



Fot. Stanisław MAKAREWICZ

Z kart historii MPK

200 lat pracy w „Tramwaju“

NAZWISKA i imiona mieszkańców domu przy placu Przystanek 3, odczytywane już po raz któryś ze spisu lokatorów, nie mi nie mówily. Były takie, jak w każdym innym domu. Zastanawiałam się, do których drzwi zapukać? U kogo można dowiedzieć się czegoś o pierwszych mieszkańcach tego domu, a może nawet ich spotkać... Wmurowana w ścianę płyta, znajdująca się obok spisu lokatorów informowała, że... „Dom ten wybudowano w roku 1926-1927 z funduszu emerytalnego pracowników Miejskiej Kolei Elektrycznej za prezydentury inż. Karola Rollego, wicepre-

zydenta inż. Józefa Sarego, prezesa Zarządu funduszu emerytalnego oraz inż. Tadeusza Polaczka dyrektora Miejskiej Kolei Elektrycznej”.

Jedna z mieszanek domu, powracająca ze spaceru z dużym psem na smyczy, zagadnięta o najstarszych lokatorów, wskazała na drzwi numer dwa na parterze i powiedziała... „tam mieszka pani Anna Zadurowa”. Drzwi mieszkania otworzyła miła pani w średnim wieku, jak się później okazało, jedna z córek pani Anny, która z uśmiechem zaprosiła mnie do wnętrza mieszkania. Słyszac rozmowę, do przedpokoju wyszedł również syn pan Anny, Mieczysław, były pracownik ZNA, od kilku lat już na emeryturze. Mielismy okazję poznać się jeszcze przed jego odejściem z MPK, pierwsze więc kontakty były łatwiejsze.

Anna Zadurowa ma 89 lat i mieszka z dwiema córkami Genowefą i Marią. Syn Mieczysław nie mieszka z matką, chociaż niedużo brakowało — jak sam to mówi — a mieszkałby również w tym właśnie domu z najbliższą rodziną — z żoną i trójką dzieci. Lokal, o który się starał, a miał wówczas krytyczne warunki mieszkaniowe, zajął jednak ktoś inny i to nie pracujący w MPK.

Co na to reforma?

Od milionowych oszczędności ważniejsze własne miejsce?

KŁOPOTY z zatrudnieniem powodują, że ludzie do pracy szukamy w miejscowościach podkrakowskich. Czasem nawet dość odległych. Pracownicy ei dowożeni są przez MPK tzw. przewozami zamkniętymi. Dziennie 8 autobusów pracowników pokonuje trasę 1499 km. Dzienny koszt tych przewozów wynosi 149 150 zł i 50 gr. Ta kwota pomnożona przez liczbę dni w roku daje 38 182 528 zł. Koszt dowozu jednego pracownika wynosi 838 zł dziennie. Dowóz jest wprowadzić koniecznością, ale... Istnieje możliwość zlikwidowania 3 autobusów przez połączenie niektórych przewozów w pobliskie rejony. Zmniejszyłoby to dzienny koszt przewozu jednego pracownika do 566 zł. W roku jest to ponad 12 mln zł oszczędności. Wydawać by się mogło, że w tej sytuacji nie prostszego. A jednak.

Zamysł może się nie udać, bo dowożeni pracownicy (przynajmniej część z nich) musieliby zmienić... miejsca, na których siedzą w autobusach. Okazuje się, że są to miejsca stale i dotychczas nie „były mocnych” — każdy musi mieć „swoje”. Jest też druga sprawa. Parę osób musiałoby z domu wychodzić 10 min. wcześniej, inni 10 min. później przychodzić z pracy. Dla

przeciętnego pasażera komunikacji miejskiej te „problemy” są wręcz niewiarygodne. Ten często cieszy się, jeżeli w „szczyty” wsiądzie do pierwszego autobusu. O miejscu siedzącym większość nawet nie marzy. 10 min. dłuższy czas przejazdu też jest problemem dziwnym. Co z tego, że część z nas nie może w sprzyjających warunkach dotrzeć do pracy w 20 min. Przeważnie trzeba wychodzić z domu znacznie wcześniej, by uniknąć spóźnienia.

W porównaniu do „kłopotów” pracowników dowożonych do pracy autobusami przewozów zamkniętych nie do pozazdroszczenia jest także los właścicieli samochodów osobowych. Muszą przecież za

(Dokończenie na str. 2)

Nie zwlekaj!

Dobiega końca rok 1986, ale „Sygnały” będą ukazywać się i w roku przyszłym. Jeśli chcesz je sobie zapewnić, wpłać kolporterowi w swoim Zakładzie 110 zł. Ta suma zapewni Ci otrzymywanie „Sygnałów MPK” przez cały rok. Przypominamy nazwiska kolporterów: Pion Ruchu — **Małgorzata Musiał**, Wydział Taryfowo-Biletowy — **Janina Nikiel**, ZTH — **Marek Solarz**, ZTP — **Stanisław Rudko**, ZNT — **Janina Sliwa**, ZSP — **Wanda Polak**, ZTO — **Małgorzata Tylek**, ZAC — **Maria Grabowska**, ZAW — **Stanisław Pabian**, ZAB — **Halina Górecka**, ZAP — **Mieczysław Adam Piątek**, ZNA — **Zbigniew Kotarba**, ZTX — **Jolanta Kapusta**, OSZ — **Jan Lesniowski**, ZSZ — **Andrzej Mienkonia**, Zarząd Przedsiębiorstwa — **Elżbieta Kończewska**. Prenumeratory spoza Przedsiębiorstwa mogą wpłacać pieniądze na konto: **NBP VI Oddział w Krakowie 3360-1531**.



Fot. WŁADYSŁAW MAŁEĆ

„KraK” zawitał w MPK

TEGOROCZNE „imprezy gwiazdkowe” dzieci pracowników MPK spędziły w niezwykłym towarzystwie legendar-

nych postaci starego Krakowa. Na zaproszenie **Działu Kultury, Sportu i Turystyki** gościł u nas harcerski zespół „KraK”, który jedenaście razy prezentował barwne widowisko pt. „Legendy grodu Krak-ka”.

Pierwsze imprezy odbyły się 7 grudnia o godz. 10.00 dla dzieci pracowników ZAW oraz o godz. 14.00 dla dzieci ZTP. I tak przez kolejne soboty i niedziele w świetlicy przy ul. Brożka było gwarnie, świątecznie i kolorowo; przed naszymi dziećmi pojawiały się postacie z ulubionych bajek, a Mikołaj wręczał imponujące paczki.

Zespół „KraK” zauroczył dzieci i rodziców swoim poetyckim widowiskiem o mieście, w którym mieszkamy. W ciekawej oprawie plastycznej, przy dobrej muzyce dzieci z zespołu przywoływały na wpół legendarne dzieje starego Krakowa i czynny jego mieszkańców. Klarownie połączone w jedną całość legendy o Krakowie nie tylko świetnie bawiły dzieci, ale również uczyły, że dobro i odwaga zawsze zwycię-

(Dokończenie na str. 5)



Fot. ST. MAKAREWICZ

Związkowcy dla syna kolegi

Z inicjatywy Zarządu Oddziałowej Rady Związkowej NSZZ Pracowników MPK w Płaszowie, pracownicy zajędni zebrali 25 520 zł i ufundowali książeczkę oszczędnościową dla syna zmarłego kierowcy z tego Zakładu. Wierzymy, że ta godna poparcia akcja, znajduje oddźwięk i w innych zakładach.

(kg)

WZMOŻONY, przedsięwzięty ruch dał się zauważyć nie tylko w sklepach i na ulicach, ale też w publicznych środkach lokomocji. I to ruch specjalnego rodzaju. Częstotliwość kontroli biletowych zwiększyła się w sposób zauważalny, co też niewątpliwie przyczyni się do wzrostu dyscypliny wśród pasażerów. Jak twierdzą uczeni w prawie — nie wysokość kary, lecz jej nieuchronność jest najlepszym środkiem prewencyjnym. Ciekawe tylko, czy zjawisko ma charakter planowy i stały, czy też jest akcją, ratującą pod koniec roku finansowego nadwątlone budżety — firmy i kontrolujących?

NIEPOKOJĄCYM zjawiskiem stają się coraz częstsze przypadki palenia papierosów w pojazdach komunikacji miejskiej. Do palących w trakcie jazdy kierowców i motorniczych pasażerowie już się przyzwyczaili. „Puszczający dyma” spod siedzenia kwiat młodzieży można jeszcze doprowadzić do porządku łagodnym strofowaniem. Gorzej z ambitnymi pijakami. Natomiast skandalem jest trzech dzentelmenów, ostatecznie zadymiających pojazd, którzy na zwróceną uwagę belkotliwie tłumaczą, że zakaz jest, ale nie dotyczy wszystkich, bo oni „robią w MPK” i właśnie wyszli z pracy — w stanie wskazującym na użycie, a nawet nadużycie — i oni mają prawo! Hi-

Lewym okiem

Historia przypomina mi pewne zdarzenie na Okęciu, kiedy to wysoki urzędnik Ministerstwa Zdrowia, wracając z delegacji do egzotycznego kraju, w którym właśnie odnotowano kilka wypadków cholery i wszyscy przylatujący stamtąd poddawani byli zapobiegawczemu szczepieniu, kategorycznie nie zgodził się na ten zabieg. Motywacja? Przecież to jego ministerstwo wydało zarządzenie o obowiązku szczepienia, jego więc ono nie dotyczy.

JAKAŻ to ogromną tajemniczością owiana jest praca MPK. Owóż pasażer, słabo znający meandry komunikacyjne Krakowa, chciał dojechać autobusem do Niepołomic. Zapytawszy o niego w PKR przy Centrum Administracyjnym HiL, otrzymał mętne wyjaśnienie, że tam — tu ruch ręką w nieokreślonym kierunku — podjedzie autobus „Z” i nim trzeba do końca, bo tramwaje nie chodzą. Jaki autobus „Z”, myśli sobie, nieorientowany, jakie tramwaje. Przecież nie do Niepołomic. Naiwnie pyta co się stało. I tu dowiaduje się z ust młodego zdenerwowanego, że został już poinformowany, a o reszcie nie ma prawa wiedzieć. PKR przy kombinacie uchodzi w przedsiębiorstwie za placówkę frontową i dzielna jego załoga niejednemu już widziała na pierwszej linii walki MPK — pasażerowie. Ale tak często czytamy pochwały za rzetelne informowanie pasażerów, spływające pocztą, iż gdyby nie fakt, że historię znam z relacji osoby mi zaufanej, chyba bym nie uwierzył. (jmm)

Robocze soboty w 1987 r.

NA PODSTAWIE zarządzenia ministra pracy, płac i spraw socjalnych opublikowanego w Monitorze Polskim nr 32 z 1986 roku zarządzam co następuje: Soboty — 3 stycznia, 31 stycznia, 28 lutego, 28 marca, 25 kwietnia, 23 maja, 20 czerwca, 25 lipca, 22 sierpnia 19 września, 24 października, 21 listopada, 19 grudnia są 8-godzinnymi dniami pracy. Rozkład jazdy w tych dniach wyszczególnionych ustali I zastępca dyrektora — zastępca dyrektora ds. ruchu w porozumieniu z zastępcą dyrektora ds. komunikacji tramwajowej i zastępcą dyrektora ds. komunikacji autobusowej. W przypadkach uzasadnionych koniecznością zapewnienia ciągłości komunikacji, zastępcy dyrektora i główny księgowy zobowiązani są do przedłożenia dyrektorowi MPK stosownych wniosków w celu doraźnego podjęcia innych decyzji.

Dyrektor MPK w Krakowie
TADEUSZ TRZMIEL



Wzruszające spotkanie

Z JUŻ ŚWIĄTECZNYM akcentem — pięknie ubraną choinką, odbyło się kolejne, trzecie w obecnej kadencji spotkanie Oddziałowej Rady Związkowej Emerytów i Rencistów z weteranami pracy i życia — byłymi długoletnimi pracownikami przedsiębiorstwa. Pierwsze spotkanie zgromadziło 50, drugie 60, a na obecną zaproszonych zostało 110 osób, z których każda przepracowała przynajmniej 30 lat w służbie miejskiej komunikacji. Wielu z nich poszczycić się może 40-letnim stażem pracy. Byli to lata i dobre i złe zarówno dla miejskiej komunikacji w Krakowie jak i dla tych, którzy je przedsiębiorstwu oddali.

Doceniam pracę tych, którzy pozostają już na zasłużonym odpoczynku, a którzy dali podwaliny dzisiejszemu przedsiębiorstwu. W uroczystym spotkaniu uczestniczył cały kolektyw społeczno-polityczny MPK — sekretarz KZ PZPR Stanisław Majka, przewodniczący Rady Pracowniczej Zdzisław Mazur, przedstawiciele Zarządu NSZZ Pracowników MPK Jan Maciuszek i Ryszard Salwa, dyrektor naczelny Tadeusz Trzmieł, pierwszy zastępca dyrektora Marian Dudek, dyrektor ds. pracowniczych Stanisław Kostro. Serdecznie przemówił do ze-

Krzysztof Paprocki prezesem Klubu HDK

NA UROCZYSTYM posiedzeniu Zarządu Klubu HDK, jakie odbyło się 16 grudnia, nowym prezesem Klubu HDK wybrano motorniczego **Krzysztofa Paprockiego**, dotychczasowego bowiem przewodniczącego ZZ ZSMP Władysława Michalskiego zrezygnował z tej szaczonej funkcji z uwagi na nadmiar obowiązków.

Trzeba tu dodać, że w ostatnich latach, kiedy prezesem Klubu HDK był Władysław Michalski, klub działał bardzo prężnie. Między innymi powstało w tym czasie sześć sekcji krwiodawców w ZTH, ZTP, ZAC, ZAP, ZAW i ZTS. Miejmy nadzieję, że nowy prezes sprawię tak ważnej, jakim jest honorowe dawstwo krwi, będzie nie mniej oddany. (M.B.)

branych naczelny dyrektor Tadeusz Trzmieł, stwierdzając, że zawsze pełen wzruszenia udaje się na spotkanie z ludźmi, którzy dziesiątki lat swojego życia oddali pracy w przedsiębiorstwie i stworzyli jego obecne podwaliny. Podziękował inicjatywie ORZ Emerytów i Rencistów, a osobiście jej przewodniczącemu **Stefanowi Jaskowi**, który jest duszą tych spotkań. Równie serdecznie powitał zebranych pierwszy zastępca dyrektora MPK Marian Dudek, który podkreślił nie tylko długoletni wkład pracy każdego z zebranych na spotkaniu seniorów, ale również wartości moralne, i zasługi położone w działalności związkowej, kulturalnej czy sportowej, które do dzisiaj procentują. Następnie poinformował zebranych o szeregu nowoczesnych rozwiązań w eksploatacji ruchu, o tym że ośrodek krakowski uznawany jest za najprężniejszy w kraju. Stwierdził, że my, obecnie pracujący, chcemy przyszłym pokoleniom stworzyć odpowiednie podstawy do dalszego działania. Na zakończenie poinformował o uruchamianych w roku przyszłym liniach w mieście i stanie taboru.

