

Młodzi w to nie uwierzą

MŁODZI pracownicy doskonale pamiętają dwóch panów skaczących sobie do oczu. **Augustyn Dobrowolski** i **Marian Długosz** byli wprawdzie kolegami, ale gdy trzeba było ustalić przyczynę wypadku przy pracy, zapominali o koleżeństwie. **Marian Długosz** był społecznym inspektorem pracy, kim jest do dziś **A. Dobrowolski** — wiemy.

M. Długosz do pracy w naszym przedsiębiorstwie przyszedł w marcu 1939 roku. Nie dane mu było jednak długo pracować. Pod koniec sierpnia zostaje powołany do 8 Pułku Ułanów im. Księcia Józefa Poniatowskiego. Bierze udział w kampanii wrześniowej. Po jej zakończeniu powraca do

deska, podstawiana do okien budynku dzisiejszej szkoły była jedyną drogą do życia. Więźniowie przedostawali się na teren zajezdni i potem wywożeni byli tramwajami do miasta. Czym to groziło morderczym wyjaśnić nie muszę.

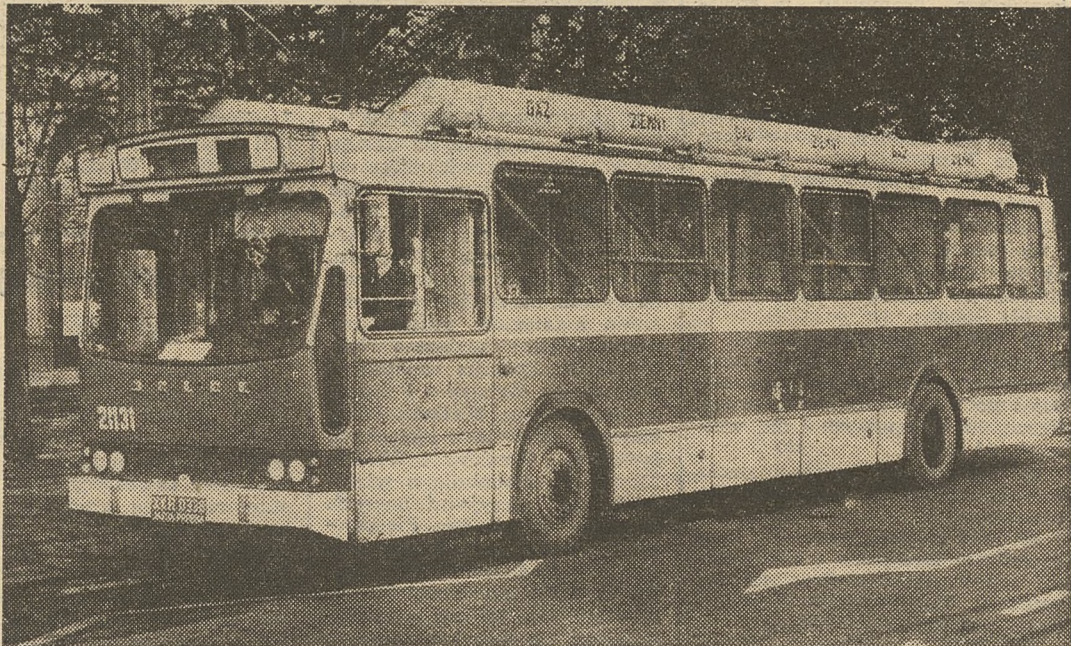
Po wojnie pan **Długosz** zostaje „namówiony” przez **Stanisława Kwiatka** do kandydowania w wyborach na zakładowego społecznego inspektora pracy. Nie była to jego pierwsza praca społeczna. Już przed wojną należał do PPS. Miał swój udział w organizowaniu i przeprowadzaniu pierwszych wyborów w Polsce Ludowej. Wyjechał w bardzo trudny wtedy teren, w rejon działania band „Ognia”. Kto wie czy życia nie zawdzięcza przypadkowi? **Góralowi** padła krowa. Jakoś gospodarz nie mógł przekonać urzędników, iż powinien dostać odszkodowanie. Udało się to natomiast panu **Długoszowi**. Tym zjednał sobie chłopów i potem mógł chodzić nawet nocą przez las — włos z głowy mu nie spadł.

Pierwsze lata pracy w Społecznej Inspekcji Pracy także do łatwych nie należały. Nie była to kontynuacja czegoś już znanego. Wszystko tworzone od nowa. O szatni i umywalni (Dokończenie na str. 4)



Krakowa i zgłasza się do „swojego” przedsiębiorstwa.

Praca w MKE podczas okupacji, stwarzała dogodne warunki dla konspiracyjnej działalności. Owcześnie III zajezdnia sąsiadowała z utworzonym przez Niemców obozem przejściowym przy ul. Wąskiej. Wysuwana na dach lakierni



Fot. GRZEGORZ KOZAKIEWICZ

Z butlami na dachu

PRACE badawcze nad zastosowaniem gazu jako paliwa do silników spalinowych prowadzone były w Politechnice Krakowskiej już na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Badano możliwości wykorzystania gazu generatorowego, gazu otrzymanego z torfu, później również gazu ziemnego. Istniała nawet na rogu ulic Piastowskiej i 18 Stycznia stacja, zaopatrująca ówczesne jeżdzące 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 Politechnika przystąpiła do realizacji zadań nakreślonych przez Program Rządowy 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 motorujemy 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, gazu ziemnego 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 (Dokończenie na str. 5)

WSZYSTKIM pracownikom Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie, którzy przyczynili się do dobrego przygotowania oraz sprawnej organizacji komunikacji miejskiej na terenie Krakowa w Dniu Święta Zmarłych, a szczególnie: pracownikom Działu Eksploatacji Ruchu, motorniczym i kierowcom autobusów, służbom Nadzoru Ruchu i Łączności, służbom sieciowym i torowym, służbom transportowym i socjalnym oraz pracownikom Wydziału Taryfowo-Biletowego składam tą drogą serdeczne podziękowanie i życząc dalszej owocnej pracy w naszym przedsiębiorstwie.

Dyrektor MPK
mgr inż. **TADEUSZ TRZMIEL**

ZNAJDUJEMY się u progu zimy. Piękna, jesienna pogoda sprawia, że zapominamy, iż za dzień, dwa, może tydzień, obniży się temperatura i zacznie padać śnieg. O nieuchronnym nadejściu zimy nie zapominają jednak odpowiednio służby przedsiębiorstw komunalnych i rozpoczęły się już cotygodniowe sztaby „akcji zima”, na których podejmowane są decyzje mające zapobiec tak pierwszemu, jak i kolejnym atakom śniegu, mrozu czy gołoledzi. A właśnie zimą jak w żadnej innej porze roku, ujawniają się zależności miejskich służb. Jak bowiem można wyobrazić sobie dobre wywiązywanie się MPK z funkcji masowego przewoźnika, bez współudziału z nim na co dzień Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania. Perspektywa tego wspólnego działania MPK z MPO stała się motywem wywiadu z dyrektorem MPO inż. **TADEUSZEM ŁAZARKIEM**.

— **Panie Dyrektorze, czy kierowcy MPK będą mieli zapewnione w okresie zimy 1986/87, bezpieczne warunki jazdy po ulicach naszego miasta?**

— W obrębie miasta obsługujemy 463 km ważniejszych dróg. W strefie pierwszej — 264 km, w drugiej 166, a w trzeciej — 33. Naszą troską jest,

aby masowi przewoźnicy tacy jak MPK, PKS i samochody zaopatrujące placówki handlowe, miały dogodne warunki pracy, ale zależy to od wielu czynników. W miastach na przykład, niedozwolone jest profilaktyczne stosowanie środków chemicznych, a więc do działania w usuwaniu śniegu i śliskości przystępujemy dopiero w momencie ich wystąpienia, a zatem potrzebny jest czas na dojazd po tych ośnieżonych i oblodzonych dro-

gach do oddalonych miejsc. Nasi kierowcy mają te same co inni użytkownicy dróg problemy z poruszaniem się w złych warunkach atmosferycznych na jezdni. Zakładamy więc, że drogi w pierwszej strefie powinniśmy zabezpieczyć w ciągu 8 godzin, w drugiej — 10, a trzeciej — 24.

— **Przy olbrzymich opadach śniegu czy nagle występującej gołoledzi, wymienione przez Pana terminy nie napawają optymizmem...**

— Uważam, że na okres zimy tak w MPK jak i w PKS czy handlowych przedsiębiorstwach dostawczych, po-

winny być zmienione harmonogramy pracy uwzględniające dłuższy czas przejazdu — z uwagi na ograniczoną w tym okresie prędkość poruszania — dłuższą drogę hamowania na przystankach i dłuższy czas odjazdu z nich. Poza tym od kierowców MPK oczekujemy zgłaszania do głównej dyspozytorni rzetelnych informacji o stanie dróg. Te informacje trafiają z kolei do nas, co pozwoli na oczyszczanie najbardziej zagrożonych tras w od-

powiedniej kolejności. Z tego typu informacji korzystaliśmy dotychczas, lecz wiele z nich nie było solidnych. Jeżeli jesteśmy już przy informacji, to uważam, że środki masowego przekazu w naszym mieście, kiedy występują kolejne ataki zimy, bardzo zdecydowanie powinny prosić właścicieli aut o niekorzystanie z samochodów. Zbyt często stają się one bowiem „zawalidrogami”, utrudniającymi poruszanie się kierowcom autobusów MPK. Niezbędna jest również informacja przypominająca, że tak częstotliwość kursowania autobusów jak i

ich prędkość może być zmniejszona, a zatem że trzeba wyjść na przystanek wcześniej.

— **Jak wygląda sprawa opieki służb MPO nad dojazdami do przystanków, zatok, wzniesień, luków i wiaduktów?**

— Nasi kierowcy mają polecenie, aby te rejonu odpyślać i posypywać w pierwszej kolejności, a dopiero później powtarzać to działanie na innych odcinkach. Nie kryje, że największy kłopot mamy z likwidowaniem śliskości w zatokach, bowiem blokowane w czasie hamowania, koła autobusu odsuwają żwir na pobocze, a ponadto utwardzają warstwę śniegu tworząc lodowicę i jesteśmy zmuszeni te czynności wielokrotnie powtarzać. Jedynym skutecznym środkiem w usuwaniu śliskości w trudnych i zmieniających warunkach krakowskiego klimatu, jest stosowanie mieszanek środków szorstkich z chemicznymi. Stosowanie takiej mieszanek jest dopuszczalne przepisami, a mimo to jesteśmy ciągle za to atakowani przez środki masowego przekazu. Największa gołoledź występuje z reguły w godzinach nocnych, staramy się więc w tym czasie pracować, aby na rano miasto było przygotowane i wtedy (Dokończenie na str. 6)

Solić czy nie solić?

80 lat ruchu związkowego w MPK

● 1903 r. pierwszy strajk krakowskich tramwajarzy zakończony sukcesem — uzyskaniem podwyżki płac, a jednocześnie pierwsza próba tworzenia organizacji związkowej (info. mował o tym socjalistyczny „Naprzód” w artykule „Nocne zebranie”);

● 1906 r. kolejny strajk o podwyżkę płac i kolejna próba tworzenia struktur związkowych;

● 1907 r. udział załóg Krakowskiego „Tramwaju” w strajku generalnym proklamowanym przez PPS w walce o powszechne prawo wyborcze do parlamentu wiedeńskiego;

● 7 II 1919 r. walne zgromadzenie organizacyjne powołujące Sekcję Tramwajarzy — Oddział II Związku Zawodowego Metalowców, przewodniczącym został Antoni Wężyk;

● 1920 r. powstaje konkurencja Chrześcijański Związek Zawodowy współpracujący z dyrekcją Spółki;

● 1922 r. wypertraktowanie z dyrekcją nowego regulaminu służbowego tramwajarzy, gwarantującego 8-godzinny dzień pracy, liczbę dni urlopowych i dni wolnych od pracy;

● 1924 r. ufundowanie przez członków Związku „Złotego dla organizacji”;

● 1925 r. połączenie ZZ Pracowników Miejskich z Oddziałem II Tramwajarzy w Związek Zawodowy Pracowników Użyteczności Publicznej w Polsce;

● 1926 r. założenie przez Związek Funduszu Pośmiertnego dla załogi;

● 1927 r. w porozumieniu z Radą Nadzorczą i dyrekcją Spółki utworzono fundusz emerytalny dla całej załogi;

● 1927 r. wybudowanie ze składek członkowskich Domu Tramwajarzy przy pl. Serkowski;

● 1933—1935 walka o utrzymanie własnego funduszu emerytalnego. Władze chciały narzucić załódze niekorzystny państwowy fundusz. Walka zakończyła się sukcesem związków;

● 1934 r. obrady w Krakowie Ogólnopolskiego Kongresu ZZ Pracowników Użyteczności Publicznej w Polsce na którym związkowcy protestowali przeciwko ograniczaniu uprawnień samorządów lokalnych i praw pracowników miejskich;

● 1939 r. wybuch wojny i przejście związkowców do działalności konspiracyjnej;

● 25 I 1945 r. reaktywowanie działalności związkowej po wyzwoleniu Krakowa;

● 1949 r. zjednoczenie ruchu związkowego w Polsce, powstanie w przedsiębiorstwie ZZ Pracowników Gospodarki Komunalnej i Przemysłu Terenowego;

● 1956 r. wzrost aktywności ruchu związkowego w nowych warunkach społeczno-politycznych, wprowadzenie dodatków stażowych i nagród jubileuszowych dla załogi;

● 1976 r. przedstawiciele MPK znaleźli się we władzach ZG ZZ Pracowników Gospodarki Komunalnej i Przemysłu Terenowego;

● 1980 r. powstanie w przedsiębiorstwie organizacji NSZZ „Solidarność”;

● 13 XII 1981 r. zawieszenie działalności związkowej w związku z wprowadzeniem w kraju stanu wojennego;

● 13 XII 1982 r. zarejestrowanie w sądzie NSZZ Pracowników MPK w Krakowie;

● 1985 r. sukcesem zakończyły się negocjacje Federacji ZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL i Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej z Ministerstwem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych w sprawie zachowania dawnego sposobu wyliczania dodatków stażowych dla pracowników komunikacji miejskiej i nagród jubileuszowych;

● 10 VIII 1985 r. zarejestrowanie pierwszego w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej porozumienia płacowego. Przekazane ono zostało kierownikowi Związku i przedsiębiorstwa przez wiceministra PPS Janusza Pawłowskiego.

