

SYGNAŁ

MPK

DWUTYGODNIK

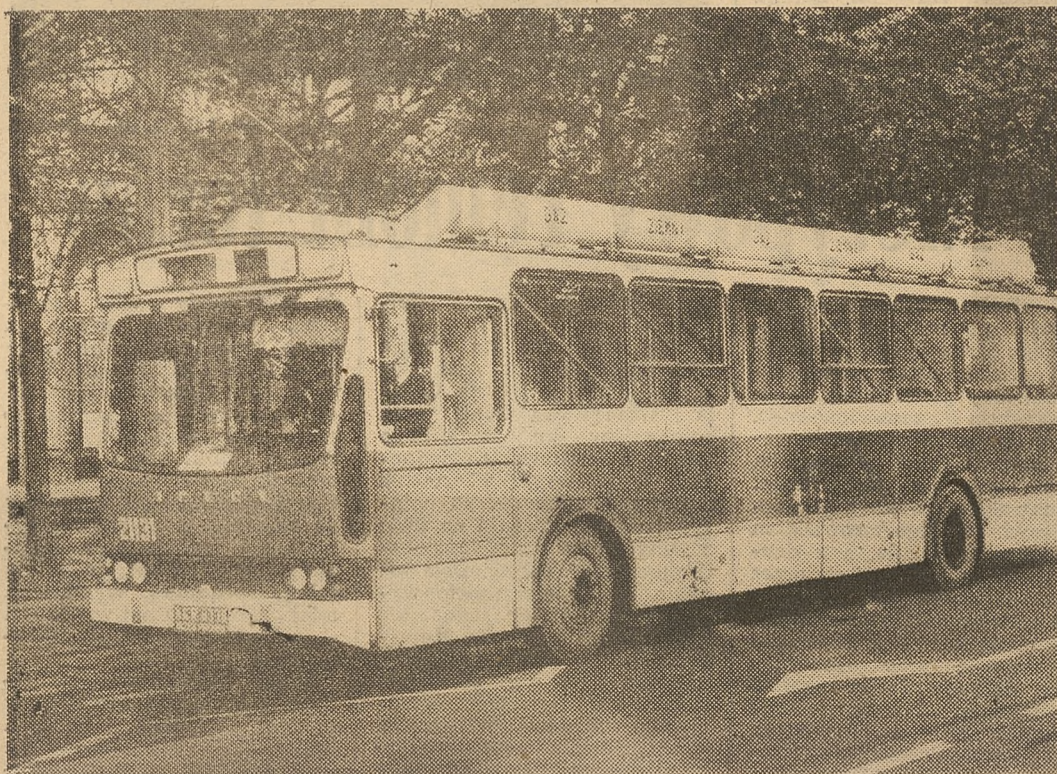
ZAKŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 18 (307)

Rok XI

30 X 1986 r.

Cena 5 zł



FOT. GRZEGORZ KOZAKIEWICZ

Z butlami na dachu

PRACE badawcze nad zastosowaniem gazu jako paliwa do silników spalinywych prowadzone były w Politechnice Krakowskiej już na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Badano możliwości wykorzystania gazu generatorowego, gazu otrzymywanego z torfu, później również gazu ziemnego. Istniała nawet na rogu ulic Piastowskiej i Bronowickiej stacja zaopatrująca ówczesnie jeżdżące samochody ciężarowe w paliwo gazowe pod wysokim — 200 atmosfer — ciśnieniem. Silniki dieslowskie nie były wówczas prawie używane, więc i badania nad zastosowaniem do nich paliwa gazowego miały charakter przyszłościowy. Praktycznie gazu używano w silnikach benzynowych najpopularniejszych ciężarówek — „starów”.

Kiedy weszliśmy w erę gwałtownej motoryzacji i takie rozwiązania straciły swe ekonomiczne uzasadnienie, powrócono do napędu benzynowego, natomiast ukoronowaniem badań był wyprodukowany przez Fabrykę Silników Wysokoprężnych w Andrychowie prototyp silnika na gaz fermentacyjny — tak zwany biogaz. Jest to gaz o bardzo zbliżonych właściwościach i zawartości metanu ledwie kilkanaście procent mniejszej niż gaz ziemny. Ten prototyp zbudowany w 1964 roku przeszedł wszystkie próby i pracował w oczyszczalni ścieków w Bytomiu.

Koniunktura ożywiła się dopiero z początkiem lat osiemdziesiątych, gdy politécnika przystąpiła do realizacji zadań nakreślonych przez Program Rządowy (Dokończenie na str. 5)

Pracownicy MPK w krakowskich władzach partyjnych

Władysław Michalski w Egzekutywie

Tadeusz Trzmiel w składzie KK PZPR

„WYRAŻNA poprawa usług świadczonych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne uzyskano m. in. przez wybudowanie dworca MPK przy ul. Srebrnych Orłów, podstacji trakcyjnej Bulwarowa, 61 przystankowych, linii tramwajowej do osiedla Azory, zajezdni autobusowej przy ul. Gwardii Ludowej, wymianę torowiska w ul. Pstrowskiego, bazy obsługi przy ul. Dąbka oraz zaplecza socjalnego przy ulicy Brożka. W latach 1984—85 wprowadzono do eksploatacji 120 nowych autobusów i 88 wozów tramwajowych. Pozwoliło to zwiększyć regularność kursów. Uruchomiono 6 nowych linii autobusowych, wydłużono trasy 5 linii oraz zwiększono ilość kursów na 6 liniach”.

To fragment z materiałów przygotowanych na XIX Krakowską Konferencję Sprawozdawczo-Wyborczą PZPR. Na samej konferencji, której gościem był m. in. członek Biura Politycznego KC PZPR, premier **Zbigniew Messner** niewiele mówił o krakowskiej komunikacji. A jeśli, to wymieniano ją wśród pozytywnych przykładów, dziedzin, w których nastąpiły wyraźne zmiany na korzyść.

Trzeba tu zresztą powiedzieć, że zmiany te są bardzo wszechstronne. Obok wyraźnej poprawy funkcjonowania samego przedsiębiorstwa, jest ono też traktowane z pełną odpowiedzialnością przez władze miasta. Stąd m. in. wziął się program rozwoju komunikacji do roku 1995, obszernie omówiony w tym numerze „Sygnałów”. Podjęto też już decyzję o rozpoczęciu studiów nad budową metra w naszym mieście.

Nie komunikacja miejska była w centrum uwagi mówców, choć wiele wypowiedzi, pośrednio związanych było z działalnością MPK. Ochrona środowiska, wielkie miejskie inwestycje, to sprawy, które

muszą żywo obchodzić nasze przedsiębiorstwo. I powiedzmy od razu, że znajdują należną im rangę. Tytystorowy tramwaj, gazowy autobus, to przecież wymowne przykłady działań na rzecz oszczędności i ochrony środowiska. A jednocześnie, jako że dokonywane są one w ścisłej współpracy z krakowskim środowiskiem naukowym, stanowią konkretne dowody integracji przemysłu i nauki, integracji, o której mówił na zakończeniu konferencji **Zbigniew Messner**.

Coraz mocniejsza pozycja MPK w mieście znalazła swe odbicie w wyborach do władz krakowskiej instancji partyjnej. 315 delegatów wybrało ze swego grona 111 członków Plenum KK PZPR. Wśród nich znaleźli się aż dwaj delegaci z naszego przedsiębiorstwa — **Władysław Michalski** i **Tadeusz Trzmiel**. Przewodniczący ZZ ZSMP wszedł też do 23-osobowej Egzekutywy Komitetu Krakowskiego. Gratulujemy.

(kg)

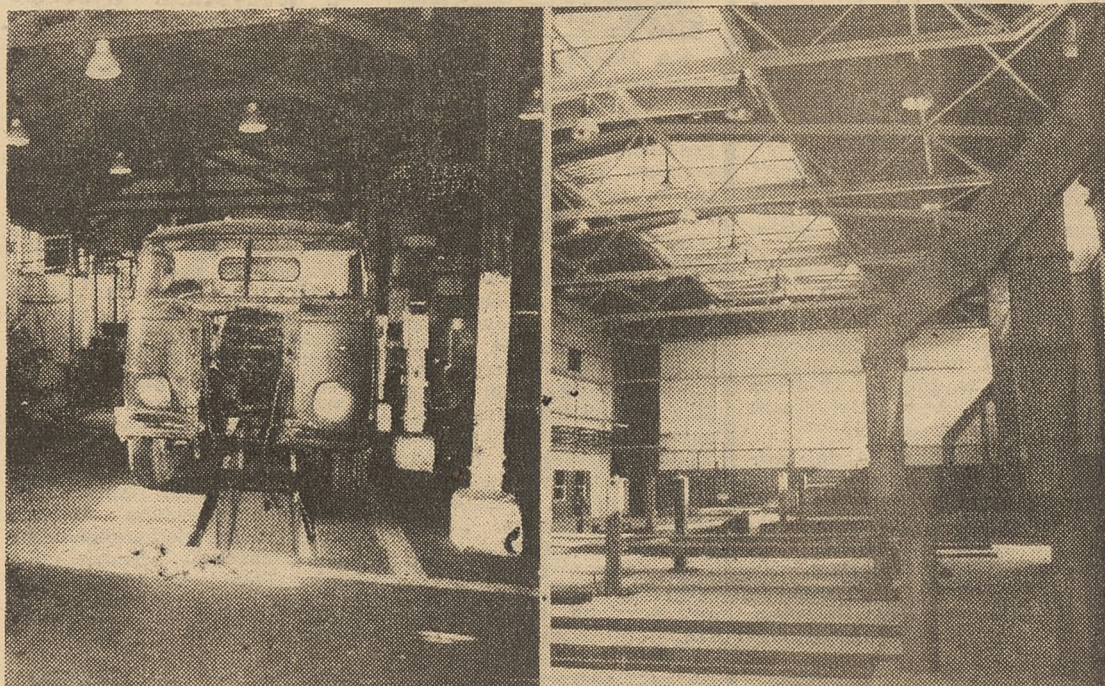
Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego ma już nowe obiekty

W ZAKŁADZIE Transportu warunki pracy były bodaj najgorsze w naszym przedsiębiorstwie. Parę baraków zajmowała administracja, dyspozytornia i kierownictwo Zakładu. Zaplecze podzielone na hale przy ul. Wawrzyńca i Rzemieślniczej. Wozy specjalistyczne garażowały na wolnym powietrzu. Zaplecze techniczne przy ul. Rzemieślniczej to ostatni już obiekt drewniany na tym terenie. O tym, że w zimie nie zawsze było ogrzewanie, rozpisywać się nie trzeba, bo to na szczęście przechodzi już do historii.

16 października, generalny wykonawca „Energoprzem”, przekazał miejskiemu przewoźnikowi, nowy obiekt przeznaczony dla Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. Symboliczną wstęgę przecinali: **Franciszek Ojczyk**, były długoletni pracownik i **Roman Seweryn**, najstarszy mistrz w Zakładzie. W uroczystości udział wzięły władze polityczno-administracyjne miasta i dzielnicy. KK PZPR reprezentował kierownik Wydziału Budownictwa i Gospodarki Mieszkaniowej **Włodzimierz Łakomski**, a **Janusz Jakubowski** — wiceprezydent Krakowa — Urząd Miasta Krakowa.

Uroczysty charakter przekazania budowli był podziękowaniem dla wykonawców i podwykonawców oraz wszystkich tych, którzy mimo kłopotów budownictwa, zrozumieli potrzeby MPK i przyczynili się do poprawy warunków pracy. Na ręce obecnych, życzenia i kwiaty otrzymali wszyscy budowlani, z okazji ich niedawnego święta. (F. S.)

Na zdjęciach obok: w starej hali i w nowym obiekcie Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



◆ **PRZEKAZANIE** pomieszczeń dla Zakładu Transportu to jedno z trzech zadań inwestycyjnych, których oddanie planowano w tym roku. Relacja z uroczystego przekazania ZTS w numerze.

◆ Wiele zamieszania w pracy zajezdni ZTH spowodowała „mijanka” w ul. Ujastek, przed zajezdnią. Prowadzone na torowisku prace wymusiły konieczność jazdy po jednym torze. Motorowi winią za bałagan w pierwszym dniu zmian Nadzór Ruchu. Pracownik ZNR podobno tam był. Chyba jednak niezbyt zdawał sobie sprawę ze swojej roli, skoro nie był widoczny ani on, ani światła na mijance. Zdarzały się więc zajechania.

◆ O trudności z ograniczaniem ruchu w zajezdni w Nowej Hucie, niech świadczy fakt, że naprawa tramwaju — który zjechał z powodu awarii — trwała 20 min., a czekanie na możliwość wyjazdu... 2,5 godz.

◆ Trwa remont torowiska koło „Polfy”. Czy aby spawanie szyn na łukach — zamiast ich wyginania — nie spowoduje, iż na wiosnę będziemy go znów remontować?

◆ W MPK są najtańsze... jaja w Krakowie. Efektem starań Wydziału Socjalnego jest porozumienie z właścicielem fermy. Ceny ustalone są na tydzień wcześniej i obowiązują przez cały ten czas, mimo że na rynku zmieniają się w tym czasie. Nasi pracownicy mogą kupować świeże jaja w bufetach.

◆ Kończą komunikacyjne w Nowej Hucie są bardzo niebezpieczne. Prym wiedzie tutaj Cementownia i Wzgórze Krzesławickie. Ostatnio regulatorka ze

Orkiestra MPK bez konkurencji

19 PAŹDZIERNIKA w Filharmonii Krakowskiej odbył się IV Międzywojewódzki Konkurs Zakładowych Orkiestr Dętych Polskiej Południowej — laureatów przeglądów wojewódzkich. W konkursie startowało 10 orkiestr reprezentujących 5 województw: katowickie, krakowskie, nowosądeckie, tarnowskie i rzeszowskie.

Konkurs rozpoczął się sympatycznym, lokalnym akcentem — hejnałem krakowskim wykonanym na trąbce przez członka naszej orkiestry Krzysztofa Gądkę. Zgromadzonych na sali muzyków i publiczność powitał wiceprezes Związku Chórów i Orkiestr, a zarazem dyrygent naszej orkiestry Alojzy Thomys. Tegoroczny konkurs organizowany był z okazji 80-lecia Polskiego Związku Chórów i Orkiestr oraz rocznicy Rewolucji Październikowej — co znalazło wyraz w jego repertuarze.

