajeżdżni z powodu braku kierowcy, drugi „119-05” uległ awarii. Przy okazji dyżurny dyspozytor obliczył, że oczekiwanie w przypadku braku na linii dwóch wozów mogło dojść do pół godziny. Sądę, że na dalszych od Borku przystankach ludzie oczekiwali jeszcze dłużej. Trzeba bowiem wziąć jeszcze pod uwagę olbrzymie przeładowanie wozu, które powodowało dłuższy niż normalnie postój na przystankach.



Kto da więcej

ZAKŁAD TAKSÓWEK sprzedał w październiku w drodze nieograniczonego przetargu samochody, których zużycie wynosiło przeciętnie 75 proc. Wszystkie eksploatowane były jako taksówki. Przetarg ogłoszono w prasie. Nikt nie przypuszczał, że odbije się on tak szerokim echem. Chętni przybyli! nie tylko z Krakowa i województwa, ale także z innych regionów Polski. Stosunkowo niewysokie ceny przekraczane były przy kupnie bardzo często o 50 procent. Np. „wołga”, na którą cena wywoławcza wynosiła 300 tys. sprzedana została za 460 tys. złotych. Rekord pobiła „dacia”, która z ceny wywoławczej 210 tys. zł doszła do 578 tys. Najmniejszym zainteresowaniem cieszyły się dwa „żuki”, z których jeden był po wypadku i on też nie został sprzedany. Reszta, to jest pięć „fiatów”, jedna „wołga” i jedna „dacia” odjechały z Zakładu Taksówek prowadzone już przez nowych właścicieli. Jeden z uczestników przetargu, a uprawnionych poprzez wpłatę było aż 49 osób, mieszkając Nowosądeckim, szczęśliwy nabywca „fiata” bagażowego, stwierdził, że woli kupić wóz od państwowej firmy niż na giełdzie, gdyż widzi w tym mniejsze ryzyko celowo zamaskowanych wad. Następny przetarg przygotowywany jest na grudzień...

(M.B.)

Zdjęcia: JACEK BEDNARCZYK



TRAMWAJ ELEKTRYCZNY W KRAKOWIE

WCZORAJ odbyło się posiedzenie Komisji Tramwajowej, gdzie rozpatrzono wnioski postawione w pełnej Radzie przy sposobności rozprawy za przeprowadzeniem kolei elektrycznej przez Bramę Floriańską. Komisja uchwaliła wezwać dyrektora kolei konnej, aby przedłożył plany na dalsze linie kontraktem objęte. Dalej uchwaliła Komisja uznać, że Brama Floriańska ma pozostać niezmieniona i zezwolić na małe obniżenie poziomu ulicy Floriańskiej, tak jak uczyniono to na ulicy Grodzkiej pomiędzy Ryńkiem a Placem Franciszkańskim. Obniżenie to wyniesie 25 cm w Bramie Floriańskiej i umożliwi przejście wozów kolei elektrycznej bez najmniejszego naruszenia Bramy, przyczem cokoł Bramy zostanie, a sklepienie nie będzie zupełnie tykane. W zamian za położenie dwóch torów komisja postawiła warunek na podstawie paragrafu 16 kontraktu, ażeby w Ryńku zaniechano przewodów nadziemnych i zaprowadzono prąd podziemny. Wniosek Komisji zostanie przedstawiony Sekcji, a następnie pełnej Radzie miasta.

„CZAS” — 16 kwietnia 1899 roku

POSIEDZENIE SEKCJI EKONOMICZNEJ

SEKCJA Ekonomiczna Rady Miasta odbyła wczoraj posiedzenie, na którym między innymi sprawami zastanawiała się nad sprawą zaprowadzenia w Krakowie kolei elektrycznej mianowicie nad przedłożonym przez Towarzystwo Tramwajowe projektem przeprowadzenia kolei przez ulicę i Bramę Floriańską, bez naruszenia tej ostatniej. Sekcja zgodziła się na projektowane obniżenie terenu ulicy Floriańskiej w pobliżu bramy o 25 cm, tak aby woz elektryczny bez naruszenia Bramy przechodził mogły. Zgodziła się też na zaprowadzenie w Ryńku przewodu nadziemnego i wnioski odpowiednie przedstawi Radzie na jednym z najbliższych posiedzeń.

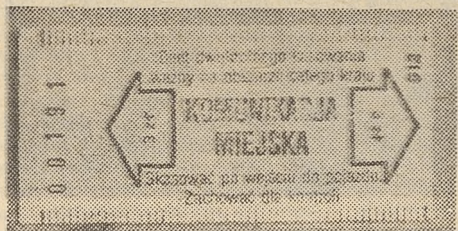
„CZAS” — 21 kwietnia 1899 roku

CZERWONE SZUBIENICE

DŁUGO dyskutowano na temat wprowadzenia do Krakowa tramwaju elektrycznego. Zastanawiano się czy przewód elektryczny winien biec nad czy pod ziemią. Niestety zwyciężyła koncepcja nadziemnego przewodu miedzianego na słupie. Słupy te pomalowano na czerwono i ustawiono między innymi na Ryńku. „Czerwone szubienice” szpecą teraz krakowski Rynek i ulice, którymi biec będzie linia tramwajowa, to jest od Mostu Podgórskiego do Dworca i dalej Baszową przez Sławkowską do Ryńku.

„CZAS” — 19 września 1900 roku
Wybrała: (M.B.)

Znów automaty do sprzedaży biletów?



