

SEKRETARIAT KOMITETU ZAKŁADOWEGO

I sekretarz — RYSZARD GURBIEL

Sekretarze: ZBIGNIEW BABIUCH, STANISŁAW MAJKA, KAZIMIERZ MA-MON.

EGZEKUTYWA

TADEUSZ DĄBROWA, JE-RZY DZIEWONSKI, JAN FRĄCZEK, MAREK HA-JEWSKI, ANDRZEJ KU-REK, ANDRZEJ RZEPEC-KI, STANISŁAW RZEŻ-NIK.



Przemawia I sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel. Z lewej przewodniczący obradom: Adam Jedrusik i Kazimierz Sułkowski, z prawej I sekretarz KD PZPR w Podgórzu — Jan Kozak.

Zakładowa Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza

Założony postęp został wykonany

7 LISTOPADA, kiedy obchodziliśmy uroczystie 69. rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej, w MPK zebrała się najwyższa partyjna władza przedsiębiorstwa — XXIV Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza. 80 delegatów ze wszystkich organizacji partyjnych przedsiębiorstwa zdecydowało o tym, kto na najbliższe 5 lat wejdzie w skład Komitetu Zakładowego PZPR i Zakładowej Komisji Kontrolno-Rewizyjnej.

Na konferencję przybyli m. in.: Krzysztof Kowalik, zastępca przewodniczącego Krakowskiej Komisji Kontrolno-Rewizyjnej, Jan Kozak, I sekretarz KD PZPR Podgórze, wiceprezydent Krakowa Marian Kulig, członek KK PZPR Władysław Łakomski, przewodniczący ZK ZSMP Krzysztof Matzka, naczelnik Podgórza Adam Kellerman, dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa Andrzej Biegun.

Przed rozpoczęciem obrad wręczono 34 legitymacje kandydatów i członkowskie, a pracownik MPK Edward Buda otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi.

W pierwszej części konferencji przewodniczył kierownik ośrodka rehabilitacyjno-wypoczynkowego w Osieczanach Adam Jedrusik, po czym przemówił go Kazimierz Sułkowski. Mówcy koncentrowali się przede wszystkim na problemach przedsiębiorstwa, choć

nie brakło wystąpień o szerszym charakterze. Np. Józef Wyporowski, cytując jedno z wystąpień obecnego na sali Jana Kozaka powiedział: „Musimy przestać pisać statystyki, a być wśród ludzi”. Rozwijając tę myśl stwierdził, że często biurokracja wyższych instancji przeszkadza w pracy wśród ludzi. Zaapelował o przywrócenie rangi telefonom, przez które można przecież załatwić wiele istotnych spraw. Mówca, będący już na emeryturze, z perspektywy swego doświadczenia życiowego zaapelował o optymizm. Optymizm dynamizuje, a pesymizm paraliżuje — stwierdził.

(Dokończenie na str. 3)

Pracownicy MPK

w krakowskich władzach partyjnych

Władysław Michalski w Egzekutywie

Tadeusz Trzmiel w Plenum 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 nie wiele mówiono o krakowskiej komunikacji. A jeśli to wymieniano ją wśród pozytywnych przykładów, dziedziców, 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 i nasze przedsiębiorstwo. I powiedzmy od razu, że znajdują należną im rangę. Tyristorowy 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 zakończenie 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. Przewodniczącym ZZ ZSMP wszedł też do 23-osobowej Egzekutywy Komitetu Krakowskiego. Gratulujemy (kg)

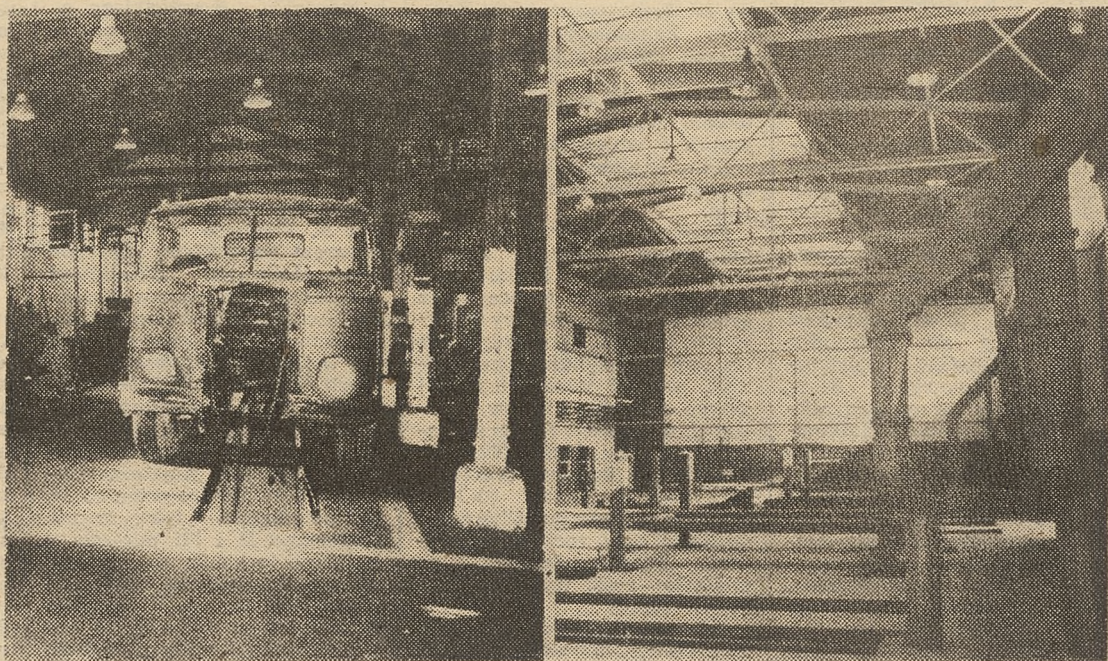
Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego ma już nowe obiekty

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 wzięli władze polityczno-administracyjne miasta i dzielnicy. KK PZPR reprezentował kierownik Wydziału Budownictwa i Gospodarki mieszkaniowej Włodzisław Łakomski, natomiast Urząd m. Krakowa wiceprezydent Krakowa Janusz Jakubowski.

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.)

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



Kolejny zdany egzamin

PIERWSZY i drugi listopada to najtrudniejsze dni w roku dla komunikacji. Rokrocznie egzamin wypada coraz lepiej, lecz nie obywa się bez ogromnego trudu włożonego w jego przygotowanie. Trudne komunikacyjnie na co dzień nasze miasto. W Dniu Zmarłych z uwagi na olbrzymi ruch staje się jeszcze trudniejsze. Przejazd przez niego z uwagi na niekończące się „korki” jest wręcz problemem, a przecież komunikacja miejska musi funkcjonować. Dla MPK-owskich służb ruchu każdy rok przynosi nowe doświadczenia. Jak co roku, opracowana została na ten okres specjalna instrukcja. Każdy z zakładów otrzymał pewne wytyczne. Wszędzie miała nastąpić mobilizacja środków i ludzi.

Już 31 października w godzinach popołudniowych olbrzymi ruch utrudniał pracę miejskiej komunikacji. 1 listopada największe zgrupowanie ludzi i samochodów nastąpiło w rejonie cmentarza Rakowickiego. Autobusy i tramwaje kursujące w jego rejonie zasilone zostały dodatkowymi. Częstotliwość kursowania była bez zarzutu, chociaż nie obszło się bez krótkich przerw na niektórych liniach. Właśnie w pierwszy dzień listopada w godzinach przedpołudniowych doszło do skomplikowanego wykolejenia na skrzyżowaniu ul. Lubicz i Rakowickiej.

W drugi dzień świąt tramwaj linii „19” wykoleił się dwukrotnie na skrzyżowaniu ul. Basztowej i Westerplatte. Pierwszy raz o godz. 12.05, drugi o 15.15. Powodem było uszkodzenie zwrotnicy. Niepokoiły krótkotrwałe zaniki napięcia w podstacji Lubicz, co wymagało dodatkowego

rozprawiania tramwajów w tym rejonie. Do mankamentów zaliczyć należy nie najlepsze oznakowanie taboru, brud w wagonach, a także brak informacji o miejscach postojów dla prowadzących pojazdy i nie najlepsza planowanie służb motorniczych. Budziła również zastrzeżenie sprawność tramwajów w przeciwnieństwie do autobusów.

Szczególnie miło podkreślić zdyscyplinowanie i odpowiedzialność wielu motorniczych i kierowców, którzy rozumiejąc potrzebę dodatkowej pracy, wykonywali ją z godnym podkreśleniem poświęceniem. Szczególnie więc podziękowanie należy się motorniczemu z linii „29”, którzy pozostawali w pracy po godzinach, i kierowcom obsługującym linię autobusową „105”, którzy pracowali bez przerw śniadaniowych.