Jako pierwsza koncertowała Zakładowa Orkiestra Dęta MPK — Reprezentacyjna Orkiestra M. Krakowa, która zaprezentowała „Czar puszy”, kompozycję Kamińskiego opartą na węgierskich motywach ludowych, parafrazę nt. melodii staroruskiej „Hej poleczko, pole” w opracowaniu Mikłosa Macheka. „Grenadę” — komp. A. Lara opracowanie A. Thomysa oraz „Opowiedz nam ojczyznę” T. Margoty i J. Szczepkowskiego w opracowaniu A. Thomysa z solistą Tadeuszem Hajdukiem. Jury pod przewodnictwem Stanisława Jareckiego kierownika Redakcji Muzycznej

Polskiego Radia w Katowicach pierwsze miejsce w kategorii orkiestr mniejszych przyznało ORKIESTRZE DĘTEJ MPK, natomiast w kategorii orkiestr większych Orkiestrze Dętej Kopalni „Janina” w Libiążu. Kryteria konkursu były bardzo ostre co m. in. potwierdza fakt, że nie przyznano II i III miejsca w kategorii orkiestr mniejszych, a orkiestra Huty im. Lenina uplasowała się na V miejscu. Zaszczycił tym większy, że nasza orkiestra I miejsce zdobyła już po raz trzeci.

(A. S.)



Fot. ST. MAKAREWICZ

Nietypowy remont torów

5 WRZESNIA to zbyt późny termin na rozpoczęcie kapitalnego remontu mostu Grunwaldzkiego wraz z torowiskiem, aby przed zimą ukończyć prace. Postanowiono więc, że w tym roku wyremontowana zostanie tylko jedna nitka toru biegnąca przez most Grunwaldzki wraz z przylegającym do niego torowiskiem części ulicy Dietla, a z drugiej strony przejazdem przez rondo Grunwaldzkie. W sumie 539 metrów pojedynczego toru. Harmonogram przewidywał zakończenie prac przez brygadę Zakładu Torów na 22 października, tak by z kolei wpuścić na most pozostałych wykonawców remontu — Krakowski Zakład Drogowy i Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych. Pierwsze z nich przeprowadzać ma

prace izolacyjne, drugie asfaltowe.

22 października na moście Grunwaldzkim pracowały dwie brygady ZTO — Józefa Cygala i Władysława Górki oraz pomagający im żołnierze z jednej z krakowskich jednostek wojskowych. Kierownik budowy Jan Harańczyk poinformował, że pracują na dwie zmiany, aby zmieścić się w terminie, co zresztą im się już udało. Na drugiej roboty wykonuje wprowadzić jedną, ale liczną brygadę Józefa Kowalika. Pracy, którą wykonały brygady ZTO nie tylko było dużo, ale była ona bardzo nietypowa. Szyny na moście Grunwaldzkim mocowano łapkami przykręcanymi na śruby i układano w grodzicy typu Larssena, na taśmie gumowej pozostawiając po tzw. węgierskim torowisku w ulicy Psstrowskiego. Takie ułożenie szyn w grodzicy jest rozwiązaniem jakie po raz pierwszy zastosowano w Polsce, właśnie na moście Grunwaldzkim. Bryga-

dy ZTO miały więc nieco inną, nietypową pracę, z którą uporały się nie tylko dobrze, ale i w terminie. Zdobytę doświadczenie przyda im się na wiosnę przyszłego roku, kiedy rozpoczną remont drugiej nitki torów. Także odcinek torowiska na rondzie Grunwaldzkim nie był łatwy do remontu, z uwagi na konieczność podniesienia opadniętej nawierzchni, a z nią całego torowiska, w różnych miejscach do różnej wysokości — maksymalnie do 10 centymetrów.

Sezon remontów kapitalnych i bieżących torowisk w naszym mieście dobiega końca. Był to rok niełatwy dla tego Zakładu, m. in. z powodu ustawicznych braków w zatrudnieniu, owocnym jednak w zakładach eksploatacyjnych tramwajowych i bezpieczeństwo korzystających z ich usług pasażerów. (M. B.)

ZARZĄD POD „Tramwajarz” informuje, że istnieje możliwość wykupienia zagospodarowanej działki wraz z altaną (wycena bieżąca) na zakolu Wisły. Bliższe informacje w Zarządzie POD „Tramwajarz”, ul. Brożka 3, tel. 13-50 lub 12-85. ZARZĄD POD „TRAMWAJARZ”

Odszedł Michał Grzywacz

W WIEKU 80 lat zmarł 21 października Michał Grzywacz długoletni pracownik MPK, członek orkiestry dętej, aktywny działacz kultury robotniczej, autor „Kroniki orkiestry krakowskich tramwajarzy”. Zmarły był socjalistą, działaczem PPS okresu międzywojennego. Pracę w Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej podjął w 1930 r. W tym samym roku jako muzykujący wstąpił do orkiestry krakowskich tramwajarzy. Michał Grzywacz położył znaczące zasługi dla rozwoju przedsiębiorstwa; wraz z Tadeuszem Piłarskim był współorganizatorem pierwszej Centrali Ruchu oraz Działu Studiów Ruchu, gdzie od 1957 r. pełnił funkcję kierownika sekcji, ponadto był członkiem pierwszej w przedsiębiorstwie Rady Robotniczej oraz sekretarzem Komitetu Obchodów 100-lecia MPK.

W sposób szczególny był związany z działalnością Zakładowej Orkiestry Dętej. Już w pierwszych dniach po wyzwoleniu zajął się werbowaniem grających pracowników oraz ściąganiem zachowanych instrumentów i nut. Od 1945 r. do ostatnich lat życia był sekretarzem i kronikarzem orkiestry dętej. Niestrudzony w swej pasji — pracy dla orkiestry podjął się napisania „Kroniki orkiestry krakowskich tramwajarzy”, którą doprowadził do 1985 r. 3-tomowa „Kronika orkiestry krakowskich tramwajarzy” jest



bardzo cennym dokumentem obrazującym działalność orkiestry oraz jej udział w życiu miasta i przedsiębiorstwa. Zmarły odznaczony był m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotą i Srebrną Odznaką „Za pracę społeczną dla m. Krakowa”, odznaką Zasłużony Działacz Kultury oraz Złotą Odznaką Związkową i odznaczeniem I stopnia Polskiego Związku Chórów i Orkiestr z Laurem.

Pogrzeb odbył się 28 października na cmentarzu Rakowickim w Krakowie. Osobista skromność, pogoda ducha, pasja w pracy na rzecz orkiestry zyskały mu ogólny szacunek i uznanie. W zmarłym orkiestra i przedsiębiorstwo straciły bardzo ofiarnego i szlachetnego człowieka. (A. S.)

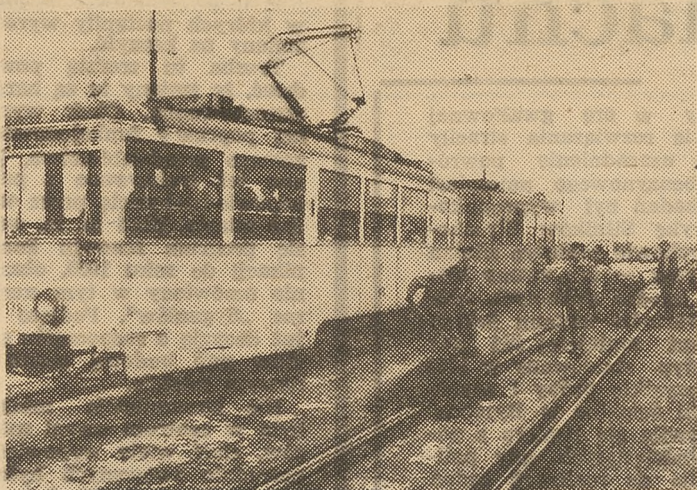
**15 DNI
W MPK**

Wzgórze Krzesławickich — gdy zbyt długo nie ma tramwaju — ucieka do jadalni. Swoją drogą, może udałoby się namówić organa porządkowe do częstszej penetracji tych rejonów? Chyba, że dojdzie do sytuacji podobnej jaką miało WPK koło Bochni, gdzie trzeba było zawiesić na pewien czas linie?

◆ Niewłaściwe oznakowanie taboru to temat stały. Mimo kontroli na trasach i kar stosowanych wobec prowadzących pojazdy, wciąż nie jest najlepiej. Często — czy nie zbyt często? — niewłaściwe oznakowanie jest wynikiem niechlujstwa prowadzących pojazd. Kierowca „148” na przykład 23 października, nieumieszczenie tablicy kierunkowej na ekranie tłumaczył... telefonem tejże. Może i tak było, tylko czemu nie zgłosił tego przy wyjeździe z zajezdni?

◆ Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy systematycznie przeprowadza kontrole prędkości w miejscach, gdzie ograniczono ją do 10 km. Kontrole budzą zawsze wiele emocji i traktowane są wśród prowadzących pojazdy jak nagonka. Jakoś nikomu nie przychodzi do głowy, że bezpieczna szybkość to nie tylko bezpieczeństwo pasażerów, ale i ich samych. Tłumaczenia, że nie można „wyczuć” prędkości, a prędkościomierzy w tramwajach nie ma, jakoś nie przekonuje. Czy ktoś, kto nie zauważa różnicy między 10 a 56 km na godzinę powinien prowadzić pojazd? Niedawno było i tak, że na odcinku z ograniczeniem prędkości do 10 km, kierownik ZTH nie mógł dogonić „żukiem”, „czwórki”. Na naradzie roboczej w ZTH dyrektor trakcyjny Zdzisław Skubieda zapowiedział rychłe wyposażenie tramwajów w prędkościomierze. Czym wtedy będą tłumaczone przekroczenia prędkości?

◆ Tylko w ciągu 22 dni października z ZTH wyjechało 88 pociągów mniej, niż to zakładał plan. Gdy tak dalek pójdzie nagroda z zysku tak zwana „14” może zostać nie wypłacona. No cóż, nagroda z zysku jest nagrodą tylko z zysku, a w takiej sytuacji nie może on być przecież wypracowany. (P. S.)



NA JEDNEJ z linii tramwajowych nastąpiło wykoślenie. Przyjechała grupa wypadkowa. Ustaliła przyczynę, ilość poszkodowanych i straty materialne. Tramwaj pozostał w takim położeniu w jakim został przez motorniczego zatrzymany, a prowadzący pojazd udał się do samochodu Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego w celu spisania protokołu. Prawie równocześnie przyjechał radiowóz Nadzoru Ruchu. Dzięki operatywności inspektorów Zakładu Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu, zatrzymanie komunikacji z powodu wykoślenia zlikwidowane zostało w ciągu kilku minut, a uszkodzony skład z wywieszką „awaria” odjechał do zajezdni.

W opisanym przypadku wszystko odbyło się tak jak być powinno, ale czy zawsze tak jest? Niektórzy motorniczowie twierdzą, że w przypadku zdarzenia, w którym

Pasażerowie nie muszą

o wszystkim wiedzieć

mieli pecha uczestniczyć, inspektorzy przeprowadzający na miejscu wypadku dochodzenie, nie zwracając uwagi na — jak zawsze w tych wypadkach — sporą ilość gapiów wytykali to czy owo prowadzącemu pojazd, jako przyczynę kolizji. Często dochodziło wówczas do niepotrzebnych komentarzy osób nie powołanych do ich wypowiedziania, co podnosiło o kilka stopni atmosferę pełną już napięcia. Nierzadko w takich przypadkach słyszeć można było nawet sądy o całym przedsiębiorstwie. Rzecz w tym, że pasażerowie nie muszą przecież o wszystkim wiedzieć, przyczyna wypadku, jakże często tylko domniemana powinna pozostać do wiadomości odpowiednich służb. Ludzie natomiast oczekują informacji o wznowieniu komunikacji, bo najbardziej to ich interesuje.

(M. B.)

Na pewno czegoś będę żałował

Rozmowa z Marianem Kalinowskim, b. zastępcą dyrektora ds. technicznych

30 lat pracy w jednym przedsiębiorstwie to dużo. Dla młodych wręcz niewyobrażalnie dużo. Nie dziwnego, oni nie przeżyli jeszcze nawet tylu lat.

— Panie Dyrektorze, właśnie po owych 30 latach roztaje się Pan z przedsiębiorstwem. Tego łatwo i bezboleśnie, mimo różnych przeciwieństw sytuacji, zrobić się nie da. Pan pozostawia przecież po sobie nie tylko adnotację w rejestrach, ale z tego ostatniego, sześciolatniego okresu dyktowania także ślad trwały, obiekty powstałe w tym okresie.

— Pożegnania są różne, ale zawsze budzą refleksję, czy może być jednak inaczej po tylu latach? Pozostawiam tu przeciw ludzi, których zaliczam do przyjaciół, pozostawiam współpracowników, z których większość, mam nadzieję, będzie mnie wspominać z sympatią. Tak mi się przynajmniej wydaje. Pracę w MPK rozpocząłem w 1956 roku, po ukończeniu studiów na Politechnice Krakowskiej. Po stażu zostałem powołany na stanowisko kierownika oddziału remontowo-produkcyjnego warsztatów samochodowych. W 1964 roku powstał wydział warsztatów samochodowych, gdzie byłem zastępcą kierownika. W 1970 roku zostałem kierownikiem wydziału eksploatacyjnego samochodowego. Był to okres jego tworzenia. Lata 1972—73 to praca na stanowisku kierownika warsztatów samochodowych, do momentu gdy powstał zakład komunikacji samochodowej, którego zostałem szefem. Od 1976 r. pełniłem funkcję sekretarza ekonomicznego KZ PZPR oraz przewodniczącego Prezydium Samorządu Robotniczego. W kwietniu 1980 roku powołano mnie na stanowisko zastępcy dyrektora MPK do spraw technicznych.

— Przez lata Pana dyktowania nigdy nie chciałem mówić o sporach inwestycyjnych i wykonawczych z naszym przedsiębiorstwem. Patrzącym wydawało się, że jesteśmy dla wykonawców zbyt wyrozumiali, że niezbyt pilnie rozliczamy ich z umów i terminów. Nigdy nie chciałem Pan tego wyjaśnić, nie broniłem się Pan ich opieszałością i lekceważeniem zobowiązań. Właściwie wydusić coś od Pana na ten temat było wielkim sukcesem. A przecież te problemy miał Pan codziennie. Okres od 1980 roku jest przecież najbardziej dynamiczny w rozwoju przedsiębiorstwa. Tyle nie zbudowaliśmy i nie modernizowaliśmy w całym 35-leciu. Czy dziś uda mi

się nakłonić Pana do oceny tego okresu pod tym właśnie kątem?