„Słodkie” przyjęcie oraz kwiaty i prezenty w formie koperty z pieniędzmi, które w okresie przedsięwziętym przy skromnym budżecie emerytów i rencistów tak bardzo się przydadzą, złożyły się na drugą część spotkania. Nie obeszło się też, jak zwykle przy takich, prawie rodzinnych spotkaniach, bez wspomnień z dawnych lat pracy. A na to, że łatwo wtedy nie było, każdy z uczestników spotkania potrafił przytoczyć wiele przykładów. (M.B.)

Wycieczki zagraniczne ZSMP w I kwartale 1987 r.

NRD:

Frankfurt — w dniach 9—13 stycznia, autokarem, cena dla uczestników do 35 lat: 8180 zł, powyżej 35 lat: 9230 zł;
Lipsk — 10—14 lutego, PKP, 10.550 zł, 12.170 zł;
Lipsk — 23—28 lutego, PKP, 11.630 zł, 12.360 zł;
Berlin — 1—5 marca, PKP, 11.360 zł, 12.210 zł;
Scharnau — 6—10 marca, autokarem, 9.900 zł, 11.070 zł;
Bad Saarow — 13—17 marca, autokarem, 8.840 zł, 9.950 zł;
Oberwiesenthal — 26—31 marca, PKP, 11.860 zł, 13.940 zł;

CSRS:

Chopok — 5—12 stycznia, własny, 12.160 zł, 13.680 zł;
Považska Bystrzyca — 8—15 stycznia, autokarem, 19.170 zł, 21.270 zł;
Celnica — 15—22 lutego, autokarem, 22.400 zł, 25.030 zł;
Bratysława — 2—5 marca, autokarem, 8.710 zł, 9.490 zł;
Zuberec — 9—16 marca, autokarem, 23.900 zł, 26.730 zł;

Z pożytkiem dla miasta i przedsiębiorstwa

DOROCZNYM obyczajem dyrekcja Przedsiębiorstwa zaprosiła radnych — pracowników MPK na spotkanie, poświęcone rozliczeniu z zobowiązań podjętych do realizacji w dobiegającym końcu roku, jak i przedstawieniu planów techniczno-ekonomicznego oraz remontów i inwestycji w roku przyszłym.

Radnych, reprezentujących Przedsiębiorstwo we wszystkich czterech Dzielnicach Radach Narodowych, jak i Radzie Narodowej Miasta Krakowa nie trzeba zresztą specjalnie informować, bowiem są to ludzie, mający na co dzień do czynienia z problemami i normalnym tokiem pracy MPK. Nie są im też obce potrzeby firmy, a wyposażeni w komplet analiz, zestawień i dokumentów ilustrujących dokonania MPK na przestrzeni kilku ostatnich lat oraz listę zamierzeń — mogą na forum przedstawicielskich organów władzy terenowej tak sterować działaniem administracji, by było to z pożytkiem dla obu stron: Przedsiębiorstwa i miasta.

Po omówieniu planów rozpoczęła się rzeczowa dyskusja, poruszająca bardziej szczegółowo zadania i problemy. Dyrektor Tadeusz Trzmieł zwrócił

się do radnych o dopilnowanie najważniejszych inwestycji, będących w gestii miasta, a warunkujących dalszy rozwój usług komunikacyjnych. Chodzi głównie o zajezdnie przy ul. Łokietka i przyszłą przy al. Pokoju, sprawę budowy miejskich dworców komunikacyjnych oraz przebudowę sieci i podstacji. Dyrektor Marian Dudek odpowiadał na pytania, dotyczące ubiegłorocznych ustaleń, głównie częstotliwości kursów, rozkładów jazdy, wiat przystankowych i ich estetyki. Radny Adam Zyżman interesował się sprawą budowy podstacji „Krakowska” i losami sporu ze spółdzielnią „Florina” o jej lokalizację oraz planem remontów torów w Śródmieściu dla uzgodnienia go z naprawami ulic dzielnicy. Wyssała też kwestia dworca przy ul. Kąkic — to już Podgórze. Leszek Rumian położył nacisk na konieczność poważnego przygotowania się do zwiększonego przewozu pasażerów z dworca kolejowego w Płaszowie w związku z planowanym wyłączeniem części Dworca Głównego PKP do remontu.

Ponieważ radni reprezentują też interesy mieszkańców, stąd wiele konkretnych pytań o zasilenie bądź przedłużenie poszczególnych linii.

Takie spotkania to widomy przejaw wielokierunkowości działań Przedsiębiorstwa i rzeczywistego związku z potrzebami Krakowa i jego obywateli. Radni nie zarządzą wszystkim, ale ich działania mogą wiele pomóc, wykluczyć spory nieporozumień, ułatwić skorelowanie potrzeb pasażerów z działaniami MPK i administracji. (jmm)

Nowi pierwsi sekretarze POP

DOBIEGA końca kampania sprawozdawczo-wyborcza w podstawowych organizacjach partyjnych w MPK. Pierwszymi sekretarzami zostali dotąd: ZTH — Władysław Wilkosz, ZTP — Jan Piotrowski, ZNT — Bronisław Łuczko, ZSP — Marek Piatek, ZTO — Zofia Łada, ZAC — Janusz Ryszka, ZAB — Andrzej Rzepecki, ZNA — Włodzimierz Budzisz, ZTX — Jan Frączek, ZBL — Jan Szeffler, ZSZ — Maciej Rudek, Pion DR i ZNR — Stanisław Rzeźnik, ZAW — Jerzy Dzięwoński, ZAP — Andrzej Kurek i w Podstawowej Organizacji Partyjnej Emerytów i Rencistów — Janina Soltk.

W trakcie zebrania najwięcej uwagi poświęcono gospodarce w zakładach, wzrostowi szeregow partyjnych, wychowaniu młodzieży oraz harmonogramom realizacji uchwały X Zjazdu PZPR. (F.S.)

Rozstrzygnięto konkursy BHP

INFORMOWALISMY już o wynikach dwóch konkursów bezpieczeństwa i higieny pracy. Przypominamy, że w krakowskim MPK najlepszy był Zakład Autobusowy z Bieńczyce oraz Zakład Naprawy Tramwajów a w Polsce południowej WPKM z Przemyśla, przed krakowskim Zakładem Autobusowym w Płaszowie.

W trzecim konkursie — ogólnopolskim, pierwsze miejsce zajęło MPK w Krakowie, drugie — MPK w Częstochowie, a trzecie — WPKM w Katowicach. W grupie drugiej wśród przedsiębiorstw zatrudniających poniżej 1500 osób — zwyciężyło MPK Toruń przed WPKM Przemyśl i MPK Ostrów Wielkopolski.

Organizatorem tego ostatniego współzawodnictwa była Federacja Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL oraz Zrzeszenie Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej. Celem konkursów jest między innymi poprawa warunków pracy, zmniejszenie liczby wypadków. F. Serwin

Co na to reforma?

(Dokończenie ze str. 1)

własne pieniądze kupować paliwo, dokonywać napraw, drzeć, że ktoś może ukrąść koło czy w ogóle cały wóz. Jedynie miejsce przy kierowcy mają zapewnione. Czy to aby nie przesada z tymi przewozowymi wymaganiami? Na jakim świecie my żyjemy? Podobno w kraju o głębokim kryzysie ekonomicznym. Znając takie przypadki wierzyć się nie chce, że ten kryzys, prawdziwy i wyjść z niego nie można. A może dlatego właśnie nie można? (Fis)

DZIAŁ DOCHODZENIOWO-WYPADKOWY i służby Nadzoru Ruchu, zobowiązane są także do działalności profilaktycznej. Z jednej strony przełożonym tej profilaktyki ciągle mało, a z drugiej to właśnie za nią „zbierają cięgi” od prowadzących pojazdy. Przełożonym trudno się dziwić, bo też i wypadków mamy bardzo dużo. Ponad czterdzieści proc. wypadków i kolizji drogowych w Krakowie to zdarzenia powodowane przez nasz tabor. Powie ktoś, że nie w tym dziwnego, bo my posiadamy najwięcej pojazdów. Otóż nieprawda. Owszem jako jeden użytkownik mamy najwięcej taboru, ale jaki to procent wszystkich pojazdów w mieście? Niestety nie tak znowu wielki.

Do znudzenia na wszystkich naradach roboczych w zakładach eksploatacyjnych mówi się o kontrolowaniu prędkości jazdy ze stanowisk ukrytych w krzakach, że służby nadzoru tylko czyhają, by na czymś przylapać biednych prowadzących pojazdy. Tymczasem oni są niewinni i tylko złośliwości kontrolujących można przypisać fakt, że są raporty i zgłoszenia o nieprawidłowej jeździe. Wprawdzie na jednej z narad kierowca stwierdził, że dla niego to i czort może w tych krzakach stać, jeżeli on jest w porządku, ale to był niestety głos pojedynczy. Tymczasem kontrole wykazują przekroczenia dozwolonej prędkości i o 40 km na godzinę. Motorowi tłumacza, że nie mają prędkościomierzy i nie wyczuwają szybkości. Dziwne ale jeżeli zacznie się na trasie ostrzeżenie, wszyscy jadą jak trzeba. Pytam Marię Burańską, kierowniczkę „wypadkowców”, czy nie denerwują ją te praktyki, mówi że wprost przeciwnie. Wcale nie zależy jej na tym, by mieć w statystyce jak najwięcej ukaranych. Najważniejsze, że przynajmniej wtedy jedzą ostrożnie.

W ciągu minionych trzech kwartałów przeprowadzono 15 kontroli szybkości przy pomocy radaru. Skontrolowano w sumie 333 pojazdy, z czego 230 przekroczyło dozwoloną prędkość. W 150 przypadkach przekroczenie to było większe niż 100

Dla kogo te kontrole

proc. Co dzieje się dalej, gdy kontrolujący stwierdza naruszenie przepisów? Sporządzane są notatki służbowe i wysyłane do zakładów. Czemu one służą? Niestety najczęściej niczemu. Sporządzający raporty dostają najczęściej odpowiedzi, że „pouczono, wykorzystano, przeprowadzono rozmowę”. Są też zupełnie kuriozalne „kary”, np. potrącenie premii za jeden dzień. Wynosi to około 120 zł. Dodajmy, że tego rodzaju kary stosuje się np. jeżeli tramwaj wyjedzie przy czerwonym świetle na skrzyżowanie. Gdyby świadkiem tego był funkcjonariusz MO, wlepiłby mandat nie mniejszy niż 2000 zł lub przesłał sprawę do kolegium.

Co oznacza także magiczne „wykorzystano”? To znaczy jak? Do napełnienia kosa? Enigmatyczne też jest „pouczono i przeprowadzono rozmowę”. Owszem o bezpieczeństwie i zachowaniu ostrożności mówić trzeba, ale gdy popełniono wykroczenie chyba czas zastosować karę? Wcale nie inaczej postępują kierowcy, jeżeli wypadek nastąpi i wina naszego pracownika jest udowodniona. Jako karę stosuje się „zwrot kosztów naprawy”. To chyba pomylenie pojęć. Zwrot kosztów to nie kara, a oczywisty wynik wypadku. Zresztą z tymi zwrotami też różnie bywa. Był przypadek, że obciążony w pierwszej wersji pracownik i tak nie płacił za naprawę, bo praca wykonywana była podczas napraw bieżących. Kolizje i wypadki to nie tylko wielomilionowe straty, na które narażone jest przedsiębiorstwo. To także bezpieczeństwo pieszych pasażerów, a i samych prowadzących pojazdy. Przykład mieliśmy nie tak dawno. Ciekawe, że nie jest to przestroga dla innych. Działania profilaktyczne będą nadal stosowane, ale wysiłki Działu Wypadkowego i służb Nadzoru Ruchu niczego nie zalamują. Oczywiście kontroli może być więcej. Jeżeli jednak nie będą z nich wyciągane właściwe wnioski, jeżeli sami prowadzący pojazdy nie zrozumieją, że są one dokonywane także w ich interesie — poprawy nie będzie.

Przypuszczenia potwierdza życie. Wypadków mamy coraz więcej! To coraz groźniejsze. Zgoda, że szczególnie wśród motorniczych są olbrzymie braki, ale czy osoba mnożąca przewinienia i przekroczenia, mimo że pracuje, poprawia sytuację? Jeżeli jest ich już mało, to niechże będą to naprawdę dobrzy pracownicy. Całkowicie wypadków nie wyeliminujemy, ale ograniczyć je musimy.

(F. S.)

KONIEC roku sprzyja podsumowaniu dobrego i złego, które nas w mijających 12 miesiącach spotkało. Przy dokonywaniu własnego bilansu nasuwało mi się spostrzeżenie, że w pracy skrupulatnie kartotekuję na długą rzecz pamiątkę nasze złe, służbowe uczynki, a zapominają o dobrych. Szeffowie uważają, że do dobrej pracy motorowy jest zobowiązany umową o pracę i bierze za nią pieniądze. A przecież motorowy może być nie tylko dobrym pracownikiem, ale też pracownikiem dobrym i z głową, a za to mu dodatkowo nie płacą ani tej części ciała nie widzą. Dyspozytor wysmaży motorowemu raport lub co najmniej poskarży szefowi, za spóźnienie do pracy, odmowę jazdy starym wozem, zostawienie haka w wagonie, brak marynarki od munduru itd.

Nie słyszałam, by którykolwiek z dyspozytorów napisał raport pochwalny, np. za przyjęcie do pracy za wolne w dzień, w którym szczególnie brak motorniczych, za zrobienie kursu z drobna, nie zagrażającą bezpieczeństwu jazdy usterką, na którą jednak motorowy miał prawo zjechać z linii itd. Główna Dyspozytornia także nie robiła ani jednego raportu pochwalnego motorowemu za to, że samorzutnie poinformował kolegów o zaistniałym zagrożeniu, dzięki czemu pojechali inną trasą i w korku utknęło zamiast 15 wozów tylko pięć. Nie pochwaliła żadnego za to, że wysłany z punktu technicznego na trasę o czasie ni w pięć ni w dziesięć zgrabnie ustawił się w kolejności.