Podkreślić należy bardzo dobrą informację. Rozkłady jazdy informowały bez zarzutu. Na słupach przystankowych w ulicy Rakowickiej zastosowano podświetlane tarcze. Dla bezpieczeństwa pasażerów ustawione zostały na przystanku przy cmentarzu Rakowickim estetyczne barierki takie same jak w ub. roku przy cmentarzu Podgórskim. Bardziej jednak niesfornym pasażerom przeszkadzały.

Olbrzymią pracę wykonał Zakład Nadzoru Ruchu. Ludzi z tego zakładu spotkać można było w najbardziej newralgicznych miejscach. Prócz rozprawiania ruchu sprawowali jeszcze dodatkowe funkcje — czuwali nad bezpieczeństwem wsiadających do tramwajów pasażerów i naprawiali zdemontowane barierki. Podobnie ofiarne pracowali przedstawiciele Wydziału Ta-

ryfowo-Biletowego, nie szczędząc starań o wygodę pasażerów i jak najwyższe wpływy dla przedsiębiorstwa.

Jak zauważono, największą frekwencją cieszyła się linia tramwajowa „12”, najlepiej wypadła — jeżeli chodzi o komunikację — obsługa cmentarza Podgórskiego, a linia tramwajowa do cmentarza w Grębałowie wymagała wzmocnienia pociągami dodatkowej. O tych ostatnich sprawach należałoby pamiętać, planując obsługę ruchu w roku przyszłym.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. ST. MAKAREWICZ

Nietypowy remont torów

5 WRZEŚNIA 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 brygady Zakładu Torów na 22 października, tak by z kolei wpuścić na most pozostałych wykonawców remontu — Krakowski Zakład Drogowy i Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich. Pierwsze z nich przeprowadzało 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 wprawdzie jedna ale liczna brygada Józefa Kowalika. Pracy, którą wykonały brygady ZTO nie tylko było dużo, ale była ona bardzo nietypowa. Szyny na moście Grunwaldzkim umocowano łapkami przykręcanymi na śruby i układano w grodzicy typu Larssena; na taśmie gumowej pozostałej po tzw. węgierskim torowisku w ulicy Pstrawskiego. Takie ułożenie szyny w grodzicy jest rozwiązaniem jakie po raz pierwszy zastosowano w Polsce właśnie na moście Grunwaldzkim. Brygady ZTO miały więc nieco

inną, nietypową pracę, z którą uporały się nie tylko dobrze, ale i w terminie. Zdobyt doświadczenie przyda im się na wiosnę przyszłego roku, kiedy rozpoczyna 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 dziesiątki metrów wyremontowanych torowisk, co ma niebagatelny wpływ na pracę zakładów eksploatacyjnych tramwajowych i bezpieczeństwa korzystających z ich usług pasażerów.

(M.B.)

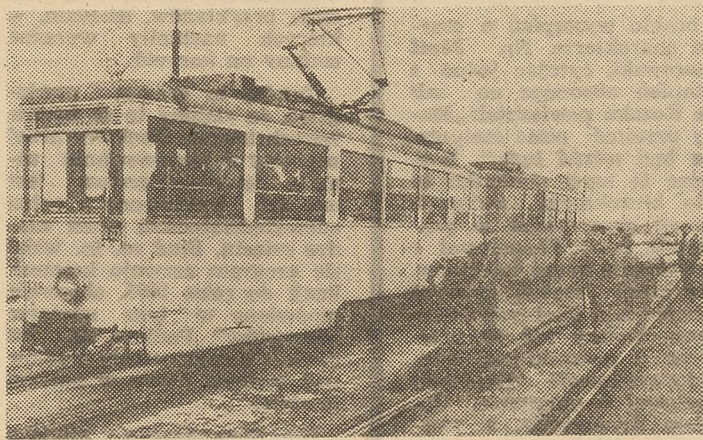
ZARZĄD POD „Tramwajarz” informuje, że istnieje możliwość wykupienia zagospodarowanej działki wraz z altaną (wycena biegłych) na zakolu Wisły. Blisze informacje w Zarządzie POD „Tramwajarz” ul. Brońska 3, tel. 13-50 lub 12-85. **ZARZĄD POD „TRAMWAJARZ”**

WPKM Przemysł

23 PAŹDZIERNIKA zakończył się II konkurs na najlepszy zakład komunikacji miejskiej. Polski południowo-wschodniej, organizowany przez Społeczną Inspekcję Pracy i związki zawodowe przedsiębiorstw biorących w nim udział. Pierwsze miejsce w obu etapach (wiosennym i jesiennym) zdobyło Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Przemyślu, zdobywając jednocześnie nagrodę 100 tys. zł. Drugie miejsce i nagrodę 70 tys. zł zdobył Zakład Autobusowy Płaszów, a trzecie z nagrodą 40 tys. zł Zakład Bieńczyce. Dalsze już nie nagradzane miejsce zajęły kolejno MPK Rzeszów, Zakład Autobusowy Czyżyny, MPK Oświęcim i MPK Bielsko-Biała. Nagrody wręczone zostaną w czasie ogólnopolskich obchodów 80-lecia ruchu związkowego w komunikacji miejskiej, które odbędą się w Krakowie w dniach 4 i 5 grudnia. (A.Z.)

Dzień Edukacji

14 PAŹDZIERNIKA w Przyszłości Szkole Zawodowej odbyła się uroczysta akademicka na okazję Dnia Edukacji Narodowej (dawniej Dzień Nauczyciela), w czasie której w obecności władz Podgórze i kierownictwa polityczno-administracyjnego przedsiębiorstwa wyróżniający się pedagogowie zostali wyróżnieni odznaczeniami państwowymi. Złoty Krzyż Zasługi otrzymał dyrektor szkoły Kazimierz Sułkowski, Srebrny jego zastępczyni Anna Kiersztyn, a Brązowy instruktor szkolnych warsztatów Andrzej Mienkonia. Wręczono też nagrody pieniężne przynależne nauczycielom przez kuratora oświaty i wychowania. Akademii zakończył przygotowany przez uczniów program rozrywkowy, przedstawiający szkolne życie na wesoło.



Orkiestra MPK bez konkurencji

19 PAŹDZIERNIKA w Filharmonii Krakowskiej odbył się IV Międzywojewódzki Konkurs Zakładowych Orkiestr Dętych Polski 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 Polskiego 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 swój wyraz w jego repertuarze.

Jako pierwsza koncertowała Zakładowa Orkiestra Dęta MPK — Reprezentacyjna Or-

kiestra M. Krakowa, która zaprezentowała „Czar puszy”, kompozycję Kanińskiego opartą na węgierskich motywach ludowych, parafrazę nt. melodii staroruskiej „Hej poleczko, pole” w opracowaniu Miklosza Macheka „Grenade” — komp. A. Lara opracowanie A. Thomysa oraz „Opowiedz nam ojczyznę” T. Margota 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 „Jani-na” 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. Zaszczęty tym większy, że nasza orkiestra I miejsce zdobyła już po raz trzeci. (A. S.)

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 znaczne zasługi dla rozwoju przedsiębiorstwa: wraz z Tadeuszem Pilarskim 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 wywołaniu 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 cen-



nym 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 orkiestrze i przedsiębiorstwie stracił bardzo ofiarnego i szlachetnego człowieka. (A. S.)

Zobrad XXI Dzielnicowej Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej w Podgórzu

Nasi przedstawiciele we władzach partyjnych dzielnicy

BLISKO 200 delegatów, reprezentujących ponad 9-tysięczną organizację partyjną podgórskiej dzielnicy zebrało się 24 października w sali konferencyjnej Fabryki Kabli i Maszyn Kablowych, by wspólnie podsumować osiągnięcia upływającej kadencji, by nakreślić najważniejsze nurty działania i praktyczny sposób realizacji uchwały X Zjazdu.

W referacie sprawozdawczo-programowym, jaki przedstawił I sekretarz KD PZPR Jan Kozak, padły znamienne słowa: „Uczciwie, rzetelnie chcemy mówić o naszych sukcesach, ale także i o niepowodzeniach, o tym, czego nie udało się zrobić”. Tak też zostały przedstawione podstawowe problemy dzielnicy i ludzi w niej mieszkających. Padł również apel o zwiększenie działań i nowe inicjatywy w zakresie ochrony środowiska, bazy materialnej kultury, czynu pomocy szkole — aż po czyny społeczne, które mogą być jedną z metod polepszania warunków życia w nowych osiedlach.