„MERONA M 2000” to automat służący do sprzedaży biletów nie tylko komunikacyjnych. Automaty tej firmy funkcjonowały już kiedyś w Krakowie. Wówczas zostały skutecznie zniszczone przez krakowskich wandalów. Obecnie pojawia się szansa na powrót „Merony”

do naszego miasta. W czasie, gdy wielu kierowców i motorniczów, mimo ciężkiego na nich obowiązku, nie sprzedaje biletów, „Merona” może stać się szansą dla pasażerów, gdy nieczynne będą kioski „Ruchu”, na przejazd bez narażania się na utarczkę z kontrolerem. Zachodniopomorska firma zainteresowana jest polskim rynkiem, stąd propozycja sprzedaży automatów. Wydaje się, że wśród miast w których funkcjonować będzie nowa wersja „Merony” znajdzie się i Kraków. Takie automaty w rejonie Dworca Głównego, Pocztę i jeszcze kilku węzłowych przystanków zapewne bardzo by się przydały. Inna sprawa, czy wygrałyby walkę z chuliganami. Twórcy twierdzą, że oszukanie automatu jest bardzo trudne, podobnie jak jego rozbicie. Jak będzie, przekonamy się, gdy wstępne rozmowy doczekają się szczęśliwego końca. (kg)

Obywatelu ROMANIE CHOŁDA

i po cóż w naszym Przedsiębiorstwie pracownia plastyczna, po cóż współpraca z Akademią Sztuk Pięknych, po cóż narady, ustalenia, zarządzenia, regulaminy, ba, zdrowy rozsądek wniesiecie. Przecież Wam się zwyciężają i po prostu nie chce. A czego Wam się nie chce? Nie chce się Wam prawidłowo otablicować autobusu. Przecież od tego są „docenci z zajezdni”.

Coś Wam się jednak pokreśliło. Owszem, są i docenci, z Wydziału Form Plastycznych, są i ci z zajezdni, którzy nad oznakowaniem sprawują pieczę. Ale to Wy, Obywatelu, macie te tablice założyć, i to we właściwych miejscach. Ale co tam, furda, siedzicie sobie za kółkiem i macie to gdzieś. Pasażer, jak mądry, to zapyta innych podróżnych, jak głupi, zajedzie gdzie indziej niż chciał. Świat się nie zawali.

Chciałbym usłyszeć Wasze poczucie humoru, gdy wystana przez Wasz tabliczkę kartkowej czekolady okaze się „blokiem z mas tłustych”, a bilet na przedpremierowy seans sex-karata-western-kryminału, w wersji oryginalnej. Cóż, to też może być wina pewnego rodzaju błędnego „otablicowania”. Takie rze-

czy na szczęście się nie zdarzają, ale Wam się zdarza, oż zdarza...

Patriarchalne „młoczące” do zwracającego Wam uwagę inspektora też uważam za mało humorystyczne — choć i tak dobrze, przecież mogliście go zwyczajnie zgnuć. Jeśli poczucie humoru Wam dopisuje, zapraszam do współpracy. Mam w „Sygnałach” kilka rubryk, w których dobry dowcip zawsze znajdzie miejsce. Ale tylko dobry!

Pozdrawiam gorąco —
REDAKTOR

Listy do Czytelników

Obywatelu EDWARDZIE KLESZCZ

rozumiem, że praca regulatora na mijance na moście Grunwaldzkim jest monotonna — tramwaj w lewo, tramwaj w prawo i tak przez całą zmianę. Jesienne wieczory są chłodne, a kłopotów mrowie. Mam jednak do Was pretensję, że jako lekarstwo na to wszystko użyłście do ustnie pół litra, zatrzymując ruch w tak newralgicznym dla komunikacji miejscu. Rzeczywiście, w takim stanie, w jakim Was znaleźliśmy, choć fiaska nie była jeszcze pusta,

a kieliszek dowodził, że nie piliście „z ginita”. trudno było wykonywać jakiegokolwiek czynności. Mam do Was pretensję, bo w 10 pociągach stojących od strony Kapelanki zdarzyło się co najmniej tyle samo pyskówek z motorniczymi, a rozżaleni pasażerowie napiszą gorzkie listy i ja je będę musiał czytać. Pewnie będzie też kilka wniosków o ukaranie nieuprzejmych motorniczów.

Jedyna praca, która polega na degustowaniu alkoholu, to praca ki-

pera w wytwórniach win i koniaków. O ile się orientuję, wszystkie te etaty w naszych CPWi są zajęte, więc nie przewiduję tam dla Was przyszłości. Zresztą kiperzy tylko smakują napoje alkoholowe — by nie doprowadzić się za każdym razem do nieprzytomności.

Czego i Wam życzę —
REDAKTOR

Obywatelu TADEUSZU ZAJAC
dwadzieścia lat to piękny wiek, pełen inwencji i pomysłów. Nowa praca, a właściwie jej perspek-

Kolonie dla dzieci to też troska o pracownika

Z ROKU NA ROK zwiększa się w MPK liczba skierowań na kolonie, obozy i zimowiska. Rośnie też fundusz przekazywany na ten cel. Zainteresowanie rodziców tą formą wypoczynku, jest duże, z dwóch powodów. Od lat nie wzrasta w MPK odpłatność rodziców za skierowanie, mimo iż koszt wypoczynku stale się podnosi. Gdy dochód na osobę nie przekracza 3000 zł, dziecko wypoczywa za darmo. Przy średniej powyżej 8000 zł opłata wynosi 4500 i jest to najwyższa kwota pobierana od rodziców. Nie mniej ważnym argumentem jest też powszechna wśród pracowników opinia o dobrej organizacji wypoczynku dzieci. Fakt korzystania z zimowiska nie zamyka dziecku drogi do wyjazdu na kolonie, nie ma na to wpływu również pobyt na wczasach z rodzicami.