Zdarzyło mi się raz, że na końcówce

zagadnęłam kolegę, do której godziny jeździ i okazało się, że z rezerwy do stał pracę wczesną do 20.00, choć chciał jeździć do północy, ja zaś otrzymałam pracę oporową (do północy), ale jeździć miałam tylko do 20.00, bo nazywając pracowałam rano. Zawiadomił mi dyspozytor a przed 20.00 wymieniliśmy wozy, ja zjechałam jego składem a on moim jeździł do północy. I niech ktoś powie, że to nie było sprytne zrobione. Dyspozytor, na którego zmianie dokonaliśmy zamiany wcale nas nie pochwalił; za to, gdy odmówi-

Okiem motorniczego

łam jazdy starym wozem, bo fizycznie nie dalać rady, zrobił aferę na całą zajezdnię.

Można się w pracy dorobić dobrej opinii, ale trzeba na nią całą furę porządności, i jest to opinia niekonkretna, nieokreślona. Psuje się ją natomiast kilkoma drobiazgami, jak w przyszłości o beczce miodu i tyżce diegiciu. Zła opinia jest konkretna i określona, np. on powoli jeździ, on się spóźnia. Nie jest to sprawiedliwe, ale mądry motorniczy nie będzie nad tym biadał ani żądał, by na stanowiskach kierowniczych pracowali sami aniołowie, miłośnicy, wybaczący i wszechwie-

Gdzie szukać sprawiedliwości?

JESLI ktoś z naszych czytelników nie miał okazji oglądać pierwszych odcinków serialu telewizyjnego „Alternatywy 4”, stracił niewiele. Scenariusz wymyślono dla filmu. Ja przedstawię prawdziwą historię Jerzego S.

Jest taka kamienica przy ul. Dietla, na której wypisano białą na czarnym, iż przeznaczona ją do rozbiórki w 1978 roku. Kamienica stoi nadal i na skutek decyzji o rozbiórce, trudno powiedzieć, że jej stan jest dobry. Jeszcze gorzej wiedzie się jedynej mieszkającej tam rodzinie. Ale po kolei.

W latach siedemdziesiątych kamienicę, o której wyżej, z rąk prywatnych wykupiła Spółdzielnia Mieszkaniowa „Wspólnota”. Mieszkańcom budynku przydzielono lokale spółdzielcze.

Kolejni szczęśliwcy opuszczali kamienicę, aż została już tylko jedna dość liczna rodzina. Główny najemca wraz z trójką dorosłych dzieci miał otrzymać jeden lokal, a syn najmey Jerzy, drugi.

Koncepcji przeznaczania kamienicy nowi gospodarze mieli wiele. Myślano także o jej wyburzeniu. Nim jednak doszło do realizacji którejkolwiek, SM „Wspólnota” wpadła w kłopoty finansowe i kamienicę z lokatorami odsprzedano SM „Krakowska”.

W 1983 roku wezwano członków rodziny S. do spółdzielni i oświadczone im, że dostają dwa mieszkania, i do końca roku muszą się wyprowadzić z kamienicy. Wprawdzie przydziałów im nie wręczono ale byli dobrej myśli. Pan Jerzy mając takie perspektywy — żeni się. Jego pewność, że otrzyma oddzielne mieszkanie wzmagał też fakt, iż był członkiem spółdzielni mieszkaniowej, oczywiście z pełnym wymaganym wkładem na książeczce. Wprawdzie długim stażem oczekiwania nie imponował, ale siła wyższa — wyburzenie. Tradycyjnie nowych mieszkań oddaje się u nas mniej niż zakładają plany, sprawa Jerzego S. przewlekła się więc.

Sprawa tak, bo życie biegnie normalnie. Panu J. urodziło się jedno, potem drugie dziecko i w jego 14,5 m. kw. zrobiło się tak ciasno, że najmłodszy członek rodziny śpi do tej pory w wiklinowym koszu rozkładanym na noc na krzesłach. Łóżeczka nie upchnie już żadnym sposobem. Oczywiście nie można powiedzieć, że w sprawie

mieszkania nic się nie działo. Działo się i to bardzo dużo. Najpierw cała rodzina została zaskoczona decyzją, że tak jak mieszkali dotychczas, a więc czteroosobowa rodzina Jerzego S., jego rodzice i troje rodzeństwa dostają jedno wspólne mieszkanie. Było oczywiście, że takie rozwiązanie, jest dla nich nie do przyjęcia. Pan J. dowiedział się nieoficjalnie, że o to właśnie chodziło, bo spółdzielnia akurat nie mogła przystąpić, ani do remontu kamienicy, ani do inwestycji, gdyby ją wyburzono. Dobrze by więc było gdyby lokatorzy się nie wyprowadzili. Stało się jak chcieli urzędnicy. Powstał spór, mimo że teoretycznie wszystkim chodziło o to samo. Lokatorzy chcieli się wyprowadzić, ale jak to było ustalone wcześniej do dwóch mieszkań, spółdzielnia też niby chciała, ale wpakować ich wszystkich razem do jednego lokalu.

Podczas którejś tam kolejnej wizyty w Urzędzie Dzielnicowym, Urzędzie Miasta czy spółdzielni pan J.S. dowiedział się, że spółdzielnia przeznacza dla niego lokal przy ul. Bohaterów Stalingradu, a dotychczas tam mieszkającemu lokatorowi przyspiesza przydział mieszkania plombowego. Zgodził się natychmiast. Wprawdzie mieszkanie przy Bohaterów Stalingradu podlegało kwaterunkowi, ale na mocy porozumienia tegoż ze spółdzielnią było w jej dyspozycji. Odesłano więc Jerzego S. po przydział do urzędu dzielnicowego i skreślono jego sprawę z rejestru. W urzędzie nie nie wiadziiano o decyzji spółdzielni. Chodził więc raz w tygodniu do urzędu, gdzie niezmiennie nie na temat decyzji spółdzielni nie wiedziiano. Tak gdzieś po roku ponownie wybrał się do spółdzielni i tam zobaczył kopię pisma wysłanego prawie rok temu do urzędu, z decyzją przeznaczenia mieszkania przy Bohaterów Stalingradu właśnie dla niego. Obiecano mu wysłać ponaglenie i kopię pisma przesłać na jego adres. Tak się też stało.

Tymczasem w gnieździe rodzinnym zrobiło się piekielko. Celiakia starszej córki, niemożliwość podłączenia nowego piecyka gazowego, ze względu na brak wentylacji, przy jednoczesnej wymianie powietrza przez szpary w popękanych ścianach. W zajmowanym przez Jerzego S. mieszkaniu nie ma też ogrzewania, bo piec trzeba było przestawić, taka

inwestycja kosztuje kilkadziesiąt tysięcy złotych. Oczywiście zainteresowany poniosłby koszty, ale nie umie powiedzieć czy będzie tam mieszkał jeszcze miesiąc, czy dziesięć lat. W tej sytuacji pan J. szukał pomocy w naszym przedsiębiorstwie. Jest jedynym specjalistą z uprawnieniami inspektora dozoru technicznego, opinii ma dobrą, nie leży w interesie przedsiębiorstwa, by odchodził od nas, na przykład do Huty im. Lenina, gdzie szansa na mieszkanie jest. Zajął się więc jego sprawą, wpisaną go na listę oczekujących na mieszkanie i zaczęto monitorować spółdzielnię mieszkaniową. I wtedy to właśnie uśmiechnęło się do Jerzego S. szczęście. Otrzymał przydział mieszkania przy ul. Boh. Stalingradu. Powiadomiono o tym fakcie przedsiębiorstwo i u nas sprawa jako załatwiona została skreślona z ewidencji.

Zainteresowany odczekał przepisowe 14 dni na uprawnienie się decyzji, po czym powędrował do przydzielonego mu lokalu. Drzwi zastał zamknięte, dozorca kluczy nie miał, nie wiedział też, gdzie mogą się one znajdować. Urząd polecił wziąć ślusarza, otworzyć drzwi i wprowadzać się. Ba, na decyzji była groźba, że jeżeli tego nie zrobi do iluś tam dni, zostanie ze starego mieszkania urzędowo eksmitowany. Nie miał zamiaru do tego dopuścić, więc ze ślusarzem udał się do nowego lokalu. Aliści, zanim ślusarz uporał się z zamkiem, zjawił się były właściciel z kluczami i... decyzją wydaną przez ten sam urząd na przeznaczenie pomieszczeń w budynku mieszkalnym dla przychodni podlegającej ZOZ-owi nr 1. Wezwano milicję. Funkcjonariusz stwierdził, że obywatela sprawę wyjaśnić dalej powinni sami. Gdyby nasz bohater postąpił jak w serialu i do mieszkania wprowadził się, prawdopodobnie by albo w nim mieszkał dotychczas, albo dostał już inne. Jemu jednak zachciało się mieć czystą sytuację. Poszedł więc do urzędu. Tam mało, że o dwóch przydziałach na to samo mieszkanie nikt nie wiedział, to nie znaleziono także żadnej dokumentacji na przydział mieszkania przy Bohaterów dla ZOZ-u. Nic. Żadnej kopii. Nie było też zgody kompetentnych władz na zmianę przeznaczenia mieszkania na hotel psy-

(Dokończenie na str. 6)

dzący. Mądry motorniczy własnym najmiejnym działaniem przechyli wagę osądu na swoją korzyść stosując proponowany i sprawdzony przeze mnie system pod nazwą „Nie czekaj aż cię pochwalą, pochwal się sam”. Kapochnik przełożonych zwany kartoteką personalną uzupełni własnym, prywatnym kapochnikem swoich dobrych uczynków, które będzie mógł przedstawić w razie ciągnięcia do raportu.

Pierwszym najistotniejszym elementem tego systemu jest konieczność opierania konkretami. Usprawiedliwiają

stwie, nigdy mu już nie uwierzy i nie wybaczy, że próbując go oszukać miał się za mądrzejszego. Opinia osoby prawdomównej dodatkowo pozwoli motorowemu spokojnie zebrać ten jeden, jedyny raz, gdy to będzie naprawdę konieczne. Lepiej zatem przyznać się do winy (jeśli jest oczywiście do czego) i powołując się na realne zasługi prosić o łagodny wymiar kary niż płać w łgarstwach.

Proponowany system jest zwykłą autoklamą i moim koleżankom i kolegom może się wydawać niehonorowy. Większość z nas holduje zasadzie wyrażonej przysłowiem „siedź w kącie, a znajdą cię”. Życie jednak uczy, że nikt nas w tym kącie nie chce znajdować. Trzeba także wziąć pod uwagę, że szef mając kilkuset motorniczych, z których większość pracuje krótko i rzadko u niego bywa, nie ma żadnej szansy spamiętania szczegółów dotyczących każdego z nich. A o dobrych uczynkach raczej rzadko go ktoś informuje. I w tym mu trzeba pomóc.

Ostatnie wątpliwości co do mojego systemu, winna rozwiązać informacja, że jest on co nieco wzorowany na konkursach o stanowiska (wysokie!). Stając do konkursu delikwent bez skrepowania wylicza swoje, nawet najmniejsze zasługi i nikt mu nie tylko nie ma tego za złe, ale w tym leży istota konkursu. Motorowy nie musi być gorszy od docenta czy dyrektora.

Polecam koleżankom i kolegom mój system i życzę owocnego stosowania w następnym, oby lepszym roku.

MARTA MICHAŁOWSKA

Pochwal się sam!

MINSK — stolica Białoruskiej SRR to miasto o kilku-nastowiekowej tradycji. Ale niezbyt wiele z historii w nim pozostało do dziś. Dziejowe zawieruchy sprawiły, że Mińsk jest zupełnie nowym miastem. W czasie ostatniej wojny zginął co czwarty Białorusin. Mieszkańcy stolicy doświadczeni zostali o wiele dotkliwiej — tam poniosło śmierć 80 procent mieszkańców. Po wyzwoleniu miasto leżało w gruzach. Trzeba było zacząć od nowa. Zbudowano więc nowoczesną stolicę, w której mieszka dziś około 1,5 miliona ludzi, w rozrzuconych na dużej przestrzeni osiedlach, z własnymi centrami handlowymi, szkołami, przedszkolami, parkami, a nawet jeziorami. Mińsk jest dziś dużym ośrodkiem przemysłowym, znajduje się w nim ok. 150 dużych zakładów przemysłowych.

Komunikacja w mieście o takim charakterze jest sprawą bardzo ważną. I trzeba przyznać, że władze Mińska zdają sobie z tego sprawę. Mimo że mieszka tam 2 razy więcej ludzi, niż w Krakowie, po Mińsku jeździ się wygodniej.

Zacznijmy jednak od organizacji komunikacji. Jest ona zupełnie inna, niż w Polsce. „Tramwajno-trolejbusne uprzążenie” i „awtobusnyj park” to dwa zupełnie różne przedsiębiorstwa. Jest jeszcze przedsiębiorstwo taksówkowe, w którym obok zwykłych taksówek, działają jeszcze tzw. marszrutnoje taksi, czyli znane i z Krakowa sprzed ok. 10 lat mikrobusey, jeżdżące po wyznaczonych trasach. Komunikacja tramwajowa ma w Mińsku charakter właściwie szatański — jedynie 10 linii jeżdżących na niewielkim, w stosunku do powierzchni miasta, obszarze. Dużo jest natomiast linii trolejbusowych. 60 tras, liczących nie rzadko po 15 do 20 kilometrów, sprawia, że nad ulicami Mińska rozpostarta jest gęsta sieć trolejbusowych przewodów. I tu ciekawostka. Jednym z argumentów przeciw uruchomieniu komunikacji trolejbusowej w centrum Krakowa, jest kłopot z rozwiązaniem skrzyżowań napowietrznej sieci trolejbusowej i

tramwajowej. W Mińsku, a także w innych miastach radzieckich istnieją takie skrzyżowania, a wozy jednej i drugiej trakcji bez kłopotów je pokonują. W największym uproszczeniu idea jest taka, że pantograf tramwaju (a w Mińsku kursują wozy produkcji CSRS) obniża się nieco i przeskakuje pod przewodem trolejbusowym.

Największym przedsiębiorstwem zajmującym się wożeniem ludzi jest „Awtobusnyj park”. „Ikarusy 260 i 280” je-

dla wszystkich środków komunikacji miejskiej, niemal w całym Związku Radzieckim, wynoszą 5 kopiejek. Niemal, bo np. w Kijowie, tyle płaci się tylko za autobus. Przejazd tramwajem kosztuje tam 3 kopiejki, a trolejbusem — 4. Za przejazd mikrobusem płaci się 30 kopiejek, a kara za przejazd bez biletów wynosi tylko 1 rubel.