(oprac. A.Z.)



Fot. S. MAKAREWICZ

Z „AWTOKOMBINATEM” z Wielkiego Tyrnowa od dawna łączy nasze przedsiębiorstwo przyjacielskie kontakty. Nic więc dziwnego, że gdy do Krakowa zjechała oficjalna delegacja z Wielkiego Tyrnowa, by uczestniczyć w dniach swego miasta, na miejsce jej spotkania z załogami podgórskich zakładów pracy wybrano właśnie MPK. Podczas spotkania pracownica olejarni z Polskiego Trembeszu Kalinka Warbanowa mówiła o związkach łączących Kraków i Wielkie Tyrnovo. Podobnie o wielowiekowej przyjaźni naszych narodów mówił Jan Piotrowski z zajezdni w Podgórzu. Goście z rąk I sekretarza KZ PZPR Ryszarda Gurbieła otrzymali pamiątki mające przypominać im pobyt w naszym mieście. Na zdjęciu od lewej:

I sekretarz KZ PZPR R. Gurbieł i członkowie bułgarskiej delegacji: K. Warbanowa, N. Kozłewa i Dimitr Dimitrow. (kg)

Budowy pod specjalnym nadzorem

ZOBOWIĄZANIE przyjęte rok temu przez sekretarza KK PZPR Józefa Szczurowskiego procentuje dzisiaj. Wtedy właśnie, podczas jednego z tzw. objazdów inwestycyjnych, postanowiono, że władze partyjne i administracyjne miasta będą co kwartał odbywać narady z wykonawcami naszych inwestycji. Do takiego spotkania doszło 18 listopada. Zarówno J. Szczurowski, jak i wiceprezydent Janusz Jakubowski, dokładnie „odpytali” wykonawców o terminy oddania naszych obiektów. Były też gospodarskie pytania o materiały i kłopoty z zaopatrzeniem. Gdyby nie zrozumienie i pomoc władz, mimo zaangażowania naszych służb, chyba niewiele byśmy mogli zrobić. (F. S.)

KOMUNIKAT

Wydział Socjalno-Bytowy MPK zawiadamia, że organizuje wczasy świąteczne w Osięczanach i w Zakopanem w terminie 22.12—28.12.86. Zainteresowanych pracowników prosimy o składanie zgłoszeń na wnioskach wczasowych w pok. 6 do 10.12.86. Decyduje kolejność zgłoszeń. Odpłatność za wczasy wg niżej zamieszczonej tabeli.

Średni dochód na członka rodziny	Odpłatność
do 3.000	bezpłatnie
od 3.001 - 3.500	950,-
3.501 - 4.000	1.100,-
4.001 - 4.500	1.250,-
4.501 - 5.000	1.400,-
5.001 - 5.500	1.500,-
5.501 - 6.000	1.550,-
6.001 - 6.500	1.650,-
6.501 - 7.000	1.700,-
7.001 - 7.500	1.800,-
7.501 - 8.000	1.850,-
powyżej - 8.001	2.350,-

5 LISTOPADA gościliśmy w MPK 24-osobową grupę młodzieży z Norymbergi. Wizyta ta jest jednym z przejawów współpracy między Zarządem Krakowskim ZSMP a organizacją młodzieżową z Norymbergi. Goście, po przejeździe tramwajem tyristorowym zwiedzili zajezdnię tramwajową w Nowej Hucie oraz spotkali się z przedstawicielami dyrekcji i aktywnym młodzieżowym MPK Kraków.

Komisja Organizacyjna Zarządu Zakładowego ZSMP MPK Kraków

8 LISTOPADA w godz. 8.00—12.00 odbył się czyn społeczny na terenie zajezdni autobusowej Wola Duchacka. Około 80 osób pracowało przy upiększaniu zajezdni, a po czynie odbyło się tradycyjne już ognisko i pieczenie kiełbasy. Organizatorem czynu był kolektyw ZAW.

ANDRZEJ MITKA

Z życia ZSMP

14 LISTOPADA odbyło się zebranie XIV Koła ZSMP w Zarządzie Przedsiębiorstwa. Na zebranie przybył kol. Jacek Pelczar — lektor Krakowskiej Rady PRON. Podczas spotkania omawiano ustawę z dnia 22 maja 1986 r. „O zasadach udziału młodzieży w życiu państwowym, społecznym, gospodarczym i kulturalnym kraju”, która wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1987 r.

PIOTR POGAN

17 LISTOPADA odbyło się kolejne Plenum Zarządu Zakładowego ZSMP Kraków-Podgórze. W jego trakcie nowym członkiem Plenum wybrano Piotra Pogana z MPK — gratulujemy. Nie zabrakło także MPK-owskich akcentów na Plenum Zarządu Krakowskiego ZSMP w dniu 18 XI 86.

Tydzień komunikacji

W RAMACH zorganizowanego przez Zarząd Oddziału Krakowskiego SITK Tygodnia Komunikacji, odbyło się w siedzibie NOT w Krakowie przy ulicy Straszewskiego 28, seminarium na temat „Z dziejów komunikacji i ulic starego Krakowa”. Obszerny temat podzielony został na dwie części. O starych ulicach Krakowa mówił mgr inż. Jerzy Duda z Komisji Muzealnictwa i Historii Transportu. Natomiast część tematu „Z dziejów komunikacji” referował kierownik Sekcji Historycznej w MPK Jan Koźmic.

Uczestnicy seminarium mieli okazję poznać historię komunikacji w naszym mieście — od omnibusów, tramwajów konnych, wąskotorowych po komunikację dnia dzisiejszego jak również historię tego co z nią jest związane, a więc zaplecza, rozwoju linii itp. Wreszcie dowiedzieli się o mającym powstać muzeum miejskiej komunikacji w zabytkowych obiektach przedsiębiorstwa przy ulicy Wawrzyńca. Wielkim zainteresowaniem zebranych cieszyły się stare, niedawno odnalezione mapy „sieci tramwajowej wielkiego Krakowa” oraz plan przyszłego muzeum miejskiej komunikacji.

Z liczby uczestniczących w seminarium osób, wnioskować

można było, że sprawy związane z komunikacją miejską — jej historia, dzień dzisiejszy i przyszłość, budzą duże zainteresowanie w społeczeństwie Krakowa.

(M.B.)

*

DZIAŁAJĄCE przy naszym przedsiębiorstwie koło SITK zorganizowało podczas Tygodnia Komunikacji wiele imprez o charakterze sportowym i kulturalnym. Odbywały się turnieje szachowe, tenisa stołowego, brydża sportowego. Najlepsi zdobyli puchary ufundowane przez prezesa SITK, dyrektora MPK, przewodniczącego koła SITK działającego przy MPK.

Kontynuacją Tygodnia Komunikacji są tzw. Dni Stowarzyszeniowe obchodzone w naszym przedsiębiorstwie. W ich ramach zorganizowana została m. in. wycieczka do Pragi. Jej uczestnicy (5 członków SITK z MPK) będą mogli zapoznać się z najnowszymi osiągnięciami inżynierskimi, konstrukcją mostów i dróg nad Wełtawą. Ich pobyt służyć będzie wymianie doświadczeń, poglądów i wzajemnej prezentacji najnowszego dorobku inżynierii technicznej.

(B. S.)



UROCZYSTA akademii z okazji 69. rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej zgromadziła całe kierownictwo administracyjne i społeczno-polityczne przedsiębiorstwa, wszystkich zakładów oraz przedstawicieli załogi. Wśród gości znaleźli się przedstawiciele Zarządu Zakładowego TPPR i ZSMP z Podgórza.

Referat o znaczeniu Rewolucji Październikowej wygłosiła przewodnicząca Zarządu Zakładowego TPPR w MPK, za-

stępca dyrektora ds. pracowników Stanisława Kostro. Uroczystym akcentem akademii stało się wręczenie długoletniemu członkowi ZZ TPPR Markowi Hajewskiemu z ZAC Złotej Honorowej Odznaki TPPR (na zdjęciu). Odznakę taką otrzymał również w br. dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel podczas Centralnej Wojewódzkiej Akademii TPPR. Kilkanaście osób za długoletnią, aktywną działalność otrzymało nagrody książkowe. Pięknie nakryte stoły, palące się świece i słodki poczęstunek sprawiły, że atmosfera akademii była wyjątkowa. Wszyscy uczestnicy tej uroczystości wpisali się do pięknie prowadzonej przez sekretarza ZZ TPPR Grażynę Cholewę kroniki prowadzonej od momentu wznowienia działalności TPPR w MPK, to jest od 1984 roku. Wiadomo, że Koło TPPR działało w MPK od lat pięćdziesiątych. Na prośbę Grażyny Cholewy, która chciałaby uzupełnić o tamte lata kronikę, apelujemy więc do wszystkich byłych członków, sympatyków o odszukanie dokumentów, zdjęć itp., które mogłyby odtworzyć historię działalności TPPR w przedsiębiorstwie. Wszystko więc to, co mogłoby stanowić podstawę do odtworzenia historii działalności TPPR w MPK, prosimy kierować pod adresem: Kraków, ul. Brońska 3 — Dział Rewizji Gospodarczej II piętro pokój 215.

(M.B.)

ANDRZEJ CHROBAK

Fot. WŁADYSŁAW MALEC

Czas skończyć z tym skandalem

Jeszcze o pierwszeństwie tramwajów

OSTATNIO jakby uchila dyskusja o głosnej niedawno sprawie pierwszeństwa tramwajów skracających na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną. Nie świadczy to jednak o wyjaśnieniu tego problemu, a jedynie o tym, że kierowcy nie chcą ryzykować korzystania z przyznanych im przez pana Drexlera uprawnień, stosując dotychczasowe, jasne i zakreślone w świadomości od ponad 20 lat zasady ruchu. I bardzo dobrze, gdyż ściśle przestrzeganie nowych zasad doprowadziłoby do zablokowania ruchu tramwajów na najbardziej obciążonych skrzyżowaniach (szczególnie przy skrócie tramwaju w prawo).

Następstwa wprowadzenia tej interpretacji dla ruchu tramwajowego i regularności jazdy zostały już przedstawione w artykule „Motorniczowie w sprawie lewoskrętów” (Sygnały MPK nr 4/86). Tutaj chciałbym skoncentrować się na prawnych aspektach problemu, których analiza w sposób jednoznaczny i to z kilku względów, obala nową interpretację. Sprawa ta była jednym z dominujących tematów obrad Krajowego Sympozjum pt. „Wnioski wynikające z obowiązywania nowego prawa o ruchu drogowym w aspekcie bezpieczeństwa, sprawności i ekonomiki” w Bydgoszczy (głównie referaty K. Rosiek, Z. Woiteckiego i Z. Uzdalewicz). Szkoda, że zbiór referatów z tego sympozjum nie jest dostępny wszystkim zainteresowanym. W swoich rozważaniach oparłem się na przedstawionej przez autorów interpretacji.

Na wstępie należy stwierdzić, że porównując przepisy starego i nowego kodeksu drogowego — nie dostrzegam się w omawianej kwestii żadnych istotnych zmian. W trakcie kampanii informacyjnej przed wprowadzeniem nowego prawa o ruchu drogowym, kiedy to szczegółowo omawiano wszystkie zmiany — o tramwaju na skrzyżowaniu nie było mowy. O sprawie tej zresztą nie wspomina także Z. Drexler w swoich książkach: „Zmiany w przepisach ruchu drogowego” (1983) i „Co nowego w kodeksie drogowym” (1984). Cała sprawa rozpoczęła się artykułem tegoż Z. Drexlera (wysokiego urzędnika w Ministerstwie Komunikacji) pt. „Na szynach” (Motor 21/1985 z dn. 26.05.85). Stawia on na głowie dotychczasowe zasady ruchu tramwajów i samochodów na skrzyżowaniach sugerując, że nie wynika to z no-

wych przepisów i tak należało jeździć pod rządami starego kodeksu drogowego (a więc ponad 20 lat jeździliśmy źle) a milicjanci i kolegia źle rozstrzygały o winie w razie kolizji samochodu z tramwajem na skrzyżowaniu.