— Nie zdradzę żadnej tajemnicy stwierdzając, że u nas istnieje ciągle rynek wykonawczy. Kontrahenci robią to, co chcą, i jak chcą. Owszem, można być rygorystycznym, pilnować terminów, a za ich niedotrzymanie nakładać wysokie kary. Można także obrazić się i nie zawierać z niesolidnymi następnymi umów. Tylko co wtedy? To dla wykonawców żadna kara. Miałem to szczęście, że większość partnerów podnosiła kwalifikacje razem ze mną na Akademii Ekonomicznej. Wiedziałem jakie prawa rządzą w budownictwie i in-



Dyrektor Marian Kalinowski (w środku) na jednej z MPK-owskich budów.

Fot. WŁADYSŁAW MALEC

westycjach. Gdybym zdaniem kogokolwiek z nich, był nie w porządku, to byłoby to moja ostatnia umowa podpisana z wykonawcami. Przecież oni mieli budowy priorytetowe, dla miasta, regionu, ba, część także budowy rządowej. Jasne, że niby łaski nikt nie robił, przecież płaciłmy, załatwialiśmy niektóre materiały, ale to oni mieli możliwość wyboru prac i kontrahentów. Nawet jeżeli zostali zmuszeni do pracy u nas, to i tak istniała potem wymówka, że przecież myśmmy nie chcieli tego robić, wiadomo było, że nie mamy takich mocy przerobowych i tak dalej, i tak dalej. Przez lata naszej współpracy dokonywaliśmy ze współpracownikami cudów by zdobyć wykonawcę. Mimo wszystko dziś MPK to wielki plac budowy. Jasne, że dla tych, którzy mieli przejąć

obiekty, każdy termin był zbyt odległy. Dla nich liczył się efekt.

— A jak z dzieleniem budów na poszczególne lata?

— Niektórzy zarzucają mi, że zbyt dużo inwestycji rozpoczęło u nas w jednym czasie. Ale ja wykorzystałem sytuację, gdy w początkach lat osiemdziesiątych załamało się wszystko i wykonawcy nie byli także pewni co będą robić jutro. To właśnie wtedy podpisaliśmy z niektórymi dziesięcioletnie umowy o współpracy. To owocuje. Nie wiem, czy dziś byłyby takie możliwości. Do roku 1980 przedsiębiorstwo nie miało planu rozwoju. Jeżeli coś robiono to to, co komuś przyszło do głowy.

— Opracowanie wieloletniego planu rozwoju, bo taki powstał, jest dużym sukcesem. W ostatniej sześciolatce oddano i modernizowano Zajązdnę Wola Duchacka, wykonano pierwszy etap linii tramwajowej do osiedla Azory, warsztat zakładu torów, budynek socjalno-magazynowy w ZTH, stacje trakcyjne „Cementownia” i „Bulwarowa”, zmodernizowano dwie inne, „Pleszów”, „Czyżyny”, oddano budynek administracyjny przy ul. Brożka, wybudowano od podstaw zaplecze Transportu, na ukończeniu jest zaplecze Sieci. Oczywiście nie wymieniam tu wszystkiego, nie wspominam o modernizacjach i remontach, nie mówię, czego i za ile kupiono. W realizacji są wielkie przedsięwzięcia typu zajezdni przy Łokietka, budynek mieszkalny.

— Wspomniała tu pani o tym, co zrobiono lub co się robi. Wiele jednak rzeczy także mi się nie udało, przesunięciem ulegały terminy. Na pewno ci, którzy czekali lub czekają nie zastanawiają się, co zrobiono i trudno im się dziwić. Zresztą także i o niepowodzeniach mógłbym dużo mówić. Dla mnie to już przeszłość. Na pewno będzie mi brakować tego przedsiębiorstwa. Cieszył mnie jego rozwój. Czego kiedyś będę żałował zobaczymy. Może tego, że z MPK odszedłem, ale może i tego, że zrobiliśmy to za późno? Wiem, że można myśleć, iż oznaką słabości, było pozwalanie, by każdy mógł wszystko zwać na mnie i inwestycje. Każdy ma swój sposób bycia i postępowania, może to i źle, że nie potrafiłem być drapieżny, ale taki już jestem.

— Ja na zakończenie rozmowy wcale niekurtozycznie życzę, by z nowej pracy był Pan zadowolony, no i by była ona spokojniejsza.

FILOMENA SERWIN



Fot. JADWIGA RUBIS

Sukcesy i kłopoty

(Omówienie wystąpienia W. Michalskiego na XIX Krakowskiej Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej PZPR)

WŚRÓD 31 mówców, którzy zabrali głos podczas dyskusji na XIX Krakowskiej Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej PZPR, znalazł się i przewodniczący ZZ ZSMP w MPK Władysław Michalski. Oto omówienie jego głosu:

W ostatnich trzech latach poziom usług MPK wzrósł bardziej, niż w całym czterdziestolecu powojennym. Od 1982 do 1985 r. potencjał przewozowy urosł o 38 procent, podczas gdy ludność Krakowa o 4 procent. Jednocześnie poprawiły się warunki pracy w MPK, wciąż rozwija się zaplecze przedsiębiorstwa. Ważną sprawą jest postęp techniczny. Okazuje się, że nawet w obecnych czasach można coś zrobić na tym polu. Młodzieńczą werwę, inicjatywę, przy sprzyjającym klimacie, udaje się pokonać wiele trudności.

— Jako delegat nie żądam dotacji czy przywilejów — kontynuował Wł. Michalski — natomiast oczekujemy w przedsiębiorstwie rozwiązań dotyczących MPK, które zmobilizowałyby nas do lepszej i wydajniejszej pracy. Tymczasem proponuje się, by realizację zadań ponadplanowych pokryć z zysku załogi. Czy to jest motywacja?

Wł. Michalski mówił następnie o poważnym traktowaniu ludzi młodych w przedsiębiorstwie. To sprawa, że angażują się oni w sprawy MPK. Określa też organizację młodzieżową. Zrzesza ona 25 procent młodych ludzi zatrudnionych w przedsiębiorstwie. Swą działalnością potwierdza ona potrzebę istnienia. Jest partnerem organizacji partyjnej, dykcji, pomagając rozwiązywać problemy załogi. Wciąż jednak trzeba pokonać wiele trudności. Jedną z nich jest sprawa działalności społeczno-zawodowej młodych ludzi. Na ogromne kłopoty napotykała młodzieżowe inicjatywy. Często zapis nie oznacza wcale realizacji. Ogromnym problemem jest też budownictwo patronackie. Od 1982 r. nie udaje się go załatwić.

W MPK prowadzi się wiele prac nad postępowaniem komunikacji. Tramwaj tyristorowy, który powstał we współpracy z Akademią Górniczo-Hutniczą, Elektromontażem-2, „Telpodem”, daje 33 proc. oszczędności energii elektrycznej w stosunku do tradycyjnego wozu 105 N. Prowadzone są prace nad oddaniem do sieci dotychczas rozpraszanej energii hamowania silników, tak by można było zasilać nią inne wagony, ograniczając w ten sposób pobór energii z podstacji trakcyjnej.

Jeździ też po Krakowie autobus na gaz ziemny. Jego zastosowanie, już w normalnej eksploatacji, pozwoliłoby zmniejszyć zużycie oleju napędowego, a ponadto ograniczyłoby zanieczyszczenie środowiska spaliniem. I w tej dziedzinie trwa ścisła współpraca z krakowską wyższą uczelnią — tym razem politechniką.

Wł. Michalski omówił też obszernie kłopoty, na jakie napotykała uczelnia akcji budownictwa patronackiego w MPK. Spółdzielnia mieszkaniowa za pomocą w akcji zajęła sobie ponad 50 procent wybudowanych mieszkań. Podobnie trudno znaleźć wykonawcę. W dodatku i tu wiele do powiedzenia ma spółdzielnia, nie akceptując niektórych spośród chętnych do budowy. W efekcie sprawa wciąż daleka jest od zakończenia.

NIGDY nie przypuszczałem, że robię wrażenie matola, a takie właśnie wywarł na kilku pasażerach nocnej „7” w październikową sobotę. Po przepracowaniu zmiany „B” wyjechałem jeszcze na prośbę dyspozytorki owa nocną „7”, trochę przed północą. Przy placu Zgody wstał spory tłumek... i ani razu nie stuknął kasownik. Za to pod moim adresem padły niepoehlebne uwagi, bo mój kłopot (761) trochę na hamowaniu szarpał. Nie spodobały mi się te docinki. Porównałem moje wytarte, służbowe spodnie z galowymi ciuchami pasażerów (towarzystwo było wyłącznie imienninowe) i też mi się wynik porównania nie spodobał. Pomyślałem: „Poczekajcie, ja wam pokażę” i kazałem wszystkim kolejno pokazywać skasowane bilety. Udało mi się czasem poskromić własną córkę, więc najgroźniejszy pasażer nie był mi straszny. I wtedy właśnie okazało się, że można mnie brać za matola.

Pasażerowie przed 40-tką wypychali mi do ręki wymiętoszone, wysmarowane bilety, kasowane każdy w inny wzorek twierdząc, że to są właśnie te skasowane w moim wagonie. Wysiadający młodzieńcy twierdził, że właśnie bilety wrzucił do śmietniczki obok i spodziewał się, że będę w niej w ich poszukiwaniu grzebać. Inny znów miał

własne bilety, ale nie skasowane i na moje żądanie, by to uczynił usiłował na moich oczach włożyć do kasownika inne, już kiedyś skasowane. Trzy studentki, które na oko można by wziąć za aniołki, twierdziły, że na petli nikogo z MPK nie było (o pierwszej w nocy!), więc biedactwa nie miały się gdzie zaopatrzyć. Zupełnie nie przyszło im do głowy, by mnie zapytać o bilety.

Okiem motorniczej

Ja wam pokażę!

Oczywiście za przejazd bezbiletowy nikomu nie mogłam wolic kary w wysokości 1000 zł, bo nie mam stosownych uprawnień. Mogłam za to odmówić przewożenia pasażera na gapę, a noc była zimna, mgła że w morzę dać i żadnej nadziei na następny tramwaj.

Wobec takiego argumentu, obrót miałam niezły, sprzedawałam prawie dwa bloczki, a sprzedawałam nie po 10 a po 5 sztuk, by dla wszystkich starczyło. Tak się uparłam, że ani jeden pasażer nie pojechał na gapę. Zauważyłam

swoistą prawidłowość. Pasażerowie po 40-ce albo kasowali bilety, albo zabiegali o ich zakupienie u mnie, czy innych pasażerów. Natomiast młodzi wsiadali, rozwalali się na siedzeniach, przytulali, wydzielali się na całe garbło, a na prośbę o pokazanie biletu robili wielkie oczy. Nie przypuszczali nawet, że komunikacja miejska jest odpłatna. I ciekawostka. Bardziej bez-

czelne były dziewczęta. Jeśli chłopcom wjechałam na ambicję, przynajmniej się nie kłócili. Dziewczęta jeszcze pyskowały. Tylko że w dyskutowaniu to ja też jestem bardzo dobra. Osoby, które zmusiłam do zakupu 5-sztukowego przydziału patrzyły na mnie z odrazą, jakbym co najmniej współpracowała z gestapo. Gieroję pyskowały, ale dopiero po wyjściu z wagonu.

Tej nocy nasunęła mi się jedna uwaga. Jeżeli motorniczy ma tzw. motywację, to będzie bilety sprzedawał i nie

będzie się wykrecał. Akurat ja miałam, bo nie chciałam ze zmęczenia, zasnąć i znalazłam sobie wybitnie cudacze zajęcie.

Najskuteczniejsza w działaniu jest metoda kija i marchewki. Otóż przy sprzedaży biletów przez motorniczych zastosowano wyłącznie metodę kija, w postaci potrącenia miesięcznej premii. Zysk rzędu 100 zł żadną miarą nie równoważy zachodu przy tym zajęciu. Gdyby to ode mnie zależało, wprowadziłabym do tej prozaicznej, handlowej czynności, trochę polotu i fantazji. Otóż co miesiąc urządzałabym dla motorniczych, którzy sprzedają pełną ilość biletów (np. za 3000 zł), loterię, w której wygrana wynosiłaby np. 5000 zł. O taką kwotę już się warto biec, a firma by nie zbankrutowała, bo wygrałby tylko jeden. Fundusz dałoby się wykreślić z tych potrąconych premii.

Podobną loterię urządzałabym dla pasażerów. I tak ogłosiłabym w prasie że za bilet o określonej sumie cyfr wypłacam np. 2000 zł. Dodatkowym efektem byłoby skrzętne zbieranie biletów przez pasażerów, co by nieco ożywiło miasto.

Sądę, że Wydział Taryfowo-Biletowy mógłby dopracować szczegóły mojego pomysłu, który odstępuję gratis.

MARTA MICHAŁOWSKA

Program powstał — nadszedł czas działania

DOKŁADNIE przed dwoma laty — w październiku 1984 r. odbyło się w MPK spotkanie, które odbiło się głośnym echem w Krakowie. Zgłoszono wówczas postulat przyjęcia koncepcji rozwoju komunikacji masowej oraz uchwalenia etapowego, wieloletniego planu rozwoju komunikacji masowej. W dokumencie wydanym z tej okazji nie szczędzono władzom miasta gorzkich słów.

Mineły dwa lata i oto wydano firmowany przez prezydenta Krakowa „Program przebudowy układu i systemu komunikacyjnego Krakowa w związku z odnową zespołów zabudowlanych”. Ten materiał jest już dokumentem oficjalnym, zatwierdzonym uchwałą Rady Narodowej miasta Krakowa. Dzięki niemu, wiemy co w ciągu najbliższych 10 lat czeka nas w dziedzinie komunikacji miejskiej. Znamy też koszty i sposób finansowania inwestycji. Pozostaje więc czekać na wypełnienie programu.