Hość i różnorodność tras komunikacyjnych sprawia, że na planach znajdujących się w pojazdach, nie można umie-

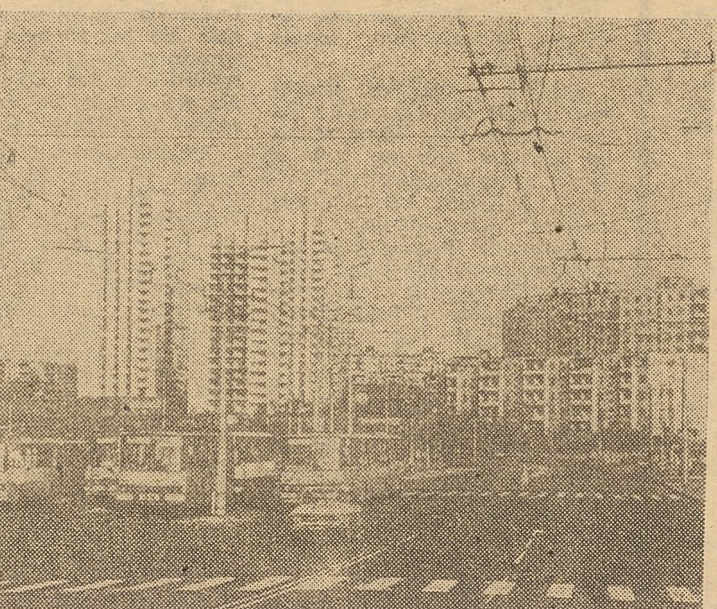
ścić, licząc obecnie 9 stacji, linię „Metropoliteny im. W. I. Lenina”, jak brzmi oficjalna nazwa mińskiego metra. Pędzące co 3 minuty 6-wagonowe pociągi zabierają po 1080 pasażerów. Dzięki temu szybko i wygodnie można prze mierzyć spore odległości. Obecnie trwa budowa drugiej linii, która w 1990 roku składać się ma z 6 stacji. Wówczas mińszczanie będą mogli jeździć metrem, nie tylko ze wschodu na zachód, ale i z północy na południe. Do tego też czasu, z całą pewnością ukończona zostanie budowa dziesiątej już stacji działającej obecnie linii. Za przejazd metrem płaci się również 5 kopiejek.

W metrze, tak jak i w pozostałych pojazdach miejskiej komunikacji, pasażerowie słyszą z głośników nazwę najbliższego przystanku. W podziemiu zapowiada ją głos nagrany na taśmę, choć i tu często prowadzący pociąg musi zabierać głos, by na przykład poinformować pasażerów, że nie ma już wolnych miejsc, a pojazd rusza ze stacji. Nie ma mowy o tak dobrze znanym u nas wypychaniu się na siłę. Byłoby to zresztą bardzo niebezpieczne, bo warunkiem prawidłowego funkcjonowania tej komunikacji są bardzo krótkie postoje na przystankach. W pozostałych pojazdach, o przystankach informuje prowadzący.

Zarobki w komunikacji miejskiej są w ZSRR dobre. Ale i tam znają kłopoty kadrowe. Trudna praca, podobnie jak u nas na dwie zmiany, nieco dłuższa niż 8 godzin (komunikacja w ZSRR funkcjonuje w nieco innych godzinach niż u nas — od 5 rano do 1 w nocy), powoduje, że chętnych znaleźć nie jest łatwo. Stąd przedsiębiorstwa ogłaszają, że zatrudniają nowych pracowników. Moskiewskie metro np. oferuje 160 rubli miesięcznie dla prowadzącego pociąg, a 90 rubli dla osoby siedzącej na stacji w dyżurce i pilnującej, czy pasażerowie nie usiłują wchodzić z ominięciem automatów wpuszczających w podziemia.

Krzysztof Gacek z Mińska

Przed wszystkim metro



Fot. TASS

żdżące głównie po mieście oraz produkowane we Lwowie „liazy”, które kursują przede wszystkim na trasach podziemnych, przemierzają codziennie ponad 100 tras, łącząc zarówno dzielnice Mińska, jak i nieraz odległe miejscowości, do których u nas z całą pewnością jeździłby wozy PKS. W Związku Radzieckim nie ma takiego podziału komunikacyjnego i wszystkie trasy autobusowe obsługują wozy jednego przedsiębiorstwa.

Ceny biletów, jednakowe

ścić ich wszystkich. Po prostu taki plan byłby zupełnie nieczytelny. W tramwajach mamy więc tylko mapki tras tramwajowych (czyli niewielkiego fragmentu miasta), w trolejbusach — trolejbusowych, a w autobusach — autobusowych.

Choć wszystkie te środki transportu funkcjonują bardzo sprawnie, zapewne trudno byłoby im sprostać potrzebom, bez pomocy jeszcze jednego, najnowocześniejszego z nich. W latach 1977—1984 wybudowano w tym mieście pierw-

BUNBURY to miasto wielkości Mysleni, czy 25 tysięcy 11. kańców. Na konedzie australianie jest jednak miara wielkie. to, niewielkie w europejskich kategoriach, miasteczko trzecim pod względem otokkości w Western Australia której stolicą jest Perth. czba mieszkańców nie dymnym czynnikiem umojącym dokonywanie kacyjnych porównań pada więc tu dodać, procent mieszkańców ry zajmuje domki jdzinne, oczywiście z osmi. A że w Australii nie brakuje, więc miast niezwykle rozległe. Wtuacji posiadanie samojest po prostu niezbyręczywiście, każda posiada własny pojazd. Okazuje się jednak, takim mieście autobusie być potrzebny. I wloszyczenia 1986 roku pokobury jeżdżą duże „mercedprzewożące chętnych na po niach, zgrupowanych wwrjonach” — 4 w samym bury i 3 podmiejskich. to dzieci ze szkół podwych wozi 6 specjalnybusów. Pod koniec wszyscy mieszkańcy otrzymali bezpłatnie rozkłady jazdy wszystkich, podobnie jak dostastronicowy informatorrający plan miasta i i podstawowe wiadomowszystkich dziedzinach. Autobusy „Bunbury Transit” wyjeżdżają na miasta dopiero o godzinie

Z WYSOKOŚCI 11 tecztrów Koreańska tnilbika Ludowo-Demacyzna wygląda jzewierchnia KsięObolicznymi kraterami i terydobnymi wyraźnie szczy nymi tworamii natury. t tych stożków, walców, tucconych dnem do góry piaz rzadka pojawia się ródzini. Jest ona zazwyczaj kunikszeroko rozlanej rzeki. czne niziny stanowią za jedna piątą powie KRLD.

Jadąc koleją linia w ska, najdłuższą w tym (86,2 km) łączącą Woi Nadzinem można się pnać, iż Koreańczycy pwykorzystać pod uprawdą pięć ziemi.

Poletka bobu, soi, snej odmiany pomidoróchochodzą aż pod same tosy kolejojowy sprawia nie ogródków działkowialek. Te mini-półka dzone są od siebie mulożonymi kamykami. mo można zaobserwowdac którakolwiek z dro one na dodatek utrzym takiej czystości, że w żniw, na poboczach a wych dróg suszą się ryżu i kukurydzy.

Koreańczyk nieczęsto mieszka się z miasta dsta, z prowincji do p cji. Nie ma na to po czasu. Obserwując jege ruchliwe w swoim zamieszkania i pełne zawodowych oraz społeczFrak także sportowych, moż, ja myśleć, że doba trwa, więcej niż 24 godziny.

Obecnie krajowiec odwiecy Phenian mieszka arszczaj w luksusowym mul „Korio” mającym 44 ankagnacje, z których 4 oej stanowią coś w rodznegromnych szpiców chętnych, obracających się ty własnej osi. Gdy mieszw hotelu zdarzy się, iżko mni włączyć klimatyzacnoca utworzyć szeroko larn usłyszy z pobliskiej bgo

WIELE krytycznych uwag wypowiedziano i napisano pod adresem rozkładów jazdy znajdujących się na przystankach miejskiej komunikacji w Krakowie, szczególnie tych nowych, które miały być dla pasażerów udogodnieniem, a w praktyce okazało się, że nie spełniają swojego zadania. Technicznie wykonane są nie najlepiej — mają za drobny druk, zbyt szybko się ścierają i nie dla wszystkich są zrozumiałe. Sporo osób nie dolicza do godziny i minuty odjazdu autobusu czy tramwaju z danego przystanku, czasu przejazdu z przystanku początkowego. Stąd też biorą się narzekania na niepunktualne, niezgodne z rozkładami jazdy kursowanie autobusów czy tramwajów. Chociaż, akurat z tym nie zawsze jest dobrze. Jeżeli nawet kierowca czy motornicz wyjedzie punktualnie z początkowego przystanku i dojedzie w określonym harmonogramem czasie na końcówkę komunikacyjną to na przystankach jakie ma po drodze nie zawsze udaje mu się być z dokładnością do jednej minuty.

Rozkłady jazdy znajdujące się na przystankach w Lipsku są tak opracowane, że o czasie przyjazdu tramwaju czy autobusu informują z dokładnością

do jednej minuty. Nie ma tu więc problemu czy ktoś sobie umie czy też nie umie poradzić z doliczaniem czasu przejazdu z przystanku początkowego i czy się w tym nie pomyli. Pasażer odczytuje podkreśloną godzinę i minutę przyjazdu autobusu czy tramwaju danej linii, którą chce podróżować. W przeciwnieństwie do nieczytelnych krako-

wym również tak wiele przy różnych okazjach się u nas mówi i to raczej źle niż dobrze, jest w Lipsku bardziej niż u nas czytelne. Na przykład na bocznych szybach każdego wagonu umieszczona jest tablica, na której po lewej stronie znajduje się duży numer linii, po prawej zaś w pionie — nazwa przystanku początkowego, ulice, którymi

dzi konieczność natychmiastowego opuszczenia przez pasażerów tramwaju. Motorniczy wychodzi wówczas ze swojej kabiny na zewnątrz pociągu i udając się do każdego z wagonów, informuje grzecznie o konieczności przerwania podróży.

Nielatwo utrzymać lipskie tramwaje w czystości. Kolor jasno kremowy, na jaki są pomalowane, jest o wiele bardziej narażony na brud od białych tramwajów krakowskich. Wagony lipskie z prasiekiej (CSRS) wytwórni są też mniej nowoczesne od naszych. Wnętrza wagonów bywają bardzo przez pasażerów zaśmiecanie. Nasze krakowskie wyglądają dużo schludniej.

Okres przedświąteczny i ogromny ruch związany z zakupami w tak bardzo licznych w Lipsku sklepach, domach towarowych, czy ulicznych kiermaszach, zwiększa frekwencję korzystających ze środków miejskiej komunikacji, co tak bardzo przypomina ruch przedświąteczny w Krakowie i związany z nim tłok w krakowskich tramwajach i autobusach. Tak w Lipsku jak i w Krakowie autobusy i tramwaje przewożą dziennie dziesiątki wózków z małymi dziećmi i całe mnóstwo mniejszych i większych paczek, które pasażerowie wnoszą ze sobą do wnętrza wagonów czy wozów.

Maria Bubaczewska z Lipska

O rozkładach jazdy

wskich rozkładów jazdy. lipskie są o wiele lepiej wykonane. Większe litery i cyfry odwołują się od białego tła głęboką czernią. Nie ulegają też szybkiemu zniszczeniu ponieważ umieszczone są w oszklonych gablotach. Społeczeństwo lipskie jest chyba bardziej od naszego zdyscyplinowane, gdyż nie zauważa się, by szybki w gablotach były rozbijane. Najważniejsze jest w tym wszystkim jednak to, że środki miejskiej komunikacji kursują tam z dokładnością do jednej minuty.

Oznakowanie taboru, o któ-

jeżdżają z nich już o 18.30. piątki kończą kursowanie o 11.30, a w soboty o 15. W niedzielę miejska komunikacja w Bunbury nie funkcjonuje. Oczywiście jej rola jest zupełnie inna, niż w naszym kraju. Stąd w reklamowych demotkach „Bunbury City

Rozkład jazdy autobusów skoordynowany jest z kolejowym. Bo chociaż linia kolejowa wiodąca do Bunbury jest przestarzała i pociągi jeżdżą po niej bardzo wolno, to przecież nie wszyscy korzystają z samolotów.

Ceny biletów zależą od li-

rosłego, 60 centów dla dziecka, 40 ucznia i znów tylko 35 dla studenta. Bilet jest ważny także w razie przesiadki, ale tylko w obrębie strefy — do przejazdu w której uprawnia i w ciągu godziny od momentu jego wydania. Wprowadzono też specjalne ulgi dla kupujących większą ilość biletów — 9 uprawnia do 10 przejazdów na tej samej trasie.

W Bunbury oraz pobliskich miejscowościach — Gelorup, Eaton, Australind w miejskich autobusach nie ma tłoku. Tam przedsiębiorstwo komunikacyjne musi zabiegać o pasażerów. Stąd uwaga w rozkładzie jazdy, że autobusy jeżdżą z tolerancją 5 minut w stosunku do podanego czasu. Każdy szczegół jest ważny, wszak chodzi o klienta i byt firmy. Dla nas brzmi to niezwykle egzotycznie. Ale chyba warto wiedzieć, że gdzieś w świecie komunikacja miejska funkcjonuje i na takich zasadach.

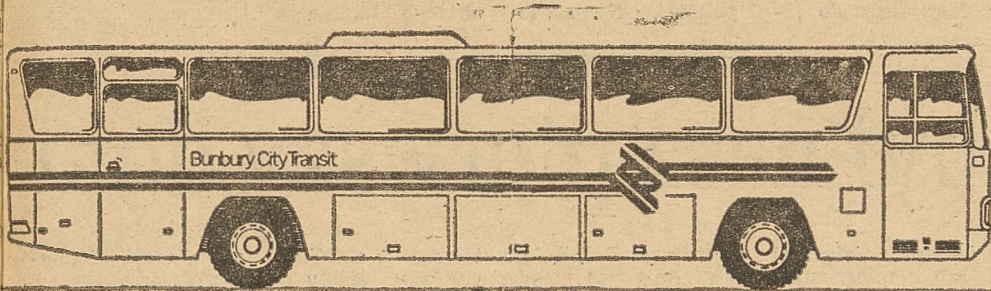
(Opr. kg)

ariola Langner z Bunbury

Walka o pasażera

„Insit” zwraca uwagę na wygodę i komfort swych usług. Autobusy w godzinach czytury poruszają się szybciej, niż prywatne samochody. W jazdach wieczorem firma oferuje swym klientom dowożenie do miejsc rekreacji, wypożyczenie spokojnego wypicia alkoholu i powrót do domu. W autobusach wyruszających pomiędzy 18.30 a 19.20, by wrócić od 21.00 do 22.40.

czyby stref, przez które jedzie pasażer. W jednej strefie dorosły płaci 80 centów, a dziecko połowę tej ceny. Uczniowie płacą 30 centów, a studenci, ale tylko na trasie między uczelnią a domem i odwrotnie 35 centów. Przejazd przez dwie strefy kosztuje odpowiednio — 1 dolar australijski, 50 centów i po 35 centów i wreszcie 3 strefy to wydatek 1,20 dolara dla do-



11 zeciagle nawolywanie ro-
ników. W ten sposób ko-
Dena, ósemkowa brygada za-
jęwa się do pracy
siećObok pracowitości, cechą
i charakteru narodowego Kore-
szyków jest zdyscyplinowa-
ye. Widać to zwłaszcza w
w, tuacjach powodujących na-
rycia i stres. Na przykład w
różniach tzw. szczytu ko-
munikacyjnego.

kolejki, nigdy nie „puchnące”,
zawsze pojedyncze, ciągną się
nawet na kilkaset metrów (!).
Mniej cierpliwi oczekując na
pojazd kucają w charaktery-
styczny dla mieszkańców Azji
sposób. Małe dzieci drzemią
sobie wygodnie wtulone w
zgrabny plecaczek uszyty z
kolorowej chusty.