Najwięcej uwagi poświęcono jednak problematyce gospodarczej, czemu trudno się dziwić w Podgórzu — największej przemysłowej dzielnicy Krakowa. Delegaci podawali konkretne przykłady niekonsekwencji systemu prawa gospodarczego, kłopoty z priorytetową przecież produkcją eksportową, podnosili konieczność szybkiego wdrażania mechanizmów reformy gospodarczej, w tym również efektów myśli naukowej i technicznej oraz systemów zarządzania. MPK-owska organizacja reprezentowała na konferencji 18 delegatów, a w imieniu naszego przedsiębiorstwa głos w dyskusji zabrał Stanisław Rzeźnik. Oto skrót jego wystąpienia:

Sytuacja gospodarcza Polski i efekty produkcyjne zakładów przemysłowych i resortów nie nastrojały klasy robotniczej zbyt optymistycznie. Cwaniactwo, próby oszukiwania reformy gospodarczej, szukiwanie jej słabych punktów, odbijały się bezpośrednio na ludziach pracy. Produkcja, nastawiona na osiągnięcie maksymalnego efektu finansowego, prowadzi do zwyrodnienia w zaopatrzeniu tak na półkach

sklepowych, jak i na rynku surowców i półfabrykatów. Dążenie do maksymalizacji efektu finansowego, przy zbyt małej weryfikacji kosztów własnych prowadzi do braków podstawowych artykułów życia codziennego, których produkcja rzekomo się nie opłaca, do nieuzasadnionej podwyżki cen oraz do powstawania spekulacyjnego, nielegalnego rynku sprzedaży.

PZPR przez swoje organa wykonawcze inspirowa, kontroluje i egzekwuje, ale musi to robić skutecznie i z całą konsekwencją — z wnioskami do

nemu wysiłkowi naszej załogi i poprawnemu klimatowi społeczno-politycznemu.

Zrozumienie spraw komunikacyjnych przez władze polityczne i administracyjne Krakowa i dzielnicy Podgórze, ich pomoc w rozwiązywaniu spraw trudnych dały pomyślny efekt. Należy sobie jednak uświadomić, że nasze możliwości rozwoju, ze względu na pełne wykorzystanie miejsc postojowych i obsługiwo-naprawczych, zaczynają się kończyć. Powstają nowe osiedla: Kurdwanów, Piaski Południe, Ruczaj-Zaborze, w których mieszka już tysiące ludzi, a które pozostawione są praktycznie bez komunikacji. Nie realizuje się zaprojektowanych dróg komunikacyjnych, linii tramwajowych, dworców MPK i ciągów pieszych. Nie do pomysłenia jest fakt, że budując się potężne osiedle Ruczaj-Zaborze posiada tylko jedną linię „106” i jednorazową linię „166”. Autobusy kursują ul. Kobjczyńska, traktowaną jednocześnie jako droga budowlana. Ulega ona stałej dewastacji i są podstawy do stwierdzenia, że wiosną przyszłego roku stanie się nieprzejezdna dla naszego taboru. Stałe zakorkowanie węzła Matecznego, ulice Wielicka i Kopnickiej dają nam przedsmak tego, co może nas czekać za dwa, trzy lata.

Załoga nasza, pracująca wśród społeczeństwa, z pasażerami czuje i widzi wielkie i małe problemy rynkowe, społeczne i polityczne. Członkowie partii, cała partia, nie możemy stać bezczynnie. Chcąc lepszej przyszłości dla siebie i dla naszych dzieci, musimy likwidować nieprawidłowości. Kierunek nakreślił X Zjazd PZPR. W naszym społeczeństwie nie może być miejsca dla nierobów, zawałców politycznych i gospodarczych bankrutów. To nasz wspólny obowiązek i cel.

Dziękując za dotychczasową współpracę w zakresie poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej i zrozumienie naszych działań i wysiłków dotychczasowym władzom politycznym dzielnicy, liczymy na dalszą w nowej kadencji, wierząc że nasz wspólny trud da w przyszłości efekt odczuwalny dla społeczeństwa.

(jmm)

Członkiem Egzekutywy Komitetu Dzielnicowego PZPR Kraków-Podgórze wybrany został Ryszard Gurbiel — I sekretarz KZ PZPR.

W skład Plenum KD weszli: Zbigniew Babiuch — Zarz. Przeds., Halina Gebik — Wydz. Tar.-Bil., Józef Hodurek — ZTH, Jan Piotrowski — ZTP, Jan Szefler — ZBL.

Członkami Dzielnicowej Komisji Kontrolno-Rewizyjnej zostali: Adam Jedrusik — Ośr. Rehab. — jako członek Prezydium DKKR, Tadeusz Dąbrowa — ZAW.

realizacji natury gospodarczej i politycznej w stosunku do poszczególnych przedsiębiorstw i resortów, jak również w stosunku do kierowników tych jednostek gospodarczych i administracyjnych. Klasa robotnicza oczekuje takiego działania oraz informacji o tych poczynaniach i ich wynikach. MPK — jego kierownictwo i załoga, organizacja partyjna i organizacja społeczno-polityczna ustawiły działalność naszego przedsiębiorstwa w płaszczyźnie „co można zrobić”. Przypomnę, że w roku 1981 kierowaliśmy na trasy komunikacyjne niespełna 290 autobusów, a obecnie 504. W tym okresie uruchomiono 40 linii, wydłużono trasy, obejmując komunikacją 27 nowych osiedli, zasilono dodatkowym taboru 83 linie. Realizacja tego była możliwa dzięki wzmożo-

czego są zdolni niektórzy motorowi, gdy nie czują silnej ręki.

Motorowi zaś dostają do prowadzenia tramwajów o określonych możliwościach technicznych, do garści rozkład jazdy, a na kark pasażerów i Nadzór Ruchu. Do mierzenia prędkości dano im informacje, że prędkość 10 km/godz. osiąga piechur idący szybkim krokiem, a 30 km/godz. człowiek biegnący, z

cy grają w durnia. Kierownicy otrzymują pakiet raportów z kontroli szybkości z rygiorem, że 20 km/godz. jest dopuszczalne, zaś za 21 km/godz. trzeba wyciągać konsekwencje. Wytłumaczenie motorowym, że za różnicę 1 km/godz. trzeba karać, gdy tolerancja szybkościomierza wynosi 5 km/godz., a w dodatku go nie ma, wy-maga talentów przekonywania god-

Okiem motorniczej

Gry empekowskie

zaleceniem porównywania na oko osiągniętej prędkości z tym wzorcem. Zważywszy, że mgr Maria Buratowska donosi o przekroczeniach rzędu 3 km/godz. — jest to sposób pomiaru równie precyzyjny, co mierzenie czasu za pomocą zdrowasiek. Ponadto motorniczym oszczędza się możliwości odczytania własnymi oczami efektu ich brawury, mimo że tak zaleca kodeks drogowy.

Z kierownikami zajezdni wypadkow-

nych oszust, który sprzedał kolumnę Zygmunta. A takie od kierowników nie są wymagane. Dlatego mimo protestów DDW toczy się gra w 150 a nie w tysiącu.

Z motorowymi, kierownikami i wypadkowcami razem wziętymi ktoś gra w bambuko. W dobrej produkcji masowej jest to z pewnością jej organizator i dystrybutor czyli administrator. Nie wiemy, kto konkretnie z tej administracji, ale pewnie się dowiemy?

Wiemy tylko, że wagon 105 pomylił mu się z furmanką a torowisko z cmentarzem.

Wagony typu N były dwadzieścia lat lepsze od furmanki, i na tym etapie techniki ów ktoś stanął. Nie dotarł do jego świadomości fakt, że wagon 105 nie przejeżdża z prędkością 10 km/godz. odcinka dłuższego niż 30 m, czyli mniej więcej przez przejście dla pieszych. Tymczasem są całe, nawet kilometry odcinki o takim ograniczeniu. 20 km/godz. to minimum, jakie toleruje 105-tka.

Na cmentarzu otrzymuje się miejsce wiecznego spoczynku, i takie samo miejsce wiecznego spoczynku otrzymuje znak ograniczenia szybkości. Raz powieszony wisi ad usrandam mortem, np. koło Instytutu Odlewnictwa wolno jechać 10 km/godz., chociaż to jest torowisko wydzielone i nowe.

Nadszedł najwyższy czas, by zakończyć wszystkie partie tysiąca, durnia i bambuka. Trzeba zainstalować szybkościomierze, pociągać „wieczne” znaki, 10 km/godz. zmienić na 20 km/godz. (poza przejściami dla pieszych) i polecić, by motorniczy był natychmiast informowany o wyniku na radarze, jak to robi Wydział Ruchu Drogowego WUSW.