Za najważniejszą sprawę autorzy opracowania uznali realizację zamierzeń obniżających negatywny wpływ komunikacji na zabytki. W Śródmieściu jest to zakończenie budowy pierwszego etapu Centrum Komunikacyjnego wraz z dworcami PKS i MPK. Pisałiśmy o tej, największej dziś w województwie krakowskim, inwestycji w poprzednim numerze. Konieczna jest także modernizacja dróg pełniących rolę połączeń międzydzielnicowych, a więc ulic: Mickiewicza, Słowackiego, Grzegorzewskiej, Konopnickiej. Choć nie wszystkie spośród nich leżą w Śródmieściu, to przebudowa pozwoli „wycenąć” nieco dalej, ruch ze Starego Miasta. Ważna będzie też budowa linii tramwajowej w ul. Pawiej, co pozwoli odciążyć jakże dziś zatłoczone ulice: Basztową i Długą. Natomiast o wiele bardziej dalekosiężną sprawą jest budowa metra. Zakłada się, choć w programie obejmującym najbliższe dziesięciolecie jest to tylko wstępne zamierzenie, że przed 2000 r. rozpocznie się budowa linii Wschód — Zachód. Do tego trzeba jednak wielu działań na bardzo różnych polach. Na razie już toczą się ostre dyskusje. Wypada więc rzeczyć, że w ich toku powstaną najkorzystniejsze dla miasta rozwiązania.

Już za 10 lat natomiast innymi ulicami przebiegać powinny główne krakowskie trasy przelotowe. To szczególnie ważne dla kierowców autobusów, tkwiących dziś długie minuty w gigantycznych korkach na Alejach Trzech Wieszczów z Warszawy do Zakopanego. W 1985 r. kierowcy jechać powinniście Alejami, lecz przez ul. Reduty, Strzelców, Młyńską, do Nowohuckiej. Powstańców Wielkopolskich, Inwalidów Wojennych (do niedawna nazywała się ona Telewizyjna) przez Mateczny do ul. Wadowickiej. Natomiast z Katowic do Śródmieścia najkrótsza droga ma być od ronda Fronowickiego przez ul. Opolską, Lublańską, nową drogą przez byłe lotnisko w Czyżynach, Dłuskie, Ujastek, Igołomską. Wprowadzenie w życie tych zamierzeń, niewątpliwie poprawi sytuację w centrum miasta.

Pieniądze

Dzielnicy o pieniądzu nie rozmawiają. Cóż jednak począć, skoro Kraków nie ma ich tyle by nie był problemem. Trzeba więc głośno zastanawiać się skąd wziąć

fundusze na przebudowę systemu komunikacyjnego miasta, zwłaszcza że chodzi tu o sumy, od których przeciętnemu śmiertelnikowi może zakręcić się w głowie. Oto całość zamierzeń w tej dziedzinie kosztować ma ponad 70,5 miliarda złotych. Z tego Komisja Planowania przy Radzie Ministrów powinna wysupłać 16 mld na inwestycje planu centralnego. Ministerstwo Komunikacji na swoje zadania, związane z przebudową dworca kolejowego 18,8

Skotnikami, budowa dodatkowych wjazdów do miasta z najbardziej przepełnionych kierunków — Zakopanego i Warszawy, rozbudowę krakowskiego węzła kolejowego z budową drugiej pary torów z Krakowa Głównego do Węgrz. Zwrócono też uwagę na fakt, że konieczne jest rozsądne inżynierowanie w funkcje Śródmieścia tak by można było skutecznie ograniczyć przejazd w tym kierunku. **Ważną sprawą dla całości zabytków jest używanie przez**

nową — pięcioperonową stację Kraków Główny oraz Dworzec PKS w Czyżynach.

Od 1986 do 1992 r. powstać powinna, kosztem 8,5 mld zł, ponad 17-kilometrowa obwodnica południowa miasta na odcinku z Balic do Opatkowic. Trzy lata od 1989 r. budowany na być niespełna 2-kilometrowy odcinek pozamiejski ul. Radzikowskiego, stanowiący wlot autostrady do miasta od strony zachodniej. W 1988 i 89 r. powinien zostać zmodernizowany wjazd do miasta od strony Wielickiej. Ta inwestycja kosztować ma 880 mln zł.

Na późniejszy natomiast, bo na lata 1989—1995, zaplanowano kontynuację oraz przy południowej obwodnicy na 8-kilometrowym odcinku z Opatkowic do ul. Wielickiej. To znów jedna z najważniejszych pozycji w kosztorysie. Jej wartość — niema 14 mld zł.

Przy powyższych budowlach inwestorem ma być Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych. Wiele zadań musi też wziąć na siebie Urząd Miasta. Przez osiem lat od 1987 r. ma powstawać nowa wersja ul. Opolskiej i Lublańskiej z dwupoziomymi skrzyżowaniami. Wartość tej budowy — 5 mld zł. Przedłużeniem tych prac jest modernizacja miejskiego odcinka ul. Radzikowskiego przewidziana na lata 1989—90, warta 900 mln zł. Już w przyszłym roku ma rozpocząć się trzyletnia modernizacja al. Mickiewicza i Słowackiego, na którą miejska kasa powinna wyasygnować 800 mln zł. Podobnie od przyszłego roku, lecz aż do końca obecnej pięcioletki przebudowywane ma być skrzyżowanie ul. Wielickiej. Powstańców Wielkopolskich i Inwalidów Wojennych, za 1,5 mld zł. Natomiast rok później ma rozpocząć się budowa drugiego wlotu ul. Inwalidów Wojennych od strony ul. Kamińskiego za 500 mln zł.

Na lata 1988—1993 przewidziano etapowe przedłużenie ul. Młyńskiej, aż do Nowohuckiej. Nowy odcinek liczyć ma 1,2 km. Niebawem, ale musi tam powstać aż trzy skrzyżowania. Ta inwestycja kosztować ma 3 mld zł. Natomiast dwa lata krócej, też od 1988 r. ma być budowana nowa droga przez byłe lotnisko w Czyżynach. Mimo że dłuższa (2,2 km) kosztować ma

nowskiej. O rok dłużej ma trwać przebudowa ul. Dworcowej oraz budowa sieci parkingów w Śródmieściu. Natomiast już w orzysłym roku powinna być gotowa zmodernizowana ul. Strzelców. Najdłuższej natomiast, bo aż do 1992 r. trwać ma rozpręta w bieżącym roku przebudowa ul. Kalwaryjskiej. Łącznie te wszystkie inwestycje, wraz z systemem sterowania ruchem kosztować będą 5,3 mld zł, a finansować je ma Urząd Miasta Krakowa z pieniędzy przyznawanych przez Komisję Planowania przy URM i Ministerstwo Finansów.

Komunikacja zbiorowa

Oczywiście mieć ona będzie priorytet przy przebudowie systemu komunikacyjnego miasta. Nic więc dziwnego, że znalazło się tu wiele budów. I tak — w latach 1986 do 1991 powinno zostać wybudowane kosztowne 1,5 mld zł 5 pętli autobusowych — przy ul. Kąkic, Fredry, Myślenickiej oraz w Górce Narodowej i Dębniakach. Do roku 1989 powinna być gotowa linia tramwajowa do os. Azory od strony os. XXX-lecia długości 1,9 km. Jej kosztorysowa wartość — 279 mln zł. Natomiast między 1988 a 1990 r. powinien zostać wybudowany półkilometrowy odcinek torów w ul. Dworcowej w Płaszowie, za 200 mln zł. Oprócz tego, w ramach budowy centrum komunikacyjnego, o którym była już mowa, przeprowadzona ma być linia tramwajowa w ul. Pawiej.

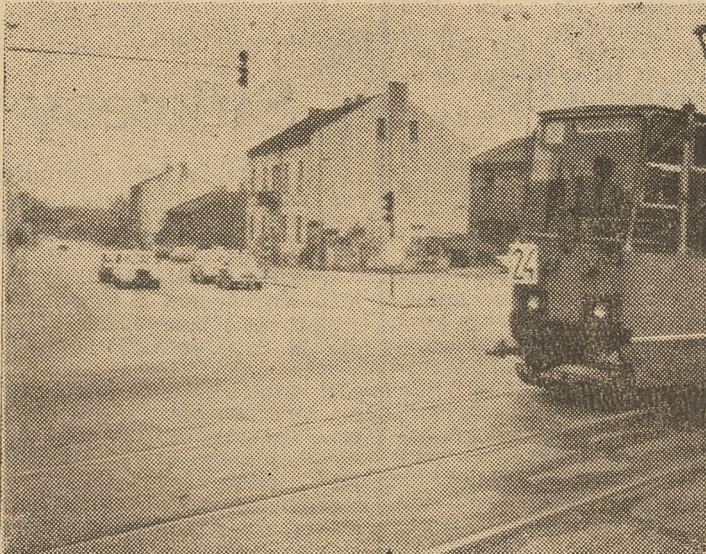
Osobny, ważny, szczególnie dla naszego przedsiębiorstwa rozdział, to zaplecze MPK. Firma już dziś jest wielkim placem budowy, ale niezbędne są jej dalsze inwestycje. Rozpoczęta w 1984 r. budowa zajezdni autobusowej na 250 wozów przy ul. Łokietka, powinna zostać zakończona za 5 lat. Trzeba będzie na nią wydać jeszcze ponad 2 mld zł. Natomiast między 1987 a 1990 r. przy al. Pokoju powstać ma zajezdnia tramwajowa na 150 jednostek. Jej koszt — 1,2 mld zł. I wreszcie podstacje trakcyjne. Przewiduje się budowę dwóch nowych — „Wieczysta” w latach 1988—1991 za 120 mln zł i „Krakowska” — 1987—1990 za 129 mln. Od przyszłego roku aż do 1995 trwać ma modernizacja całego układu zasilania MPK, która kosztować ma 700 mln zł. I wreszcie ostatnie, jakże ważne zamierzenie, to modernizacja torowisk tramwajowych w rejonie zabytkowego Śródmieścia. W najbliższych 9 latach przeznaczą się na to 500 mln zł. Prace przygotowawcze do budowy metra pochłoną zgodnie z założeniami 300 mln zł.

Coraz ważniejszą rolę pełnić ma w przewozach mieszkańców Krakowa kolej. Było to realne od 1988 do 1990 roku Rada Narodowa przeznaczyć powinna 0,5 mld zł na powiązanie przystanków kolejowych Łobzów, Krzemionki, Płaszów, Zabłocie, Bronowice z układem komunikacyjnym miasta. Nie wszystkie z wymienionych wyżej przystanków już istnieją. W gestii Ministerstwa Komunikacji jest więc budowa, za 160 mln, przystanku PKP w Bronowicach oraz modernizacja, za 300 mln, stacji Kraków Płaszów. Obie w latach 1988—1990.

Lata 1991—1995

Jak widać z przedstawionego powyżej wyliczenia, nie wszystkie ważne dla Krakowa inwestycje rozpoczną się

(Dokończenie na str. 6)



mld i jeszcze 14,6 mld na dotację celową dla Rady Narodowej m. Krakowa oraz też Rada 21 mld 270 mln złotych. Czy kwoty te są realne? Trudno oczywiście dziś precyzyjnie odpowiedzieć na to pytanie. W latach 1986—1990 Rada Narodowa powinna przeznaczyć na inwestycje komunikacyjne 17 mld złotych. Tymczasem Komisja Planowania przy Radzie Ministrów przyznała jej 4,7 mld. Okazuje się jednak, że przy odpowiednich zabiegach, brakujące miliardy powinny się znaleźć. 7,8 mld mamy nadzieję uzyskać z Ministerstwa Komunikacji z tzw. dotacji celowej na odcinek dróg krajowych w miastach posiadających prezydenta, natomiast 4,5 mld z dodatkowej puli przyznawanej przez Komisję Planowania przy Radzie Ministrów i Ministerstwo Finansów. Mimo więc, że chodzi o sumy ogromne, nie są one dla twórców programu czymś abstrakcyjnym. Potrafią oni wskazać źródło każdej, niezbędnej krakowskiemu układowi komunikacyjnemu, złotówki.

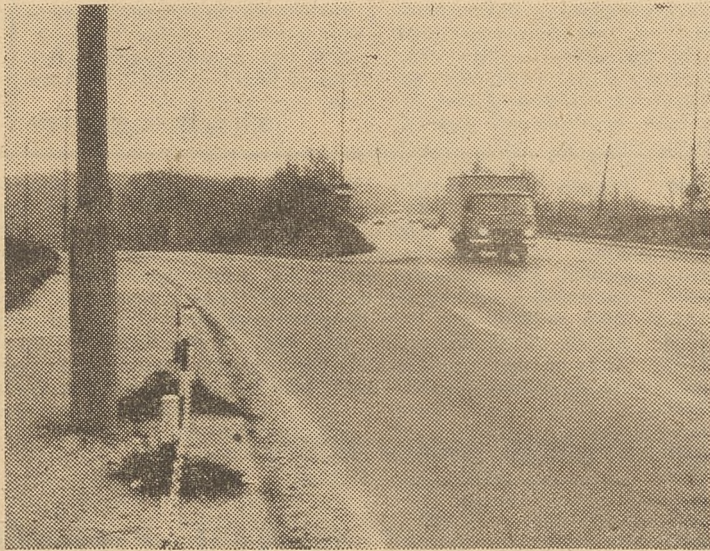
Co po 1995 roku?

Program szczegółowy obejmuje najbliższe dziesięciolecie. Oczywiście nawet przy pełnej realizacji zamierzeń, daleko będzie jeszcze wówczas do całkowitego rozwiązania problemów komunikacyjnych Krakowa. Stąd znalazły się w nim zadania, które powinny być realizowane później. Są to: kolejne obiekty Centrum Komunikacyjnego, dopełnienie śródmiejskiej obwodnicy drogowej o trasę Kotłarska wraz z linią tramwajową i trasą Bulwarową, dopełnienie obwodnicy zewnętrznej odcinkiem autostrady do wylotu w kierunku Warszawy i odcinka od ul. Wielickiej do drogi Nowa Huta — Wieliczka, budowa ulic Głowackiego, Weissa z „nią tramwajową, rozpoczęcie pierwszych prac przy budowie metra, budowa bezkolizyjnych tras tramwajowych uzupełniających system tramwaj — metro; powinny one łączyć Podgórze z Nową Hutą, centrum z Prądnikiem Czerwonym, Śródmieście ze

MPK jak najmniej uciążliwego dla nich taboru. Mówi się np. o autobusie elektrycznym, który w czasie, gdy nie będzie jeszcze działało metro, powinien pełnić funkcję tzw. „city-busu” zastępując eliminowane ze Śródmieścia pojazdy prywatne. Nareszcie też należącej im rangi doczekały się nawierzchnie krakowskich ulic, które powinny harmonizować z zabytkowym otoczeniem i przyczynić się do uspokojenia ruchu.