Prawie 350 tys. osób co-
dziennie podróżuje do pracy i

ci i budowy państwa, posia-
da charakterystyczny szcze-
gół architektoniczny.

Stacja „Konguk” czyli „bu-
dowanie państwa” utkwiła mi
w pamięci z powodu 30-me-
trowej długości mozaiki przed-
stawiającej reprezentacyjny
brzeg rzeki Potomg przepły-
wającej przez Phenian. Stojąc
na peronie w pewnej odle-
głości od ceramicznego obra-
zu trudno dostrzec, iż na 1
metr kwadratowy monumen-
talnego dzieła przypada aż 10
tysięcy kolorowych ceramicz-
nych płytek.

Stacja „Czerwona gwiazda”
ozdobiona jest żyrandolami w
kształcie ogromnych kiści wi-
nogron.

Oczywiście wszystkie stacje
lśnią czystością. Podobnie jak
na pheniańskich ulicach, tak
i tu 150 metrów pod ziemią,
nie mogą oprzeć się wrażeniu,
że stołeczny zakład oczyszczania
miasta zatrudnia astrono-
miczną liczbę ludzi. Wszędzie
i o każdej porze widzi się po-
lewaczki, kobiety sprząające
tradycyjnie, przy pomocy mio-
tły i szufelki.

Nie do pomyślenia jest tak-
a sytuacja, aby czy to pod
ziemią czy na ziemi nieczyn-
ny był automat sprzedający
bilety, niesprawne oświetle-
nie, zacinający się zamek u
drzwi. Zegarki można regulo-
wać według jazdy pociągu.
Kursują one w metrze co 2—
3 minuty. Bilet kosztuje 10
czonów, mniej więcej tyle co
olówek. Połowę z tego płacą
podróżni posiadający bilety
pracownicze.

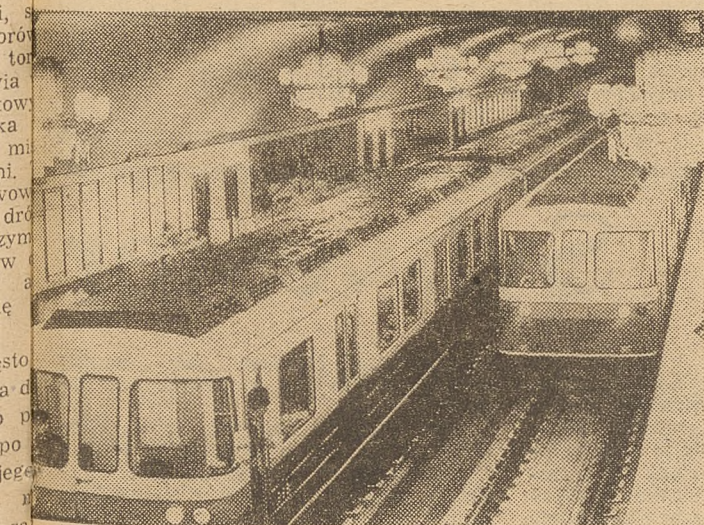
Jechaliśmy metrem, podob-
nie jak generał Wojciech Ja-
ruzelski, w osobnym wagonie.
W ten sposób honoruje się
tutaj wszystkie delegacje ofi-
cjalne. Ale prócz tej znajdu-
jącej się w programie podró-
ży z przewodnikiem, odbyłam
jeszcze jedną, już na własną
rękę.

Mimo tłoku nikt mnie nie
potrącił, nikt brutalnie nie
przyciskał do ściany, ba, w
pociągu nie czuło się obecno-
ści innych poza własnym ciałem.

Koreańczycy, podobnie jak
Japończycy posiadli niezwy-
kłą umiejętność bezkolizyj-
nego poruszania się w tłumie.

rażyna Starzak z Phenianu

Podziemne miasto



Fragment stacji „Konsor” metra w Phenianie. Wystrój sta-
cji, jak i wagony, to dzieło radzieckich specjalistów.

Repr. STANISŁAW MAKAREWICZ

W tej porze, gdy na ulicach
arszawy, Krakowa robi się
mult i wrzawa a na przy-
ankach komunikacji miej-
szej najślabi liczą poobry-
dne guziki, w Phenianie li-
chym obecnie około 1 mln
się tysięcy mieszkańców, rze-
esz ludzi wracających z pracy
zakończone ustawiają się w ko-
tykach do trolejbusu, najpo-
larniejszego tutaj naziem-
bgo środka lokomocji. Te

z pracy metrem. „Podziemny
Phenian” jest jednym z naj-
głębszych na świecie Rucho-
me schody wiozą pasażera w
dół na głębokość od 100 do
150 metrów. Decydując się na
zwiedzenie całego „podziem-
nego Phenianu” trzeba prze-
jechać 2 linie i trzecią w bu-
dowie, w sumie 32 kilometry,
„zaliczyć” 15 stacji. Każda z
nich prócz nazyw pochodzącej
od kolejnych etapów rewolu-



„Krak” zawitał w MPK

(Dokończenie ze str. 1)

cięża zło i tchórzostwo. Posz-
czególne baśnie zawierały po-
nadczasowe prawdy o patrio-
tyzmie mieszkańców Krakowa,
o umiłowaniu przez nich wol-
ności i lokalnej tradycji. Szczególnie wzruszała widzów
legenda o Wandzie, która aby
zachować wolność swych pod-
danych, zuciła się do Wisły ze
słowa: „Ty grodzie trwaj
jak pochodnia nad tym ludem,
nad krajem”. Całe widowisko
było prezentacją lokalnego
folkloru i zanikających już
zwyczajów dawnych dzielnic
Krakowa. W słowa prezento-
wanych scenek, tańców i pie-
śni wpleciono ważne dla nas
myśli o potrzebie zachowania
tego co stanowi o uroku i sile
miasta. „Nie zapomnij polki
siup, starych dębów, starych
nut”... „Krakowie, domu je-
dyny, czasu perło, tu bije ser-
ce Ojczyzny”

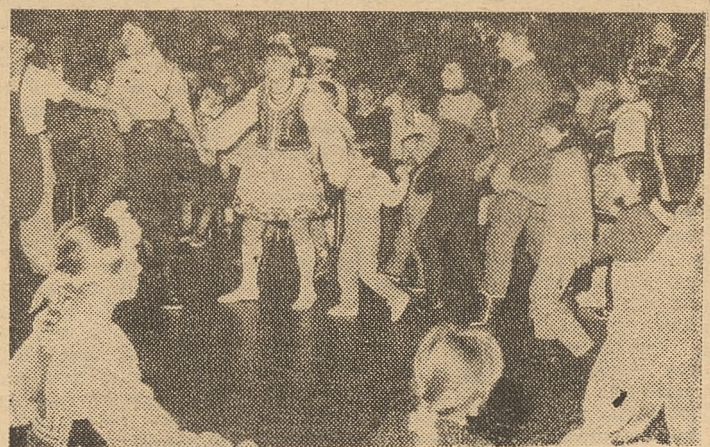
Harcerski zespół „Krak”
działa już 10 rok, a „Legendy
grodu Kraka” są czwartym
jego pełnospektaklowym wi-
dowiskiem. Osiągnięcia arty-
styczne zespołu zawdzięcza
szczególnej pasji kierownika
artystycznego Zbigniewa Po-
lewki oraz zaangażowaniu ro-
dzieców, którzy jeżdżą w ślad
za zespołem, dowożą rekwizy-
ty, nagłośnienie, a tuż przed
spektaklami prasują swoim
pocięchom stroje. Imprezami
mikołajowymi w zakładach
pracy dzieci z zespołu „Krak”
zarabiają na swój 5 jubileu-
szowy program, który zapo-
wiada się imponująco. Tak pie-
kne zespoleństwo działalności ar-
tystycznej z wychowawczą bu-
dzi szczególne uznanie dla
harcerskiego zespołu, który bo-
ryka się z poważnymi trudno-
ściami finansowymi. Po za-
kończeniu spektaklu dzieci na-
szych pracowników bawiły się
w towarzystwie historycznych

postaci Krakowa. Tegoroczne
imprezy mikołajowe były
wspólną sprawą związków za-
wodowych, administracji
przedsiębiorstwa oraz działa-
czy społecznych z zakładów.
Wspólne sfinansowanie i rea-
lizacja imprez artystycznych
dla wszystkich dzieci potwier-
dza stabilność w działalności
społecznej oraz dobrą współ-
pracę ze związkami zawodo-
wymi. Dla wielu zakładów i
związkowych rad oddziało-
wych imprezy mikołajowe by-
ły szczególną okazją do „poka-
zania się”. Dodatkowo podane
dzieciom słodki poczęstunek,
atrakcyjne zabawki i nagrody
za udział w konkursach. Szczególnie okazałe i sympatycznie
wypadła impreza Zakładu Sie-
ci i Podstacji oraz Zakładu
Taksówek.

Dziękując wszystkim, któ-
rzy włączyli się w przygoto-
wanie i realizację akcji miko-
łajowej liczymy, że w przy-
szłym roku pozostałe zakłady
przedsiębiorstwa — dorównają
Taksówkom i Zakładowi Sie-
ci. (A. S.)

TRADYCYJNIE już XV Ko-
ło ZSMP Zakładu Eksploata-
cyjnego Wola Duchacka i Od-
działowa Rada NSZZ Pracow-
ników MPK z ZAW organizu-
ją wspólnie zabawę „mikoła-
jową” dla dzieci pracowników
zakładu. Tak było i w tym ro-
ku. 6 grudnia w kawiarni
„Pod Pawiem” dzieci pracow-
ników ZAW bawiły się wy-
śmienicie wraz z Mikołajem,
który obdarował je paczkami.
W przerwach dzieci mogły o-
glądać bajki Walta Disneya,
wyświetlane z magnetowidu, a
rodzice robili zakupy książek
(przeważnie bajek) na gieldzie
zorganizowanej przez panią
Klarę Kopec.

ANDRZEJ MITKA



Fot. WŁADYSŁAW MAŁEK

Gdzie szukać sprawiedliwości?

(Dokończenie ze str. 3)

ehiatriczny. Czy można otwierać taki hotel na trzecim piętrze w budynku mieszkalnym, zgłębiać już nie będę, dość na tym, że jedynym dokumentem na zamianę mieszkania na hotel, był przydział, który posiadał były lokator przy Bohaterów Stalingradu.

Zdecydowano sprawę wyjaśnić. Mieszkanie zaplombowano.

Przyszły wakacje. J.S. pewny swego pojechał spokojnie na urlop. Przecież lokal był w dyspozycji spółdzielni, a ta go przeznaczyła dla niego — wcześniej niż wydano decyzję ZOZ-owi. Po powrocie spokojnie pomaszerował pod „swoją” nową adres i ze zdziwieniem stwierdził, że pieczęci już nie ma i przeprowadzane są jakieś prace. Tym razem już pobiegł do urzędu i tam dowiedział się, że... zginęły wszystkie jego dokumenty. W rozpaczy, sobie tylko znanymi sposobami, wypożyczył wszystkie dokumenty, zrobił odbitki kserograficzne i zaniósł do urzędu, by ten je sobie uwierzył. I tu ponowne zaskoczenie. Odbitki nikogo nie interesowały, bo urzędnikom potrzebne były oryginały, które przecież zgubili. Nawet nie chcieli pokwitować przyjęcia odbitek. Oświadczono, że własnie będą szukać oryginałów, ale... pracownik znający sprawę jest nieobecny.

W tej sytuacji J.S. wybrał się do naczelnika dzielnicy, gdzie dowiedział się, że właściwie nie ma sprawy. Naczelnik miał przygotowaną gotową decyzję z nowym przydziałem, na całkiem inne mieszkanie, tyle, że... dla całej 9-osobowej rodziny. Innymi słowy wspólne mieszkanie dla dwóch rodzin państwa S. Oczywiście o tym, że J.S. miał osobny przydział, że były dwie decyzje na to samo mieszkanie, że dokumenty zginęły — naczelnik nie nie wiedział. Sprawa trafiła do Urzędu Miasta, a ten po prostu cofnął decyzję... panu J.S. jako późniejszą od tej wydanej dla ZOZ-u. Wcześniej natomiaś przeznaczenie lokalu przez spółdzielnię pominięto po prostu milczeniem. J.S. wybrał się ponownie do urzędu. Ponieważ obydwoje z żoną pilnowali ostatnimi czasy sprawy mieszkania, dzieci najczęściej przebywały w domu. Postanowili pogodzić tym razem pożyteczne z koniecznym i iść z dziećmi. To był błąd. Wprawdzie wszelka władza, gdzie może twierdzi, że „wszystkie dzieci są nasze”, ale najlepiej to

wygląda w telewizji. Dzieciaki wypuszczone ze swoich 14,5 m kw. zachowywały się bez szacunku należnego władzy, no i wyprowadziły ją z równowagi. Małżonkowie dowiedzieli się, że właściwie to tylko zabierają czas naczelnikowi, nie mają tu już co więcej szukać, a ich najwyższym zaszczytem będą wizyty u kierownika wydziału. W ogóle to sprawa załatwiona będzie, ale za miesiąc, czy dzień — lat — nie wiadomo. A przecież takie określenie terminu, to prawie „być albo nie być”. Jeżeli ta vegetacja ma bowiem trwać, potrzebny jest remont mieszkania. Gdyby miało to trwać miesiąc, czy dwa to akurat J. S. nie ma „drobnych” kilkuset tysięcy na wyrzucenie.