MARTA MICHAŁOWSKA



Fot. JADWIGA RUBIŚ

Sukcesy i kłopoty

OMÓWIENIE WYSTĄPIENIA
WŁADYSŁAWA MICHAŁSKIEGO
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 Michałski. Oto omówienie jego głosu:

W ostatnich trzech latach poziom usług MPK wzrósł bardziej, niż w całym czterdziestoleciu 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 werwą, inicjatywą, przy sprzyjającym klimacie, udaje się pokonać wiele trudności.

Jako delegat nie żądam dotacji czy przywilejów — kontynuował Wł. Michałski — 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. Michałski mówił następnie o poważnym traktowaniu ludzi młodych w przedsiębiorstwie. To sprawia, że angażują się oni w sprawy MPK. Okrzepła też organizacja młodzieżowa. Zrzesza ona 25 procent młodych ludzi zatrudnionych w przedsiębiorstwie. Swą działalnością potwierdza ona potrzebę istnienia. Jest partnerem organizacji partyjnej, dyrekcji, pomagając rozwiązywać problemy załogi. Wciąż jednak trzeba pokonać wiele trudności. Jedną z nich jest sprawa działalności społeczno-zawodowej młodych ludzi. Na ogromne kłopoty napotyka 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 postępową komunikacją. 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.

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

Wł. Michałski omówił też obszerne kłopoty, na jakie napotyka uczestnicy akcji budownictwa patronackiego w MPK. Spółdzielnia mieszkaniowa za pomoc w akcji zaczęła 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.

O krakowskiej komunikacji w 1995 roku

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.

Minęły 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.

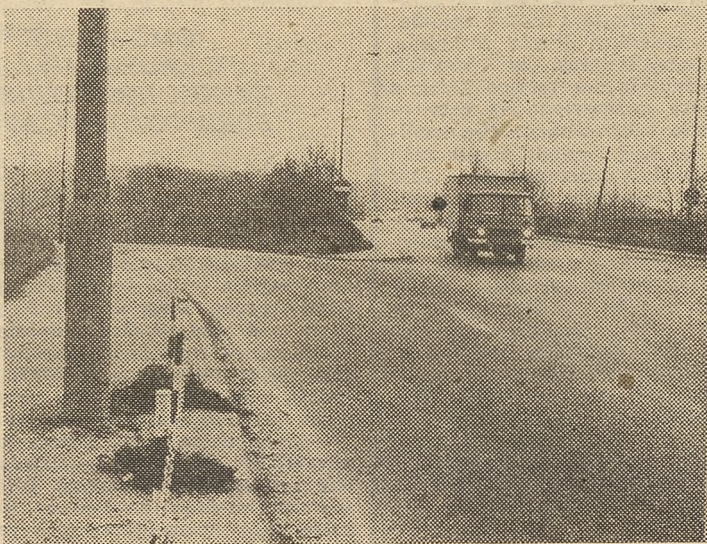
Za najważniejszą sprawę autorzy opracowania uznali realizację zamierzeń obniżających negatywny wpływ komunikacji na zabytki. W Śródmieściu jest to zakończenie budowy pierwszego etapu Centrum Komunikacyjnego wraz z dworcami PKS i MPK. Pisałmy o tej, największej dziś w województwie krakowskim, inwestycji w poprzednim numerze. Konieczna jest także modernizacja dróg pełniących rolę połączeń międzydzielnicowych, a więc ulic: Mickiewicza, Słowackiego, Grzegorzeckiej, Konopnickiej. Choć nie wszystkie sposoby nich leżą w Śródmieściu, to przebudowa pozwoli „wypchnąć” 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 wierzyć, że w ich toku powstanie najkorzystniejsze dla miasta rozwiązanie.

Już za 10 lat natomiast innymi ulicami przebiegać powinny główne krakowskie trasy przebiegające. To szczególnie ważne dla kierowców autobusów, tkwiących dziś długie minuty w gigantycznych korkach na Alejach Trzech Wieszczów. Z Warszawy do Zakopanego w 1995 kierowcy jechać powinni nie 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 Sandomierza najkrótszą drogą ma biec od ronda Bronowickiego przez ul. Opolską, Lublańską, nową drogę przez byłe lotnisko w Czyżynach, Dłuskiego, Ujastek, Igołomską. Wprowadzenie w życie tych zamierzeń, niewątpliwie poprawi sytuację w centrum miasta.

Pieniądze

Dzientelmeni o pieniądzach nie rozmawiają. Cóż jednak począć, skoro Kraków nie ma ich tyle, by nie były problemem. Trzeba więc głośno zastanawiać się skąd wziąć fun-

dusz 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 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 budowę 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 rozwiązaniu problemów komunikacyjnych Krakowa. Stąd znalazły się w nim i zadania, które powinny być realizowane później. Są to: kolejne obiekty Centrum Komunikacyjnego, dopełnienie śródmiejskiej obwodnicy drogowej o trasę Kotlarską wraz z linią tramwajową i trasą Bulwarowa, dopełnienie obwodnicy zewnętrznej północnym odcinkiem autostrady do wylotu w kierunku Warszawy i odcinka od ul. Wielickiej do drogi Nowa Huta — Wieliczka, budowa ulic Głowackiego, Weissa z linią tramwajową, rozpoczęcie pierwszych prac przy budowie metra, budowa bezkolizyjnych tras tramwajowych uzupełniających system tramwajowy — metro; powinny one łączyć Podgórze z Nową Huta, centrum z Prądnikiem Czerwonym, Śródmieście ze Skotnikami, budowa dodatkowych wjazdów do miasta z najbar-

ziej przepelnionych kierunków — Zakopanego i Warszawy, rozbudowa krakowskiego węzła kolejowego z budową drugiej pary torów z Krakowa Głównego do Węgrzce.

Zwrócono też uwagę na fakt, że konieczne jest rozsądne ingerowanie w funkcje Śródmieścia, tak by można było skutecznie ograniczyć przejazdy w tym kierunku. Ważną sprawą dla całości zabytków jest używanie przez MPK jak najmniej uciążliwego dla nich taboru. Mówi się np. o autobusie elektrycznym, który w czasie, gdy nie będzie jeszcze metra, powinien pełnić funkcję

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 ma 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 Wieliczki. Ta inwestycja kosztować ma 880 mln zł.

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

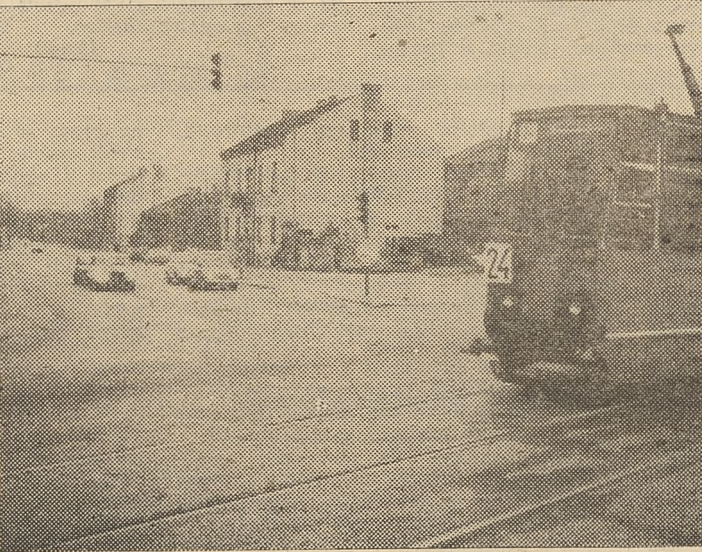
Przy powyższych budowach inwestorem ma być Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych. Wiele zadań musi też wziąć na siebie Urząd Miasta. Przez osiem lat od 1987 r. ma powstawać nowa wersja ul. Opolskiej i Lublańskiej z dwupozycyjnymi skrzyżowaniami. Wartość tej budowy — 5 mld zł. Przedłużenie tych prac jest modernizacją miejskiego odcinka ul. Radzikowskiego przewidziana na lata 1989—92, 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 wylotu ul. Inwalidów Wojennych od strony ul. Kamińskiego za 500 mln zł.

Na lata 1988—1993 przewidziano etapowe przedłużanie ul. Młyńskiej aż do Nowohuckiej. Nowy odcinek liczyć ma 1,2 km. Niby niedużo, 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 tylko 1,9 mld zł, ale pamiętać wypada, że tu potrzebne będzie tylko jedno

tw. „city-busu”, zastępując eliminowane ze Śródmieścia pojazdy prywatne. Nareszcie też należnej im rangi doczekały się nawierzchnie krakowskich ulic, które powinny harmonizować z zabytkowym otoczeniem i przyczyniać 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 czwartym i piątym peronem nowego dworca kolejowego w pierw-



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

szym pięcioleciu i drugi etap 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. Westerplatte do ul. Kamiennej, dwujezdniową ulicę Warszawską wraz z dojazdami, nową — pięcioperonową stację Kraków

skrzyżowanie z ul. Stelli — Sawickiego.