Do 1985 roku przedsiębiorstwo nie posiadało własnej bazy kolonijnej. Od ubiegłego roku korzystamy podczas wakacji ze szkoły w Piekelniku na 100 miejsc i szkoły w Krościenku z 60 miejscami. Te obiekty udostępniono nam na zasadzie dzierżawy, zobowiązując jednocześnie MPK do szeregu prac remontowych i to nie tylko niezbędnych dla funkcjonowania kolonii. Sprzęt i wyposażenie jest oczywiście nasze. 70 proc. kadry kolonijnej to także nasi pracownicy, podejmujący pracę na kolonii na zasadzie delegowania. Łącznie na koloniach i obozach zatrudniono 95 naszych pracowników. Prawie wszystkie dzieci zgłoszone do wyjazdu i korzystające z zasiłku rodzinnego MPK zostały zakwalifikowane. Oczywiście jest natomiast, że nie wszystkie dzieci pojechały tam gdzie chcieli ich rodzice. Najwięcej emocji budzą oczywiście skierowania na kolonie zagraniczne. Dzieci na kolonie dowożone są zakładowym transportem. Placówki kolonijne położone blisko siebie mają do dyspozycji autokar z kierowcą.

W większych obiektach przy dużej liczbie dzieci zatrudniony jest także lekarz, oczywiście z przychodni MPK.

To, że kadra pedagogiczna rekrutowana jest z pracowników przedsiębiorstwa, nie oznacza oczywiście że nie wymaga się od tych ludzi umiejętności pedagogicznych.

Oczywiście własna baza kolonijna nie wystarczy. Prowadzi się więc bieżącą wymianę z innymi przedsiębiorstwami, bądź korzysta z pośrednictwa biur turystycznych. Jest to konieczność, mimo że skierowania bywają i ponad 100 proc. droższe. Dla przykładu: koszt skierowania w Piekelniku wynosi 16.700 zł, a w Biurze Usług Turystycznych „Bałtyk” — wprowadzie nie za 19 lecz 21 dni, 35 tys. zł. Wysoka ocena organizacji wypoczynku dzieci zarówno przez rodziców jak i jednostki kontrolne dobrze świadczy o naszych służbach socjalnych. (fi)

Koniec serii wykolejeń?

NA ZWROTNICY rozjazdowej nr 025, na skrzyżowaniu ulic Długiej i Baszowej, miały w lipcu miejsce dwa wykolejenia pociągów. 13 lipca wykoleiła się trzywaggonowa „3” — 08. 14 lipca „3” — 06 w składzie dwóch wagonów. We wrześniu wykolejeń zdarzyło się już dwa razy tyle. 6 września wykoleiła się „3” — 07, 27 września — „3” — 09, 28 września — „3” — 09, 29 września — „3” — 07. Wszystkie jeżdżące w składzie trzech wagonów. Nie obeszło się bez strat materialnych, które kształtowały się od 4 do 16 tysięcy złotych.

Jak stwierdzono, przyczyną serii wykolejeń były elektryczne uszkodzenia zwrotnicy.

Likwidujący ostatnie wykolejenia inspektor grupy wypadkowej z Działu Wypadkowo-Dochodzeniowego polecił wyłączyć elektryczne sterowanie zwrotnicy do chwili dokładnego jej przeglądu przez brygadę Zakładu Sieci i Podstacji. Przez tydzień zwrotnica była przekładana ręcznie. Po naprawie elektrycznego sterowania i ponownym jego podłączeniu do sieci, wykolejenie zdarzyło się jeszcze raz, na szczęście bez strat materialnych.

Zwrotnica 025 nie straszy już motorniczów „trójką”. Mijmy nadzieję, że właściwa przyczyna czarnej serii została odkryta i usunięta. (M.B.)

tywa, bo dopiero rozpoczęliście naukę na motorniczego w Ośrodku Szkolenia Zawodowego MPK data Wam do ręki, poza pierwszą pensją, niestety inny argument — bilet wolnej jazdy. Nareszcie nie trzeba się bać końca jazdy na gape, niech tylko przyjdą do ja im pokaże, ale nie tak od razu. Obudziła się w Was ulańska fantazja. I choć niektórzy nie spotykają kontroli miesiącami. Wam grafka trafiła się już po 5 tygodniach. Za te lata strachu — trzeba się odegrać, po-drażnić, zdenerwować, wyśmiać, obrzucić wyzwiskami. Przecież o-słania Was Święty Bilet Wolnej Jazdy. Ale kontrolerzy to klan stano-wczy i niestępliwcy. Zapytajcie swoich kolegów w MPK — oni Wam powiedzą, jakie to „państwo w pań-stwie”. Dwadzieścia lat to czas świeżego smaku dorobku i odpo-wiedzialności. Nie wyzwalicie jej. Obywatelu, za groz. Nie tak się wchodzi do naszej MPK-owskiej ro-dziny, nie tak.

Anglicy twierdzą, że dżentelmen nie pije przed 17.00. Przyjmijcie ten stary, kolonialny obyczaj jako pierw-szy krok na drodze do dżentel-meństwa, tak prywatnie jak i za korbą.