Na poparcie swej tezy — p. Drexler oraz interpretatorzy kodeksu z Ministerstwa Komunikacji, przytaczają przepis par. 16 pkt. 6 Rozporządzenia w spr. znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 1983 nr 50, poz. 224), według którego „kierujący nie może opuścić skrzyżowania, jeżeli sygnalizator nadający sygnał czerwony znajduje się przed jezdnią lub nad jezdnią, przez którą kierujący musiałby przejechać opuszczając skrzyżowanie”. Przepis ten jest tu nie na miejscu z co najmniej dwu względów:

— na skrzyżowaniu ulic jednojezdniowych z torowiskiem budowanym, jakie najczęściej powodują sytuacje kolizyjne, trudno jest mówić o opuszczaniu skrzyżowania, gdyż następuje ono praktycznie równocześnie z wjazdem tramwaju na obszar skrzyżowania (co innego np. przy wyjeździe samochodu stojącego na środku skrzyżowania dróg dwujezdniowych),

— w przepisie mowa jest o sytuacji, w której sygnalizator ze światłem czerwonym znajduje się przed lub nad jezdnią, którą pojazd przecina opuszczając skrzyżowanie. W sytuacji skracającego tramwaju, jedyną jezdnią co do której możemy się umówić, że ją przejeżdża, a jest osygnalizowana światłem czerwonym — jest ulica, w którą wjeżdża. Ale wówczas sygnalizator znajduje się przed skrzyżowaniem i nie może być widoczny dla motorowego wjeżdżającego na skrzyżowanie z drogi poprzecznej (jest on celowo osłonięty daszkiem dla uniknięcia zauważenia go przez kierujących, dla których nie jest przeznaczony). Jedynym sygnalizatorem, jaki mógłby zauważyć motorowy, znajduje się za skrzyżowaniem (tzw. powtarzacz), o nim jednak przepis nie wspomina. Wyjaśnić należy, że ten dość skomplikowany przepis został wprowadzony z myślą o skrzyżowaniach dróg, z których co najmniej jedna jest dwujezdniowa — wtedy sygnalizator zabraniający wyjazdu stawia się na pasie rozdzielającym jezdnie (jak na przykład pod hotelem „Cracovia”). Natomiast sygnalizator takiego nie ma, i można opuścić skrzyżowanie nie czekając na zmianę

światła, na przykład przy skręcie w lewo autobusu 164 z al. Słowackiego w Prądnicką (Nowy Kleparz).

Czas wreszcie zacytować najistotniejszy w omawianym problemie — art. 21 pkt. 2 Ustawy — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1983 Nr 6, poz. 35), z którego wynika, że pojazd szynowy ma pierwszeństwo w stosunku do innych pojazdów, bez względu na to, z której strony nadjeżdża (oczywiście z wyjątkiem wyjazdu tramwaju z drogi podporządkowanej). Nawet gdyby dopuścić stosowanie w tej sytuacji dla tramwaju paragrafu 16 pkt. 6 Rozporządzenia (co, jak wyżej udowodniłem, jest nieślusne) — pozostawałby on uchylony przez art. 21 pkt. 2 Ustawy. Ustawa (uchwalona przez Sejm) jest aktem prawnym wyższej rangi niż rozporządzenie ministra komunikacji, które jako akt wykonawczy w stosunku do ustawy — nie może być z nią sprzeczny. A ustawa wyraźnie nadaje pierwszeństwo pojazdowi szynowemu.

Według p. Drexlera — tramwaj skracający na skrzyżowaniu bez sygnalizacji świetlnej ma nadal pierwszeństwo przed innymi pojazdami. Dziwne jest takie uzależnianie pierwszeństwa jedynie od faktu znajdowania się sygnalizatorów na skrzyżowaniu. W przypadku, gdy oba pojazdy (tramwaj skracający i samochód jadący prosto po tej samej drodze) mają światło zielone (a taki rozpatrujemy) — oba znajdują się w tej samej sytuacji prawnej, a zatem pierwszeństwo regulują tu przepisy powszechne obowiązujące (tzn. art. 21 pkt. 2 Ustawy). A swoją drogą ciekawe, jak należałoby postąpić, gdy na skrzyżowaniu świeci się światło żółte migające — czy traktować takie skrzyżowanie jak wyposażone w sygnalizację, czy też nie (a może jeszcze inaczej?)

Światowa tendencja w prawnych uregulowaniach ruchu drogowego jest uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej (nawet w państwach Europy Zachodniej, w których transport publiczny stanowi margines w przewozach pasażerskich). U nas komunikacją zbiorową jeździ ponad 90 proc. mieszkańców miast i jej sprawność wpływa bezpośrednio na poziom życia ludzi. Dostrzeżono to wreszcie (choć o wiele później niż w innych krajach socjalistycznych) u nas, zamieszczając w nowym kodeksie drogowym odpowiednie prze-

(Ciąg dalszy na str. 7)

„Primus inter pares” dla współpracownika „Sygnałów”



MIŁO nam donieść, że współpracownik naszej redakcji, którego artykuły mieliście nieraz okazję czytać, **ŁUKASZ ROKITA** został jednym z laureatów konkursu ZSP „Primus inter pares”. Znalazł się wśród 16 najlepszych studentów wyższych uczelni Krakowa. Za wyniki w nauce (jest studentem V roku Akademii Ekonomicznej) i pracy społecznej, otrzymał jedno z czterech najwyższych wyróżnień — złotą odznakę „Primus inter pares”.

Pana Łukasza spotkałam w Krakowskim Klubie NOT-u. Przyszedł zachęcony tematami prelekcji, jakie odbywały się w ramach „Tygodnia komunikacji”. Po prelekcji poprosiłam go o rozmowę...

— Gratuluję tak wysokiego wyróżnienia... Czy dużo Pan się uczy?

— Kujonem nie jestem i uczę się raczej niewiele. Podstawą mojego sukcesu jest systematyczne chodzenie na wykłady i uważne ich słuchanie.

— Średnia ocen?

— 4,92...

— Czy w szkole podstawowej i średniej uczył się Pan również dobrze?

— W szkole podstawowej się nudziłem, a cztery lata szkoły średniej uważałem za zmarnowane. Chodziłem do, kiedyś uważanego za najlepsze w Krakowie, Liceum Nowodworskiego. Mam inną o nim opinię. Jedni nauczyciele mają dużą wiedzę, chociażby mój był matematyk, ale są zbyt nerwowi, u innych z tą wiedzą różnie bywało.

— Wracając do studiów, to dlaczego wybrał Pan Akademię Ekonomiczną?

— Chciałem pójść na Politechnikę Krakowską, na Wydział Transportu, ale zdawałem sobie sprawę z tego, że nie umiem na tyle fizyki, aby się tam dostać. Po prostu fizyka była dla mnie nie do przeskoczenia. Wybrałem więc

Wydział Planowania Gospodarki Narodowej w Akademii Ekonomicznej.

— Jest Pan hobbystą miejskiej komunikacji, członkiem Klubu Miłośników Miejskiej Komunikacji. Od czego się zaczęła ta „miłość” do tramwajów i autobusów i od kiedy ona trwa?

— Moim pierwszym kontaktem z MPK był inauguracyjny przejazd nowo uruchomioną linią tramwajową „22 bis”, a było to bardzo dawno temu...

— A później była praktyka wakacyjna w MPK...

— Tak, to było w roku 1984, a w roku ubiegłym odbywał się praktykę w WPK Katowice, w mieście, w którym czuję się bardziej u siebie niż w rodzinnym Krakowie. Wracając do MPK to jest ono znaczącym współtwórcą moich sukcesów na uczelni. Szczególnie dużo zawdzięczam dyrektorowi Tadeuszowi Trzmielowi i Marianowi Dudkowi oraz kierownikom Stanisławowi Rzeźnikowi i Bogdanowi Żelazo.

— Czym Pan się najbardziej interesuje ze spraw miejskiej komunikacji?

— Może najbardziej to tematami z ruchu, ale nie tylko. Mam nadzieję, że komunikacja tramwajowa w Krakowie odzyska swój dawny poziom 225 pociągów... dorównując bardzo dobrze funkcjonującej komunikacji autobusowej.

— Sprawy najbliższe?

— Ukończenie pisania pracy magisterskiej pt. „Konkurencyjność miejskiej komunikacji zbiorowej, względem motoryzacji indywidualnej”. Oddam ją 15 stycznia przyszłego roku i mam nadzieję, że spodoba się nie tylko w mojej uczelni, ale również w MPK.

— A po obronie pracy magisterskiej?

— Praca w MPK, koniecznie w pionie ruchu.

— Konkretnie?

— O tym zdecydować kierownictwo pionu.

— I dalsza współpraca z „Sygnałami MPK”?

— Współpracy nie zaprzestanę. Na dowód czego już do tego numeru przyniosłem kolejny artykuł na temat lewoskrętów w ruchu drogowym.

— Myślę, że chodzi tu o pierwszeństwo dla tramwajów?

— Naturalnie. Udowadniam w nim, że pan Drexler, autor artykułu, który narobił tyle zamieszania, nie ma racji. Moje wywody opieram na kodeksie drogowym.

Rozmawiała:

MARIA BUBACZEWSKA

NIGDY nie przypuszczałam, że robię wrażenie matola, a takie właśnie wywarłam na kilkudziesięciu pasażerach nocnej „7” w październikową sobotę. Po przepracowaniu zmiany „B” wyjechałam jeszcze na prośbę dyspozytorki ową nocną „7”, trochę przed północą. Przy placu Zgody wsiadł 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. Porównałam moje wytarte, służbowe spodnie z galowymi ciuchami pasażerów (towarzystwo było wyjątkowo imiennowe) i też mi się wynik porównania nie spodobał. Pomyślałam: „Poczekajcie, ja wam pokażę” i kazalam 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 wpychali mi do rąk wymiętoszone, wysmarowane bilety, kasowane każdy w inny wzorek twierdząc, że to są właśnie te skasowane w moim wagonie. Wysiadający młodzień twierdził, że właśnie bilety wyrzucił 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 diadactwa nie miały się gdzie zaopatrzyć. Zupełnie nie przyszło im do głowy, by mnie zapytać o bilety.

Okiem motorniczego

Ja wam pokażę!

Oczywiście za przejazd bezbiletowy nikomu nie mogłam włożyć 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 morze 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 swoją prawidłowość,

Pasażerowie pod 40-tkę 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 gardło, a na prośbę o pokazanie biletu robili wielkie oczy. Nie przypuszczali nawet, że komunikacja miejska jest odpłatna. I ciekawostka. Bardziej bezczelne były dziewczęta. Jeśli chłopcom wjechałam

na ambicję, przynajmniej się nie kłócili. Dziewczęta jeszcze pyskowały. Tylko że w pyskowaniu 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. Gierzoje pyskowały, ale dopiero po wyjściu z wagonu.

Tę noc nasunęła mi się jedna uwaga. Jeżeli motorniczy ma tzw. motywację, to będzie bilety sprzedawał i nie będzie się wykręcał. Akurat ja miałam, bo nie chciałam ze zmęcze-

nia zasnąć i znalazłam sobie wybitnie cudeńskie zajęcie.

Najskuteczniejsza w działaniu jest metoda kija i marchewki. Otóż przy sprzedaży biletów przez motorniczek 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, troszkę polotu i fantazji. Otóż, co miesiąc urządzałabym dla motorniczek, którzy sprzedają pewną ilość biletów (np. za 3000 zł) loterię, w której wygrana wynosiłaby np. 5000 zł. O taką kwotę już się warto bić, a firma by nie zbankrutowała, bo wygrałby tylko jeden. Fundusz dałby się wykreślić z owych 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 skrajne zbieranie biletów przez pasażerów, co by nieco ożywiło miasto.

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

MARTA MICHAŁOWSKA

JEST Pan najmłodszym kierownikiem największego zakładu w MPK. Biorąc pod uwagę „okres piaszowski” miał Pan bardzo dobrą opinię i to zarówno u przełożonych jak i podwładnych. Ale przecież w Piaszowie nie zjawiał się Pan znikąd. Do nowych pracowników w MPK raczej nie można Pana zaliczyć?

— Czym, a raczej kim ja już byłem w MPK? Zaczynałem jako stażysta w Czyżynach, potem byłem dystryktorem i to chyba najgorszym w historii przedsiębiorstwa. Ta praca mi wyjątkowo nie odpowiadała. Potem byłem mistrzem, następnie zastępcą kierownika w Bieńczycach.