Kolejne budowy, niezmierzenie ważne dla miejskiego organizmu, to ulice usprawniające przejazdy między dzielnicami. I tak w latach 1987—1989 zmodernizowany ma zostać 6-kilometrowy odcinek ul. Tyńieckiej i ul. Kurdwanowska. O rok dłużej ma trwać prze-

budowa ul. Dworcowej oraz budowa sieci parkingów w Śródmieściu. Natomiast już w przyszłym roku powinna być gotowa zmodernizowana ul. Strzelców. Najdłużej natomiast, bo aż do 1992 r. trwać ma, rozpoczęta w bieżącym roku przebudowa ul. Kalwaryjskiej. Łącznie te wszystkie inwestycje, wraz z systemem sterowania ruchem kosztować będą 5,4 mld zł, a finansować je ma Urząd Miasta Krakowa z pieniędzy przyznawanych przez URM i Ministerstwo Finansów.

Komunikacji zbiorowa

Oczywiście mieć ona będzie priorytet przy przebudowie systemu komunikacyjnego miasta. Nie więc dziwnego, że znalazło się tu wiele budów. I tak — w latach 1986 do 1991 powinno zostać wybudowane kosztem 1,5 mld zł 5 pętli autobusowych — przy ul. Kąkic, Fredry, Myślenickiej oraz w Górce Narodowej i Dębnikach. 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 rodzaj, 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. Pekaju powstać ma zajezdnia tramwajowa na 150 jednostek. Jej koszt — 1,2 mld zł. I wreszcie podstaje 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 przeznaczona się na to 580 mln zł. Prace przygotowawcze do budowy metra pochłonią zgodnie z założeniami 300 mln zł.

Coraz ważniejszą rolę pełnić ma w przewozach mieszkańców Krakowa kolej. By 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

(Dokładzenie na str. 6)

Założony postęp został wykonany

(Dokończenie ze str. 1)

O sprawach struktury organizacji partyjnej w MPK mówił **Zbigniew Babiuch**. XIV POP działająca przy Zarządzie Przedsiębiorstwa powinna zostać zreorganizowana. Zbyt często bowiem ludzie w niej działający zamiast nazebraniach, poruszają nurtujące ich problemy dopiero na korytarzu. Przyczyną tego jest obawa ludzi na kierowniczych stanowiskach, działających w bezpośrednim kontakcie z dyrekcją, przed konsekwencjami szczerości. Myśl o tej reorganizacji skonkretyzował **Antoni Kadziolka**, który mówił też o działalności Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w MPK. Działalności, która prowadzona już jest od ponad 35 lat.

Sprawy działalności MPK poruszył w swym wystąpieniu dyrektor **Tadeusz Trzmieł**. Mówił o postępie w pracy, ale i o ogromnych pieniądzach, które trzeba wydać, żeby ten postęp mógł być osiągnięty, jak i o ogromnym zaangażowaniu wszystkich, od których zależą wyniki pracy MPK, zarówno pracowników przedsiębiorstwa, jak i władz miasta, dzielnicy. Obecnie regeneruje się już w MPK 72 procent opón, gdy jeszcze niedawno sprawa ta była bardzo trudna do rozwiązania. To tylko jeden przykład spośród bardzo wielu, dostarczanych przez życie. — Założony po IX Zjeździe PZPR postęp komunikacji został wykonany. To wynik żmudnej, codziennej konsekwentnej pracy — te słowa **Tadeusza Trzmieła** brzmią jak meldunek i są też nim w istocie.

Bogdan Kowalczyk omówił już 4-letnią działalność Patriotycznego Ruchu Odrodzenia Narodowego w MPK, a **Halina Gębik** mówiła o roli związków zawodowych, szerokiej pomocy na jaką liczyć one mogą ze strony partii, ale i o tym, że związkowi działacze nie będą prowadzali za rączkę.

Stanisław Rzeźnik poruszył wiele trudnych problemów uтрудniających pracę załóżce przedsiębiorstwa. Mówił o problemach komunikacyjnych miasta i o kłopotach z nawierzchnią wielu ulic. Rozwiniął ten problem także **Jerzy Kraus** mówiąc o fatalnym stanie ulic, po których jeżdżą nowohuckie linie „123” i „153” o liniach, na których kierowca nie może spokojnie zjeść posiłku, bo nie ma gdzie tego

uczynić, o dużych rzeczywistych zarobkach, ale osiąganych często w wyniku pracy ponad siły. Z kolei **Andrzej Kurek** z najmłodszej obecnie załóżki autobusowej w Plaszkowie mówił o remoncie tej załóżki, który jest praktycznie jej adaptacją. Mimo ogromnych kłopotów z byleją bazą transportowej codziennie wyjeżdża na miasto 100 „ikarusów 260”. Tymczasem przebudowa ślimaczy się co znacznie utrudnia załodze najlepszego w ubiegłym roku zakładu MPK wykonywanie zadań.

Wiele zagadnień poruszył w swym wystąpieniu **Józef Hodurek**. Mówił i o ustawie antyspekulacyjnej, o której kiedyś było bardzo głośno, i o kłopotach motorniczych z nową interpretacją lewoskrętów tramwajów. Powiedział obrażowo, że motornicowie, żeby w ogóle móc poruszać się po Krakowie, powinni płacić dziennie 32 tys. mandatów. Jeśli kiedyś nie będą chcieli ryzykować i zastosują się ściśle do obowiązujących przepisów, to komunikacja tramwajowa zostanie sparaliżowana, bo żaden wóz nie skreśli w lewo na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną.

O kłopotach z częściami zamiennymi do wciąż modernizowanych autobusów mówił **Wacław Kot**.

★

„Trzeba mówić o tym, co nas boli, co utrudnia działalność partii, życie gospodarcze i społeczne” — powiedział w swym wystąpieniu I sekretarz KD PZPR Kraków-Podgórze **Jan Kozak**, odnosząc się do głosów w dyskusji. Sporo było niedociągnięć, niepowodzeń, o czym mówili delegaci, ale MPK-owska organizacja partyjna odniosła wiele sukcesów.

W ocenie Egzekutywy Komitetu Dzielnicowego jest to organizacja najbardziej rozwijająca się, zwiększająca swe szeregi. Na tle całego Podgórza wykazuje największą dynamikę przyjęć nowych członków, szczególnie ludzi młodych, wykazując skuteczność pracy politycznej podstawowych organizacji partyjnych. Choć i tu zbliżyć trzeba tematykę szkoleń do ludzi. Zagadnienia międzynarodowe nie mogą zdominować problemów nurtujących członków partii, a także bezpartyjnych. Mądrość POP objawia się w programowaniu pracy w oparciu o znajomość potrzeb środowiska.

Niewątpliwym sukcesem MPK jest znaczna poprawa komunikacji, wyraźnie odczuwana przez mieszkańców, co udało się dzięki ofiarnej pracy załogi, nie bez udziału i zaangażowania organizacji partyjnej, związkowej czy młodzieżowej. Ważną kwestią jest odbudowa autorytetu kadry kierowniczej, wzmożenie działań dyscyplinujących pracę i scalenie, zjednoczenie załogi wokół kierownictwa politycznego. To gwarancja sukcesów na przyszłość.

Jan Kozak omówił też główne nurty działania Komitetu Dzielnicowego w najbliższej kadencji. Trzeba udzielić jak najdalej idącej pomocy placówkom oświatowo-wychowawczym i służby zdrowia, umocnić autorytet i zakres współdziałania z PRON i organizacjami samorządowymi. Nie można pozwolić na ograniczanie samorządności, zwłaszcza pracowniczej. Dbać jednak należy, by nie skupiała się ona tylko na naciskach na wzrost płac, ale ucząc demokracji — uczyła odpowiedzialności za to, co dzieje się w zakładzie. Za jakość, ilość, fachowość, terminowość, dyscyplinę pracy.

Ważna sprawa to umacnianie roli i autorytetu Dzielnicowej Rady Narodowej i organów administracji na terenie dzielnicy i miasta. „Podgórze odwróciło się twarzą do Krakowa, teraz oczekuje wzajemności”. To przecież największy plac budowy — 80 proc. budownictwa mieszkaniowego województwa zlokalizowano właśnie w Podgórzu. Niszczą się drogi, jest bałagan, brakuje szkół, ośrodków zdrowia, przedszkoli i żłobków. Trzeba skutecznie rozwiązywać te problemy.

Potrzebny jest dalszy rozwój pracy z organizacjami młodzieżowymi oraz przywrócenie rangi i honoru weteranom pracy i ruchu robotniczego.

Kończąc swe wystąpienie I sekretarz KD PZPR podziękował za to, co MPK zrobiło dla Krakowa i jego mieszkańców.