Pozostaje bez specjalnego szacunku — REDAKTOR

Zza biurka

Co z tą kulturą?

LUBIMY się chwalić osiągnięciami MPK-owskich zespołów, dokonaniami w sferze szeroko pojętej kultury. Biblioteki, kina, wystawy stanowią bez wątpienia mocną stronę działalności przedsiębiorstwa. Chociaż niewątpliwie dziś trudno zachęcić do przyścia do pracy tym, że w firmie można wstąpić do zespołu artystycznego czy uczestniczyć w zajęciach świetlicowych, to przecież kultura w MPK podobno jest doceniana.

Czy na pewno? Tu właśnie zrodziły się we mnie pewne wątpliwości. Dość uważnie śledziłem ostatnie „Dni Podgórze”. Szczególnie uroczyste, organizowane już po raz dziesiąty. Program był bardzo bogaty, wielokrotnie podkreślano, że jego pełną realizację umożliwiła pomoc podgórskich zakładów pracy.

MPK jest dziś podgórskim zakładem. Tu mieści się od 5 lat dyrekcja, tu znajdują się nasze największe zakłady eksploatacyjne. Tymczasem nazwa przedsiębiorstwa ani raz nie padła na konferencji prasowej poprzedzającej „Dni”. Na próżno także szukałem jej w bardzo obszernych materiałach o imprezach. Nie nie działa się w MPK-owskich świetlicach, choć np. w Krakowskich Zakładach Sodowych występowały „Waty Jagiellońskie”. W końcu po usilnych poszukiwaniach znalazłem jeden rodzynek. Wśród zespołów koncertujących w niedzielę w Nowym Bieżanowie wymieniono i „Pantograf”.

Oczywiście można znaleźć wiele usprawiedliwień, ale przecież szkoda, że tak niewiele mogliśmy w tym roku dać z siebie. A przecież byli tacy, którzy mieli pretensje, że nie wzięli udziału w imprezach z okazji „Dni”. Oto jeden z członków reprezentacji MPK w piłce nożnej mówił w redakcji, że dopiero od organizatorów turnieju z udziałem drużyn z różnych przedsiębiorstw dowiedział się, że MPK nie zostało do tych rozgrywek zgłoszone. A on i koledzy z przyjemnością zmierzyliby swe siły z innymi.

Mówi się często o konieczności wychodzenia na zewnątrz z osiągnięciami kulturalnymi, o stwarzaniu przekonania, że MPK nie jest tylko firmą wożącą ludzi, ale jej pracownicy mają coś interesującego do powiedzenia i w innych dziedzinach. Tymczasem, kiedy okazja jest wprost wymarzona, kiedy na naszą dzielnicę zwrócone są oczy całego miasta, my pozostajemy na uboczu, przegrywając swoją szansę.

Oczywiście działa w MPK, a raczej tu pracuje, działając na zupełnie innych polach, Mieczysław Adam Piątek, który coraz szybciej zaczyna przekształcać się w człowieka-institucję. Można się nim zawsze pochwalić, ale czy naprawdę działalność Piątka związana jest z MPK? Pomagają mu jak mogą w płaszowskiej zajezdni, ten człowiek wywiera swe piętno na MPK-owskie pojęcie kultury, ale przecież akcja „Trza mieć serce” dzieje się obok przedsiębiorstwa. A co w nim? „Dni Podgórze” pokazały, że nie tak wiele, jak sądzą niektórzy.

KRZYSZTOF GACEK



Wspólne zdjęcie uczestników meczu Piłkarze Tramwaju w czasie rozgrywek.

Fot. TADEUSZ ZWOLŃSKI

Sukces „Tramwaju” w Lipsku

OD 23 DO 27 WRZEŚNIA przebywała w NRD zaproszona przez „Blaszankę” z Lipska drużyna piłki nożnej ZKS „Tramwaj”.

Drużyna nasza zakwaterowana została w Bärenstein — miejscowości letniskowej, położonej nad granicą z CSRS. Zawodnicy „Tramwaju” zwiedzili Lipsk oraz rozegrali rewanżowe (poprzednie odbyło się w Krakowie w 1985 r.) spotkanie z drużyną „Blaszanki” — wygrywając 8-1 (4-0).

Nasi zawodnicy byli szybsi, a dokładnie rozgrywane akcje zakończono celnymi strzałami przyniosły wynik.

Gdyby nasi piłkarze prezentowali taką grę w rozgrywkach mistrzowskich — to o wyniki moglibyśmy być spokojni. Co ważne, piłkarze zaprezentowali dużą kulturę i zdyscyplinowanie, godnie reprezentując przedsiębiorstwo.

Razem z zawodnikami udali się do Lipska przedstawiciele władz MPK z dyrektorem Ta-

deuszem Trzmielcem. Dokonali oni wspólnie z przedstawicielami „Blaszanki” oceny realizacji umowy o współpracy w 1986 r. oraz podpisali umowę o wymianę kolonii i wczasów w 1987 r.

Obie strony wyraziły zadowolenie z dotychczasowej współpracy, dzięki której pracownicy MPK i ich dzieci mogli spędzić urlop na terenie NRD, a pracownicy „Blaszanki” korzystali z naszych ośrodków. (T.Z.)