— O ile dobrze pamiętam był to okres wyjątkowo częstych zmian w bieńczyckiej zajezdni?

— Tak, wtedy właśnie odezdałem z przedsiębiorstwa.

— MPK miało nawet z Panem jakieś kłopoty?

— Zgadza się. Okazało się, że jednak ja miałem rację. Gdy ponownie zaproponowano mi pracę w tym przedsiębiorstwie zgodziłem się i przez kilka tygodni byłem kierownikiem bez... teki, no może bez załogi, bo Piaszów dopiero powstawał.

— Piaszów był najlepszym z zakładów eksploatacyjnych, ale i najmniejszym. Tu ma Pan sytuację odwrotną: zakład największy, o wskaźnikach... zamykamy. Nie bał się Pan tej zmiany?

— Bać nie, bo i czego? Że nie idę na łatwiejsze wiadziało. Nie ukrywam, że łatwo nie jest, ale też i nie myślałem, że będzie.

— Jednak na Woli trudniej? Wtedy gdy tworzyliśmy Piaszów i jego załogę skierowanie do pracy tam

traktowane było jak „zesłanie”?

— Wiem, że taka była opinia. Tak mówili jednak ci, co tam nie pracowali.

Nieprawdą też jest, że do nas przychodzili najgorsi. Podstawowy człon stanowili dobrzy kierowcy i dobrzy pracownicy zaplecza. Prawda, że na początku, w większości przypadków, byli oddelegowani z pozostałych zakładów, ale dużo z nich zostało i chyba wspólnie stworzyliśmy pewien układ... powiedzmy dobrej roboty. Wszyscy nowi, którzy przychodzili, wchodził w ten układ i jeżeli chcieli tu zostać, musieli się z nim godzić. Tutaj jest akurat odwrotnie. To ja jestem nowy i wszedłem w pewne układy. Tyle, że nie wszystkie

uważam za dobre i nie ze wszystkimi zamierzam się godzić. Mam żelazną zasadę wszystkich traktować jednakowo. Oczywiście, musi być ciągłość poprzedniej polityki, ale nie może być ludzi którym wszystko wolno. Przyjąłem też zasadę, że jedyną motywacją płacy będzie dobra praca. Będzie to premia kwotowa, a nie procentowa. Ludzie słusznie oczekują wartościowania swojej pracy i będą to robić. Nie wiem, jeszcze, czy przyjąłem właściwe kryteria tego wartościowania. Wszystkie mogą być i dobre i złe. Jeżeli część z nich się nie sprawdzi, będą je zmieniać.

— Jak przyjęła Pana załoga ZAW?

— Wcale mnie jeszcze nie przyjęła. Wyczuwam nieufność, badanie, sondowanie,

ba nawet wykorzystywanie faktu, że jestem nowy. Coraz lepiej wiem już jednak co jest co.

— Rodzina, ucieszyła się z awansu?

— Matka powiedziała... no mniejsza już o to co, ale z zachwytem to raczej nie wspólnego nie miało. A reszta domowników? No coś zdajemy sobie sprawę, że dla domu będę miał mniej czasu niż poprzednio.

Tydzień po rozmowie z kierownikiem BOGUSŁAWEM POZŁUTKĄ uczestniczyłam w naradzie roboczej ZAW. Przekonałam się, że co jak co, ale kiwać to on się nie da. Jego spostrzeżenia z tych paru tygodni „kierownikowania” na Woli nawet naiwnym powinny uświadomić, że nowicjuszem to nowy kierownik nie jest i to wcale nie dlatego, że ma „kierowniczą praktykę”. Ma także doświadczenie, z którego potrafi wybornie korzystać.

FILOMENA SERWIN

JANUSZ LITWICKI pracuje w MPK od 1978 roku. Od samego początku jako kierownik w Czyżynach.

Mówi o sobie, że nigdy nie podejmował pochopnych decyzji. Zawsze rozpatrywał argumenty za i przeciw. Kiedy analizował sytuację z burzliwego początku lat osiemdziesiątych, jasne dla niego było, że na dłuższą jedną ani drugie związki za-

Rozpoczęły się wielomiesięczne boje o wprowadzenie zakładowego porozumienia płacowego. W te prace zaangażowane były wszystkie organizacje. Współpracowało z nimi kierownictwo przedsiębiorstwa. Wreszcie porozumienie weszło w życie. Nie było ono wprawdzie takie, jakiego byśmy chcieli, ale chyba najkorzystniejsze w tamtej sytuacji.

Nie podejmuje pochopnych decyzji

wodowe nie miały racji bytu. Nie angażował się więc do pracy, ani tu, ani tu. Należał wprawdzie do „Solidarności” ale oceniał ją z dystansu. Po wprowadzeniu stanu wojennego i zawieszeniu wszelkiej działalności związkowej, powołano w przedsiębiorstwie Komisję Socjalną. Jasne dla niego się wtedy stało, że próżnia po związkach długo istnieć nie może. Wszak komisja była tylko ich namiastką bez podstawowych uprawnień. Dlatego też znalazł się w 30-osobowej grupie zakładającej nowe związki. W krótkim czasie grupa powiększyła się do 200 osób. Opracowano statut i już w połowie grudnia 1982 związki miały osobowość prawną, zostały zarejestrowane w Sądzie Administracyjnym. Od samego początku postanowili nie być figurantami. Najtrudniej było zdobyć zaufanie załogi i powiększać organizację. Nie można zapominać, że był to okres gdy w gruzach legły wszelkie autorytety. Ludzie byli nieufni.

Gdyby dziś przyszło robić to samo, podjąłby się tej pracy jeszcze raz. Czy polityka byłaby taka sama? Trudno mu odpowiedzieć. Być może, że byłby twardszy, nieustępliwy. Wtedy jednak tak nie można było. Owszem żądania można było mieć i wtedy. Byłaby to jednak działalność „na popołudnie”, a Janusz Litwicki zdawał sobie sprawę, gdzie jest granica możliwości kierownictwa przedsiębiorstwa. Postanowili w kolektynie, że będą wiarygodni.

Uważa, że postępowali więc słusznie.

Dziś pan Litwicki nie bierze czynnego udziału w życiu związków zawodowych — jest chory. Na pytanie czy zły stan zdrowia to efekt tamtych niełatwych lat, zaprzecza. Twierdzi, że to sprawy rodzinne spowodowały chorobę.

Życze, by tak jak unormowały się sprawy osobiste, powróciło zdrowie.

F. SERWIN

Młodzi w to nie uwierzą

(Ciąg dalszy ze str. 1)

w zakładzie nikt wtedy nie marzył. Szafki ubraniowe stały wprost w hali, a do mycia służyło parę wiader. Mimo że do zrobienia było wiele, społeczny inspektor pracy nie bardzo wiedział jak się do tego zabrać, nie znał swoich uprawnień, a i pracownicy nie ułatwiali zadania. Wtedy nie widzieli potrzeby istnienia SIP. W tym właśnie okresie dochodzi do spotkania z A. Dobrowolskim w Zarządzie Okręgowego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Przemysłu Terenowego. A. Dobrowolski był wówczas tam inspektorem. Współpraca zapoczątkowana wtedy trwała przez wiele dziesiątków lat.

M. Długosz zostaje wysłany na półroczny kurs do Wrocławia. I wtedy dowiedział się, co tak naprawdę może i powinien robić jako inspektor.

Wiedział już, że od kierownictwa może żądać poprawy warunków pracy. Poznał przepisy i nauczył się je wykorzystywać. Pojawiała się jednak inna trudność. Musiał pogodzić pracę społeczną i zawodową. Okazało się to nie takie łatwe. Do dziś wspomina swojego mistrza **Antoniego Trzmiela** z sympatią.

— Pani, jak on mnie ochrzanił i miał rację bo zamiast być przy warsztacie — załatwiałem inne sprawy — powie przy okazji rozmowy. Powoli jednak uczył się łączyć obowiązki. Powoli do SIP i PHP przekonał się też pracownicy bo i poprawili im się warunki. Nie jest to już działalność od przypadku do przypadku w miarę potrzeby.

Powstają pierwsze plany działania i pewien system pracy. Pan Długosz robił właściwie wszystko. Ot przychodziła kobieta i skarżyła się na męża, że ten ją bije, przepija wszystkie pieniądze, a ona i dzieci głodne. Pojechał sprawdzić na miejscu. Okazało się, że małżonkowie piją obydwoje, w domu nędza, a pokrzywdzone są oczywiście dzieci. Zostali wezwani do Rady Zakładowej, dano im termin poprawy. Niestety nie dotrzymali obietnicy i dzieci trzeba było umieścić w domu dziecka. Inny pracownik nie mógł sobie załatwić odszkodowania wojennego. Pojechał więc pan Długosz z nim do Warszawy. Udało się i tym razem.

Dzięki pracy takich ludzi jak mój rozmówca, systematycznie poprawiali się warunki pracy w przedsiębiorstwie. Powstawały bufety, punkty sanitarne.

— Gdyby tak dokładnie dziś tym młodemu opowiedzieć jak wtedy wyglądała praca nie uwierzyłaby — powiada pan Marian.

Najtrudniejsze były jednak sprawy ustalania winy, gdy zdarzył się wypadek przy pracy. Wtedy to właśnie dochodziło do sejsji z BHP. Oni reprezentowali interes administracji przedsiębiorstwa, pan Długosz — pracownika. Trudno powiedzieć kto wygrywał. Najtrudniejszymi były oczywiście wypadki śmiertelne. Tutaj bez względu na przyczynę, rodzina poszkodowanego przez wiele lat była pod opieką przedsiębiorstwa.

Coraz więcej pracowników korzystało z wczasów. Panu Marianowi marzyło się, by

na wczasy za granicą mógł wyjechać także robotnik. Do stał propozycja by to załatwić. No to załatwił i już wkrótce pierwsza grupa wczasowa wypoczuwała w Bulgarii. Już mało kto pamięta te początki, a wyjazdy na wczasy zagraniczne organizowane przez przedsiębiorstwo są sprawą powszechną.

Dziś Marian Długosz od 10 lat jest na emeryturze. Często bywa w MPK. Twierdzi, że cieszy się gdy widzi efekty swojej pracy. Cieszy się, że lata harówki nie poszły na marne. W MPK pracuje jego córka. Ojciec twierdzi, że potajemnie obserwował jak daje sobie radę. Ocena jest pozytywna. Ma satysfakcję, że nie musi się wstydić. Ale też i córka o ojcu może śmiało powiedzieć to samo.

Nie tylko społeczna inspekcja pracy i praca zawodowa wypełniały życie panu Marianowi. Stworzył sekcję motorową w klubie zakładowym. Potem sekcję przejął „Cracovia”, przeszedł więc wraz z sekcją do tego klubu. Był początkowo zastępcą kierownika, a potem jej kierownikiem. Pieczętował przechowywanie pamiątek i odznaczenia z różnych okresów swojego życia. W zbiorach jest więc książeczka wojskowa z 1939 roku.

Posiada między innymi: Brązowy Krzyż Zasługi, Odznakę Zasłużonego Przemysłowca Pracy Socjalistycznej, Złotą Odznakę „Za zasługi dla ziemi krakowskiej”, Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. Mało to, czy też właściwie oceniono zasługi? Marian Długosz nie narzeka.

FILOMENA SERWIN

O PRZEDSZKOLU przy ulicy Krzemionki 33, niektórzy starsi mieszkańcy Podgórze mówią... „to dawne przedszkole Tramwaju” i zaraz dodają... „kiedyś dowożono tu dzieci pracowników Miejskiej Kolei Elektrycznej, ale teraz chodzą do niego dzieci z dzielnicy, te które tu najbliższej mieszkają”.

Długo starałam się znaleźć kogoś, kto mógłby coś powiedzieć o przedszkolu na Krzemionkach, o jego czasach, w których było przedszkolem przedsiębiorstwa. Najpierw udało się odnaleźć dzieci, które do niego uczęszczały. Z kilkuletnich maluchów weszły w wiek średni. Niektórzy z nich mają już dorastające dzieci. Były przedszkolaki niewiele mogły pomóc w odtworzeniu historii swojego przedszkola. Przypominały sobie wspaniałe zabawy, duży ogród i prawie nic więcej. Ich rodzice, do których również trafiłam, przeważnie matki, opowiadały jak z dziećmi przychodziły do pracy. Z ulicy Wawrzyńca specjalnym tramwajem, który prowadził pracownik zaplecza nieżyjący już dziś pan Jachymek, ich pociechy, pod opieką wychowawczyń, odjeżdżały na Krzemionki. Po południu odwożono je znów do matek czy ojców kończących pracę.

W poszukiwaniu osób, które mogłyby coś więcej o przedszkolu tramwajowym

powiedzieć, dotarłam do **Janiny Kasprzykowej**, długoletniej pracownicy przedsiębiorstwa, której córka Mirka, uczęszczała również do tego przedszkola. Dzięki niej właśnie odnalazłam dawne przedszkole przedsiębiorstwa na Krzemionkach i dwoje długoletnich jego pracowników, którzy w części budynku dotąd jeszcze mieszkają.