Budowy obecnej pięcioletki

Największą budową w Krakowie jest Centrum Komunikacyjne. Jego budowa, finansowana z budżetu centralnego trwać ma dłużej niż dziesięć lat. Inwestorzy — Ministerstwo Komunikacji i Urząd Miasta Krakowa — za 16 mld złotych powinni otrzymać do 1995 r. pierwszy etap tunelu Wschód—Zachód pod czwar-



Fot. ST. MAKAREWICZ

tem i piątym peronem nowego dworca kolejowego w pierwszym pięcioletnim etapie tego tunelu do roku 1995. kolektor „Centrum” wraz z magistralą ciepłowniczą od ronda Mogińskiego do Dworca PKP, podjazdy od wschodniej strony tunelu tramwaj od ul. Westernplatte do ul. Kamińskiej, dwujezdniową ulicę Warszawską wraz z dojazdami,

tylko 1,9 mld zł, ale pamiętać wypada, że tu potrzebne będzie tylko jedno skrzyżowanie z ul. Stelli-Sawickiego.

Kolejne budowy niezmiernie ważne dla miejskiego organizmu, to ulice usprawniające przejazd między dzielnicami. I tak w latach 1987—1989 zmodernizowany ma zostać 6-kilometrowy odcinek ul. Tynieckiej i ul. Kurdwa-

Gaz dla „jelcza”

INSTYTUT Górnictwa Naftowego i Górnictwa jest jedynym w kraju ośrodkiem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo stosowania urządzeń gazowych. Nic zatem dziwnego, że przy pracach nad autobusem na gaz, instalacje w nim zaprojektowali i wykonali inżynierowie z pracowni automatyki i armatury gazowej.

Ropy nie mamy i nic nie wskazuje na to, że będziemy ją mieli. Mamy natomiast złoża gazu i z obecnej sytuacji gospodarczej wynika, że znacznie łatwiej będzie pertraktować w sprawie ewentualnego importu gazu niż ropy.

Samochód na gaz nie jest nowością. W czasie budowy Huty im. Lenina jeździli po Krakowie ciężarówki zasilane gazem koksoowniczym. Ciężarówki tankowały na dwóch stacjach „Auto-Gaz”. Budynki jednej z nich użytkuje dziś Spółdzielnia „Gromada” (róg ul. Piastowskiej i Bronowickiej — obecnie bieżnikowanie opon). W latach 60. zlikwidowano samochody i urządzenia (stare butle do samochodów znalezione niedawno w magazynach „Transbudu” zachowały się w stanie doskonałym!).

Na świecie samochody napędzane gazem obsługują rurociągi gazowe. Tak jest np. w NRD. Samochód wozi ludzi pracujących przy gazociągu i tankuje — podłączając się do zaworów tego gazociągu.

Zwolennicy „ugazowienia” naszych samochodów tworzą dwa, niestety mało ekspansywne, lobby — „warszawskie” i „krakowskie”. Warszawiacy uważają, że najlepszym pomysłem przestawienia krajowego transportu na gaz jest stosowanie gazu sprężonego, który przechowywany będzie na specjalnie wybudowanych stacjach benzynowych. Sprężony gaz będzie zabierał mało miejsca w pojeździe i to jest korzystne, nawet przy założeniu, że budowa stacji będzie bardzo kosztowna. Lobby krakowskie uważa, że budowa stacji będzie bardzo kłopotliwa i długotrwała. Krakowianie proponują stosowanie gazu o sprężeniu takim, jakie jest w kuchenkach gazowych. Zbiorniki na gaz zaj-

mują więcej miejsca w samochodzie, ale za to tankowanie będzie ułatwione i nie będzie wymagało instalowania kosztownych urządzeń. Oczywiście w pierwszym rzędzie krakowianie myślą o stosowaniu gazu w samochodach ciężarowych i autobusach.

Gdy inżynierowie Zakładu Użytkowania Gazu IGNiG otrzymali propozycję opracowania instalacji gazowej w autobusie „Jelcz PR 110” stanęli przed niezwykle skomplikowanym zadaniem. Po pierwsze — zbiorniki muszą być takie, by nie było obaw co do ewentualności awarii. Inż. Andrzej Zieliński zaproponował by zwinąć z blachy stalowej rurę, dopasować dennicę, króćce pod zawory. Promienie Rentgena wykazały, że spawacz Zakładu Doświadczalnego IGNiG Adolf Balic ma złote ręce.

Mgr inż. Stanisław Szramel pracował nad zaworami zwrotnymi. Zawór taki musi mieć idealną szczelność. Chodzi o to, że poprzez ów zawór gaz przechodzi, ale nie ma prawa się cofnąć. Zblokowaną instalację niskiego ciśnienia skonstruował inż. Marek Piwowarczyk.

Cała instalacja musi wytrzymać drgania pojazdu. Musi być tak skonstruowana, by gaz przechodząc od zbiornika znajdującego się na dachu autobusu docierał do gaźnika silnika w takim sprężeniu, by gaźnik zasysał go, tak jak zasysa powietrze. Szukając rozwiązania inż. Zbigniew Tałach przetestował wszystkie elementy instalacji gazowej dostępne w kraju. Ponieważ żaden z zaworów kształtek i podobnych urządzeń nie spełniał stawianych wymagań, trzeba było przekonstruować znane, konstruować nowe elementy. Są one obecnie sprawdzane.

— Mam nadzieję, że wytrzymają — mówi Zbigniew Tałach.

Samochód tankuje w stacji redukcyjnej gazu w Białym Kościele. Kierowca podłącza rurę do kurka, odkręca go, szum trwa 10 minut. W tym czasie gaz wypełnia 1,6 m. sześć objętości zbiorników na dachu. Można jechać.

BOGUSŁAW NOWAK

Z butlami na dachu

(Dokończenie ze str. 1)

PR-8, zmierzający do racjonalizacji zużycia paliw i energii we wszystkich dziedzinach gospodarki. Lata siedemdziesiąte to okres masowej „dieselizacji” transportu i wtedy wydawało się, że takie rozdzielanie paliw: olej napędowy dla samochodów ciężarowych i autobusów, a benzyna do silników pojazdów osobowych załatwi problem na lata. Ale motoryzujemy się coraz bardziej, a import ropy naftowej jest stały. Jak na razie istnieje tylko możliwość zwiększenia dostaw gazu ziemnego.

Czy użycie gazu do silników spalinowych to nawrót mody sprzed lat? Nie tylko. Istnieje poważne uzasadnienie ekonomiczne, bowiem jak dowodzą światowe wyniki poszukiwań naftowych, gaz ziemny jest w złożach znacznie więcej niż ropy, stąd i szansa na jego dostępność jest większa. Poza tym cena gazu jest stosunkowo niska w porównaniu z paliwami ciekłymi. Jeden metr sześcienny gazu zastępuje w przybliżeniu 1 litr paliwa konwencjonalnego, co daje blisko czterokrotną różnicę w cenie źródła energii. Zastosowanie gazu ziemnego w transporcie może dodatkowo zwolnić trochę paliwa dla rosnącej ilości samochodów prywatnych. Trudno powiedzieć, czy będzie to tendencja stała, czy tylko czasowe łatanie dziury w bilansie paliwowym, ale w perspektywie co najmniej 10 lat jest to jakieś rozwiązanie.

Sama adaptacja silnika spalinowego do zasilania paliwem gazowym nie stanowi bariery technologicznej. Nie naruszając konstrukcji silnika wyposaża się go tylko w dodatkowy osprzęt, nietrudny do wyprodukowania, bez konieczności użycia części bądź materiałów z importu, który pozwala w silniku wysokoprężnym, poza olejem napędowym wtryskiwać do komór spalania również gaz. Zmniejsza to zapotrzebowanie na ropę nawet do 10 proc. dotychczasowego zużycia.

Samo zastosowanie gazu ziemnego okazuje się nie być tak wielką rewelacją. Rewelacją natomiast jest koncepcja użycia gazu pod niskim ciśnieniem. Zespół prof. Mariana Zabłockiego, kierownika Zakładu Silników Wysokoprężnych Instytutu Pojazdów Samochodowych i Silników Spalinowych doszedł do wniosku, że sprężony gaz ziemny nie jest żadnym wyjściem. Oczywiście i butle mogą być

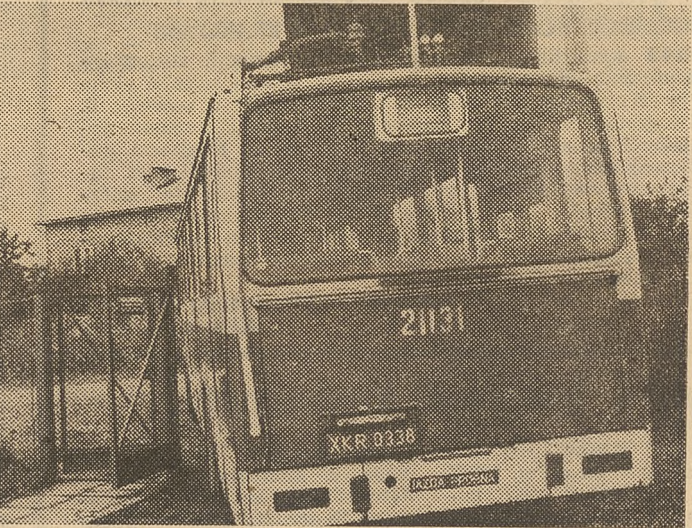
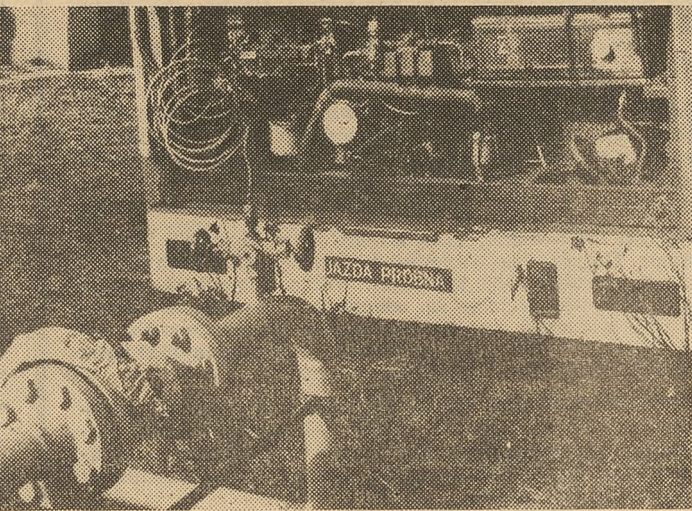
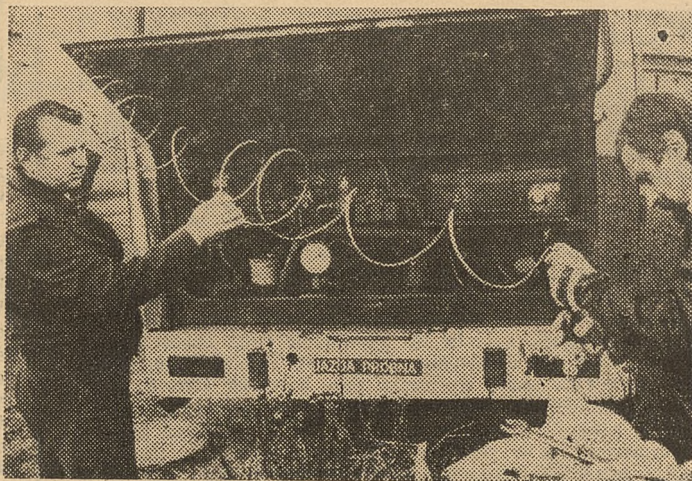
mnijšie i zasięg pojazdu między tankowaniami się zwiększa — ale brak stacji sprężarkowych. Koszt wyposażenia takiej stacji to dziś około 300—400 tys. dolarów, a może ona obsłużyć 500 samochodów dziennie. Użycie gazu niskociśnieniowego załatwia sprawę bezinwestycyjnie. Co prawda zbiorniki w samochodzie są dużo większe, wymagane jest częstsze tankowanie, ale gaz można pobrać prosto z rurociągu przesyłowego. To rozwiązanie, niepraktyczne dla komunikacji dalekobieżnej, może znaleźć szerokie zastosowanie w pojazdach poruszających się na niewielkim obszarze. Do takich zaliczyć trzeba komunikację miejską, samochody dostawcze i transport budowlany. Tu częstsze tankowanie nie będzie zakłócać normalnej eksploatacji, a koszt gazowej stacji paliwowej nie przekroczy kilkuset tysięcy złotych. Pozostaje tylko adaptacja pojazdów, którą i tak trzeba przeprowadzić niezależnie od wyboru zasilania gazem wysoko bądź niskociśnieniowym. Dodatkową zaletą jest to, że jeżeli sytuacja gospodarcza kraju się zmieni i wrócimy do tradycyjnych paliw ciekłych — nie powstanie problem wykorzystania drogiej stacji sprężarkowych, które straciłyby swą rację bytu. Elastyczność i ekonomia tego rozwiązania są bezdyskusyjne.

Prototypowy autobus miejski, drugi już, jaki powstał w wyniku współpracy politechniki i MPK jeździ od kilku tygodni po Krakowie. Sztuczne obciążenie symuluje eksploatację w zwykłym ruchu miejskim. Na razie sprawuje się bez zarzutu, choć dopracowywanie różnych szczegółów nadal trwa. W zamierzeniach jest jeszcze jeden prototyp, tym razem ze zbiornikami nie na dachu, co wymaga wzmocnienia konstrukcji wnętrza pojazdu, ale w postaci niewielkiego wózka, ciągniętego za autobusem. Rozwiązanie to może trochę dziwnie, lecz na przykład Mercedes proponuje odbiorcom jedną z wersji autobusu elektrycznego też z przyczepką, w której znajduje się bateria akumulatorów. Jak to rozwiązanie sprawdzi się w ruchu — zobaczymy.