Konferencja podjęła uchwałę oraz przyjęła harmonogram realizacji uchwały X Zjazdu w MPK. Obrady zakończyło odśpiewanie Międzynarodówki.

Materiały z konferencji przygotowali:

**FILOMENA SERWIN
KRZYSZTOF GACEK
JERZY MICHAŁEK**

Do Komitetu Zakładowego PZPR wybrani zostali: **ZBIGNIEW BABIUCH, JACEK BUSZ, JERZY DZIEWOŃSKI, JAN FRĄCZEK, HALINA GĘBIK, RYSZARD GURBIEL, MAREK HAJEWSKI, JÓZEF HODUREK, MIECZYSLAW KOWAL, BOGDAN KOWALCZYK, ZYGMUNT KORAJDA, JERZY KRAUSS, ANDRZEJ KUREK, JANUSZ KIJOWSKI, STANISŁAW MAJKA, ANTONI MADEJOWICZ, KAZIMIERZ MAMOŃ, WŁADYSŁAW MICHAŁSKI, STANISŁAW NOWAK, WIESŁAW NOWAK, ANDRZEJ NOWICKI, JAN PIOTROWSKI, MACIEJ RUDEK, ANDRZEJ RZEPECKI, STANISŁAW RZEŹNIK, STANISŁAW SOBOLEWSKI, JAN**

SOKOŁOWSKI, WIESŁAW SPRUCH, STANISŁAW STACHAK, TADEUSZ TRZMIEL, WIKTOR WAWRZYNIAK, ANNA ZAJĄC, TADEUSZ ZWOLIŃSKI.

Zakładowa Komisja Kontrolno-Rewizyjna stanowią: przewodniczący **TADEUSZ DĄBROWA**, członkowie Prezydium: **ANDRZEJ GROCHOLA, ADAM JĘDRUSIK, MIECZYSLAW KAZNOWSKI i JÓZEF WYBOROWSKI** oraz **JAN CHLEBDA, ELŻBIETA GROCHOLA, IGNACY KUBAS, WŁADYSŁAW KUŻMA, STANISŁAW MIKULSKI, ADAM PIŚCZEK, JÓZEF SALOMON, JAN STRĄCZEK, EDWARD SUTOR, BOGDAN TURLEJ.**

OD OSTATNIEJ Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej w 1983 roku znacznie wzrósł autorytet i rola partii w naszym przedsiębiorstwie. Odbudowano prawie od podstaw działalność szkoleniową, zahamowany został odpływ wartościowych członków z PZPR. Systematycznie powiększają się nasze szeregi poprzez przyłączanie się nowych ludzi. Coraz większe jest zaufanie załogi i coraz skuteczniejsze wychodzenie z problematyką MPK-owską na zewnątrz.

Dobra realizacja zadań nakładanych na przedsiębiorstwo była możliwa w odpowiednim klimacie, bo tylko wtedy robota może być rzetelna. Organizacja partyjna nigdy nie zastępowała administracji w wypełnianiu jej funkcji kierowniczych, była jej uzupełnieniem.

R. Gurbiel mówił także o trosce par-

Omówienie referatu Ryszarda Gurbiela

o ludzi i ich sytuację materialną. Dzięki wysiłkom Egzekutywy KZ, dyrekcyj i związków zawodowych, udało się nam, jako pierwszemu przedsiębiorstwu komunikacyjnemu w kraju wprowadzić zakładowe porozumienie płacowe. Względna porównywalność płacy na krakowskim rynku pracy znacznie zahamował odpływ załogi do innych przedsiębiorstw. Dzięki pomocy władz politycznych i administracyjnych miasta, nie dopuszczono do zahamowania inwestycji. Znacznie odnowiony został tabor tramwajowy i autobusowy. Oddano nowe i zmodernizowane obiekty. Wydatnie więc poprawiły się warunki pracy załogi.

MPK ma wcale „niepapierkowe” programy oszczędnościowe. Ma konkretne oszczędności paliw, energii. Maleją koszty eksploatacyjne. Współpracujemy z krakowskimi uczelniami.

Ważnym rozdziałem w działalności partii jest rozważnie przeprowadzana atestacja stanowisk pracy.

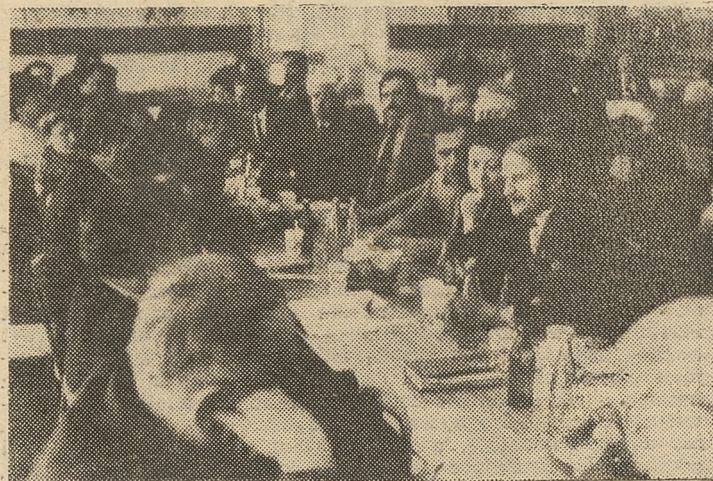
R. Gurbiel wskazywał też na niedociągnięcia w pracy partyjnej. Mówił, że nie we wszystkich komórkach organizacyjnych są członkowie partii.

Dobrze układa się współpraca z samorządem pracowniczym i związkami zawodowymi. Przed przyszłym Komitetem Zakładowym stoi zadanie stworzenia takiego klimatu społecznego, by

do związków należało co najmniej 50 proc. załogi, w tym wszyscy członkowie partii. Mówca zwrócił uwagę na współdziałanie z organizacją młodzieżową i różnymi formami pracy z młodzieżą niezrzeszoną.

Dziś najważniejszą sprawą jest włączenie się wszystkich towarzyszy do akcji Powszechnego Narodowego Czynu Pomocy Szkole Troską na przyszłość będzie stworzenie klimatu do coraz szerszego udziału załogi w różnorodnych formach demokracji socjalistycznej.

„Jestem przekonany, że w minionym trzyleciu w pracy wewnątrzpartyjnej, we współpracy z innymi organizacjami w docieraniu do załogi nie osiągnęlibyśmy tak dobrych wyników, gdybyśmy nie rozwineli działalności ideologicznej i propagandowej”.



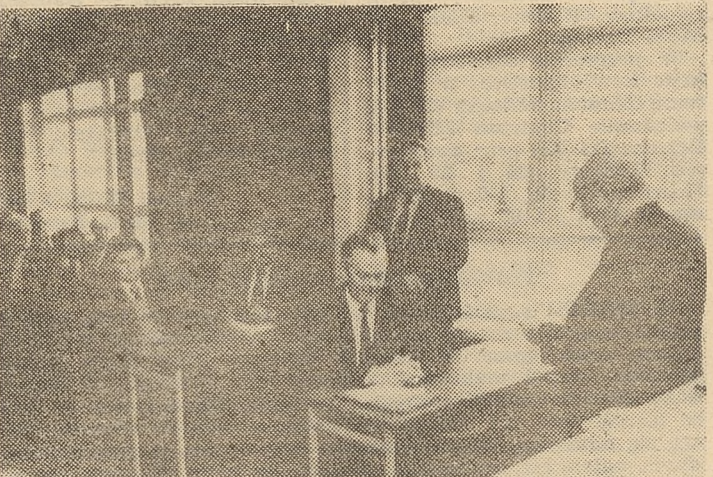
Na sali obrad.



Komisja skrutacyjna podczas pracy.



Swój głos oddaje kierownik zajezdni w Czyżynach — Jan Chlebda.



Pierwsze posiedzenie nowego Komitetu Zakładowego PZPR.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



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 półtora roku od uzyskania koncesji przekształcić istniejące linie kolei konnej na elektryczne, a w dalszy krok 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 zaniebane. Dotyczy to wszystkich bez wyjątku pojazdów i obu klas, tak pierwszej jak i drugiej. Fotele są podparte, głośnie 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 nieruchomości w sprawie położenia trakcji elektrycznej — ustawienia słupów i wzmocnienia torów. Zatarg został zażegnany przez prezydenta Friedleina.