LISTY

POLEMIKI

OPINIE



Kierowcom za sierpień wyrównano utraconą wysokość premii, podnosząc po przeliczeniu lipca i sierpnia stawkę za 1 litr oszczędności do 32,60 zł, ale i tak premia za sierpień 1986 r. jest niższa niż za lipiec o 47,337 zł a po potrąceniach za przekroczenia wyższa o 554 zł bowiem wyliczenia stawki nie mogły być precyzyjne. A pamiętamy, że oszczędność VII/VIII wzrosła o 0,4 proc.

Do dziś (27 IX 1986) prowadzący pojazdy nie wiedzą na jakich zasadach finansowych ma odbywać się dalsza część eksperymentu, który będzie kontynuowany do 31 grudnia 1986 r. Do tego bowiem czasu zarządzone obniżenie norm.

Myślę, że jest to odpowiedź na tytułowe pytanie artykułu „Kto się boi „Klarisolu”? — Samemu „Klarisolu” pewnie niewiele chociaż... ale sposobu w jaki został wprowadzony boją się kierowcy, kierownictwo i kolektyw Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieżyczce.

Nigdy bowiem nie można działać tam, gdzie jest się zakaskiwanym arbitralnymi decyzjami, wcześniej nawet nie zasygnalizowanymi. Gdy ma się działać w niepewności jutra złagodzonej co prawda stwierdzeniami, że nie pozwolimy na obniżenie zarobków kierowców ale jednocześnie zarzucając kierowcom, że nie dość się zaangażowali w większe oszczędności po wprowadzeniu „Klarisolu”. Prostsze wydaje się, byłoby przeprowadzenie eksperymentu w sposób nie tworzący napięć — omawiając wcześniej zasady i ustalając je na trochę innych parametrach, niż obcinanie norm. Przecież można było zwiększyć o na przykład 5 proc. dotychczasowe możliwości uzyskiwania oszczędności paliwa w związku z wprowad-

dzeniem „Klarisolu” czyli dać możliwość wzięcia premii za 20 proc. zaoszczędzonego w stosunku do norm lipcowych paliwa. Zwiększenie zatem przewidywanego wynagrodzenia za oszczędność paliwa. Zyskaloby to pokłask prowadzących pojazdy, choć jak wykazało zużycie (wyniki sierpnia), byłoby to tylko nie kosztujący gest.

W przedsiębiorstwie wiele się mówi o działaniach dla zmniejszenia podatku od ponadnormatywnych wynagrodzeń. Nie zapominajmy więc, że premie za oszczędność w zużyciu paliwa nie są opodatkowane tym podatkiem, ich wzrost może jedynie wpływać na koszty eksploatacji wyrażające się w liczbach wielocyfrowych.

I jeszcze parę faktów. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieżyczce był i jest oszczędny, jeżeli chodzi o paliwo. Był inicjatorem powrotu do indywidualnego premiowania. Ma najniższe zużycie paliwa we wszystkich typach pojazdów eksploatowanych w MPK Kraków i tak za półrocze 1986 r.:

Autobusy PR 110: ZAB 35,8, ZAW 36,7.

Ikarus 260: ZAB 30,9, ZAP 33,1, ZAW 32,1. Tak było zresztą i w latach ubiegłych.

Na oszczędność w zużyciu paliwa ma wpływ wiele czynników, ale najważniejszymi w Krakowie są: przeciążenie dróg użytkownikami oraz przeciążenie taboru. A jak kształtuje się wykorzystanie paliwa w pojazdach wg literatury? Około 25 proc. paliwa wlewano do zbiornika samochodu zamieniane jest na energię związaną z ruchem pojazdu.

35 proc. tracone w spalinach, 20 proc. w czynniku chłodzącym, 20 proc. na promieniowanie, ok. 25 proc. — 32 proc. na pokonanie bezwładności, 18

proc. na opór powietrza, 17 proc. przeniesienie mocy na koła, 14 proc. na opory toczenia, 7 proc. urządzenia wspomagające i elektryczne, 5 proc. klimatyzacja, 4 proc. łożyska i uszczelnienia, 3 proc. opór hamulców (pasków, przegubów).

I na koniec parę pytań, które nasuwają się po lekturze artykułu: 1. Jakie zużycie paliwa faktycznie wykazują pojazdy tego samego typu, co w „Transbudzie”, w innych przedsiębiorstwach: większe czy mniejsze? 2. Kto otrzymał nagrodę za wdrożenie „Klarisolu” do eksploatacji w „Transbudzie”? prowadzący pojazd czy ktoś inny? 3. Jak z żywotnością silników i elementów wtorkowych?

Może odpowiedź na te pytania wyjaśni chociaż trochę, dlaczego eksperyment w MPK nie powiódł się w latach 70. I teraz niesie też jak na razie wprowadził tylko niepewność, co dalej? Nie tylko zresztą w Bieżyczce, bo jak mówią dobrze poinformowani od 1 I 1987 r. ma nastąpić jego wprowadzenie w całym przedsiębiorstwie z jednoczesnym obniżeniem norm.

Kierownik Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieżyczce LESZEK RUMIAN

*

W NAWIĄZANIU do notatki prasowej „Sofistyczne pytanie” która ukazała się w „Sygnałach MPK” nr 14/303 z 15 IX 1986 r. informuję: 9 września 1986 r. między godziną 16.05 a 16.45 pracownicy Grupy Wypadkowej w ramach działań profilaktycznych przeprowadzili kontrolę prędkości przy pomocy radaru na ul. Diella, na wysokości ul. św. Stanisława. Na wspomnianym odcinku obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 km/godz. W wyniku kontroli stwierdzono szereg przekroczeń prędkości w granicach od 3 do 23 km/godz.