Do państwa **Szczygłów** szłam z mieszanymi uczuciami. Jak mnie przyjmą i czy zechcą mówić o swojej pracy sprzed lat. Wyjątkowo serdeczne przy-

Dawne przedszkole „Tramwaju”

jęcie sprawiło, że z miejsca poczułam się jak wśród bliskich sobie ludzi.

Józef Szczygieł był gospodarzem przedszkola od momentu jego wybudowania, to jest od 1939 roku. Pamięta że przedszkole wraz z dużym ogrodem powstało ze składek pracowników Krakowskiej MKE, należących do Towarzystwa Opieki nad Dziećmi. Pan Szczygieł również do niego należał i w każdym miesiącu z pensji potrącano mu, jak i innym 50 groszy. Część pieniędzy ofiarowała żona ówczesnego dyrektora przedsiębiorstwa — **Janina Polaczek-Kornecka**. Pan Józef wspomina jak wędrował ogród kupując i sadząc

drzewka owocowe, krzewy i kwiaty. Ogród był jego pasją, której poświęcił najwięcej czasu. Najpierw w nowym przedszkolu, jako że były to właśnie wakacje, zorganizowano półkolonię dla dzieci pracowników Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej. Przebywali na niej dzieci w wieku od 7 do 14 lat. Od września przedszkole zapełniło się maluchami. Codziennie opiekę wraz z wyższym otrzymać to 70 do 80 kilkulatków. Pan Józef wspomina pierwszą kierowniczkę półkolonii, a

później przedszkola panią **Polę Siwkównę**, wychowawczynię **Stefę Skoczek**, która później została kierowniczką tej placówki oraz **Genowefę Fedakową**, która w latach pięćdziesiątych objęła przedszkole. Wspomina też członków pierwszego zarządu przedszkola: **Jana Piegze**, **Stanisława Mitkę** i **Stanisława Kartona**. Zarówno przedstawiciele zarządu jak również dyrektor Krakowskiej MKE **Tadeusz Polaczek-Kornecki** byli częstymi gośćmi przedszkola, pięknie położonego z dobrze zagospodarowanym ogrodem, w którym znajdowały się brodziki dla dzieci mniejszych i basen dla starszych i które było w tym

czasie najpiękniejszym z krakowskich przedszkoli.

Wspomnienia męża uzupełniają swoimi **Józefa Adamska-Szczygieł**. Pani Józefa w przedszkolu pełniła przez wiele lat funkcję intendenta. Dobrze oboje pracę swoją wspominają w tej placówce. Właśnie w tym przedszkolu wychowywało się jej pięcioro dzieci z pierwszego małżeństwa, z których troje Ewa, Andrzej i Marek pracują w MPK.

W latach siedemdziesiątych wszystkie zakładowe przedszkola przeszły w gestię wydziałów oświaty, zabrano też MPK jego przedszkole na Krzemionkach. Po długich latach pracy, w krótkim czasie Szczygłowie przeszli na zasłużone emerytury. Piękny ogród pozabawiony opieki pana Józefa, powoli przestawał być takim jak dawniej. W końcu okrojono go o pięć działek, które oddano do zagospodarowania nauczycielom.

— Szkoda budynku przedszkola i pięknego ogrodu — powtarzam słowa pani Józefy i jak ona dodaje — mógł przecież nadal służyć dzieciom pracowników MPK. Przedsiębiorstwo mimo wybudowania biurowca przy ulicy Brożka i kilku nowych obiektów, nie dysponuje nadmiarem wolnych pomieszczeń, a wręcz odwrotnie — od-czuwa ich brak.

MARIA BUBACZEWSKA

GAZ dla „JELCZA“

INSTYTUT Górnictwa Naftowego i Gazownictwa 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, jeździły po Krakowie ciężarówki zasilane gazem koksowniczym. 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-tych 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 przedstawienia krajowego transportu na gaz, jest stosowanie gazu sprężonego, który przechowywany będzie na specjalnie wybudowanych stacjach benzynowych. Sprężony gaz będzie zabierał mało miejsca na 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 zajmą więcej miejsca w sa-

mochodzie, 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 Balie ma złote ręce.

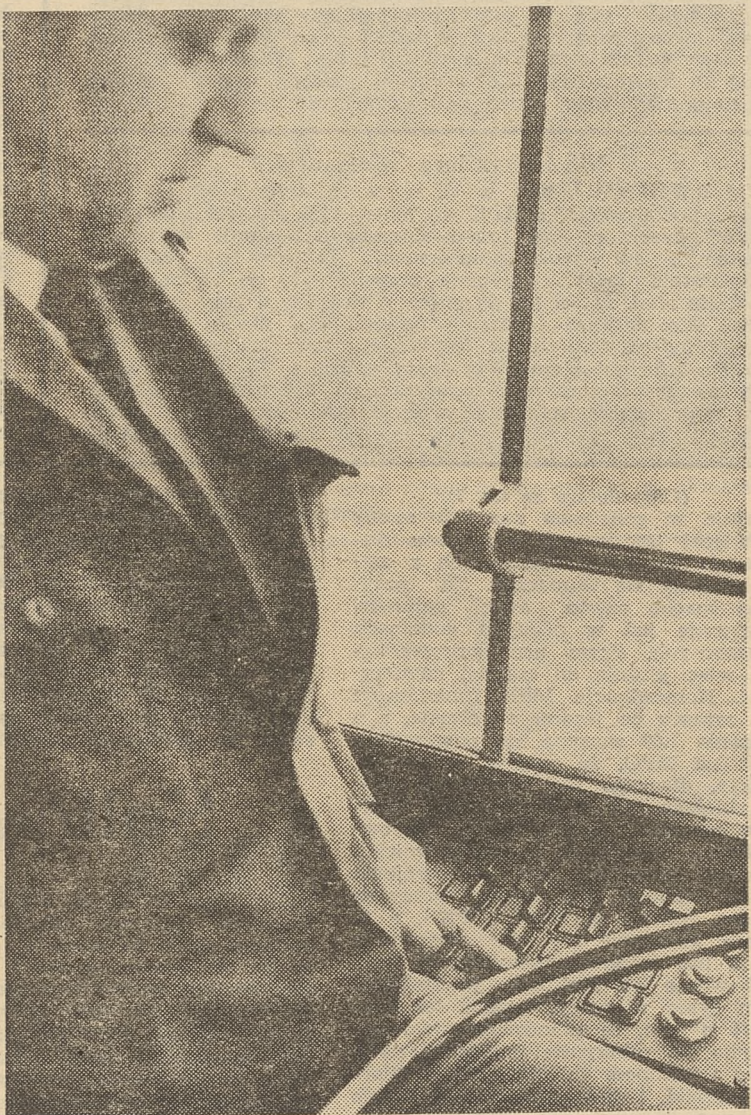
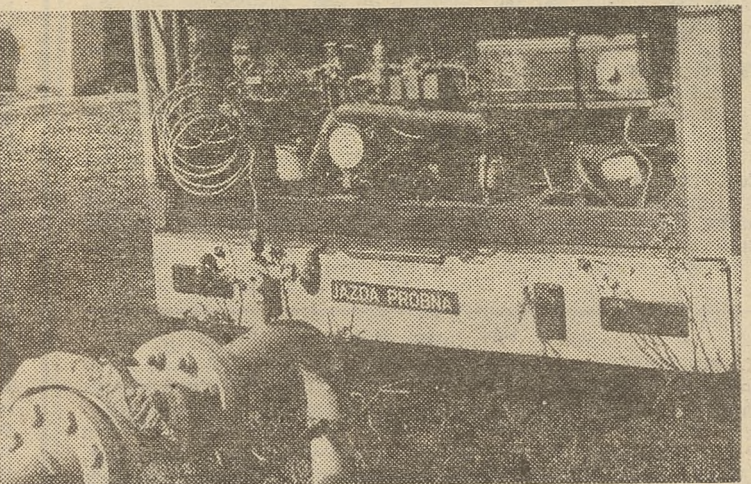
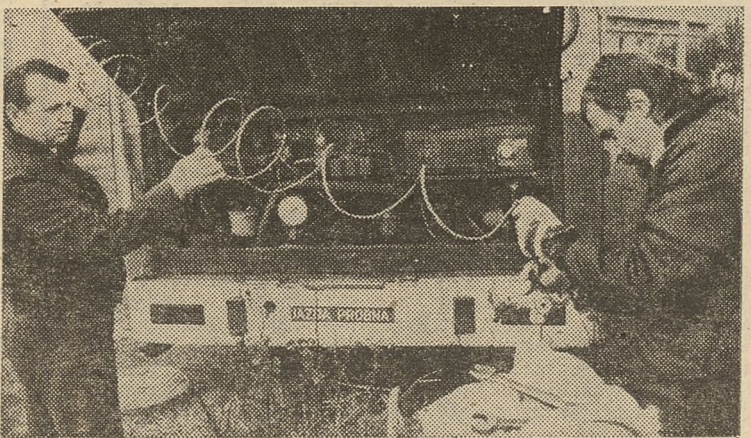
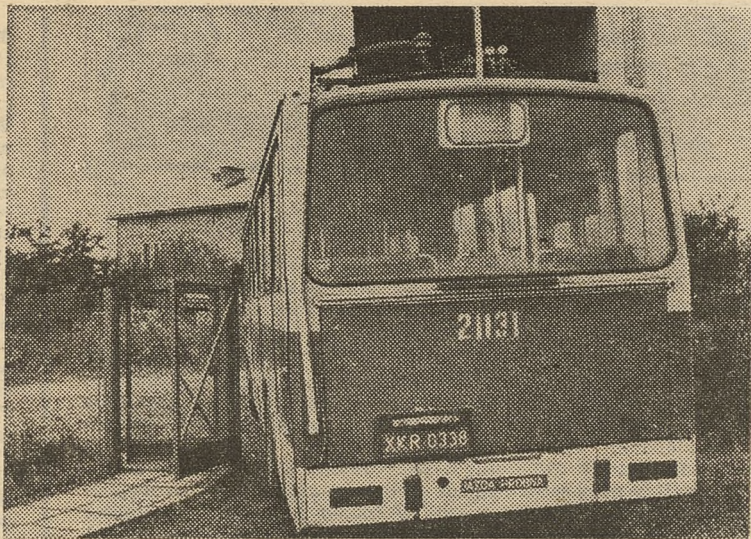
Mgr inż. Stanisław Szramel pracował nad zaworami zwrotnymi. Zawór taki musi mieć idealną szczelność. Chodzi o to, że poprzez ów zawór gaz przechodzi, ale nie ma prawa się cofnąć. Zblokowaną instalację niskiego ciśnienia skonstruował inż. Marek Piwowarczyk.

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 Talach, 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 Talach.

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)

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 mniejsze i zasięg pojazdu między tankowaniami się zwiększa — ale brak jest 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 pobierać 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, która 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 wewnątrz pojazdu, ale w postaci niewielkiego wózka, ciągniętego za autobusem. Rozwiązanie to może trochę dziwnie wyglądać, lecz na przykład Mercedes proponuje odbiorcom jedną z wersji swojego 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

Fot. GRZEGORZ KOZAKIEWICZ



ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

Taryfy na kolei elektrycznej

SEKCJA prawnicza Rady Miasta pod przewodnictwem prezydenta Friedleina ustaliła że opłata za pierwszą klasę będzie wynosić 16 halerczy, a za drugą klasę 10 halerczy.

(„CZAS” — 6 marca 1901 roku)

„O godzinie 4.00 po południu, nastąpi podpisanie na Dworcu Kolejowym ostatecznego protokołu z wczorajszego zbadania i objazdu linii kolei elektrycznej w Krakowie. Rada Miasta nie zatwierdziła jednak jeszcze ostatecznie na czwartkowym posiedzeniu taryfy osobowej. Dyskutowana jest kwestia wprowadzenia lub niewprowadzenia podziału strefowego. Jest propozycja, by przejazd obu sekcji w klasie pierwszej kosztował 24 halercze, a jednej 16 halerczy, zaś w drugiej klasie 16 i 12 halerczy”

(„CZAS” — 9 marca 1901 roku)

„Stenogram protokołu sekcji prawniczej Rady Miasta pod przewodnictwem I wiceprezydenta miasta dr Juliusza Leo. Sekcja uchwała przedłożyć Radzie na czwartkowym posiedzeniu następujące wnioski: Urząd Miasta zgadza się na rozkład jazdy na liniach kolei elektrycznej z następującymi zastrzeżeniami: a, aby utrzymane zostały obecne przystanki i aby tylko przystanek z przed narożnika ul. św. Tomasza przenieść przed narożnik św. Marka (na ul. Floriańskiej), b, aby przed wyłotem ul. Pawiej utworzono przynajmniej warunkowy przystanek, c, aby na linii Rynek — Park Krakowski ruch w ten sposób został rozłożony, żeby wozy z przystanku w Ryнку przed Kościołem N.M. Panny o ile to ze względów technicznych jest możliwe odchodziły najpóźniej w dwie minuty po nadejściu tamże wozów z linii Most Podgórski — Dworzec Kolei Północnej w obydwu kierunkach, d, aby na linii Rynek — Park Krakowski w miesiącach letnich — lipcu i sierpniu codziennie, zaś w maju i wrześniu w dni świąteczne i niedziele kursowały przynajmniej do godz. 10.00 w nocy, e, że gmina będzie miała prawo żądać zmiany ruchu odnośnie do kursowania wozów w zaproponowanych 4 minutowych odstępach na linii Most Podgórski — Dworzec, a 5,5 minutowych na linii Rynek — Park Krakowski, f, że na szybkość ruchu Towarzystwo ma uzyskać zezwolenie rządu. Opłata ma być jednolita na obydwu liniach bez ograniczenia, z prawem przesiadania się z jednej linii na drugą, w kwocie 16 halerczy w klasie pierwszej, a 10 w drugiej, dla dzieci do wzrostu 1,30 po 8 halerczy w klasie I, a 5 halerczy w klasie II. Taryfa powyższa ma obowiązywać od dnia 30 kwietnia 1902 roku, z prawem wypowiedzenia na miesiąc wcześniej. Abonamentowe bilety w formie bloków z 50 biletów jazdy złożonych, w cenie 7 koron w klasie I, a 4,50 korony w klasie II, uprawniające do jazdy wprost i z przesiadką zostaną wprowadzone w najbliższym czasie.