Następne etapy to wybór jednej z tych dwu wersji, przygotowanie 5 wozów do próbnej eksploatacji, może już z pasażerami — no i decyzja o wdrożeniu.

JERZY MICHAŁEK

zdjęcia: GRZEGORZ KOZAKIEWICZ





ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

W SPRAWIE podpisania kontraktu między gminą miasta Krakowa a Krakowską Spółką Tramwajową odbyło się w sobotę posiedzenie w sali obrad magistratu, w którym wzięli udział reprezentanci gminy miasta Krakowa: pan prezydent Friedlein, I wiceprezydent miasta dr Pieniążek oraz referent komisji tramwajowej dr Rothwein, ze strony Spółki Tramwajowej prezes pan Oborski i dyrektor pan Leopold Mussil, oraz notariusz pan Rudolff. Przede wszystkim przeanalizowano kontrakt, według którego Spółka, najpóźniej do 11 czerwca br. ma uzyskać koncesję, a w półtora roku od uzyskania koncesji przekształcić istniejące linie kolei konnej na elektryczne, a w dalszy rok potem zbudować trzy nowe linie elektryczne. Kontrakt będzie prawdopodobnie dzisiaj podpisany.

„CZAS” — 6 maja 1900 roku

NOWE ROBOTY W KRAKOWIE

DYREKCJA kolei konnej w Krakowie rozpoczęła przygotowania do robót około budowy centralnej stacji elektrycznej dla kolei elektrycznej w Krakowie. Rozpoczęto już zwozić materiały i kopać fundamenta koło ulicy Gazowej.

„CZAS” — 5 kwietnia 1900 roku

TRAMWAJE krakowskie słyną z tego, że są okropnie brudne i zaniedbane. Dotyczy to wszystkich bez wyjątku pojazdów i obu klas, tak pierwszej jak i drugiej. Fotele są podarte, włosie wychodzi z poduszek, ściany są odrapane i brudne. A Towarzystwo Kolei Miejskiej zarabia przecież w Krakowie duże sumy.

„CZAS” — 1 czerwca 1900 roku

ZATARG

PRZY ULICY LUBICZ doszło do konfliktu między zarządem miejskim i Towarzystwem Kolei Miejskiej a właścicielami realności w sprawie położenia trakcji elektrycznej — ustąpienia słupów i wzmocnienia torów. Zatarg został zażegnany przez prezydenta Friedleina.

„CZAS” — 3 października 1900 roku

OTWARCIE KOLEI ELEKTRYCZNEJ W KRAKOWIE

ONEGDAJ donieśliśmy na podstawie informacji, zasięgniętych w budownictwie miejskim, że termin otwarcia kolei elektrycznej w Krakowie nie może być dotrzymany z powodu iż fabryka wagonów w Sanoku opóźniła się z dostarczeniem nowych wozów i że nie wiadomo czy wozy te do Krakowa nadejdą. Dzisiaj otrzymaliśmy telegraficzne wyjaśnienie od fabryki wagonów w Sanoku, że zwłoka w dostawie nie nastąpiła z winy fabryki, lecz z winy firmy Schachera, który dla wykonania urządzenia elektrycznego przy wozach przysłał załadować dwóch monterów. Fabryka ukończyła wszystkie wozy na dzień 1 listopada 1900 roku.

„CZAS” — 18 listopada 1900 roku

Wybrała: (M. B.)

Uwaga honorowi krwiodawcy!

ZARZĄD Klubu Honorowych Dawców Krwi w MPK Kraków, działający pod patronatem ZSMP, organizuje w dniach 23—25 listopada wycieczkę do Warszawy dla honorowych dawców krwi, członków Klubu HDK w MPK Kraków.

W programie wycieczki: akcja krwiodawstwa w Centrum Zdrowia Dziecka (24. XI), zwiedzanie Centrum Zdrowia Dziecka (24. XI) oraz zwiedzanie Warszawy (24 i 25 XI). Koszt wycieczki 500 zł. Zgłoszenia do 7. XI 86 przyjmują:

Zarząd Klubu HDK w MPK Kraków

Kawa ta sama — cena inna

W DWÓCH sąsiadujących ze sobą bufetach w tym samym zakładzie są różne ceny porcji kawy. Na dodatek, podobno ta tańsza bywa lepsza. W naszych bufetach prowadzący pojazdy mogą wypić małą czarną nawet gdy brak jej w sprzedaży. Emocje wzbudza różnica w cenie. Okazuje się, że jest to uzasadnione, bo różnej wielkości są miarki, którymi kawę się odmierza. Miarki robione były u nas w przedsiębiorstwie, natomiast cechowane w urzędzie miar. Niestety nie udało się wykonać dwóch miarek identycznych no o problem gotowy. A swoją drogą nie najlepiej to chyba świadczy o precyzji. Prawda, że to nie zakład zegarmistrzowski, ale...

(fis)

Na przykładzie Poznania

Jak lepiej informować

o tablice z rozkładami jazdy. W tym stwierdzeniu nie jestem zresztą osobą bierną. Krzysztof Prądyński, pracownik Sekcji Historycznej jest hobbystą komunikacji, między innymi i miejskiej, i wiele podróżuje po całym kraju, jest podobnego zdania. Jako przykład bardzo dobrej informacji — dobrze wykonanych tablic z rozkładami jazdy stawia Poznań. Tablice są tam na podkładzie z blachy duraluminiowej, a same napisy naniesione metodą sitodruku. Zapewnia to bardzo dobrą czytelność i nie gorszą trwałość tablicy, chociaż koszty jej wykonania są na pewno wyższe niż w Krakowie. Biorąc

pod uwagę wszystkie zalety, a przede wszystkim większą trwałość, kalkulacja wypadnie jednak z pewnością na korzyść Poznania. Krzysztof Prądyński chwali natomiast znajdujące się jeszcze gdzieś w naszym mieście ręcznie malowane tablice na przystankach autobusowych, tam gdzie nie ma minutowego rozkładu jazdy.

Czytelność tablic z minutowymi rozkładami na krakowskich przystankach, w porównaniu z takimi samymi w innych miastach, jest też zła. Wykonane na papierze, bardzo małym drukiem, są przy złym oświetleniu przystanków, na które od lat narzekają pasażerowie

i kierowcy praktycznie nie do odczytania. Szczególnie rozkłady sobotnio-niedzielne, drukowane na czerwono, po pewnym czasie błędna i stają się zupełnie nieczytelne. Wykonane na kartkach papieru pociągniętych cienkim lakierem bezbarwnym, szybko zaczynają odstawać od tablicy, co powoduje do ich zrywania i niszczenia. Być może zwałyby egzamin umieszczone na słupach przystankowych nowego typu, w odpowiednich gablotach za szkłem, podświetlone.

Na zakończenie tych uwag dodać jeszcze należy, że tablice z rozkładami minutowymi są często błędnie odczytywane przez pasażerów. Zazwyczaj odczytują oni czas odjazdu z petli, nie dodając czasu przejazdu do przystanku. W Poznaniu też się z tym uporało — na każdym przystanku znajduje się indywidualny rozkład i nie potrzeba żadnych obliczeń.

MARIA BUBACZEWSKA

Koniec sezonu wycieczkowego

WYCIECZKA do Osieczan zakończyli nasi emeryci i renciści bogaty sezon turystyczny. Oficjalnie zakończyli, chociaż w przyszłym miesiącu wybierają się jeszcze na kilkudniową wycieczkę do Warszawy. Na temat wycieczek organizowanych dla naszych seniorów rozmawiam z członkiem Zarządu Oddziałowej Rady Związkowej Emerytów i Rencistów ds. Kulturalno-Oświatowych Walerianem Francikiem, który między innymi zajmuje się organizowaniem wycieczek.

— Tradycyjnie już od lat i to zawsze w październiku ORZ Emerytów i Rencistów kończy w Osieczanach swój sezon turystyczny...

— Tak właśnie jest co roku. W tym nie dopisała nam tylko pogoda. Mimo wszystko było wspaniale. Przyjechało do nas kierownictwo przedsiębiorstwa, naczelny dyrektor Tadeusz Trzmiel, zastępca ds. pracowniczych Stanisław Kostro. W spotkaniu uczestniczy-

li również wiceprzewodniczący naszego związku zawodowego Stefan Nieć i sekretarz Jan Maciuszek. Było tradycyjne ognisko, pieczona i gotowana kielbasa, a także wspaniały żurek. Aby było jeszcze przyjemniej, dwóch muzyków — członków Zakładowej Orkiestry grało piękne melodie.

— Która to była już w tym roku Wasza wycieczka?

— Dziesiąta. Mielśmy wycieczki wypoczynkowe i na grzyby. Uczestniczyli w nich przeważnie emeryci i renciści wraz ze swymi żonami czy mężami, ale nie tylko, wiele osób samotnych również z nich korzystało. Odpłatność nie jest wielka, po 50 złotych od osoby, więc korzystać warto. Na przykład w tym roku byliśmy na kilku ciekawych wycieczkach: w Chorzowie, Szczawie, Rudnej, Czernej, na szlaku Orlich Gniazd, w Jędrzejowie, a na grzybach w Potoku za Buskiem. Wybieramy się jeszcze na kilka dni do Warszawy. Zapłacimy tyl-

ko za jedzenie. Resztę to jest autobus, noclegi w hotelu i przewodnika otrzymamy bezpłatnie z przedsiębiorstwa, a wszystko dzięki temu, że dyrekcja traktuje nas jak część załogi. Z każdej wycieczki korzysta 50 osób, bo tyle jest miejsc w autobusach.

— Jakie macie plany na rok następny?

— Chcemy zorganizować 14 wycieczek: dwie krajoznawcze, osiem wypoczynkowych i cztery na grzyby. Nasi emeryci i renciści lubią jeździć na te ostatnie. W tym roku na przykład grzyby w lasach obrodziły i każdy mógł sobie ich nazbierać ile chciał. Z grzybobrania wszyscy wracali zadowoleni.

Pozostaje mi tylko podziękować panu Francikowi za rozmowę i życzyć, by z listopadowej wycieczki do Warszawy wszyscy byli zadowoleni jak z poprzednich.

Rozmawiała:
(M. B.)

Program powstał — nadszedł czas działania

(Dokończenie ze str. 4)

w najbliższych latach. Niektóre trzeba było przesunąć na później. Ten los spotkał m. in. kilka ważnych linii tramwajowych, o budowie których mówiono się już dawno. Dopiero po roku 1990 mają się rozpocząć prace przy 4 odcinkach o łącznej długości 13,8 km. Chodzi tu o tramwaj w ul. Nowosądeckiej, Tuchowskiej, Kalwaryjskiej i Srebrnych Orłów. Obecna wartość tych robót 2,4 mld zł, a zakończenie ich realizacji przewidziano w programie na 1995 rok. W tym samym czasie mają zostać wybudowane 4 kolejne pętle autobusowe — przy ul. Mała Góra, Tuchowskiej, Fiszerza i w Zaborzu-Ruczaj. Wartość tych obiektów — 950 mln zł.

Na lata 1991—1997 przewidziano budowę kolejnej zajezdni tramwajowej na 250 wozów przy ul. Łokietka. Koszt — 2,5 mld zł. O rok dłużej budowana ma być zajezdnia autobusowa na 240 aut przy ul. Przewóz. Ona również kosztować ma 2,5 mld zł. Natomiast między 1991 a 1995 rokiem powinna zostać wybudowana podstacja trakcyjna przy ul. Wrzesińskiej za 120 mln zł. Dalsze przygotowania do budowy metra to kolejne 200 mln w pięciolatce i dalsze 300 po jej zakończeniu.

Kontynuowane też będą prace przy modernizacji węzła PKP. W latach 1993—1995 powinny zostać, kosztem 300

mln zł wydłużone perony w Batowicach. Natomiast dopiero w latach 1995—1997 powstać ma przystanek kolejowy Prądnik Czerwony, który kosztować będzie 240 mln zł. Obie te inwestycje finansować będzie Ministerstwo Komunikacji. Podobnie zresztą jak i budowę dwóch dworców PKS, które powinny powstać w latach 1991—1995. Będą to „Erońowice” za 250 mln i „Dębni-ki” za 750 mln zł.

Drogi

I wreszcie ostatni punkt „Programu” — drogi i węzły komunikacyjne, realizowane po 1990 roku. Największa spośród nich to przewidywana na lata 1993—1999 jedenastokilometrowa droga z Nowej Huty do Wieliczki z przekroczeniem Wisły w rejonie ujścia Dłubni. Ministerstwo Komunikacji przeznaczyć powinno na tę budowę 7 mld zł. Natomiast przebudowę ul. Konopnickiej na odcinku 2 km, wraz z Matecznym, kwotą 600 mln zł finansować ma w latach 1991—1995 Rada Narodowa miasta Krakowa. Podobnie jak i pozostałe zaplanowane na ten czas inwestycje. Z tym, że ul. Konopnickiej, podobnie jak skrzyżowanie Nowosądeckiej, Wielickiej i Kamieńskiego, (koszt 2,5 mld zł, czas realizacji 1991—94) oraz budowa sześciometrowego odcinka (300 mln zł, 1992—1994) to sprawa dotacji celowej Ministerstwa

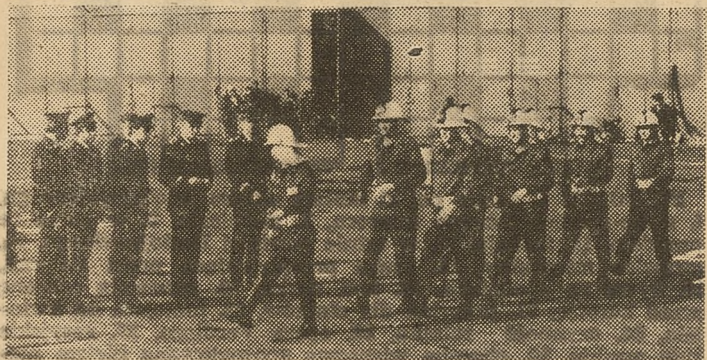
Komunikacji, natomiast z pieniędzy przyznawanych przez Komisję Planowania i Ministerstwo Finansów w latach 1994—1997 zmodernizowana ma być koszt 400 mln zł ul. Grzegorzewska, wybudowana ponad 5-kilometrowa trasa Zwierzyniecka (koszt 4 mld zł budowa między 1991—1999 rokiem), wybudowane skrzyżowanie ul. Stelli-Sawickiego z al. Planu 6-letniego (1,3 mld zł 1991—1993).