W momencie zauważenia zatrzymania ruchu w kierunku Łagiewnik, o godz. 16.45 inspektorzy Grupy Wypad-

kowej przerwali kontrolę i udali się w kierunku stojących pojazdów. Po stwierdzeniu najechania pociągu tramwajowego linii 22-10 na pociąg tramwajowy linii 22-09, podali drogą radiową informację do Głównego Dyspozytoru Ruchu. Będąc już na miejscu zdarzenia, przystąpili do likwidacji jego skutków.

Nieprawdziwe jest stwierdzenie autora notatki iż:

— tramwaj linii „18” najechał na tramwaj linii „22” bowiem najechanie było między tramwajami tej samej linii tj. „22”.

— funkcjonariusze Działu Dochodzeniowo - Wypadkowego za pomocą radaru „łowili” motorniczych przekraczających prędkość dozwoloną, wykonywali jedynie planowe działania.

Opisany wypadek jest dowodem na to, że takie kontrole są potrzebne, bo ograniczenia prędkości nie są przestrzegane przez motorniczych. Nie przestrzega się także przepisów dotyczących bezpiecznej szybkości i prawidłowych odstępów między pociągami. Fakt ten utwierdza nas w przekonaniu, iż kontrole kierujących są potrzebne, bo ponad 40 proc. zdarzeń w miesiące z zdarzenia z udziałem środków komunikacji miejskiej.

Autor notatki po zauważeniu wypadku winien w pierwszej kolejności powiadomić Główną Dyspozytornię Ruchu celem skierowania na miejsce karetki pogotowia ratunkowego, grupy wypadkowej WRD WUSW oraz służb ruchu, a następnie przystąpić do kierowania zgodnie z otrzymanymi poleceniami Głównego Dyspozytora Ruchu.

Kierownik Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego MARIA BURATOWSKA

Od redakcji:

Zgadamy się z autorami odpowiedzi co do konieczności kontroli. W tej sprawie autor notatki — a z tej nie wynika, iż był to pracownik MPK — nie musiał wiedzieć kogo w pierwszej kolejności zawiadomić.

W ZWIĄZKU z artykułem pt. „Kto się boi „Klarisolu” parę uwag. Eksperyment objął autobusy Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieżyczce od sierpnia 1986 r. i dla porównania wyniki dwu miesięcy jak to w artykule napisano „op.ymalnych dla komunikacji miejskiej”, tj. lipca i sierpnia 1986 r.:

Lipiec: zużycie wg normy 35.518 1/100 km; zużycie faktyczne 30.492 1/100 km.

Sierpień: zużycie wg normy 34.486 1/100 km; zużycie faktyczne 30.368 1/100 km.

Stosunek sierpnia do lipca 1986 r.: zużycie wg normy 97.094 proc.; zużycie faktyczne 99.593 proc.

Uzyskano „oszczędność” 0.407 proc., przy czym bardziej należy jej szukać w poprawionej sprawności technicznej taboru niż w „cudownym” działaniu „Klarisolu” bowiem wskaźnik zjazdów z przyczyn technicznych wynosił w lipcu 6,7, a w sierpniu 5,8. Dla prawidłowego wprowadzenia eksperymentu wykorzystano pod koniec lipca i przez cały sierpień, wszystkie możliwe środki i działania do usprawnienia prawidłowej kontroli i regulacji układów zasilania. I jeszcze jedno, po wprowadzeniu eksperymentu zużycie utrzymywało się przez cały czas na jednakowym poziomie. Nieprawdą zatem jest stwierdzenie, że „...przepały były większe niż normalnie. Ludzie nie byli przekonani do eksperymentu...”.

Faktem bezspornym jest obcięcie, arbitralna decyzja, norm zużycia paliwa dla autobusów eksploatowanych w Zakładzie Bieżyczce o 3 proc. w stosunku do norm dotychczas stosowanych. Co to znaczy? Dla prowadzących pojazdy, którym wypłaca się tylko oszczędności w zużyciu paliwa do 15 proc. wysokości normy (wyższe jako nieprawidłowe nie jest premiowane) przy zużyciu paliwa wg norm lipcowych i przebiegu 1 000 000 (milion) kilometrów utratę możliwości otrzymania nagrody w postaci premii za oszczędne zużycie paliwa.



Fot. JACEK BEDNARCZYK

Babcia wraca z miasta i dzieli się z rodziną wrażeniami:
— Wyobraźcie sobie, dzisiaj w tramwaju był taki tłok, że nawet część młodzieży stała...

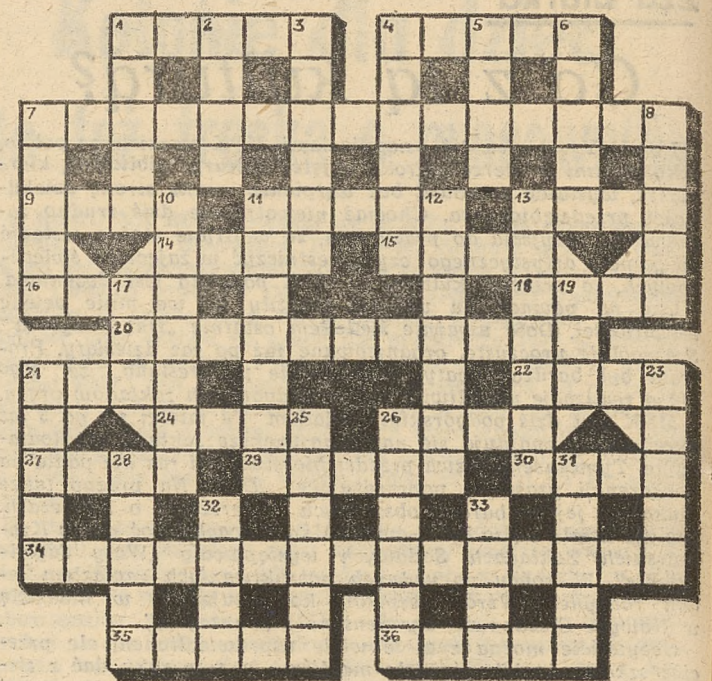
— Wiesz — chwali się pani Halinka koleżance z biura — byłam z Piotrem na wczasach w naszym ośrodku...
— Tak po sezonie? I co, mieliście dobrą pogodę?
— Wiesz, nawet nie zauważyłam...