(„CZAS” — 13 marca 1901 roku)

Wychowawca

Z POWODU przebudowy ul. Powstańców Wielkopolskich zmknęło na jakiś czas ruch w kierunku ul. Wielickiej. Wielu jednak kierowców jeżdżąc na pamięć, nie przestrzega tego zakazu. Sposób wychowywania, jaki zaproponował kierowca MPK prowadzący 21 listopada wieczorem autobus nr ewid. 34128 na linii „125” nie jest jednak do przyjęcia. Otóż autobus ten, na widok nadjeżdżających z przeciwną pojeźdżą, zбочzył na lewy pas, strasząc jarmięcych przepisy czolowym zderzeniem. Odszedł przy tam na tyle daleko do prawego krawężnika, że jadące w tym samym kierunku pojazdy, swobodnie wyprzedzały go prawą stroną. Ciekawe co o pedagogicznych ciągach swego podwładnego, sądzą jego przełożeni? (A.G.)

Nie lekarz lecz informatyk?

PO ZAMIESZCZENIU w 17. numerze „Sygnałów” artykułu „Wiele podobieństw” o MPK we Włocławku zadzwonił do „Sygnałów” dyrektor tego przedsiębiorstwa, Bogumił Witkowski prosząc o sprostowanie informacji, jakoby był lekarzem z wykształcenia. Cóż, wypada przyznać się do błędu, który wziął się stąd, że kiedyś dyrektor Witkowski pracował rzeczywiście jako zastępca lekarza wojewódzkiego, ale do „praw inwentyjno-ekonomicznych. Natomiast z wykształcenia jest ekonomistą-informatykiem. Wyrażając nadzieję, że docinki kolegów niezbyt dokuczyły sympatycznemu dyrektorowi przyrzekam w przyszłości starannie weryfikować otrzymane informacje

KRZYSZTOF GACEK

(Ciąg dalszy ze str. 1)

właśnie w godzinach rannych mamy najwięcej interwencji z powodu stosowania środków chemicznych z czego musimy się tłumaczyć. Na przykład bardzo często atak gołoledzi występuje już w późnych godzinach wieczornych. Przez noc doprowadzamy więc jeźdźnię do czarnej nawierzchni. Komunikacja MPK funkcjonuje bez zarzutu bo jeźdźnia są czarne, a o godzinie 7.00 zaczyna się powszechny atak na MPO, że jeźdźnia są czarne, mokre, dlaczego nie zostawimy miasta białego jak w Zakopanem. Ubiżają naszemu dyspozytorowi, kierowcom... Uważamy, że podstawowym naszym zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa tak dużym przewoźnikom, jakimi są MPK i PKS, a to ciągle mieszaninę do stosowania przez nas środków chemicznych, prowokowanie do dyskusji, przeszkadzanie nam tylko w pracy. Trzeba też wiedzieć o tym, że przedsiębiorstwo napotyka na olbrzymie trudności związane z zakupem chlorku sodu i chlorku wapnia, i dlatego łatwo się go nie pozbywa.

— Inne problemy MPO.

— Mamy tyle piaskarek co w ubiegłym roku, stanowi to 40 procent potrzeb. Jest oczywiste, że gdyby ich było więcej to i czas usuwania ślisko-

kości byłby skrócony, szczególnie w przypadku, gdy gołoledź występuje w ciągu dnia. Jest natomiast poprawa w jakości tego sprzętu. Jako ciekawostkę podaję, że pod naciskiem środków masowego przekazu, wycofaliśmy z działu zimowych 10 polewarek do płynnego chlorku sodu, co zmniejszyło ilość używanego przez nas sprzętu. Nadmieniam, że Kraków jest jedynym miastem w Polsce, które na swym terenie ma możliwość pobierania bez-

pośredniego z ujęcia kopalni soli w Wieliczce płynnego chlorku sodu o stężeniu około 20 procent. Przez wiele lat, skutecznie, szybko i do czarnej nawierzchni usuwaliśmy gołoledź jaką występowała przy niewielkich opadach śniegu, bądź gołoledź powstawała z opadającej mgły i deszczu. Niestety w tej chwili będziemy musieli te oblodzone powierzchnie posypywać warstwą piasku i żużla, a więc stosować sposób mniej skuteczny, brudzący itp. Efekty niedopuszczenia płynnego chlorku sodu oglądaliśmy w Krakowie 2 grudnia ubiegłego roku, w dzień po komunikacji rzeczni-

Urzędu Miasta Krakowa o zakazie stosowania środków chemicznych, spowodowanego przez środki masowego przekazu i ludzi, którym na bezpieczeństwie kierowców i użytkowników dróg nie zależy. Myślę, że każdy potrafi zadać sobie pytanie, jak w takich warunkach można programowo usuwać zagrożenie na drogach. Dużym problemem w działalności przedsiębiorstwa jest olbrzymi brak ludzi (około 500 osób) do wyko-

nywania czynności związanych z usuwaniem skutków zimy na terenie miasta. Przypomnę, że są to prace bardzo ciężkie, a kto nie wierzy niech spróbuje odgarnąć kilka m kw. śniegu. Zwróciliśmy się do naczelników dzielnic aby z przedsiębiorstw, głównie budowlanych i inżynierskich, które w okresie zimy mają mniej pracy, odelegowano pewne ilości pracowników do walki z zimą. Niestety, mimo że naczelnicy zobowiązali przedsiębiorstwa do takich działań, prawie wszystkie firmy się odwołały i praktycznie 20 listopada odelegowano nam zaledwie 2 pracowników z

Kronika wypadków

Październik

przycisnęły lewą rękę do framugi, co spowodowało stłuczenie. Wina poszkodowanego, który nie zachował odpowiednich środków ostrożności. Zwolnienie lekarskie — 11 dni.

◆ Spawacz Stanisław Graczyk z ZAW, 24 października, podczas naprawiania sworzni na „berlicie” doznał oparzenia nadgarstka lewej ręki. Wina za wypadek ponosi sam poszkodowany, który nie przestrzegał przepisów bhp. Nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Kierowca Marek Walczyk z ZAC, 24 października, z powodu złego ustawienia lewej stopy na nierównym terenie, doznał skręcenia stawu skokowego. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanego, który nadal prze-

bywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Mechanik Janusz Szczepniak z ZAW, 30 października, podczas przenoszenia uszkodzonego wału napędowego — pracując bez rękawic ochronnych — doznał skaleczenia prawej ręki. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanego i nieprzestrzeżenie przepisów bhp. Nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

W październiku pojazdy MPK brały udział w 187 wypadkach i kolizjach drogowych, 49 z nich zainicjowali pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 23 wypadki i kolizje, w tym 9 zainicjowanych, w ZAC — 16, w tym 9 zainicjowanych, w ZAW — 27, w tym 7 zainicjowanych, w ZAP — 14, w tym 6 zainicjowanych, w ZTH — 33, w tym 8 zainicjowanych, w ZTP — 57, w tym 6 zainicjowanych, w ZTX — 11, w ZTS — 4, w tym 3 zainicjowane, w grupie innych pojazdów 2, w tym 1 zainicjowany.

(M.B.)



silników poza MPK polega na obracaniu tulei cylindrowych o 90 stopni zamiast ich wymiany, a naprawa silnika Raba-Man kosztuje prawie pół miliona złotych. Uważam, iż właściwa analiza, po zapoznaniu się z wyżej opisywanymi materiałami, biorąc także pod uwagę warunki eksploatacji w MPK Kraków winna wskazywać jednoznacznie, jakie jest źródło nieprawidłowego lub nadmiernego zużycia części i zespołów oraz kto źle planuje.

Należy nadmienić, iż Zakłady (już objęte Zarządzeniem Dyrektora MPK) mają obowiązek planować części i zespoły z wyprzedzeniem dwóch lat tj. np. do końca października br. planujemy na 1988 r. z możliwością wniesienia korekty w granicach 5 proc. wartości części i zespołów do końca maja 1987 r.

Konia z rządem temu kto odpowie np. jakie będzie w 1988 r. zużycie części zespołów do autobusów M-11 o- trzymanych w 1986 r. i typów otrzymywanych w latach następnych, skoro nie ma pewności jakich zmian dokonują konstruktorzy?

Jeszcze nie załatwiono problemu braków osi przednich, drążków, łożysk fagowych itp. do autobusów „ikarus 260” wynikłych ze zmian wprowadzonych przez producenta, o którym do- wiedzieliśmy się po otrzymaniu tabory w 1985 r., a wtedy też trzeba było planować dwa lata wcześniej, stąd niepotrzebna przepychanka zakładów z ZPP co jest tematem niemal każdej operatywności materiałowej prowadzonej przez zastępców dyrektora ds. ekonomicznych i trakcji autobusowej przy udziale kierownika ZPP i zastępców kierowników ds. technicznych zakładów. Ba, pamiętam jak w 1982 r. zbieraliśmy w Polsce informacje do planowania zakupu części i zespołów autobusów „ikarus 260”, których jeszcze nie znaliśmy, bo MPK otrzymało je dopiero w lutym 1983 r.

Pracownicy ZAB ciągle analizują zużycie części i zespołów oraz szybko reagują na nadmierne zapasy, o czym świadczy np., iż koszt jednostkowy za 1985 r. wyniósł 64,93 zł/wzkm a za 9 miesięcy 1986 r. 64,57 zł/wzkm przy galopujących cenach. Uważam, iż gospodarka materiałowa w ZAB w opisanym zakresie jest prawidłowa, ale wymaga ciągłego doskonalenia.

Zastępca kierownika ds. technicznych Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

inż. STANISŁAW MARCZYK

Solić czy nie solić?

WSK przy ulicy Wrocławskiej i 2 pracowników „Budostalu-3”. Chwała tym przedsiębiorstwom za zrozumienie potrzeb miasta zimą. Równocześnie należy w tym miejscu wrócić do poprzedniego sezonu zimowego kiedy to tysiące ludzi z przedsiębiorstw budowlano-inżynierskich przebywało na urloпах mroźowych. Jak widać wszystko spoczywa na barkach tak niewielkich załóg komunalnych. Nie- wielkich dlatego, że coraz mniej jest chętnych do podejmowania tej pracy za te niewielkie wynagrodzenia, które możemy oferować. Wynagrodzenia te to nierzaz zaledwie połowa otrzymy- wanych w przedsiębiorstwach świad- czących usługi — według cen umo- wnych.

Mówiąc o zimie musimy niestety ciągle pamiętać o zachowaniu czuj- ności by nie dać się zaskoczyć kolej- nymi jej atakami, maksymalnie wy- korzystać posiadane siły i środki. Wspólnie musimy, mimo oporów, na- kłonić inne jednostki do współdziałania z nami.

— Dziękuję za rozmowę i przedsta- wienie czytelnikom naszej gazety jakiego współdziałania mogą oczekiwać od MPO w trudnym okresie nadcho- dzącej zimy.

Rozmawiała: MARIA BUBACZEWSKA

Piłkarze po sezonie

Im niżej, tym...

DOBIEGŁY końca rozgrywki piłkarskie w okręgu krakowskim. Uczestniczyły w nich cztery zespoły naszego zakładowego klubu. Ponieważ działacze ZKS Tramwaj wyrażają opinię, jakoby w jednym z poprzednich komentarzy piłkarskich wyrzadzili im krzywdę dziś spróbuję zrelacjonować wyłącznie fakty.