W dalszym ciągu powstawać będą też parkingi w Śródmieściu oraz usprawniany ma być system sterowania ruchem.

*

Tak wygląda dokument, który powinien być przez najbliższe 10 lat wcielany w życie. Nie bez kozery przedstawiamy go praktycznie w całości. Wszak wielu spośród Czytelników żywo interesuje się krakowską komunikacją. Nie chodzi nam jednak o wywołanie dyskusji nad sprawami, które już zostały przesądzone. Zbyt często nasze miasto przegrywało na takich sporach. Chcemy, by Czytelnicy znali zamierzenia w tej dziedzinie, a Ci, którzy zbierają „Sygnały”, mogli od czasu do czasu sięgnąć do tego numeru i sprawdzić, jak przebiega realizacja „Programu”. Wszak nie o dokument tu chodzi.

KRZYSZTOF GACEK



Ocena sprawności strażaków

WYDAJE SIĘ, że nie tak dawno pisaliśmy o wiosennych międz Zakładowych zawodach sportowo-pożarniczych OSP przy MPK, a tu już odbyły się jesienne. Zakład na Woli gościł 17 października całe kierownictwo przedsiębiorstwa z dyrektorem i jednocześnie prezesem OSP w MPK, Tadeuszem Trznielem oraz kierownictwa poszczególnych zakładów. Na zawodach byli również: sekretarz Zarządu Wojewódzkiego OSP, płk Stefan Lany, przedstawiciel Wojewódzkiej Komendy Straży Pożarnej, płk pożarnictwa Jan Augustynek oraz dyrektor PZU i jednocześnie wiceprezes Zarządu Wojewódzkiego OSP Zdzisław Nowak.

Zawody odbyły się w dwóch konkurencjach: mistrze i akcji bojowej. Sędziowali kadeci ze Szkoły Chorażych Pożarnictwa w Nowej Hucie. Jak oceniono, poziom zawodów był dobry, a kolejne miejsca przypadły: ZAP, ZTX i ZTH. Z drużyn młodzieżowych najlepszy był zespół ZAP. Tym razem w zawodach nie brała udziału żadna drużyna kobieca. Zdobywcy pierwszych miejsc otrzymali kompletne mundury strażackie. Były również nagrody pieniężne. Funkcję komendanta zawodów sprawował zastępca kierownika ZAP Marian Lesiak.

Przy okazji sprawozdania z międzyzakładowych zawodów sportowo-pożarniczych jednostek OSP w MPK, sygnalizujemy olbrzymi problem, jaki nasza OSP ma z magazynem przeznaczonym do przechowywania ubrań i sprzętu przeciwpożarowego — weży, gaśnic itp. Mieści się on w ustawicznie zalewanej wodą piwnicy przy ul. Rzemieślniczej. Przy tej okazji wszystko ulega zniszczeniu. Zdajemy sobie sprawę, że nie będzie to łatwe, ale na składowanie wszelkiego dobra zakładowej OSP trzeba znaleźć jak najszybciej inne miejsce.

(M. B.)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Sport i rekreacja

in iurystyka

Tor przeszkód jak dla komandosów

PRZY PIĘKNEJ, słonecznej pogodzie, odbyła się 18 października spartakiada sportów obronnych dla pracowników MPK i ich rodzin. Gospodarzem imprezy byli żołnierze VI Pomorskiej Powietrzno-Desantowej, którzy użyczyli nam terenu i urządzeń technicznych swojej jednostki. Uroczystego otwarcia olimpiady dokonał przewodniczący zakładowego Koła LOK — Stanisław Kowalczyk, który życzył uczestnikom jak najlepszych wyników w wieloboju obronnym. Jednocześnie złożył na ręce kapitana Kniaziewicza z okazji Dnia Wojska Polskiego serdeczne życzenia, a uczestniczka imprezy wręczyła wiązanek biało-czerwonych goździków przedstawicielowi „Czerwonych Beretów”.

Cztery grupy tj.: panie, juniorzy do 18 lat, seniorzy do 35 i powyżej oraz dzieci, rozpoczęły zażarty wielobój. Odbywały się jednocześnie cztery konkurencje: strzelanie z karabinka sportowego, na polowym stanowisku z pistoletu pneumatycznego (dla dzieci),

rzut granatem do celu oraz najtrudniejsza — tor przeszkód, na którym wylano wiele potu (organizatorzy z jednostki wojskowej zapomnieli, że cywile nie posiadają takiej sprawności fizycznej jak komandosi). Był to jeszcze jeden dowód na to, że zbyt małą wagę przywiązujemy do codziennej porcji gimnastyki lub biegów dla zdrowia.

Po zwycięstwach pojedynkach wśród 74 uczestników w poszczególnych grupach (najliczniejsza była seniorów do 35 lat — 24 osoby) uzyskano wyniki następujące:

Zespołowo zwyciężyła Szkoła Przyzakładowa — 275 punktów, zdobywając puchar przewodni Dyrekcji MPK, przed ZTO — 266 pkt, Zarząd — 254 pkt, ZTS — 223 pkt, ZNR — 156 pkt, ZAW — 141 pkt, ZTX — 121 pkt, ZBL — 111 pkt i ZPP — 43 pkt.

Indywidualnie najlepsi byli: Panie: Anna Durda z ZTO — 83 pkt przed Józefą Maciejasz — PO — 72 i Grażyną Cholewą — DG — 51.

Juniorzy: Roman Harwat — ZSZ — 46, Andrzej Sypka — ZSZ — 45, Dariusz Przybyło — ZSZ — 44 pkt.

Seniorzy do 35 lat: Stanisław Kielbasa — ZSZ — 74 pkt, Leszek Eckert — ZTS — 59 pkt, Ryszard Treła — ZBL — 57 pkt.

Seniorzy powyżej 35 lat: Kazimierz Sułkowski — ZSZ — 67 pkt, Stanisław Sobolewski — ZTO — 64 pkt, Jerzy Maniecki — ZR — 51 pkt.

Wśród dzieci najlepiej strzelali z pistoletu pneumatycznego: Marcin Stysiał, Stefan Łęczyński oraz Tomasz i Grzegorz Piszczkowie po 30 pkt na 30 możliwych.

Sokolim okiem wykazali się strzelcy wyborowi: Eugeniusz Piatek, Jerzy Świętógórski, Jerzy Wagner i Andrzej Florczyk po 30 pkt na 30 możliwych. Najcelniej granatem rzucali: Stanisław Kielbasa, Janusz Kłych, Ryszard Treła i Krzysztof Pszyk po 20 pkt na 20 możliwych. Tor przeszkód najszybciej pokonali: Roman Harwat, Andrzej Sypka, Stanisław Kielbasa i Leszek Eckert.

Po zawodach zwiedzano salę tradycji VI PłPD, obejrzało film o wojskach powietrzno-desantowych, zjedzono żołnierską grochówkę oraz odebrano zasłużone nagrody i dyplomy. Okolicznościowy adres przedstawicielowi „Czerwonych Beretów” z podziękowa-

niem za zorganizowanie spartakiady, wręczył Kazimierz Sułkowski, który podziękował uczestnikom spartakiady za sportowe zmagania.

Spartakiadę, ze strony przedsiębiorstwa, przygotowali działacze Zakładowego Koła LOK wspólnie z ZZ ZSMP i Działem Kultury i Sportu. Szczególnie serdeczne podziękowanie należy się członkom komisji weryfikacyjnej, którzy w pocie czoła obliczali wyniki w czasie gdy inni oglądali atrakcyjny film.

Mamy nadzieję, że wznowione po paru latach przerwy spartakiady sportów obronnych dla pracowników MPK i ich rodzin będą odciążać organizowane corocznie.

ZYGFRYD FENRYCH

Odnaczenia dla działaczy LOK

Z OKAZJI Dnia Wojska Polskiego odbyło się uroczyste posiedzenie zarządu dzielnicowego LOK „Śródmieście”.

Prezydium Zarządu Głównego LOK przyznało 2 złote, 3 srebrne oraz 7 brązowych medali „Za zasługi dla LOK”. Jednym z zakładów, który otrzymał to najwyższe LOK-owskie wyróżnienie jest MPK, a ściślej mówiąc zakładowe koło LOK, którego działalność jest wysoko oceniana w Krakowie. Świadczy o tym również fakt, iż na ogólną liczbę 47 przyznanych medali i odznak, nasze przedsiębiorstwo otrzymało aż dziewięć. A oto odznaczeni pracownicy MPK: medalem „Za zasługi dla LOK” — Tadeusz Trzmiel, złotymi odznakami „Zasłużonego działacza LOK” — Eugeniusz Piatek i Zygfryd Fenrych, srebrnymi odznakami „Zasłużonego działacza LOK” — Jerzy Juniszewski, Marian Bławiat, Ryszard Gurbiel i Jerzy Iskra, brązową odznaką „Zasłużonego działacza LOK” — Danuta Żak.

W imieniu odznaczonych, serdeczne podziękowania złożył na ręce przedstawicieli zarządu dzielnicowego LOK, członek prezydium A. Musiał, który składając wszystkim weteranom życzenia z okazji święta Wojska Polskiego, prosił zebranych o dalszą pomoc w zakresie umacniania obronności naszej Ojczyzny, właśnie poprzez działalność w kołach LOK. (Z. F.)

Awans szachistów

ZKS „Tramwaj”

ROZPOCZĘŁY się rozgrywki rundy jesiennej o mistrzostwo klasy „A”, w których uczestniczy pierwsza drużyna oraz o mistrzostwo klasy „C”, w których bierze udział zespół rezerwowy. Po ciężko wywalczonym remisie 4:4 w meczu wyjazdowym z „Elektronem” Dobczyce pierwsza drużyna awansowała na drugie miejsce.

Utrzymanie pozycji premowanej awansem do ligi okręgowej będzie bardzo trudne, ponieważ nasi juniorzy i kobieta mimo ambicji mają małe szanse w pojedynkach z zawodnikami posiadającymi wysokie kategorie szachowe. Tak też było, nie po raz pierwszy, w meczu w Dobczycach gdzie po krótkim czasie drużyna przegrywała 0:4 a remis uratowały kolejne zwycięstwa seniorów.

Awansowała również drużyna rezerwowa z piątego na trzecie miejsce po zwycięstwie 6:0 z „Partyzantem” Dojezdów — zwiększając swoje szanse na awans do „B” klasy.

WŁADYSŁAW TRZĄSKI

Zza biurka

Nie zaprzepaścić tej „Kroniki”

kolenia. Michał Grzywacz nie kusił się o taką selekcję. On zapisywał wszystko co związane było z losami orkiestry, pozostawiając czasowi weryfikację tych zapisów. Gdy obecnie sięgamy do pierwszych tomów kroniki, ze zdumieniem odkryć możemy informacje o wydarzeniach, których na próżno szukać w historycznych opracowaniach, a przecież stanowiły one o kolorystyce czasu, epoki. Utrwalane w momencie, gdy się działy, pozostały do dziś, na nieco już spłowiałych stronicach kroniki i często nigdzie więcej.

Ogromną siłą „Kroniki orkiestry krakowskich tramwajarzy” jest autentyzm, rzetelność przekazu. Wypada mieć nadzieję, że dzieło to zostanie kiedyś wykorzystane przez history-

ków, bo doprawdy niewiele jest dziś podobnych dokumentów.

I tu rodzi się obawa. Czy „Kronika” nie urwie się z chwilą śmierci swego twórcy. Byłoby bardzo szkoda, gdyby tak się stało. Wypada wierzyć, że towarzysze Michała Grzywacza, członkowie orkiestry MPK, dziś także reprezentacyjnej Orkiestry Miasta Krakowa nie dopuszczą do przetrwania tego dzieła. Przez pamięć dla swego Kronikarza i przez szacunek dla własnej pracy, własnego czasu, spędzonego na próbach i koncertach.

Życie ma swoje prawa. Dwa dni przed śmiercią Michała Grzywacza MPK-owska orkiestra odniosła kolejny ogromny sukces. Zwycięstwo w Międzywojewódzkim Konkursie Zakłado-

wych Orkiestr Dętych Polski Południowej, i to zwycięstwo praktycznie bezkonkurencyjne, wszak drugiego i trzeciego miejsca nie przyznano, jest dowodem, że orkiestra trwa i żyje. Trwa, mimo iż przed niewielu laty wydawało się, że wkrótce będzie trzeba ją rozwiązać. Coraz mniej ludzi wykazywało wówczas zainteresowanie tym rodzajem działalności, nieubłagane prawa życia powodowały, że szeregi muzyków topniały coraz bardziej. Udało się jednak przezwyciężyć kryzys, powrócić do lat świetności.

Orkiestra, zwłaszcza orkiestra dęta jest kolektywem. Jej wartość nie jest prostą sumą umiejętności członków. Tu lepsi mogą podciągać gorszych, z korzyścią dla zespołu. Zawsze jednak dla pełni obrazu potrzebne są indywidualności, takie jak Michał Grzywacz. Przecież bez tej postaci, jakże niepełny byłby obraz MPK-owskiej orkiestry. Dziś nielato będzie go zastąpić.

KRZYSZTOF GACEK

Odszedł MICHAŁ GRZYWACZ. Człowiek benedyktyńskiej cierpliwości, ogromnej pracy i skromności. Związany od czterdziestu lat z MPK-owską orkiestrą, pozostawił po sobie dzieło, którego odpowiednik trudno byłoby znaleźć. „Kronika orkiestry krakowskich tramwajarzy” to nieodczynnny zapis każdego koncertu, każdej próby. Ale nie tylko o historię orkiestry tu chodzi. Gdyby tak było, ogromna praca Michała Grzywacza byłaby jakby jałowa, poświęcona poprawie samopoczucia wąskiej grupy ludzi. Cały czas jednak w tle przewija się tu historia przedsiębiorstwa, miasta, kraju. Wszak tramwajarska orkiestra uczestniczyła niemal we wszystkich istotnych dla Krakowa wydarzeniach. Była przy otwieraniu nowych obiektów i na pogrzebach ludzi dla miasta zasłużonych. Była wszędzie gdzie działo się coś ważnego, gdzie tworzyła się historia. Jakże trudno, w nawale bieżących wydarzeń, wyłowić to co ważne, o czym będą mówiły przyszłe po-



SZTUKA filmowa, jak żadna inna może pochwalić się ścisłą datą urodzenia, za jaką uznano czwarty pokaz „Kinematografu Lumière” w paryskiej Grand Café. Był on bowiem płatny. 28 grudnia 1895 roku 35 paryżan kupiło bilety w cenie 1 franka, by obejrzeć seans „ruchomych obrazów”. Ta techniczna ciekawostka już w połowie listopada następnego roku dotarła do Krakowa, gdzie w sali Teatru Miejskiego (dziś im. Słowackiego) przez cztery wieczory cieszyła oczy nobliwych mieszczan.