Świeżo upieczony kierowca autobusu, który potrafił pieszo, tłumaczy milicjantom:
— Jasne, że to była jego wina! Ja prowadzę autobus pierwszy dzień, a on chodzi po ulicach od wielu lat!

Podczas prelekcji na temat komunikacji miejskiej prelegent sięga po przykłady z odległej historii:
— Nie będzie przesadą, jeśli powiem, że komunikacja miejska liczy sobie ponad 2 tysiące lat...
Głos z sali:
— Ho, ho! Mnie pan nie nabierz! Przecież teraz mamy dopiero rok 1986...

Do szpitala przywieziono poturbowanego w wypadku ulicznym mężczyznę:
— Żonaty? — pyta pielęgniarka w izbie przyjęć.
— Nie, siostró. Ja naprawdę zostałem potrącony przez tramwaj...



POZIOMO: 1. rolnicze lub zainteresowań, 4. tytuł następców Mahometa, 7. ciekawość, 9. arena zapaśników, 11. zabezpiecza maszt przed wyginaniem, 13. najdłuższy dopływ Wołgi, 14. racja, 15. trafiała kosa na kamień, 16. jeden z największych portów handlowych Japonii, 18. przedporcie, 20. utrata zdolności do pracy, 21. legendarny „człowiek gór”, 22. jezioro we Włoszech w Alpach Lombardzkich, 24. ocena, 26. dzielnica w Warszawie, 27. pięcioksiąg, 29. największe w ZSRR uzdrowisko dla dzieci nad M. Czarnym, 30. kaukaski pojazd czterokołowy, 34. starzenie się środków trwałych, 35. lennik, 36. bywa ze sternikiem.

PIONOWO: 1. begonia lub pelargonie, 2. na dzurawe spodnie, 3. straszna jest majestatu, 4. guz skórnny, 5. wynik erupcji wulkanu, 6. lot piłki wysokim łukiem w grze pałanta, 7. powieść Kafki, 8. toruński materiał, 10. kabromal, 11. próbna odbitka korektorska, 12. jednostka czasu, 13. węglowe miasto w CSRS, 17. jednostka ilości informacji, 19. grecka bogini światła, 21. siostra Heliosa, 21. szwedzkie miasto, 23. bojaźń, 25. filmowy poszukiwacz milionów, 26. typ amerykańskich statków kosmicznych, 28. dzielnica Częstochowy, 31. słuszność poglądu, 32. rejestr, wykaz, 33. element uprząży

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 16

POZIOMO: kiosk, fatum, zniekształcenie, nuta, Araks, karykatura, Etna, krok, test, katalizator, szal, lato, imak, Kali, paparać, kura, karykaturzystka, szton, liana.

PIONOWO: kwiat, orka, kozera, Franke, tuc, mania, zanik, edykt, alkalia, alkazar, stragan, katolik, Oka, era, szpak, Orawa, karton, kadryl, Parys, Ustka, skat, ryba.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 16 wylosowała Grażyna Ciombor. Do odebrania w redakcji.

CENNA POMOC OD SĄSIADÓW

Budowę warszawskiego metra rozpoczynaliśmy ze świadomością, że bez pomocy ZSRR, który w tej dziedzinie ma ogromne doświadczenie, byłoby to przedsięwzięcie o wiele trudniejsze. Nasi sąsiedzi zobowiązali się dostarczyć nam bezpłatnie wagony niezbędne do uruchomienia I linii, udzielić kredytów umożliwiających zakup maszyn i urządzeń, jakich w Polsce nie mamy. Dzięki temu na plac budowy trafiły m. in. tarcze do drążenia tuneli metodą podziemną, specjalne zgrzewarki do zbrojenia, materiały izolacyjne, suwnice itp. Sprzęt ten dobrze służy budownictwu, o czym mogli się przekonać przed paru dniami ambasador ZSRR w Polsce W. Browikow, który zwiedził budowę. M. in. obejrzał gotową w stanie surowym stację nr 4 „Stokłosy” oraz odbył w towarzystwie przedstawicieli resortu budownictwa i władz stolicy kilkusetmetrowy spacer do następnej stacji „Ursynów”, gdzie zainstalowano już 2 sprowadzone z ZSRR duże agregaty wentylacyjne.