„CZAS” — 3 października 1900 roku

OTWARCIE KOLEI ELEKTRYCZNEJ W KRAKOWIE

ONEGDĄJ 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 stycznia 1901 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:

przewodniczący Sekcji Klubu HDK w zakładach (ZTH — Janusz Majtyka, ZTP — Krzysztof Paprocki, ZAC — Tadeusz Dobosz, ZTS — Paweł Nowakowski, ZTX — Leszek Działowski, ZAW — Andrzej Mitka, ZAP — Kazimierz Zmarlik) oraz Kazimierz Sabala w siedzibie Klubu HDK (ZZ ZSMP ul. Brożka). Pierwszeństwo w rekrutacji na wycieczkę mają Zasłużeni Honorowi Dawcy Krwi.

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 odmierzają. Miarki zrobione były u nas w przedsiębiorstwie, natomiast cechowane w urzędzie miar. Niestety nie udało się wykonać dwóch miarek identycznych no i problem gotowy. A swoją drogą nie najlepiej to chyba świadczy o precyzji. Prawda, że to nie zakład zegarmistrzowski, ale...? (fis)

Dzięki sprawnej pracy Mostostalu — M5

0 rok wcześniej „125” wraca na swoją trasę

OSTATNIO dużo mówi się o posługach na budowach, o niekończących się remontach, a tymczasem budowlani mają też sukcesy, choćby remont kapitalny mostu na Wiśle w ulicy Nowohuckiej. Tak się składa, że przez most ten jeżdżą autobusy MPK. Ścisłej jeździły, ponieważ od rozpoczęcia remontu, to jest od 2 kwietnia zmieniono trasę. Objazd w sumie niewielki — około 1 kilometra, ale utrudniało pracę kierowcom, często też jest powodem dezorientacji pasażerów, zwłaszcza tych niezachodzących z tej trasy korzystających. Przede wszystkim jednak nasuwa się myśl o stratach tak cennego obecnie paliwa. Jak długo więc ten remont potrwa?

Na to pytanie starałam się znaleźć odpowiedź u inwestora zastępczego, którym jest Krakowska Dyrekcja Inwestycji — I. Główny inspektor nadzoru — Marian Kula poinformował mnie, że przewidywany zakres prac był olbrzymi, co zaważyło na wyznaczeniu końcowego terminu na listopad 1987 roku. Natychmiast jednak dodał, że dzięki ofiarnej pracy wszystkich wykonawców remontu, a szczególnie prowa-

dzącego roboty zasadnicze związane z poszerzeniem mostu — Mostostalu-M5, termin został przyspieszony. Przewiduje się przeprowadzenie próbnego obciążenia mostu już 14 i 15 listopada br., a uruchomienie komunikacji — jeżeli oczywiście próby wypadną pomyślnie — około 25 listopada br.

Przyspieszenie o cały rok prac związanych z remontem kapitalnym w ulicy Nowo-

huckiej tym bardziej godne jest podkreślenia, że w zakres prac wchodziło również jego poszerzenie. Zamiast jak dotąd dwóch pasów ruchu po 4,5 metra, będą obecnie 4 pasy po 3,5 metra. Most poszerzono do 18,7 metra. Mostostal-5 pełnił rolę koordynatora i głównego wykonawcy robót. Prócz tego przedsiębiorstwa w remoncie uczestniczyli szeregi innych wykonawców, a mianowicie: Energoprem,

PZRI, MPRI, Elektromontaż-2, KPRI, Kolejowe Zakłady Automatyki, KPRI-1, Przedsiębiorstwo Budownictwa Specjalistycznego — Budostal 7, i DeDmopol. O sukcesie wadecydowała pełna mobilizacja sił wszystkich wykonawców, którzy gdy zaszła potrzeba, pracowali na przedłużonych zmianach. Pełną mobilizację wykaźał się również inwestor KDI-1, płacący dziennie MPK za dodatkowe, wozokilometry związane z objazdem — stratę cennego paliwa 59 tysięcy złotych. Oby częściej słyszało się o tak sprawnie przeprowadzonych remontach.

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 kierownictwo przedsiębiorstwa, naczelny dyrektor Tadeusz Trzmieł, zastępca ds.

pracowniczych Stanisław Kostro. W spotkaniu uczestniczyli również wiceprzewodniczący naszego związku zawodowego Stefan Nicie 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. Mieliliśmy 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 skorzystało. 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 tylko za jedzenie. Resztę, to jest auto-kar, 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.

Rozmawiała:
(M.B.)

Program powstał — nadszedł czas działania

(Dokończenie ze str. 4)

inwestycje rozpoczną się w najbliższych latach. Niektóre trzeba było przesunąć na później. Ten los spotkał m. in. kilka ważnych linii tramwajowych, o budowie których mówiono 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 czasie mają zostać wybudowane 4 kolejne pętle autobusowe — przy ul. Mała Góra, Tuchowskiej, Fiszerki i w Zaborku-Ruczaju. 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 powstanie ma przystanek kolejowy Prądnik Czerwony, który kosztować będzie 240 mln zł. Odbicie te inwestycje finansować będzie Ministerstwo Komunikacji. Podobnie zresztą jak i budowę dwóch dworców PKS, które powinny powstać w latach 1991—1995. Będą to „Bronowice” za 250 mln i „Dębniaki” za 750 mln zł.

Drugi

I 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 Małecznym, 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 Kamińskiego (koszt 2,5 mld zł, czas realizacji 1991—94) oraz budowa sześćsetmetrowego odcinka ul. Góralskiej (300 mln zł, 1992—

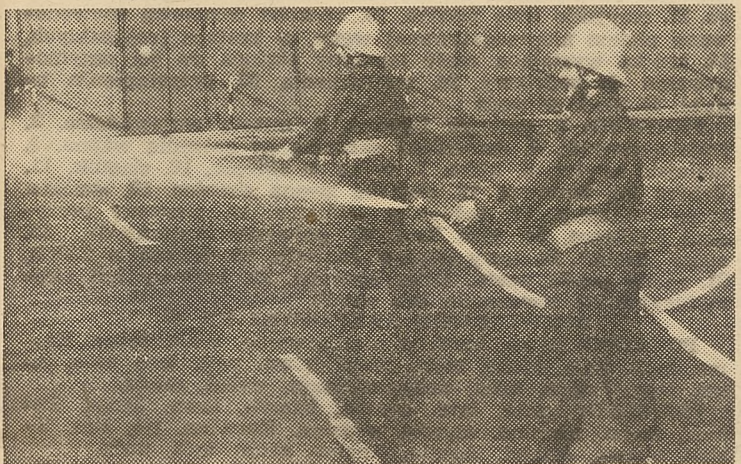
1994) to sprawa dotacji celowej Ministerstwa Komunikacji, natomiast z pieniędzy przyznawanych przez Komisję Planowania i Ministerstwo Finansów w latach 1994—1997 zmodernizowana ma być kosztem 400 mln zł ul. Grzegorzewska, wybudowana ponad 5 kilometrowa trasa Zwierzyniecka (koszt 4 mld zł budowa między 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 międzyzakładowych 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 Trzmiel**em oraz kierownictwa poszczególnych zakładów. Na zawodach byli również: sekretarz Zarządu Wojewódzkiego OSP **plk Stefan Lany**, przedstawiciel Wojewódzkiej Komendy Straży Pożarnej **plk 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 Chorążych 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 — węży, 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.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Za biurka

Nie zaprzepaścić tej „Kroniki”

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 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 przerwania tego dzieła. Przez pamięć dla swego Kronikarza i przez szacunek dla własnej pracy, własnego czasu spędzanego na próbach i koncertach.

Życie ma swoje prawa. Dwa dni przed śmiercią Michała Grzywacza MPK-owska orkiestra odniosła kolej-

Sport i rekreacja

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 Brygady 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 **Kniazievicia** z okazji Dnia Wojska Polskiego serdeczne życzenia, a uczestnicząca impreza 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 zwyciężach pojedynkach wśród 74 uczestników w poszczególnych grupach (najliczniejsza była seniorów do 35 lat — 24 osoby) uzyskano następujące wyniki:

Zespołowo zwyciężyła **Szkoła Przykładowa** — 275 punktów, zdobywając puchar przechodni Dyrekcji MPK, przed **ZTO** — 266 pkt., **Zarządem** — 254 pkt., **ZTS** — 223 pkt., **ZNR** — 156 pkt., **ZAW** — 141 pkt., **ZTK** — 121 pkt., **ZBL** — 111 pkt. i **ZZP** — 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 Syпка** — **ZSZ** — 45, **Dariusz Przybyło** — **ZSZ** — 44 pkt.

Seniorzy do 35 lat: **Stanisław Kielbasa** — **ZSZ** — 74 pkt., **Leszek Eckert** — **ZTS** — 59 pkt., **Ryszard Trela** — **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 granatami rzucali **Stanisław Kielbasa**, **Janusz Kłych**, **Ryszard Trela** i **Krzysztof Pszyk** po 20 pkt. na 20 możliwych. Tor przeszkód najszybciej pokonali: **Roman Harwat**, **Andrzej Syпка**, **Stanisław Kielbasa** i **Leszek Eckert**.