W 90-lecie kina w Polsce krakowskie OPRF organizuje kilka przeglądów, z których pierwszy, pod hasłem WIELKIE WIDOWISKA, rozpoczyna się 14 listopada w kinie „Kijów”. W programie takie tytuły, jak „Narodziny narodu”, najsłynniejszy film Davida W. Griffitha z legendarną gwiazdą niemego obrazu Lillian Gish, „Przeminęło z wiatrem” Victora Fleminga z udziałem Vivien Leigh i Clarka Gable, czy „7 samurajów” Akira Kurosawy ze znakomitą kreacją Toshiro Mifune. Poza tym „Kleopatra” w wykonaniu Liz Taylor, „Młode lwy” z Marlonem Brando, ekranizacja „Wojny i pokoju” z Audrey Hepburn i Henrym Fondą oraz kilka innych. Na zakończenie — film niespodzianka. Jak zapewniają organizatorzy, relewacyjny hit ostatnich miesięcy.

Rozmach, przepych, parada słynnych reżyserów i gwiazd światowego kina. To na pewno warto zobaczyć.

(jmm)

Pan Bolek z sekcji szachowej rozmawia z panem Władkiem z tejże sekcji:

— Czy to prawda, że twoja żona jest o ciebie bardzo zazdrosna?

— Chyba tak. Ile razy gram z nią w szachy, to zawsze chowa przede mną damę...

Milicjant zatrzymuje kierowcę: — Tędy pan nie przejeździe. Tamtędy jest objazd...

— Co, znowu coś kopią?

— Nie kopią, tam się grzebią!



Dłuższe zatrzymanie ruchu na linii tramwajowej. Zdenerwowany pasażer zwraca się do motorniczego:

— Stoimy tu już chyba pół godziny, kiedy wreszcie pojedziemy?

— Niech się pan nie denerwuje, pański bilet jest ważny bez ograniczenia...

Żona pracownika zajezdni do męża:

— Czy rozmawiałeś wreszcie z kierownikiem w sprawie podwyżki?

— Tak, przyznał, że moja pensja jest za mała, aby wystarczyć na życie nas obojga...

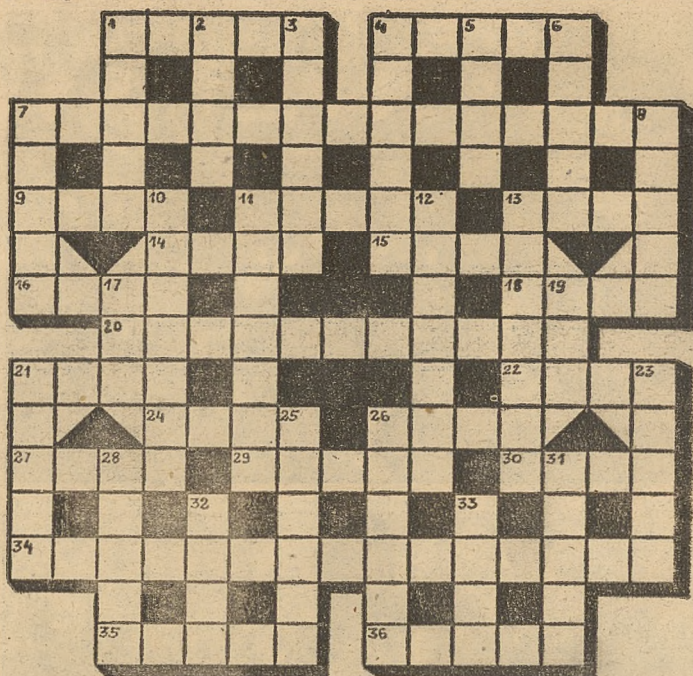
— I co?

— Poradził mi starać się o rozwód...

Do zatłoczonego tramwaju wchodzi pasażer, wyjmując szklane okno i podrzuca je do góry, po czym wkłada na miejsce.

— Panie, co pan robi? — pyta jeden z jadących.

— Chciałem zobaczyć, czy na drugim końcu wagonu nie ma przypadkiem wolnego miejsca...



POZIOMO: 1. znany polski malarz okresu międzywojennego, 4. owoc-symbol dobrego interesu, 7. rzemiosło, 9. w parze ze smakiem, 11. frakcja, 13. w tytule powieści Dostojewskiego, 14. surowiec mineralny, 15. rzeka przepływająca przez Belgrad, 16. bywa na spodniach, 18. koc, derka, 20. zapewnia ochronę przed korozją, 21. przystań dla statków, 22. mniejsza od kwintala, 24. czynność rolnika, 26. opera Verdiego, 27. rosyjskie imię męskie, 29. choroba wirusowa spowodowana picciem nieprzegotowanej wody, w krajach tropikalnych, 30. krótka wystająca część maszyny służąca do jej przymocowania do podstawy, 34. menstruacja, 35. przystąpienie, udział, 36. skok w wodę.

PIONOWO: 1. gatunek figowca, 2. miasto wojewódzkie, 3. trójstopniowość, 4. drewniana skrzynia do gaszenia wapna, 5. malajski sztylet, 6. klika, 7. półka w sklepie, 10. ciągnik, 11. Bebiko lub Humana, 12. choroba zwana zimnicą, 13. znaczna suma pieniędzy, 17. jednostka ciśnienia, 19. pierwszy prezydent Krakowa, 21. król Troi, 23. półwysep Antarktydy, 25. autor serca, 26. lewy dopływ Jeniseju, 28. jezioro w ZSRR, 31. znany polski poeta, autor sonetów, 32. kaflowy lub akumulacyjny, 33. stworzenie lub wyrób.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 17

POZIOMO: kółko, kalif, zainteresowanie, mata, sztag, Kama, doza, kosa, Kobe, reda, inwalidztwo, yeti, Iseo, nota, Anin, tora, Anapa, arba, dekapitalizacja, wasal, osada.

PIONOWO: kwiat, lata, obraz, kaszak, lawa, fanga, Zamek, elana, adenina, szpalta, godzina, Karwina, bit, Eos, Ystad, obawa, Anatol, Apollo, Raków, racia, spis, uзда.

Nagrodę wylosował **ROMAN KOLASA**. (Do odebrania w redakcji).

ODWAGA I REFLEKS ZAMIAST PRAWA JAZDY

Niezwykłą odwagę i szybki refleks wykazała pewna Francuzka, która zapobiegła w Tulonie katastrofie wypełnionego pasażerami autobusu. W czasie jazdy kierowca autobusu dostał ataku serca. Widząc to dzielna pasażerka szybko zareagowała i naciskając hamulec uchroniła autobus przed zderzeniem. Nie byłoby w tym może nic niezwykłego, gdyby nie fakt, że zbawczyni kilkunastu pasażerów nie ma prawa jazdy i żadnego pojęcia o prowadzeniu pojazdów. Ale odwaga i refleks i tym razem okazały się bardzo cennymi cechami charakteru.

KRAKSA ZA KRAKSA

Na skrzyżowaniu ulic Nowy Świat i Świętokrzyskiej w Warszawie zderzyły się 21 października aż trzy autobusy MKK. Kilkanaście osób odniosło obrażenia. Zniszczony został stojący przy skrzyżowaniu kiosk „Ruch”. Dzień wcześniej, również w stolicy, doszło do zderzenia dwóch tramwajów u zbiegu ulic Zamojskiego i Zielenieckiej. Rannych zostało ośmiu pasażerów. Obydwaj motorniczo- wie twierdzą, że mieli zielone światło, co potwierdzali także świadkowie. Ale podczas przeprowadzonych prób nie stwierdzono wadliwości działania sygnalizacji. Trwa postępowanie wyjaśniające.

POTOP W METRZE

Lyzka koparki pracującej przy budowie stołecznego metra uszkodziła kolektor wodociagowy o średnicy pół metra w rejonie skrzyżowania al. Niepodległości i ul. Racławic-

kiej. Z drugiego szybu technologicznego chlusnął potężny gejzer wody, która szybko zaczęła wypełniać kilkumetrowy wykop i spływać w stronę ul. J. P. Woronicza. Trzeba było przerwać prace w sąsiednim szybie, w którym znajduje się zamontowana już tarcza do drażenia tunelu. Zaalarmowani pracownicy wodociągów zdolali powstrzymać wypływ wody dopiero po trzech godzinach, kiedy tarcza znalazła się już pod wodą. Awaria na szczęście nie zniweczyła całkowicie budowy, ale prace przy tym fragmencie robót przedłużą się. Jak zapewniają budowlani, nie będzie to jednak miało wpływu na termin przekazania budowy, bowiem re-

przeciwko polityce ówczesnego prezydenta Valerego Giscarda d'Estaing. W tym dniu w znacznym stopniu sparaliżowany był w Paryżu cały transport miejski. Na wybrzeżach Sekwany przed siedzibą dyrekcji transportu miejskiego odbył się wiec pracowników metra i autobusów.

SUPERTRAMWAJ TRAFI DO KSIĘGI REKORDÓW

Tramwajarze z Bazylei zapragnęli znaleźć się w książce rekordów Guinnessa i zmontowali najdłuższy tramwaj świata, którym przejechali ulicami swego miasta. Tramwajowa kawałkada składała się z czterech przegubowych wagonów motorowych i

ponad 4 tysiące w miastach NRD oraz wiele w najróżniejszych krajach Azji i Afryki. Smichowska Tatra wytwarza ich obecnie około tysiąca rocznie. Jest to jednak za mało w stosunku do dużego zapotrzebowania w kraju i za granicą. Podjęto więc decyzję o budowie w Pradze nowego zakładu, co pozwoli podwoić produkcję.

KONIEC ANARCHII NA ULICACH RANGUNU

Ulice stolicy Birmy — Rangunu stają się coraz bezpieczniejsze dla kierowców i pieszych. Z jezdni miasta zniknęły samochody, które wyprodukowane były kilkadziesiąt lat temu i stanowiły stałe

źródło zagrożenia. Obecnie wszystkie pojazdy w stolicy mają sprawne hamulce. Po wieloletniej batalii władze miejskie przekonały motocyklistów, iż trzeba zakładać kaszki ochronne. Ale nie jest łatwo przyzwyczaić do porządku 2,5 mln mieszkańców Rangunu, przywykłych do całkowitej anarchii na drogach.

PIETRUS IKARUSA

Ciekawostką produkcyjną węgierskiego Ikarusa jest nowy model autobusu przygotowany głównie z myślą o użytkowaniu go przez linie lotnicze. Jest to pojazd dwupiętrowy, mający na dole „przedział bagażowy”, a na piętrze fotele dla pasażerów.

ALUMINIOWE WAGONY PRZECHODZĄ PRÓBY

Na liniach moskiewskiego metra przechodzą próby eksploatacyjne nowe wagony kolejki podziemnej. Wyróżniają się one sześciokątnym kształtem, co pozwoliło zwiększyć liczbę miejsc dla pasażerów o trzydzieści. Zastosowano w nich wiele nowinek technicznych, uzyskując m. in. spore oszczędności energii w czasie hamowania, ale przede wszystkim dlatego, że w konstrukcji stal została zastąpiona przez stopy aluminiowe, co przyniosło znaczne „odchudzenie”. Nowy system resorów pneumatycznych czyni jazdę płynniejszą i bardziej komfortową. Nowe wagony mają też większe kabiny dla maszynistów, z klimatyzacją i wylumienieniem hałasu. Seryjna produkcja takich wagonów ma się rozpocząć w 1988 r.

„PIETRUS” NA DACHU

52 osoby zostały ranne, w tym kilkanaście — ciężko, kiedy dwupiętrowy autobus miejski przewożący ponad 70 osób, wpadł na drzewo i sto- czył się 18 metrów w dół do wawożu. Wypadek nastąpił w miejscowości Pontrhydyfen w południowej Walii.

(Opr. 1-k)

Mieszanka filmowa NIE TYLKO

alizowana ona była z wyprzedzeniem.

STANĄŁ PARYSKI TRANSPORT MIEJSKI

We Francji odbył się 21 października 24-godzinny strajk protestacyjny przeciwko rządowej polityce gospodarczej i społecznej, który objął znaczną część pracowników sektora państwowego. W sektorze tym zatrudnionych jest ponad 6 milionów ludzi, a obejmuje on m. in. transport kolejowy i lotniczy, pocztę, paryski transport miejski, szkolnictwo i sporą część zakładów przemysłowych. Strajk ten uznany został za najpotężniejszy od 1977 roku, kiedy to w podobnej formie protestowano

dwóch przegubowych przyczep, w których znalazło miejsce ponad 800 pasażerów. Przejazd niezwyklego pojazdu odbywał się w eskorcie policji, przy wyłączonych sygnalizacji świetlnej na wszystkich skrzyżowaniach, ponieważ rekordowy tramwaj nie mieścił się w jednym cyklu zielonej fali ruchu.

TRAMWAJOWA POTĘGA

Czechosłowacja jest prawdziwą potęgą w produkcji tramwajów, które kupuje wiele krajów m. in. 12 tysięcy czechosłowackich pojazdów szynowych produkowanych w zakładach CKD Praha Tatra-Smichow kursuje w 41 miastach Związku Radzieckiego,

źródło zagrożenia. Obecnie wszystkie pojazdy w stolicy mają sprawne hamulce. Po wieloletniej batalii władze miejskie przekonały motocyklistów, iż trzeba zakładać kaszki ochronne. Ale nie jest łatwo przyzwyczaić do porządku 2,5 mln mieszkańców Rangunu, przywykłych do całkowitej anarchii na drogach.

ATEŃSKIE TAKSÓWKI JEŹDZĄ NA GAZ

W celu zahamowania rosnącego zanieczyszczenia powietrza w stolicy Grecji, co zagraża bezcennym zabytkom architektury i oczywiście zdrowiu mieszkańców, podjęto decyzję o przystosowaniu w ciągu najbliższych pięciu