Nasz bohater nie łudzi się, że w lokalu przy Bohaterów Stalingradu zamieszka. Twierdzi, że bardziej z powodu siły przebiecia byłego lokatora, niż ZOZ-u nr 1. Wcale zresztą nie upiera się akurat przy tym mieszkaniu. Chce jakiegokolwiek — odpowiadającego metrażem jego rodzinie. Nie ma co tu pisać o zasługach jego rodziców, o tym, że są zbawicieli — inwalidami, że jego siostrze i żonie przysługuje nadmetraż, bo w tej sytuacji wydaje się groteskowe — chociaż powinno mieć znaczenie. Pozostała mu ostatnia instancja. Napisał więc do ministra budownictwa, gospodarki przestrzennej i komunalnej. Minister za ostateczną uznał decyzję przydziału wydaną dla ZOZ-u... bo była wcześniejsza. O przeznaczeniu mieszkania przez spółdzielnię — wszak było w jej dyspozycji — w odpowiedzi nie ma nic. Nie zdecydował minister kiedy ma dostać mieszkanie J.S., jak też nie wyraził opinii co myśli o takim załatwianiu interesów przez urzędy. Urzędy, których pracownicy nie tak dawno składali przysięgi. Ciekawe czy mogli pracować gorzej i częściej gubić dokumenty gdy przysięgi nie było? Fakt, że w czasie gdy trwa sprawa J.S. — w opisywanym urzędzie trzy razy zmieniali się kierownicy wydziału, niczego nie tłumaczy. A może naiwnością jest stwierdzenie, że to urząd jest dla obywatela? Opisana tu historia to temat jak z kabaretu. Niechlubnym bohaterem jest poważny urząd. Pełent — obywatel pionkiem. Bezsilnym, pozbawionym wiary w sprawiedliwość w majestacie... no właśnie, czego? Urzędu, bo prawa chyba nie.

FILOMENA SERWIN

200 lat pracy w „Tramwaju“

(Dokończenie ze str. 1)

bratem rozpoczął pracę w MKE jeszcze w warsztatach tramwaju wąskotorowego. Pierwsza wojna światowa i powołanie na front przerwało tę pracę. Z wojny wrócił tylko Michał Zadura. Wrócił do rodziny i do pracy w MKE. Kiedy mu to mieszkanie przydzielono posiadał już kilkusetletni staż pracy w „Tramwaju“.

„Mieszkaliśmy 28 km za Krakowem na wsi, a mąż pracował tutaj. Nie było to łatwe dla całej naszej rodziny. Nowinę o mieszkaniu przyjęłam jednak z mieszanymi uczuciami... — zwierza się pani Anna. — Z jednej strony marzyłam od dawna o tym mieszkaniu, z drugiej zaś mi było opuszczać wieś. Nadszedł wreszcie dzień przeprowadzki. Do nowego mieszkania przywieźliśmy ze sobą dwa duże łóżka, szafę, nową komodę i tylko jeden duży garnek. Zaraz dokupiłam do te-

go trochę garnków, talerzy i sporo innych potrzebnych rzeczy. Powoli wszystkiego się dorabialiśmy. A pensje w tramwaju nie były wtedy niskie. Mimo że było nas już kilkoro, to starczało na jedzenie, opłatę za mieszkanie, która nie była znów taka niska — płaciliśmy wówczas ponad 50 złotych — stać nas nawet było na odłożenie trochę grosza.

— Miałam trzy lata — wtrąca się do rozmowy Genowefa — i pamiętam, że jak się tu sprowadziłam, to pokój pomalowany był na czerwono i w przeciwieństwie do naszego mieszkania na wsi mieliśmy już elektryczne oświetlenie.

— Byłem starszy od siostry — miałem wtedy pięć lat... — dodaje Mieczysław — i jak sobie przypominam, to miejsce, w którym stał nasz nowy dom trudno było nazwać miastem. Wyglądało tu raczej na półwieś. Niedaleko naszego

domu rosło żyto, była olbrzymia nie zabudowana przestrzeń i mnóstwo miejsca do dziecięcych zabaw.

— To był właściwie nasz pierwszy prawdziwy dom, szczęśliwy dom, w którym jeszcze na świat przyszło troje kolejnych dzieci — powraca do swojej opowieści pani Anna. — W czasie okupacji dziecięciario nas tu w tym pokoju z kuchnią mieszkało, a jeszcze miejsca dla obcych starczało, bo taka była potrzeba.

W MKE pracował nie tylko mąż pani Anny, ona sama przez 25 lat pełniła funkcję gospodarza tramwajarskiego domu. W MPK pracowało czterech jej synów, a teraz pracują już wnuki. Córka liczy głośno lata pracy całej rodziny, a pomaga jej w tym brat Mieczysław i okazuje się, że lat tych wychodzi około 200, a więc o wiele więcej niż liczy sobie miejska komunikacja w Krakowie.

To był nasz pierwszy dom

Z odnalezieniem najstarszej mieszkanki lub mieszańca domu zbudowanego również z funduszu emerytalnego pracowników Krakowskiej MKE, przy al. Skrzyniec 4, miałam nie mniejszy problem. Pomogła mi niezastąpiona jeżeli chodzi o odtwarzanie historii MPK, pracująca w przedsiębiorstwie od 40 lat Janina Kasprzykowa. W jej towarzystwie udało mi się z wizytą do ponad 80-letniej Zofii Maciejkowej.

Każdemu kto wejdzie do sieni domu przy al. Skrzyniec 4, rzuca się w oczy wmurowana w ścianę tablica, na której czytamy... „Dom ten własność funduszu emerytalnego pracowników Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej, ufundowany w roku 1930, za prezydenta miasta senatora inż. Karola Rollego, prezesa Rady Nadzorczej dyrektora KMKE inż. Tadeusza Polaczka-Korneckiego. Projektował arch. E. Stadnicki, wykonał inż. E. Ronka i S-ka”.

Zofia Maciejkowa przyjęła nas serdecznie. Ona sama nigdy nie pracowała zawodowo, natomiast mąż Ludwik przez długie lata związany był pracą z MKE i MPK, aż do e-

merytury. Pełnił funkcję majstra (mistrza) najpierw w zakładzie przy ulicy Wawrzynca, a później przy ulicy Rzemieślniczej. Pani Zofia natomiast czynnie związana była z działalnością teatru amatorskiego, jaki kiedyś istniał przy MKE. Pamiętają ją jeszcze pracownicy MPK starszego pokolenia, jako doskonałą aktorkę, odtwórczynię wielu ciekawych postaci. Zofia Maciejkowa pokazuje wiszący na jednej ze ścian pokoju piękny dyplom zacytowany od słów... „W dowód uznania najlepszej koleżance i świetnej aktorce...”.

Pani Zofia wspominając męża mówi... — Był bardzo dobrym człowiekiem i cenionym długoletnim pracownikiem. Oglądaliśmy potret niezjadającego Ludwika Maciejki i jej własny — pięknej, młodej kobiety.

— To były najmilsze chwile w moim życiu, kiedy w 1930 roku sprowadziłam się z mężem do tego mieszkania. To był nasz pierwszy dom, bo przedtem mieszkaliśmy w wynajętym u kogoś pokoju. Od matki dostałam prezent — sygnalnię, o tę właśnie, która dotąd tu stoi, a resztę kupo-

waliśmy sobie sami. Kochaliśmy oboje z mężem obraz, toteż staraliśmy się ich mieć w naszym domu jak najwięcej. Chcieliśmy po prostu mieszkać ładnie. Chcieliśmy by nasz dom był przytulny, wygodny, abyśmy się w nim dobrze czuli. I stworzyliśmy sobie taki właśnie dom...

*

Domy są kilkupiętrowe. W pierwszym znajduje się 20 mieszkań, w drugim 30. Wszystkie składają się z jednego pokoju z kuchnią, przedpokojem, w większości są również spiżarki. Łazienki są wspólne. Kilkanaście lat temu domy przejęte zostały w administrację PGM-ów. W sprawach mieszkań zaczął decydować Wydział Spraw Lokalowych Dzielnicy Podgórze. Nic więc dziwnego, że coraz mniej ich mieszkańców związanych jest lub było z naszym przedsiębiorstwem. Być może, w przyszłości tylko pamiętkowe płyty wmurowane w ściany domów mówić będą o ich historii, o związku z krakowską MKE.

MARIA BUBACZEWSKA

ZMIERZCHA już, a ruch w mieście nie maleje. Nawet dzisiaj w ten ostatni dzień starego roku, ludzie nie mogą uporać się z zakupami. Biegają gdzieś zaferowani w sobie tylko wiadomym kierunku, obladowani siatkami i paczkami. Za parę godzin spokojnie i dostojnie witać będą nowy 1987 rok... Tak, to będzie za parę godzin, ale na razie gorączka zakupów jeszcze trwa. W pośpiechu jeden drugiego potrąca, potem przeprosza, bo dziś jest inaczej niż w inne dni, każdy stara się być miły, uprzejmy. Największym powodzeniem cieszą się punkty sprzedaży napojów alkoholowych i postoje taksówek. Bo jakże Polak witać może nowy rok jak nie z kielichem w ręce, a na taksówki w taki dzień żałować nie wypada.

— Panie kierowco, na Kolorowe w Nowej Hucie, tylko błagam skrótami bo tak się spieszę...

— Jak się tylko da, bo widzi pan co się w mieście dzieje. Korki, korki i jeszcze raz korki...

— Panie, jutro biorę ślub i tyle jeszcze spraw mam do załatwienia. Od rana krążę od swojego domu do domu dziewczyny...

Pasażer rozgałębiał się na dobre, a Jerzy słuchając go, powrócił wspomnieniami do własnego ślubu, kiedy to 21 lat temu, również w dzień Nowego Roku, trzymając mocno pod rękę Teresę, prowadził ją do ołtarza. Wiele zmieniło się w ich życiu od tamtego dnia, ale

pozostały uczucie i szacunek do siebie, a to chyba najważniejsze żeby dalej być razem. Wzajemnego uczucia nie zniszczyły przeciwności losu ani praca wykonywana nieraz podwójnie, żeby w domu było co być powinno. Nie w nadmiarze ale tyle żeby od innych nie być gorzej i żeby dzieci kiedyś dobre miały wspomnienia. Na myśl o dzieciach Jerzy lekko się uśmiecha. Bogdan najstarszy... Ich pierworodny był dzieckiem spokojnym, mądrym i ponad wiek rozwiniętym. Od najmłodszych lat kochał książki. Szkołę podstawową i średnią ukończył otrzymując piątkowe świadectwa. Jest studentem Politechniki. Magda, uczennica drugiej klasy technikum, ich jedyna córka jest śliczną dziewczyną. W szkole nigdy nie była, jak jej starszy brat asem, a stopnie miała tak różne, jak różne jest usposobienie tej dziewczyny — raz jak gradowa chmura, a kiedy indziej jak lipcowy gorący dzień lata. Niezaplanowany, najmłodszy z rodzeństwa, ma trzy lata. Jest taki trochę śmieszny i niezdarne przy swoim wyrośniętym rodzeństwie, ale bardzo przez wszystkich kochany. Od paru miesięcy, odkąd Teresa wróciła znów do pracy, Marcin chodzi do przedszkola.

Osiadłe Kolorowe. Pasażer wysiada dziękując za szybkie podwiezienie. Z miejsca zjawia się następny i prosi o zawiezenie do centrum miasta. Mężczyzna w średnim wieku milczy, a natwarzy małuję mu się smutek. Wysiada

przy Małym Rynku. Na pobliskim postoju kilkunastometrowa kolejka. Ustawieni w niej ludzie z radością witają każdą nadjeżdżającą taksówkę. Jerzy zabiera stojące na przodzie trzy młode kobiety. Ledwie mieszczą się w samochodzie z pękatymi siatkami zakupów. Trzy panie proszą na Podwawelskie. Kiedy opuszczają taksówkę, już obok niej znajduje się babcia z wnuczką i mocno wstawiony młodzieniec. Jerzy zabiera starszą panią i dziecko. Młodzieniec zostaje mrucząc coś pod nosem. Gdy babcia z wnuczką wysiada, miejsce jej zajmuje kłócąca się para, a po niej znów...

Ruch w mieście jakby nieco mniejszy. Sklepy już zamknięte. Słychać sygnał rozpoczynającego się dziennika telewizyjnego. Jerzy czuje zmęczenie. Jeszcze odwiezie tylko tego pasażera i wpadnie do domu na kawę. Przez moment odpocznie i znów wróci do pracy. „Fiata” ustawia obok bloku. Wchodzi szybko po schodach na drugie piętro, przekręca w drzwiach klucz i słyszy głos Marcina.

— Tatusiu masz kolejkę dla mnie?...

— Kupiłem ci kolejkę, ale zapomniałem przynieść, mam ją w wozie, któ-

ry stoi przed blokiem, jak przyjdę jeszcze raz to już o kolejkę nie zapomnę.

Mały zaczyna kapryścić, że on chce teraz, ale w końcu zasypia. W kuchni Teresa kończy przybierać tort orzechowy, taki jak właśnie on najbardziej lubi.

— Gdzie dzieci? — pyta żony. — Już ich wywiał. Bogdana do klubu studenckiego, a Magda jest piętro niżej u Beaty.

Kawa jest gorąca i pachnie, a w kuchni jest ciepło i przytulnie. Nie chce się już wracać do pracy.

— Myślałem, że w tym roku, to już naprawdę razem spędzimy tę sylwestrową noc, a tymczasem znów pracuję, a ty zostajesz w domu sama...

— Sama to nie będę, mam przecież Marcinka, oglądnę sobie program w telewizji, a ty o północy wpadniesz do domu tak jak to w każdym roku robisz... Gdyby nie te stałe jakieś nowe potrzeby, nie musiałbyś już tyle jeździć...

— Potrzeby rosną nam w miarę jak rosną nasze dzieci...

— Do zobaczenia kochanie... — rzuca Jerzy żonie i wychodzi w mieszkania.

Sylwester

Sport rekreacja

W turystyka

Na narty

ZIMA pokrzyżowała plany narciarzom. Brak śniegu w górach spowodował, że pierwsza z zaplanowanych wycieczek nie doszła do skutku. Narciarze przeglądają, naprawiają, smarują sprzęt, a co bardziej zapalczywi gimnastują się na parkiecie w szkole przystawionej, po to, by rozprostować kości przed założeniem desek.

W tym roku, podobnie jak w poprzednim, ognisko TKKF "Tramwajarz" będzie organizowało w każdą wolną sobotę i niedzielę wycieczki na narty. Organizacyjnie nie się nie zmieniło. W dalszym ciągu zapisy odbywać się będą w środy dla członków TKKF, czwartki i piątki dla pozostałych pracowników MPK.

Zapisy przyjmuje Krzysztof Irzyk w Dziale Kontroli Jakości w biurze na I piętrze, telefon 10-60.

Należy zaznaczyć, że nie mogą zapisywać się członkowie TKKF, którzy nie mają opłaconych składek, a fakt

ten zapisujący będzie mógł sprawdzić na odpowiedniej liście.