JUBILEUSZ KIELECKIEGO MPK

W 1951 r. kieleckim dorozkom konnym przybyła konkurencja. Nowo utworzony Zakład Komunikacji Miejskiej otrzymał 5 autobusów wypożyczonych z PKS. Załoga liczyła 16 osób. Dziennie przewożono ok. 5 tys. pasażerów. Pierwsze własne wozy, a były nimi wyeksploatowane „chaussony”, otrzymano pod koniec

1954 r. z warszawskiego MKZ. W 1967 r. przedsiębiorstwo przeniosło się do nowej bazy, ale zajezdni zabezpieczającej wszystkie bieżące potrzeby brak w Kielcach do dzisiaj. 120 autobusów garażuje na ulicach, zaplecze techniczne jest zdolne obsłużyć zaledwie połowę taboru. Załoga liczy obecnie blisko 1400 osób. 246 autobusami przewozi się dziś

licznych zajęciach znajduje jeszcze czas na udział w ekskluzywnych prywatkach — nie wiadomo. A znajduje, i to nawet często, o czym wiemy z kronik towarzyskich.

„7” ZAWIESZONA

Od 1 października zawieszona została w Warszawie linia tramwajowa nr 7 (Wiatraczna — Kawęczńska). Decyzję u-

Mieszanka nie tylko

ponad 254 tys. pasażerów, wykonując codziennie ok. 35 tys. km. Podczas uroczystości z okazji jubileuszu 35-lecia były odznaczenia, gratulacje i życzenia. Wyróżniono kilkudziesięciu weteranów pracy, a wśród nich Wandę Zegadło, pracującą w MPK od 1951 r.

KOBIETA PRACUJĄCA

Lisa Sliwa z Nowego Jorku jest kobietą, która żadnej pracy się nie boi. Dosłownie i w przenośni. Ciemnowłosa, piękność jest wiceszefem społecznej grupy strażników tamtejszego metra, tzw. gwardyjskich aniołków. Nocą jeździ metrem jako obywatelka, zaś za dnia pełna strażniczka jest wziętą modelką. Ale nie dość na tym. Pracowita pani Sliwa (nazwisko traci znajomą nutę) w wolnych chwilach oddaje się literackim pasjom — czyta, ale przede wszystkim pisze. Oczywiście o swym nocnym życiu... w metrze. Jak przy tych roz-

zasadniono zbyt małym wykorzystaniem wozów.

TRAMWAJ-AUTOMAT JUŻ JEŹDZI W KOBE

W japońskim mieście Kobe uruchomiona została pierwsza całkowicie zautomatyzowana linia szybkiego tramwaju. Łączy centrum miasta ze sztuczną wyspą, na której znajduje się port morski. W tramwajach nie ma ani motorzystów, ani konduktorów. Całym ruchem kieruje komputer. Automaty sprzedają i kontrolują bilety, otwierają i zamykają drzwi, zatrzymują i odprowadzają składy na każdym z 9 przystanków. W ciągu 3 zmian nad działaniem aparatury czuwa łącznie 27 pracowników. Z linii może w tym czasie skorzystać ok. 40 tys. pasażerów.

TRASA TORUŃSKA CORAZ DŁUŻSZA

Budowana od 10 lat, najdłuższa trasa komunikacyjna

w Warszawie, Trasa Toruńska powiększyła się o nowy 2-kilometrowy odcinek. 30 września otwarto czteropasmową jezdnię między Wisłostadą a ul. Słowackiego. most in. gen. Grota-Roweckiego został połączony estakadą z układem komunikacyjnym Żoliborza. Czynne są już wszystkie zjazdy i wjazdy na most, tak od strony Bródna, jak i od Wi-

ZA MISIA PODWÓJNIE

Oslupienie 23-letniego Paula Morrisa, mieszkańca Birmingham w W. Brytanii, nie miało granic, gdy po wejściu do autobusu, kierowca zażądał od niego podwójnej opłaty. 90-centymetrowy pluszowy miś, którego Morris dźwigał pod pachą, by go zawieźć choremu koleśkowi do szpitala, podlegał zdaniem kierowcy, takiej samej opłacie, jak człowiek. Gdy później Morris udał się do siedziby miejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego, domagając się wyjaśnień, jedyną

odповідzią, jaką uzyskał, był wybuch śmiechu urzędnika.

BOMBA W NESESERZE W AUTOBUSIE MIEJSKIM

Policia indyjska rozbroiła bombę podłożoną w zatłoczonym autobusie miejskim w Delhi. Ładunek wybuchowy znajdował się w neseserze. O próbie dokonania krwawego zamachu podejrzewa się ekstremistów sikhijskich.

PIĄTY WYPADEK W CIĄGU ROKU

W wyniku zaważenia się będącego jeszcze w budowie przejścia podziemnego w metrze meksykańskim 7 osób zginęło, a 4 odniosły rany. Był to piąty w ciągu roku wypadek w koleji podziemnej w stolicy Meksyku.

KIEROWCY CAŁKIEM STRACILI GŁOWĘ

Zapowiadane od kilku miesięcy zamknięcie al. Niepodległości w Warszawie, związane z pracami przy budowie metra, zaskoczyło wielu prowadzących pojazdy. Większość usiłowała jeździć po staremu, nie respektując znaków zakazu i nakazu oraz informacyjnych. Odnosiło się wrażenie, że cała akcja informacyjna, komunikaty radiowe, prasowe, telewizyjne, plakaty i ulotki, zupełnie nie trafiła do uczestników ruchu. Na mokotowskich ulicach, którymi prowadziła objazdy zapanowała atmosfera nerwowości, jazdy niezdecydowanej, wskutek czego nie obeszło się bez kolizji zakończonych uszkodzeniami pojazdów, w których brały także udział środki masowej komunikacji. (Oprac. l-k)