Po zawodach zwiedzono salę tradycji VI BPDP, obejrzano film o wojskach powietrzno-desantowych, zjedzono żołnierską grochówkę oraz odebrano zasłużone nagrody i dyplomy. Okolicznościowy adres przedstawicielowi „czerwonych beretów”, z podziękowaniem za zorganizowanie spar-

takiady, 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 po paru latach przerwy spartakiada sportów obronnych dla pracowników MPK i ich rodzin będzie odciąża organizowana corocznie.

ZYGFRYD FENRYCH

Odznaczenia 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 Bławat**, **Ryszard Gurbel** i **Jerzy Iskra**, brązową odznaką zasłużonego działacza LOK — **Danuta Zak**.

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

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 niecodzienny 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 pokolenia. Michał Grzywacz nie kusił się

ny ogromny sukces. Zwycięstwo na Międzywojewódzkim Konkursie Zakładowych 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 młodych ludzi wykazywało wówczas zainteresowanie tym rodzajem działalności, nieublagane 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 niełatwo będzie go zastąpić.

KRZYSZTOF GACEK



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 obywateli mieszczań.

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, „**Przemięto 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, rewelacyjny hit ostatnich miesięcy.

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

Działacze jednej z organizacji działającej na terenie przedsiębiorstwa spotykają się nazajutrz po długim zebraniu:

— No i co powiedziała twoja żona, jak wróciłaś tak późno do domu?

— Jutro ci powiem, bo jeszcze nie skończyła mówić...

★

W środku nocy żona gwałtownie ciągnie za rękę męża:

— Co się stało? — pyta obudzony małżonek — czy już musisz iść do pracy?

— Nie, tylko nie mogę pojąć,



jak możesz tak spokojnie spać, mając tak niską pensję...

★

W autobusie linii pospiesznej kontroler stwierdza, że pasażerka ma skasowany bilet za 6 złotych:

— Niestety, ten bilet nie upoważnia pani do jazdy tym autobusem...

— Dlaczego?

— Bo to nie jest bilet na autobus pospieszny...

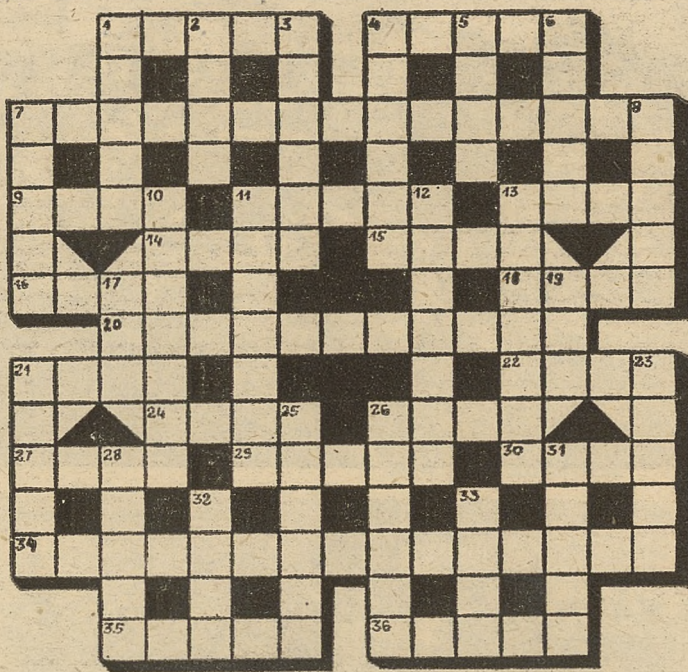
— Wobec tego proszę powiedzieć kierowcy, żeby jechał wolniej...

★

Do zatłoczonego tramwaju wchodzi pasażer, wyjmując szklane okno, podrzuca je do góry, no 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 pićm nieprzeżowanej wody, w krajach tropikalnych, 30. krótka wystająca część maszyny służąca do jej przymocowania do podstawy, 34. menstruacja, 35. przystąpienie, udział, 36. skok w wodzie.

PIONOWO: 1. gatunek figowca, 2. miasto wojewódzkie, 3. trójstopniowość, 4. drewniana skrzynia do gaszenia wapna, 5. malajski sztylet, 6. kilka, 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, Kamna, 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, szpalka, godzina, Karwina, bit, Eos, Ystad, obawa, Anatol, Apollo, Raków, racja, spis, uzda.

Nagrodę wylosował **ROMAN KOLAŚA** (do odebrania w redakcji).

SUWNICE DLA METRA Z GORZÓWA WLKP.

Zakłady sprzętu budowlanego „Zremb” w Gorzowie Wlkp. powracają po kilkuletniej przerwie do produkcji suwnic bramowych o udźwigu 5 i 8 ton. Jest na nie ponownie — po okresie zamrożenia inwestycji — zapotrzebowanie przedsiębiorstw budowlanych i transportowych. Potwierdzili też zamówienia ogólniejszy dostawcy ważnego (ale deficytowego) elementu suwnic — elektrowciągów. W roku przyszłym fabryka wykona 50 dużych suwnic. Wśród nich 6 przeznaczonych jest dla warszawskiego metra, charakterystyczne że przy ich pomocy można podnieść ciężary do 16 ton z poziomu niższego od podstawy. Budownictwie podziemnej kolei otrzymali już wcześniej z Gorzowa na specjalne zamówienie 9 takich suwnic, które dobrze sprawdzają się w trakcie robót.

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, lotniczy, pocztę, paryski transport miejski, szkolnictwo, sporą część zakładów przemysłowych. Strajk ten uznany został za najpotężniejszy od 1977 roku, kiedy to w podobnej formie protestowano 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 dyrektora transportu miejskiego odbył się więc pracowników metra i autobusów.

3-CZŁONOWY TRAMWAJ NICZYM POCIĄG...

Na targach przemysłu maszynowego w Brnie zaprezentowano pierwszy czeskosłowacki tramwaj 3-członowy.



Kilka tramwajów tego typu z prototypowej serii, wyprodukowanej przez zakłady CKD Praha Tatra-Smichov, wykorzystuje się obecnie do jazdy doświadczalnych w Pradze, Moście i Koszycach. Wielka zaletą nowej konstrukcji jest oszczędność zużycia energii. Dzięki urządzeniom tyrystorowym udało się zmniejszyć zużycie prądu o 20 proc. w porównaniu z wozami poprzedniej generacji. Maksymalna prędkość wynosi 65 km na godz., co jest bardzo istotne przy istniejących planach rozwoju tras szybkiej komunikacji miejskiej. Dwa takie 3-członowe tramwaje można łączyć w prawdziwy mały pociąg miejski zabierający ponad 700 pasażerów.

TRZY AUTOBUSY I KIOSK „RUCHU”

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 Zamowskiej i Zielenieckiej. Rannych zostało ośmiu pasażerów. Obydwaj motorniczowie twierdzili, że mieli zielone światło, co potwierdzili także świadkowie. Ale podczas przeprowadzonych prób nie stwierdzono

POTOP W METRZE

Łyżka koparki pracującej przy budowie stołecznego metra uszkodziła kolektor wodociagowy o średnicy pół metra w rejonie skrzyżowania al. Niepodległości i ul. Racławickiej. Z drugiego szybu technologicznego chluśnął 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 drażnienia 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 realizowana ona była z wyprzedzeniem.

ZAMIAST PRAWA JAZDY REFLEKS I ODWAGA

Niezwykłą odwagę i szybki refleks wykazała pewna Francuzka, która zapobiegła w Tunisie katastrofie wypelnione-

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

HISZPAŃSKA „TĘCZA” RÓWNIEŻ NA EKSPORT

Westinghouse, odpowiedzialna za elementy elektryczne miejskiego autobusu elektrycznego „Tęcza”, o którym pisaliśmy ostatnio, przygotowuje do tych pojazdów nowy akumulator, który zwiększyłby zasięg pojazdu do 200 km. „Tęcza” zainteresowała już sąsiadów Hiszpanii zza morza. Maroko zakupiło 20 takich pojazdów i zapowiada zamówienie w najbliższym czasie 200 dalszych egzemplarzy „Tęczy”.

LIBIA URUCHAMIA PRODUKCJE AUTOBUSÓW

W Libii dobiegają końca przygotowania do uruchomienia produkcji autobusów. W pierwszej fazie fabryka Tajura będzie produkowała rocznie 300 autobusów. Liczba ta wzrośnie później do 600 wozów. Fabryka ma zaspokajać wewnętrzne potrzeby republiki. Informując o tym libijska agencja prasowa JANA nie podała, jakiego typu będą to autobusy i z czyjej licencji skorzystano.

(Opr. I-k)