Zarząd ogniska w tym sezonie na próbę organizuje 4 wycieczki narciarskie w dni powszednie, aby mogli z nich skorzystać ci, którzy pracują w systemie 4-brygadowym. Informacje o tych wycieczkach będą ogłoszone później.

Wzorem ubiegłego roku Zarząd będzie kontynuował organizowanie zawodów o tytuł „Najlepszego narciarza MPK” w sezonie zimowym 1986/87 według regulaminu z poprzedniego roku. Jest on zbyt obszerny, by go drukować, zapoznać się z nim można w Zarządzie ogniska, a także członkowie Zarządu służą informacjami na jego temat. W każdym razie w zawodach mogą brać udział tylko pracownicy MPK, a punktowanych będzie 10 pierwszych miejsc. Najlepszy zostanie wyłoniony spośród uczestników następujących zawodów: spartakiady dzielnicowej TKKF Kraków-Sródmieście, spartakiady zimowej „Ogniwa”, Dnia Narciarza oraz zimowej spartakiady MPK.

Terminy tych zawodów zostaną podane w odpowiednim czasie. Pragniemy również zwrócić uwagę zainteresowanych, że w sezonie zimowym 86/87 planuje się zorganizowanie dodatkowo 22 wycieczek turystycznych - krajoznawczych wspólnie z PTTK. Propozycji więc wiele. Zapraszamy!

STANISŁAW KIELBASA

W Podgórzu grają w tenisa

ZARZĄD II Koła ZSMP wraz z kierownictwem Zakładu Eksploatacji Tramwajów „Podgórze”, zorganizował 20 grudnia 86 r. turniej tenisa stołowego dla pracowników zakładu. Do turnieju zgłosiło się 16 uczestników. Po zaciętych bojach wyłoniono szóstkę najlepszych zawodników. Zwycięstwo odniósł Zdzisław Uran, następnie miejsca zajęli: Grzegorz Strojny, Tadeusz Słaboń, Antoni Targosz, Adam Prokopiuk i Mieczysław Kamiński. Zwycięzcy otrzymali dyplomy, proporzeczki ZSMP oraz nagrody rzeczowe. Dyplom oraz proporzeczek otrzymał także najstarszy uczestnik turnieju Leszek Kalinowski.

ANTONI TARGOSZ

Medal X-lecia ZSMP dla MPK

OBSZERNY był program konferencji naukowo-metodycznej na temat „Rola organizacji młodzieżowej w zakładzie pracy”, jaka zorganizowana została przez Zarząd Dzielnicowy ZSMP Podgórze 17 grudnia w świetlicy biurowca MPK przy ulicy Brożka. Wygłoszono cztery referaty: dr Jerzego Kornasia „Rola ZSMP w kształtowaniu socjalistycznego oblicza młodzieży polskiej w latach 1976-1986”, dr Jerzego Indraskiewicza „Samorząd załogi w przedsiębiorstwie”, dr Teresy Sasińskiej-Klas „Wybrane aspekty udziału młodzieży w procesie zarządzania - ZSMP a inne organizacje społeczno-polityczne w zakładzie pracy”, mgr Michała Mytycha „Aktywność społeczno-polityczna i świadomość młodzieży pracującej - członków ZSMP województwa miejskiego krakowskiego”.

Konferencja stała się okazją do wręczenia szeregu wyróżnień. M. in. Medalem X-lecia ZSMP i dyplomem wyróżniono zostało MPK i XV Koło ZSMP z ZAW. Srebrne Odznaki „Za pracę społeczną dla miasta Krakowa” otrzymali długoletni, aktywni członkowie ZSMP - Kazimierz Sabała i Ryszard Łącki, natomiast dwóch wieloletnich działaczy organizacji - Krzysztofa Lappego i Jerzego Iskrę wyróżniono tytułami Honorowych Członków ZSMP.

Trzeba jeszcze dodać, że szeroka dyskusja jaka wywiązała się po referatach, udowodniła, że poruszane w nich tematy interesują młodych członków załóg podgórskich zakładów pracy.

(M. B.)

Brawo Płaszów

NAJLEPSZA zajezdnia MPK w 1985 r. - Zakład Eksploatacji Autobusów w Płaszowie i w tym roku spisał się bardzo dobrze. Już 15 grudnia wykonany został przez pracowników Płaszowa plan wozokilometrów - 8 591 511, przy przekroczeniu wskaźnika wozów w ruchu o 0,9.

(kg)



W ramach rajdu zręcznościowego strzelano do tarczy. Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

Z kodeksem na bakier

KLUB SPORTÓW OBRONNYCH Zakładowego Koła LOK już organizuje imprezy rekreacyjno-szkoleniowe wraz z zaprzyjaźnioną jednostką wojskową. Szczególną popularnością cieszą się wspólne rajdy samochodowe, połączone zazwyczaj z popisami techniki jazdy, konkursami na znajomość budowy pojazdów i przepisów ruchu drogowego. W emocje, ba nawet sensację obfitował rajd zorganizowany pod koniec października br. Rywalizację podzielono na dwie kategorie: I w kategorii pojazdów o ciężarze do 3,5 ton i II - w grupie pojazdów autobusowych.

Honor MPK obroniony został przez pracowników Zakładu Transportu. Jerzy Sobolak zajął I miejsce. II - Ryszard Budek, natomiast trzecie, przedstawiciele Jednostki Wojskowej - Romuald Dzierwa i Lucjan Tarnowski.

Nie popisali się niestety kierowcy autobusowi. Pobili ich na głowę żołnierze służby czynnej. Do nich należały trzy pierwsze miejsca. Zwycięzili: Arkadiusz Gugała, Robert Stelmach i Piotr Wójcik. Najlepszy nasz kierowca był czwarty. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że żołnierze raczej na co dzień autobusami nie jeżdżą, porażka będzie dotkliwsza. Zawodowy kierowca MPK - najlepszy w tym rajdzie - na 10 pytań konkursowych z przepisów o ruchu drogowym miał ...4 prawidłowe odpowiedzi. O znajomości technicznej pojazdów i udzielaniu pierwszej pomocy, wstydliwie zamilcze. Żeby było ciekawiej, startujący poza konkursem, rezerwowy kierowca z ZAW - Marek Pruskowski, miał najlepszy czas przejazdu. Mam

cichą nadzieję, że w konkursie nie wzięli udziału nasi najlepsi kierowcy, albo też startujący byli wyjątkowo mało odporni na stres egzaminacyjny.

Organizatorem zawodów było Towarzystwo Trzeźwości Transportowców Zakładu Transportu i Jednostki Wojskowej oraz Klub Sportów Obronnych LOK w MPK. Całości patronował Zarząd Wojewódzki TTT. (F. S.)



SZANOWNY CZYTELNIKU, który w prywatnej wymianie zdań łaskawi byliście stwierdzić - cytuję: „Pan wie, gdzie na zakładzie leżą te wasze Sygnaty i co ludzie z nimi robią, a w ogóle to wstydzi się pan pisać w takim szmatławcu”. Czy zechcielibyście bliżej wyjaśnić sens swoich słów, bo przy naszym spotkaniu ni czas, ni temperatura Waszej wypowiedzi nie służyły bliższemu sprecyzowaniu stanowisk? Nadszedł czas dorocznych obchodów i chętnie dowiedziałbym się czego to, Waszym zdaniem, mam się wstydzić. Zżera mnie również ciekawość co, a także dlaczego „na zakładzie” z Sygnalami robią to, co robią.

Życząc sukcesów w Nowym Roku z niecierpliwością oczekuję na korespondencję.

Z poważaniem

REDAKTOR

kierowcy

Zbiega szybko po schodach, wychodzi z bramy i kieruje się w stronę „fiat”. Przez moment zastanawia się w którą stronę ma jechać, ale tylko przez moment, bo już z drugiego bloku wychodzi wesołe towarzystwo, a jeden z panów ruchem ręki zatrzymuje takśówkę. Nowi pasażerowie Jerzego wybrali się witać nowy rok do swoich przyjaciół. I znów odwozi kolejnych pasażerów na sylwestrowe bale, zabawy i prywatki. W taką noc własnymi samochodami ludzie nie jeżdżą, nie mogliby przecież pić. Ich samochody stoją w rzędach przed blokami, nakryte pięknymi śniegowymi pokrowcami.

Jerzy nawet na postoje nie podjeżdża. Pasażerowie pojawiają się jeden za drugim. Najczęściej pary, czasem większe towarzystwo. Wszyscy są mili, serdeczni, a placąc składają noworoczne życzenia.

W mieście coraz mniejszy ruch. W oknach płoną światła, a z tych lekko uchylonych wydobywa się muzyka. Ludzie bawia się oczekując północy.

— Jeszcze tylko jeden kurs zrobić i wrócić do domu — myśli Jerzy. Podjeżdża na postój takśówek skąd zabiera

dwie Cyganki. Proszą o zawieszenie na os. Handlowe w Nowej Hucie.

— Daleko... myśli Jerzy... — czy zdążyć przed 12.00 wrócić do domu? Cóż ma jednak robić... obie kobiety siedzą mu już w wozie. Cyganki okazują się bardzo rozmowne. Jadą do rodziny witać nowy rok... dlaczego tak późno? Trudno było im się zdecydować do kogo mają jechać. Tak to jest jak się ma dużą rodzinę. Kiedy są już na miejscu, starza z kobiet płaci rachunek, a zwracając się do Jerzego mówi:

— Pokaż rękę, a powiem ci co cię w przyszłym roku czeka...

— Nie wierzę we wróżby... — odpowiada Jerzy, ale rękę Cygance podaje. — To będzie dla was lepszy rok, bo będziecie mieć więcej pieniędzy. Trochę jednak będzie kłopotów z dziećmi i chorobą żony...

— Dziękuję, wystarczy, nie chcę już niczego więcej się dowiedzieć — zwracając się do Cyganki mówi Jerzy.

Jest późno, bardzo późno. Jerzy zakłada za przednią szybę wozu informację, że takśówka zajęta i odjeżdża w kierunku domu. Przed samą 12.00 jest już w mieszkaniu. Tym razem nie za-

pomniął zabrać z wozu kolejki dla najmłodszego syna.

— Jesteś niezawodny — wita go Teresa.

— Jakże mógłbym inaczej. Nowy rok należy witać razem. Rozbudzony wejściem do mieszkania Marcin, przychodzi upomnieć się o kolejkę. Na nie zdają się perswazje, że dzisiaj musi iść spać, a kolejkę dostanie jutro. Wreszcie bierze upragnioną zabawkę.

Zegar obwieszcza północ...

— Wszystkiego najlepszego kochanie, niech nam się dobrze wiedzie...

— Tobie również i żeby przyszedł rok ani trochę nie był gorszy od tego, który już mija...

Otwierają się drzwi wejściowe i do mieszkania wpada Magda.

— Mamusiu, tatuśku, wszystkiego wam najlepszego...

— Dziękujemy ci córeczko i również życzymy wszystkiego co najlepsze, a przede wszystkim zdrowia — mówi Teresa.

— I samych piątek w szkole — dodaje Jerzy.

Magda wybiega z mieszkania, na dalszy ciąg zabawy sylwestrowej.

— Jak dobrze jest w domu i jaki pyszny jest ten zrobiony przez żonę tort... — myśli Jerzy. Chce pochwalić żonę za jej talenty kulinarne, ale dzwonek telefonu przerywa wszystko. W słuchawce głos najstarszego syna...

— Tatusiu dla ciebie i mamy chociaż spóźnione, ale serdeczne życzenia. Dla Magdy i Marcina również.

Prócz głosu syna w słuchawce słychać głośną muzykę.

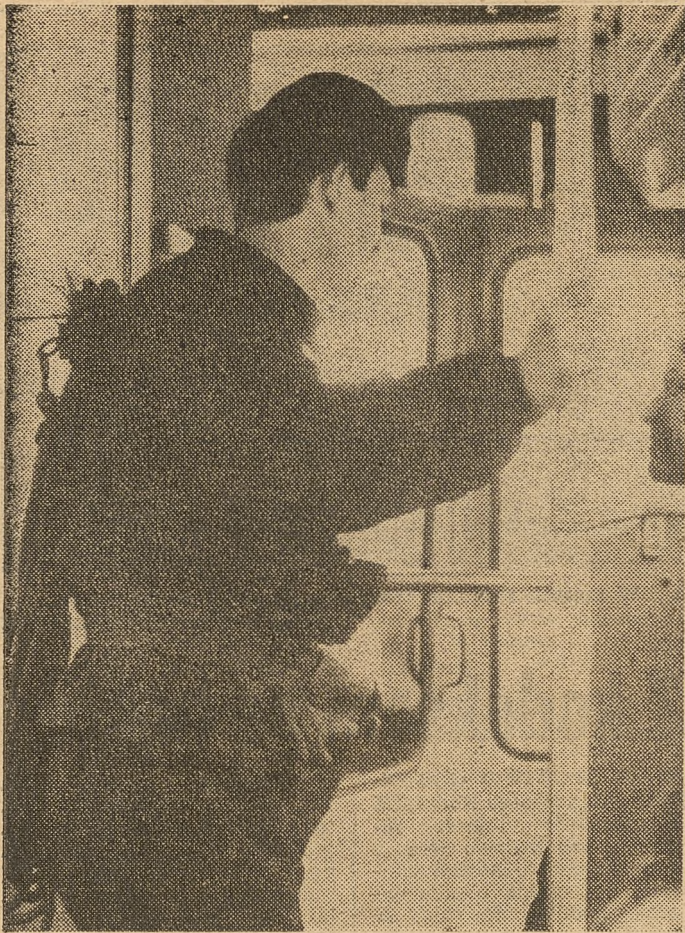
— Kochane dzieci... nie zapominajcie o nas i o domu... — wzrusza się Teresa — ale co tak cicho, co robi Marcin...

— Marcin zasnął — odpowiada żonie Jerzy i zanosi malca do łóżeczka.

Jerzy znów wraca do pracy. Z doświadczenia lat ubiegłych wie, że powroty z balów i zabaw sylwestrowych nie należą do kierowcy do przyjemnych. Odór alkoholu wypełnia cały wóz, a ludzie nie są już tak weseli i mili jak wieczorem. Bardzo często kierowca jest świadkiem wzajemnych wymówek czy kłótni. Na gorąco obliczają stracone złotówki. Czy wszyscy? Oczywiście że nie, ale ci, którzy tak nie robią rzadko korzystają z takśówek. Najczęściej wracają do domu pieszo, ciesząc się gasnącymi nad ranem gwiazdami, chrupiącymi pod nogami śniegiem i sobą.

Dnie już jak Jerzy kończy pracę. Jest zmęczony. Parę godzin snu zregeneruje mu siły, a po południu najprawdopodobniej znów wyjedzie na ulice miasta. Chyba tak zrobi. Choć nie są już jak kiedyś „na dorobku”, ale dzieci rosną, a pieniędzy stale brakuje... Jeszcze pojeździ dzisiaj trochę... Nie dużo, tylko parę godzin.