Stosunkowo najmniej uwagi wypada poświęcić pierwszej drużynie. Dzięki „Echu Krakowa” interesujący się wynikami mogą na bieżąco je śledzić. Tu przypomnijmy, że zespół z 13 spotkań 5 wygrał, 1 zremisował i 5 przegrał. Ostatni zaległy mecz z Piłkarzem Podłęże bez większych problemów został wygrany 2-0. Niestety w jego wyniku, rundę wiosenną wypadnie rozpocząć bez czołowego napastnika **Eugeniusza Szczyrba**ka, który mając już żółtą

kartkę, zaatakował na środku boiska przeciwnika w ten sposób, że sędzia zmuszony był odesłać zawodnika Tramwaju do szatni. Tramwaj zajmuje ostatecznie 8 miejsce w 14-zespołowej tabeli, a szczególnie udana była dla naszego zespołu środkowa faza rozgrywek, kiedy pokonane zostały wszystkie grające w klasie okręgowej rezerwy krakowskich drużyn ligowych. Szkoda tylko, że pozyskany niedawno bramkarz odbywa już służbę wojskową.

Przejdźmy teraz do zespołów, których wyników nie podaje prasa. W czerwcu mówiło się, że drużyna rezerwowa walczyć powinna o awans do A klasy. A oto jej rezultaty: z Dąbskim 0-6, z Lutecją Wróblowice 1-2, w Jerzmanowicach z Orłem Bębło 0-0, u siebie z Płomieniem Kostrze 0-2, z Podgórzem na jego boisku 1-1, w Toniach z Toniańką 0-1, z Garbarnią II na wyjeździe 0-4, z Victorią Kraków na własnym boisku 0-1, z Bronowickim też u siebie 1-1, ze Skalaką także na własnym boisku 2-4 i wreszcie ostatni mecz, przelozony z powodu awarii autokaru, z Błękitnymi w Modlinie 0-4. Zespół zdobył trzy punkty, nie wygrywając ani jednego meczu i zajmuje ostatecznie — dwunaste miejsce ze stratą 4 punktów do jedynastego Podgórza.

W rozgrywkach A klasy swej kategorii wieku uczestniczy też zespół juniorów. W pierwszym meczu Tramwaj pokonał Biezanowiankę 3-1, następnie przegrał w Gdowie z Gdovią 0-4, uległ też, na własnym boisku Wiśle III 0-5. Juwenii na wyjeździe 0-3, Zwierzynieckiemu na jego stadionie 2-4, u siebie zremisował z Proszowianką 1-1 i przegrał z Górnikami Wieliczka 1-2, uległ w Myślenicach Dalinowi 1-4, Nadwiślanowi na własnym boisku 0-1,

Karpatom w Sieprawiu 1-4 oraz Garbarni II na wyjeździe 0-1. Na koniec rozgrywek młodzi piłkarze odnieśli szczęśliwe zwycięstwo (m. in. rywale nie wykorzystali rzutu karnego) nad Orłem Piaski Wielkie 1-0. Drużyna uzyskała 6 punktów i zajmuje ostatecznie miejsce.

W najniższej trampkarskiej klasie rozgrywkowej — grupie C — bierze udział zespół trampkarzy starszych. Po pierwszej rundzie zajmuje on, wśród 11 rywali, 8 lokatę, mając 6 punktów.

W rozgrywkach nie uczestniczy żadna drużyna trampkarzy młodszych.

Komentarza do tych wyników, zgodnie z obietnicą, nie będzie. (kg)

Wędkarze zakończyli sezon

8 LISTOPADA odbyły się jesienne zawody wędkarskie pracowników MPK i ich rodzin. W Bogumilowicach k. Tarnowa nad Dunajcem członkowie sekcji wędkarskiej ogniska TKKF „Tramwajarz” walczyli o pierwszeństwo w konkurencjach. Zawody odbywały się przy pięknej pogodzie, w scenerii polskiej jesieni, złojących się i szeleszczących na wietrze liści, błękitu nieba i majestatycznie sunących po nim chmur.

A oto zwycięzcy poszczególnych konkurencji: najdłuższą rybę złowił **Marek Trytek** z ZAW — 21-centymetrowy okoń, najkrótszą rybkę **Stanisław Ekier** z ZNT — 8-centymetrowy okoń, najwięcej rybek — 157 uklejek — złowił **Jerzy Albrecht** z ZNT. Upominki, w postaci siatek na ryby, będą chyba czekały do przyszłego roku, gdyż była to ostatnia wycieczka wędkarska w tym sezonie.

ZYGFRYD FENRYCH

Ważne dla narciarzy

ZAKOŃCZYŁA się coroczna akcja przygotowania sprzętu narciarskiego do sezonu. W związku z tym przypominam podstawowe zasady korzystania z wypożyczalni: Wypożyczyć sprzęt na cały sezon mogą tylko uczestnicy imprez organizowanych przez TKKF lub wspólnie z Działem Kultury, Sportu i Turystyki — po wycieczce obowiązuje zwrot sprzętu do wypożyczalni. Natomiast osoby wypożyczające sprzęt indywidualnie do domu płacą za każdą dobę wypożyczenia — zgodnie z regulaminem. Aby otrzymać sprzęt wyższej jakości, należy okazać się co najmniej klasą jazdy na nartach w stopniu IKR wg regulaminu PZN. Uczestnicy czynów społecznych na rzecz wypożyczalni — minimum 3 godziny pracy — mają pierwszeństwo w wyborze sprzętu na równi z organizatorami imprez.

ZYGFRYD FENRYCH

(Dokończenie ze str. 3)

pisy (pierwszeństwo dla autobusów wyjeżdżających z zatoki, usankcjonowano znakami drogowymi wydzielone pasy ruchu dla autobusów). Pozbawienie więc tramwajów przysługującego im dotychczas pierwszeństwa na skrzyżowaniach byłoby sprzeczne z duchem i istotą nowego prawa o ruchu drogowym, i także z tego powodu jest nie do przyjęcia. Czy pasażerowie tramwajów są gorsi niż pasażerowie autobusów?

Pierwszeństwo ruchu na skrzyżowaniach jest zagadnieniem o podstawowym znaczeniu dla bezpieczeństwa ruchu i jego zasady nie mogą być ustalane w sposób dowolny, na-

O pierwszeństwie

wet przez wysokich urzędników Ministerstwa Komunikacji. Muszą one być jednoznaczne, zrozumiałe dla wszystkich uczestników ruchu i opierać się na obowiązujących przepisach. Sprawa pierwszeństwa tramwajów na skrzyżowaniach w swojej prawnej wymowie sprowadza się do niewłaściwego stosowania przepisów i obalania przepisu ustawy przez pozornie sprzeczny z nim przepis rozporządzenia (pozwornie, gdyż w istocie oba te przepisy dotyczą różnych sytuacji). Sprawa nadaje się dla Trybunału Konstytu-

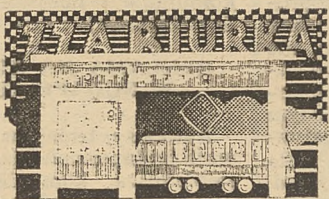
cyjnego, powołanego dla orzekania o zgodności z Konstytucją i ustawami aktów prawnych niższego rzędu i ich wykładni.

„Skandal, wywołany nieprzemyślanymi, społecznie szkodliwymi publikacjami na temat ruchu tramwajowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną musi być jak najszybciej zakończony przez odwołanie i sprostowanie tych publikacji oraz wyciągnięcie konsekwencji służbowych w stosunku do osób, które dopuściły się wykroczeń przeciwko etyce pracowników administracji państwowej” (z referatu Z. Uzdalewicz na cytowanej konferencji w Bydgoszczy).

LUKASZ ROKITA

80 LAT to czas, w którym człowiek przeżyć może całe długie, ciekawe życie. Zwłaszcza teraz, gdy świat toczy się w coraz szybszym rytmie, gdy nagromadzenie informacji, zmniejszenie odległości, zmieniło, by nie powiedzieć zachwiało, nasze poczucie czasu, przestrzeni, 80 lat to bardzo dużo. A właśnie przed 80 laty rozpoczęły działalność pierwsze związki zawodowe pracowników komunikacji miejskiej. Inaczej się wówczas nazywały, inne stawiały przed sobą cele, choć zawsze tym najważniejszym była obrona pracowników. Historia związków w kraju o dziejach tak burzliwych jak Polska nie może być prosta i łatwa. Wszak przed 80 laty nie istniało nasze państwo, w czasie tego okresu powstało ono i na długich 5 lat zniknęło z mapy Europy, by potem odrodzić się znowu. Wszyskim tym wstrząsami, dramatycznym zakretem historii towarzyszył i towarzyszy ruch związkowy. Ostatnie wydarzenia związane właśnie z nim mamy jeszcze w pamięci. Skostniała, biurokratyczna struktura z lat siedemdziesiątych, nie mogła sprostać zadaniom, dla których została powołana.

Nowa, powstała na jej gruzach, też nie spełniła oczekiwań. Obecne związki zawodowe pracowników MPK WPK, MKZ, to tworzy jakże młode. Z natury rzeczy jeszcze krócej istnieją ich federacja. Ale dobrze świadczy o dojrzałości działaczy świadomość ciągłości ruchu. Zbyt często spotyka-



my się z nuworyszowską pewnością siebie, chęcią pokazania, że wszystko zaczęło się właśnie dziś, by nie docenić znaczenia obecnego jubileuszu.

Często, choć ostatnio coraz rzadziej, spotykamy się z pytaniem o sens istnienia związków zawodowych. Ludzie zastanawiają się po co one istnieją, kojarząc je z tym co stanowi margines właściwej działalności. Trudno tu się dziwić, oburzać. Wszak przez wiele lat utrwalone nawyki, stereotypy,

nie zmieniają się po roku, czy dwóch. Stąd obecnym związkowcom życzyć wypada cierpliwości i konsekwencji. Żeby zdołali zrealizować te ambitne cele, które sobie wytyczyli. Krzywdzony pracownik musi mieć świadomość istnienia potężnej instytucji powołanej do jego obrony, ale pijak, bumelant

80 lat

nie ma prawa wykorzystywać tego parawanu. Jak rozróżnić tych ludzi? To sprawa delikatna. Wydaje się, że najlepszą gwarancją byłaby powszechność związków, powszechność dzięki której można by zasięgać opinii kolegów człowieka karanego przez administrację, kolegów, którzy najlepiej go znają. Ale żeby tak było, trzeba pokonać barierę ludzkiej nieufności. Tu nie pomogą administracyjne nakazy, polecenia. Trzeba po prostu dzia-

łać rozsądnie, ze świadomością, że ludzie cały czas patrzą nam na ręce, że jeden błąd spowoduje nieobliczalne skutki. I te działania tak właśnie są prowadzone. Przynoszą też sukcesy. Są już zakłady, w których do związków należy sporo ponad połowa zatrudnionych. Ale są oczywiście i inne, w których nieufność jest większa, gdzie już na początku popełniono stare błędy. O tym też trzeba głośno mówić, nie ukrywać starą skompromitowaną metodą, niedociągnąć. Bo najłatwiej pozyskać ludzi otwartością, szczerością, a gdy trzeba, przyznawaniem się do własnych błędów.

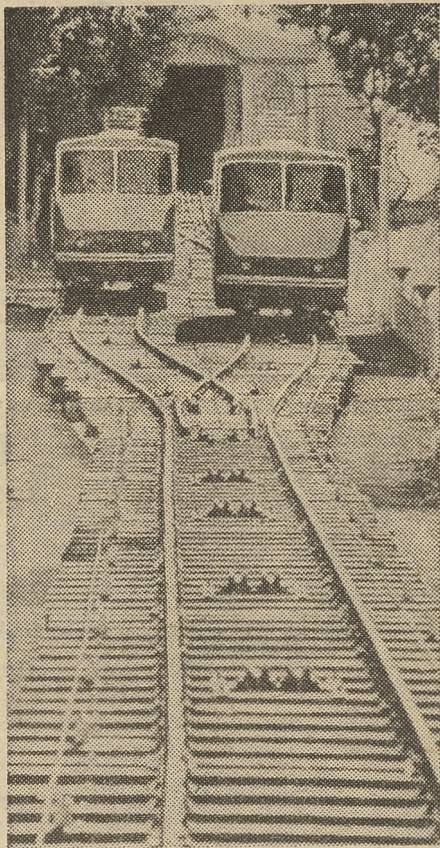
W najbliższych dniach odbędzie się w Krakowie zjazd związkowców z przedsiębiorstw komunikacji miejskiej z całej Polski. Zjazd poświęcony właśnie 80. rocznicy powstania pierwszej organizacji związkowej w naszej branży. Czegoż życzyć delegatom z tej okazji? Pomyślnych obrad? Oczywiście, ale nie tylko. Te potrwać 3 dni, działalność w przedsiębiorstwach rozłożona jest na wiele lat. I właśnie satysfakcji i sukcesów na tym polu życzę przede wszystkim.

KRZYSZTOF GACEK



Ostatni tej jesieni mecz piłkarzy Tramwaju w obiektywie STANISŁAWA MAKAREWICZA

(Korespondencja z Kijowa)



Trzykrotnie w swej historii „funikolor” był modernizowany. W 1928 r. przedłużono o 38 m trasę, w 1958 wymieniono techniczne wyposażenie maszynowni, w 1984 kolejka otrzymała nowe, mieszczące po sto osób wagoniki.