MARIA BUBACZEWSKA



Zdrowia, szczęścia, powodzenia na ten Nowy Rok życzy...
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Kierowcy z Woli nie kochają biletów

OD KILKU już lat prowadzący pojazdy MPK zobowiązani są do sprzedaży biletów. Mimo że do stawki zaseregowania wliczony jest dodatek za posiadanie kredytu biletowego, wypłaca się też prowizję od sprzedaży — motorniczowie i kierowcy wciąż mają wiele oporów. Są jednak i rekordziści. Na przykład Ignacy Mirek w październiku sprzedał biletów za ponad 20 tys. zł. Większość jednak kierowców z ZAW do tej sprawy podchodzi bez entuzjazmu. W tymże październiku 40 z nich nie posiadało kredytów. Kierowcy tylko dwóch autobusów, na linii pospiesznej „D”, sprzedali biletów za kwotę równą uzyskanej przez wszystkich pozostałych w tym Zakładzie. Faktem jest, że są takie trasy, gdzie bilety wyjątkowo „nie idą”. Ale bez przesyady. Szkoda, że tak wielu nie może zrozumieć, iż wpływ dla MPK są bardzo ważne. To także nasz zysk i nagrody. (fis.)

Na piętn w Lagiewnikach
bije się dwóch chłopców, je-
den mały, drugi znacznie po-
tężniejszy. Widzący to dyspo-
zytor próbuje interweniować:
— Dlaczego bijesz tego ma-
łego?

— Bo wola na mnie gra-
bas!
— I myślisz, że od tego bi-
cia schudniesz?

Kandydat na kierowcę
przed pierwszą jazdą autobu-
sem zwraca się do instruktora:

— Co mam robić?
— To bardzo proste. Na
najbliższym skrzyżowaniu,
gdy będzie światło zielone —



jechać, gdy czerwone — e-
zekać, a gdy ja zielone — ha-
mować.

Spotyka się dwóch kierow-
ców, jeden z zajeżdżni w
Bieżyczach, drugi z Piaszo-
wa.

— Wiesz, dostaliśmy w tym
tygodniu nowe „ikarusy”,
które jeżdżą tak cicho, że ich
zupełnie nie słychać, a kie-
rownica chodzi tak lekko, że
się jej wcale nie czuje!

— To skąd wiecie, że pro-
wadzicie autobus?

Rozmawia dwóch kierow-
ców:

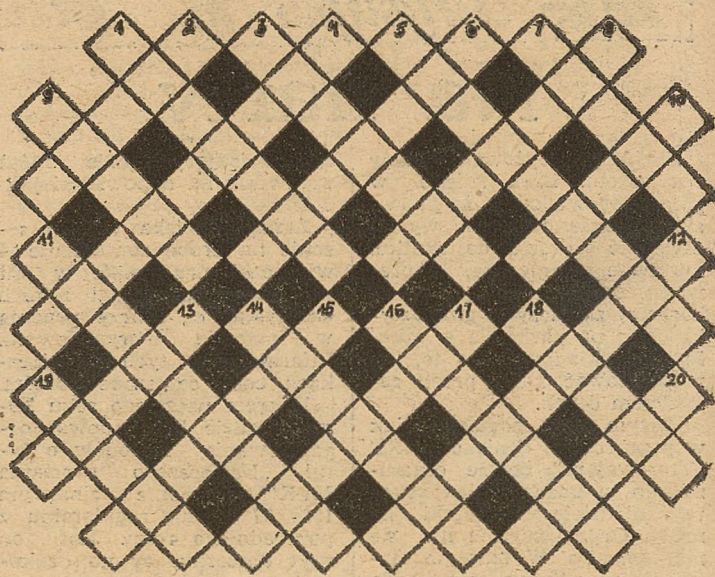
— Słyszałem, że miałeś
wczoraj wypadek?

— A tak, butelka przebiła
mi oponę...

— Jak to? Nie mogłeś jej
ominąć?

— Skąd mogłem wiedzieć,
że ten facet, który leżał na
jezdni, ma ją w kieszeni?

KRZYŻÓWKA NR 21



UWAGA: Każdy wyraz zaczyna się na tę samą literę.

PRAWOSKOŃNIE: 1. maszyna analityczno-licząca zwana mieszaczem, 3. Tey lub „Jama Michalikowa”, 5. nadwozie samochodu, 7. bogaty chłop zatrudniający siłę najemną, 9. znany film A. Wajdy, 11. uszczelnianie kitem, 14. przesyłka pocztowa, 16. dowództwo niektórych jednostek wojskowych, milicyjnych, 18. podkijuje konia, 19. naszyjnik z drogich kamieni.

LEWOSKOŃNIE: 2. ukraiński taniec ludowy, 4. roślina ko-
palna zwana też kalamitem, 6. cienka kielbasa, 8. dobry zna-
jomy, przyjaciel, 10. rozbójnik morski, 12. dawna nazwa kina,
13. symbol dobrych interesów, 15. ptak leśny z rzędu wróblo-
watych, 17. klika, 20. grzyb lub ptak.

ROZWIĄZANIE ŚWIĄTECZNEJ WIROKRZYŻÓWKI

PRAWOSKRĘTNIE: pikolo, kijanka, komnata, arnika, świ-
niak, karetka, tatarak, latarka, masakra, Gotama, magneto, ka-
torga, salata, konował, linomag, Lagardé, Kennedy, kalosze.

POZIOMO: Lewitan, Irawadi, ikebana, nastawa, Gnieszno,
garbnik, tarcza, Nowotny, Rękawka, piętno, ratusz, Sparta,
ikrzak, zaloty, klapak, beifer, krajan, Anklam, antaba, bratek,
agrest, motyka, Austen, kanapka, ramadan, Lozanna, rasista,
nędznik, zdrajca, nadawca, Darnica, rotunda.

PIONOWO: biegun, żagiew, zarzut, linotyp, wystrój, tranzyt,
Niagara, zebra, lelek, trema, Loren, pajda, kania, narkoza, la-
tryna, turysta, basteja, Salazar, kizeryt, mansjon, Granada,
kurant, nasada, poszwa, madera, dennik, nakład.

Nagrodę za rozwiązanie krzyżówki świątecznej wylosowała
JANINA DYBA z Tarnowa.

WYSOKI MANDAT I BEZPŁATNY BILET

Władze szwajcarskiego
miasta Biel postanowiły u-
porządkować bezholowie na
ulicach w związku z czym
tamtejsza policja zaczęła
szczodrzej rozdawać mandaty
kierowcom parkującym nie-
prawidłowo w centrum mia-
sta. Wywołało to duże nie-
zadowolenie samochodziarzy.
Aby nieco rozładować kon-
flikt, podjęto eksperyment
polegający na tym, że razem
z mandatem wręcza się uka-
ranemu bezpłatny bilet na
przejazd tramwajem.

TRZECIA TARCZA JUŻ PRACUJE

Doskonale tempo utrzymują
gornicy z Myslowie, budują-
cy stołeczne metro. W listo-
padzie uruchomili kolejną
tarczę, drążącą tunel pod al.
Niepodległości, gdzie pobie-
gnie pierwsza linia. Tarcza ru-
szyła od ul. Racławickiej w
kierunku przyszłej stacji
„Wierzbno” przy ul. Woroni-
cza. W to samo miejsce, tylko
od drugiej strony, tj. od ul.
Domaniewskiej, zmierzają
jednocześnie dwie inne tar-
cze. Przy budowie jednego z
tuneli zaczęto w ub. miesia-
cu stosować obudowę żelbe-
tową. Ma ona te same wła-
ściwości, co tubingi żeliwne,
ale jest tańsza.

BOMBA W AUTOBUSIE

Przed posterunkiem policji
w Belfascie eksplodowało 450
kilogramów materiału wybu-
chowego, który terroryści z
podziemnej Irlandzkiej Armii
Republikańskiej (IRA) podło-
żyli w autobusie komunikacji
miejskiej. Pojazd zaparkowa-
ny został przed budynkiem po-

licji, który w wyniku wybu-
chu został bardzo poważnie u-
szkodzony, podobnie jak poblis-
kie domy. Jeden policjant i
sześć osób cywilnych doznało
poważnych obrażeń ciała. Au-
tobus został doprowadzony na
miejsce zamachu przez kierow-
cę, którego rodzina przetrzy-
mywana była przez członków
IRA w charakterze zakładni-
ków. Po zamachu wszyscy

autobusowe dostarczają rocz-
nie do Kraju Rad ponad 3 ty-
siące autobusów różnych ty-
pów.

W PORTUGALII DROŻSZA KOMUNIKACJA MIEJSKA

Z dniem 15 grudnia w Por-
tugalii podrożało wiele usług
oraz artykułów spożywczych.
Najbardziej, bo o 14 proc., po-

dotrzeć na wystawę własnym
pojazdem, gdyż miejsc na par-
kingach będzie za mało. Pesy-
mistyczne prognozy sprawdziły
się. Ci, którzy mimo ostrzeżeń
przyjechali prywatnym samo-
chodem, na ogół bardzo długo
szukali miejsca na parkingu.
Niezawodnie i najprościej moż-
na było dojechać metrem. W
ciągu 10 dni trwania salonu
odwiedziło go ponad milion

konduktora kosztują 10 zł dla
dorosłych i 5 zł dla dzieci. Po-
jazd wyposażony został w ur-
ządzenia nagłaśniające. Za-
interesowanie nową formą
zwiedzania miasta jest spore.

BULGARSKI AUTOBUS AUSTRIACKIEJ FIRMY

Bulgaria zakupiła od au-
striackiej firmy „Steyr Daim-
ler Puch” licencję na budowę
miejskiego autobusu przegu-
bowego, który będzie produk-
owany w kombinacie autobuso-
wym „Czawdar” w Botewgra-
dzie. Na razie wykonany zo-
stał model doświadczalny, któ-
ry ma 36 miejsc siedzących, a
w sumie może pomieścić 128
pasażerów. Obecnie prototyp
poddawany jest próbom. W
roku 1987 przewidziano wy-
produkowanie serii próbnej.

KOMUNIKACYJNY CHAOS W STOLICY AUSTRII

Pierwsze obfite opady
śniegu w Austrii, jakie zanoto-
wano w połowie grudnia, spo-
wodowały poważny chaos ko-
munikacyjny. W ciągu jednej
nocy napadało w stolicy ok. 30
cm śniegu. Przez wiele godzin
ulice Wiednia były zablokowa-
ne przez samochody, autobu-
sy i tramwaje. Zgodnie z roz-
kładem jazdy kursowało jedy-
nie metro, które w zimie oka-
zuje się jedynym niezawod-
nym środkiem komunikacji
miejskiej. Odnotowano ogrom-
ną liczbę spóźnień do pracy.
Podobnie było w innych regio-
nach Austrii — Styrii, Bur-
genlandzie i Górnej Austrii,
gdzie w ciągu jednej nocy na-
padało ok. 20 cm śniegu. Do-
szło do wielu poważnych wy-
padków. Były ofiary śmiertel-
ne i duże straty materialne.

(Oprac. I-k)

Mieszanka PIRMOWA NIE TYLKO

przetrzymywani zostali wypu-
szczeni na wolność.

BARDZIEJ PIJANY NIŻ PASAŻER...

Pewien mieszkaniec Madry-
tu po wypiciu kilku kielisz-
ków alkoholu rozsądnie po-
stanowił zostawić swój sa-
mochód na parkingu i wrócić
do domu taksówką. W dro-
dze taksówkę zatrzymał pa-
trol policji, ponieważ kierow-
ca naruszył przepisy ruchu
drogowego. Jak się okazało,
prowadzący taksówkę był
bardziej „pod gazem” niż je-
go nietrzeźwy pasażer.

PRZEJDA PROBY W RÓŻNYM KLIMACIE

Pierwszą partię „ikarusów”
nowej generacji wysłano w po-
łowie grudnia z Węgier do
Związku Radzieckiego, gdzie
przez 9 miesięcy będą odbywa-
ły próbną jazdę w różnych
warunkach klimatycznych, m.
in. na ulicach Moskwy, Lenin-
gradu, Krasnodaru i Soczi. Se-
ryjna produkcja nowych „ika-
rusów” rozpocznie się w 1987
r. Obecnie węgierskie zakłady

drożala mąka, chleb o 13 proc.,
mleko o 9 proc. W podobnym
stopniu podrożały bilety ko-
munikacji miejskiej — tram-
wajowe, autobusowe i lizboń-
skiego metra. Według rządu
podwyżka ta mieści się w
granicach założeń walki o
zmniejszenie inflacji sięgającej
w tym roku 12,5 proc.

BRYGADA — TO JEST TO!

Po wprowadzeniu brygado-
wego systemu pracy na budo-
wie warszawskiego metra pla-
ce w przedsiębiorstwie „Beton-
stal” wzrosły średnio o 10—15
tys. złotych. Członkowie kilku
brygad osiągnęli zarobki w wy-
sokości do 45 tys. zł. Wzrost
idzie oczywiście w parze ze
zwiększoną wydajnością pracy.
Wszystkim się to opłaca.

PRZEPOWIEDNIE SPELNIŁY SIĘ W PEŁNI

Już na kilka tygodni przed
otwarciem jesiennego Salonu
Samochodowego i Motocyklo-
wego w Paryżu francuska pra-
sa uprzedzała miłośników mo-
toryzacji, żeby nie próbowali

osob. A było co oglądać, gdyż
swe wyroby zaprezentowali
dostawcy z 26 państw (m. in.
z Polski). Oprócz dominujących
w salonie samochodów osobo-
wych, tym razem znacznie
szerzej pokazali swe wyroby
także wytwórcy autobusów i
samochodów ciężarowych.
Francuzi kochają się w samo-
chodach. Toteż nie żalowali
czasu na wędrowki po
stoiskach, by dowiedzieć się,
co nowego zaoferują produ-
cenci w najbliższym czasie.

ZIELONY TRAMWAJ WRÓCIŁ DO BYDGOSZCZY

Ongiś po Bydgoszczy jeździ-
ły zielone tramwaje. Dziś już
niewielu mieszkańców miasta
pamięta ten kolor na wago-
nach, ale przypomniał sobie o
nim pracownicy WPK, którzy
własnymi siłami wyremonto-
wali jeden ze starych wozów.
Obecnie dwa razy dziennie
jeżdżą nim po mieście wycie-
czkowe grupy dzieci i młodzie-
ży. Przejazdki mogą odbywać
również pasażerowie indywi-
dualni, dla których zarezerwo-
wano niedziele. Bilety sprze-
dawane w tramwaju przez