Dla turystów kijowska kolejka jest przede wszystkim egzotyczną osobliwością, dla mieszkańców miasta, normalnym, takim jak metro, tramwaj, autobus, trolejbus, środkiem transportu, bez którego trudno wyobrazić sobie codzienne życie (ar)

Potrzebne te lustra czy nie?

OD WIELU LAT motorowi na naradach roboczych domagali się instalacji luster na niektórych skrzyżowaniach w Krakowie. Po wielu perturbacjach — czasem aż śmiesznych — jak na przykład konieczność obecności przy montażu przedstawicieli biura głównego architekta — jedno lustro zamontowano. Teraz okazuje się, że tak naprawdę to nie było potrzebne, nie zdaje egzaminu bo... mali i... wielcy nie w nim nie widzą. Potrzebny także „ścierkowy” by je czyścić. Panowie, „bez jaj” chciałoby się zawołać za przykładem dyrektora Zdzisława Skubiedy.

Kiedy zapytać kijowianina, jak najłatwiej dostać się z niżej położonej części miasta, zwanej Podolem, na Górę Włodzimierską czy plac Bohdana Chmielnickiego, bez wahania wskaże stację kolejki szynowo-linowej. Popularny „funikolor” został uroczystie otwarty w maju 1905 roku i od tego czasu pełni normalną, codzienną służbę w sieci komunikacji miejskiej. Dwa wagoniki pracownicy przemierzają 238-metrową trasę. W ubiegłym roku przewoził ponad 2,5 mln pasażerów. Za dwu- i pół minutową podróż trzeba zapłacić 2 kopiejki.

Zbudowana przez belgijskiego inżyniera kolejka, jest najstarszym tego rodzaju środkiem transportu w ZSRR. Oprócz Kijowa podobne znajdują się w Kownie i Soczi, oraz w Baku, Tbilisi i Władywostoku.

Jeden z zakładów odwiedził kontrola:

— Dlaczego świeci się tutaj niepotrzebnie żarówka, skoro wiszą tabliczka z napisem „Oszczędzaj prąd”? — pytają kontrolujący jednego z pracowników.

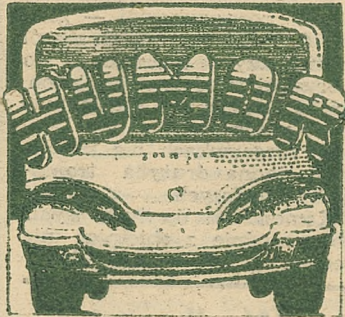
— No, dlatego, żeby tę tabliczkę było widać...

Na skrzyżowaniu pani Malinowska została potrącona przez rowerzystę. Przepraszając ją niezwykle serdecznie, rowerzysta pociesza poszkodowaną:

— Ale i tak miała pani wyjątkowe szczęście!

— Zupełnie nie rozumiem.

— No bo ja mam dzisiaj wolny dzień, a normalnie jeżdżę wtedy jako kierowca autobusu



Żona pracownika zajeżdża 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...

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

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

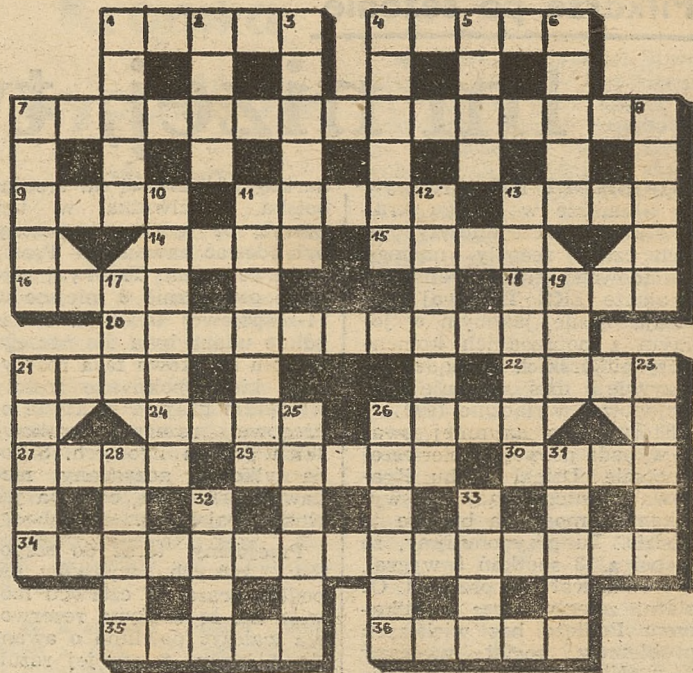
— Chyba tak. Ile razy gram z nią w szachy, to zawsze chowa przede mną damę...

Milicjant zatrzymuje kierowcę:

— Tędy pan nie przejeżdża. Tamtędy jest objazd...

— Co, znowu coś kopia?

— Nie kopia, tak się grzebią!



POZIOMO: 1. materia, substancja, 4. autor „Kapitału”, 7. zależność między wielkościami rozważanymi przy badaniu maszyn, urządzeń, 9. nowoczesne dymarki, 11. tymczasowe pomieszczenie, 13. miejsca operacji finansowych, 14. zwid, omam, 15. papuga ale nie ara, 16. kończyny, 18. członek parlamentu brytyjskiego, 20. najwzschodniejszy myśliciel i uczonej starożytnej Grecji, 21. pastwisko w górach, 22. mączka jadalna otrzymywana z niektórych palm, 24. mitologiczny pierwiastek chemiczny, 26. dawna gra w karty, 27. nocny patrol wojskowy, 29. miasto w środkowej Grecji, 30. rzeka we Włoszech, 34. podniecenie, pobudzenie, 35. rodzaj łopaty, 36. dychawica.

PIONOWO: 1. szybki pies myśliwski, 2. imię naszego wieszcza, 3. starożytna gliniana skorupka służąca do sporządzania notatek, 4. małżeństwo, 5. najwyższy szczyt Tatr, 6. uroczystość pogrzebowa, 7. znany twórca ballad, 8. starszy urzędnik gminy w Hiszpanii, 10. szkarłat, 11. miasto w Anglii, 12. wóz uprzywilejowany, 13. bramkarz drużyny „Widzewa” Łódź, 17. jednostka przyspieszenia liniowego, 19. marka polskiego skutera 21. bicz z krótką rekojęścią, 23. festiwalowe miasto, 25. dawniejszy zarazek, bakteria, 26. torba na zakupy, 28. przeciwny zenitowi, 31. kolejna faza, 32. starożytne państwo semickie, 33. brzask.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 18

Poziomo: Fałat, kokos, rękodzielnictwo, gust, odłamek, kara, ruś, Sawa, lata, pęd, oksydowanie, port, tona, orka, Aida, Igor, ameba, łapa, miesiaczkowanie, akces, nurek.

Pionowo: fikus, Łódź, triada, kalfas, kris, sitwa, regał, odpad, traktor, odżywka, malaria, kapitał, tor, Leo, Priam, Andre, Amicis, Abakan, Onega, Asnyk, piec, twór.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 18 wylosowała Maria Turlej. Do odebrania w redakcji.

SPOŁECZNY FUNDUSZ ROZWOJU KOMUNIKACJI

Grudziądz liczy już blisko 100 tys. mieszkańców, którzy narzekają na nie nadążającą za szybkim rozwojem miasta komunikację. Znalezione jednak sposoby na wyjście z impasu. Korzystając ze swych uprawnień Miejska Rada Narodowa podjęła decyzję o utworzeniu „Funduszu poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej”. Fundusz istnieje od kwietnia br. Wbrew pierwotnym obawom znalazł już liczne grono mecenasów, choć działa na zasadach pełnej dobrowolności. Jako pierwsze zgodę na liczące się dotacje wyraziły załogi zakładów pracy, żywotnie zainteresowane poprawą komunikacji. W ten sposób na koncie funduszu zgromadzono ponad 2 mln zł. Do grona fundatorów dołączyły także firmy polonijne oraz osoby prywatne. Dysponentem funduszu jest prezydent miasta, ale funkcje inspirowania i opiniowania sprawuje społeczny komitet.

PALONO AUTOBUSY RYKSZE I TAKSÓWKI

Nieostrożna jazda kierowcy autobusu miejskiego w Karaczi, który doprowadził do zderzenia swego pojazdu z lokomotywą i śmierci 36 osób, legła u podłoża krwawych starć ulicznych w dwóch pakistańskich miastach — Karaczi i Hajderabadzie. Walczyli ze sobą członkowie rywalizujących ze sobą grup etnicznych. Zginęło kilka osób, a kilkadziesiąt zostało rannych. Do rejonów objętych kilkudniowymi rozruchami skierowano oddziały wojska.

Wprowadzono też godzinę policyjną, gdy ludność mówiąca językiem urdu zaczęła podpalać autobusy miejskie, taksówki i ryksze obsługiwane w większości przez Patanów, którym wciąż zarzuca się zbyt brawurową jazdą.

JUŻ MYŚLI SIĘ O WYPOSAŻENIU METRA

Dwie stacje warszawskiego oraz niektóre odcinki tunelu metra wykonane są w stanie tzw. surowym. Oznacza to, że już wkrótce będzie można je wyposażać. Jak zapewnia Generalna Dyrekcja Budowy Metra, zostały opracowane szczegółowe harmonogramy



robót montażowych, instalacyjnych i wykończeniowych. Potrzebne są materiały i urządzenia najwyższej jakości, a z tym nie jest najlepiej. Okazuje się na przykład, że obecnie produkowane kable nie odpowiadają stawianym im wymaganiom, mają nieodpowiednie dla metra powłoki izolacyjne. Konieczne będzie zasilenie Fabryki Kabli w Ożarówie dewizą na zakup niezbędnych składników.

CZECHOSŁOWACJA TRAMWAJOWĄ POTĘGĄ

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, 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 Pradzie nowego zakładu, co pozwoli podwoić produkcję.

TAKSÓWKARZE TAKŻE NIE PODJĘLI PRACY

W odpowiedzi na pogromy dokonywane przez Żydów na

przeciwko rządowi proamerykańskiej „Narodowej Rady”, która kontynuuje najgorsze tradycje z czasów obalonego na początku tego roku dyktatora C. Duvaliera. W wyniku strajku w stolicy wyspy, Port-au-Prince m. in. całkowicie sparaliżowany został transport miejski, zamknięte zostały zakłady produkcyjne, szkoły i sklepy.

MOST SIKORSKIEGO ZNOW SŁUŻY WROCŁAWIANOM

Po kapitalnym, wykonanym w ciągu 7 miesięcy remoncie, podczas którego dokonano prawie całkowitej wymiany

konstrukcji, drogowcy z Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów przekazali w centrum Wrocławia most Sikorskiego na Odrze. Ponowne uruchomienie mostu zlikwidowało dotychczasowe uciążliwe objazdy w komunikacji miejskiej i międzymiastowej.

REKLAMA NA KOŁACH W BUDAPESZCIE

Autobusy, trolejbusy i tramwaje budapesteńskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego stroją się w reklamy. Poza pieniędzmi dla komunikacji, reklama doda stolicy Węgier dużo życia i kolorytu. Budapesteńska rada miejska i węgierska policja wydały zgodę na ową innowację pod warunkiem, że tablice nie będą in-

stalowane z tyłu pojazdów (co rozpraszałoby uwagę kierowców), a ponadto, że będą w dobrym guście.

SAMOBÓJSTWO W POCIĄGU METRA

W kolejce podziemnej w Nowym Jorku 45-letni bezdomny Amerykanin, zidentyfikowany później jako Benjamin Farzin, oblał się na oczach współpasażerów alkoholem, a następnie przytknął do odzieży zapaloną zapalniczkę. Świadczenie incydentu podjęli rozpaczliwe próby stłumienia ognia narzuconymi na niego płaszcami, ale nie udało się go uratować. Stwierdzono, iż ostatnio mieszkał w schronisku dla bezdomnych na Manhattanie.

RESTAURACJA W TRAMWAJU

Tramwaj-restauracja kursuje od niedawna w stolicy Armenii. Turyści zwiedzają nim miasto, posilając się armeńskimi potrawami.

ŁAGODNA TEMIDA ZACHODNIEMIEMIECKA

Sąd okręgowy w Wuppertalu skazał kierowcę autobusu miejskiego z Solingen na karę 4-letniego pozbawienia wolności za zamordowanie w 1982 r. żony. Gdy wrócił podenerwowany z pracy, najpierw pobliż kobietę do nieprzytomności, następnie odcinając jej głowę, którą wyrzucił do ścieku, i spalił tułów. W pierwszej instancji sąd skazał go na karę dożywotniego więzienia, ale sąd federacyjny uchylił ten wyrok. W rezultacie mordera po kolejnej rozprawie opuścił salę sądową jako wolny człowiek, gdyż zaliczono mu dotychczasowy pobyt w więzieniu. (Oprac. l-k)