

Warszawskie posiedzenie, a może jak kto woli naradę, ocenić można jako spotkanie w jednej rodzinie przedsiębiorstw komunikacyjnych, w której nie brakuje problemów i wspólnego dążenia do rozwiązania wielu ważnych spraw.

◆ **JUŻ DRUGI** tydzień trwa wściekły, chociaż pierwszy, atak zimy. Parę dni wcześniej, nim synęło śniegiem i powiało mroźnie, był w przedsiębiorstwie próbny alarm, w czasie którego sprawdzono działanie sprzętu i ludzi na wypadek trudnych warunków zimowych. Okazało się, że ze sprawnością trafiło w dziesiątkę. No cóż, całkiem słusznie uważa się, że zima to normalna pora roku w naszym klimacie i funkcjonowanie komunikacji w tym okresie jest rzeczą oczywistą i o „zaskoczeniu” nie powinno być mowy. W odniesieniu do MPK nie było więc zaskoczenia. Niestety, jeszcze nie wszędzie jest to oczywiste. Przekonali się o tym niektórzy. Pierwszy atak zimy zaskoczył drogowców, wskutek czego dojazd z Olkusza był odcięty. Po prostu zasypało. Na szczęście, komunikacja w mieście działała bez zakłóceń.

◆ **WYJĄTKOWO** „elegancki” był pan motorniczy tramwaju linii „8”. Około godz. 11.05, 20 listopada dojeżdżając do pętli w Łagiewnikach postanowił „zrobić” wokół siebie porządek. W wozie silnikowym nr 138 zrzucił zapamiętane okazałe rozmiary śmieci z pulpitu motorniczego, za nastawiając po prawej swojej stronie w przerwie jaka powstaje po zamknięciu pierwszych drzwi. Już pomijam ten przejaw kultury „pędzika”, ale czy pomyślał jak te brudy potem stamtąd wydobędzie? Motorniczy wyglądał elegancko i nie nie wskazywało fletucha, gdyby...



◆ **Z KONSTALU** wrócił pierwszy zmodernizowany według wersji kierownictwa ZNT tramwaj, przystosowany do jazdy na tyristorach. Ten wagon będzie drugim tyristorowym w naszym przedsiębiorstwie i będzie oznaczony cyfrą 2.

◆ **OKAZUJE** się, że i my mamy swój rodzinny „penta-gon”. Tak nazywany jest biurowiec przy ulicy Brożka. Podobno dlatego, że część pracowników jakby się tam „pętała”, a reszta „goniła”.

◆ **NA TRASĘ** wyjechał sławny w ZTH wagon 244. Został zmodernizowany przez kadrę inżynierów-techników zgodnie z postulatami motorniczego.

◆ **STARE** tramwaje (niestety, na wymiaru) konstruowane w czasach, gdy nie byliśmy właściwie żadną potęgą, a przemysł hutniczy dopiero w powojakach — technika zresztą też — jeżdżą do dziś, a więc około czterdziestu lat. Trudno się dziwić, że zaczynały w nich cieknąć dachy. Jest natomiast prawie regułą, że za kolnierz kapie w tych najnowszych.

◆ **NIE** od dziś trwa wojna między niepalącymi i palącymi przebywającymi w jednym pomieszczeniu. To znaczy, są to „bitwy” jednostronne, bo z reguły „nikotynowcy” do tych drugich pretensji nie mają. Natomiast niepalący, miast zwalczać palenie, zwalczają palaczy. Okazuje się jednak, że protest przeciw palącym można wyrażać także elegancko, np. ostentacyjnie wyjmować w takich sytuacjach kanapki i jeść na zebraniach. No cóż, jeżeli jedni trują siebie i innych, drugim pozostaje regeneracja sił w taki właściwy sposób.

◆ **DZWONIĄCYM** z miasta przez centralę na Brożka potrzebne są nie lada mocne nerwy. Jeżeli przypadkiem numer centrali jest wolny i zostanie odebrany, dzwoniący jest zdezorientowany, bo po słowach „łączę” w słuchawce zapada głucha cisza. Abonent nie ma bowiem sygnału zwrotnego, nie wie więc, czy czekać, bo numer się nie zgłasza, czy pani telefonistka zapomniiała o nieszczerym. Pozostaje więc odczekać słuchawki. Gdzie zatem rozwijająca się racjonalizacja?

(F. S.)



ZAP ma nareszcie halę OT

NIEMAL w trzy lata po rozpoczęciu eksploatacji zakładu w Płaszowie mamy pierwsze efekty jego modernizacji. 22 listopada oddana została do zagospodarowania i użytku hala OT. Dość przestronne, jasne pomieszczenie z wyłożonymi kafelkami kanałami jest dla płaszowskiej załogi ewidentną poprawą warunków pracy. „Inny świat” — mówią mechanicy porównując tę halę z pozostałymi pomieszczeniami. Sukces to jednak, czy też nie? Okazuje się, że przez ponad dwa lata, oprócz przygotowania dokumentacji, wykonawca zewnętrzny wyburzył tylko jedną ścianę i wybetonował kanały, prace instalacyjne (wentylacyjne, ciepłownicze...) wykonali sami pracownicy z zakładu w Płaszowie w ramach zespołu gospodarczego. Całość kosztowała aż 1 mln 300 tys. zł, a do zrobienia pozostały jeszcze dwie dobudówki, oraz pełna modernizacja hali głównej i piętra przeznaczonego dla Ośrodka Szkoleniowego. Pracownicy ZAP czekają więc na bardziej zdecydowane działanie. (A. Z.)

Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC



Dni Honorowego Krwiodawstwa

Dni Honorowego Krwiodawstwa obchodzili uroczystości 23 XI br. w kinie „Związkowiec” krwiodawcy z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Na tę doniosłą uroczystość przybyli przedstawiciele władz polityczno-administracyjnych dzielnicy Podgórze: I sekretarz KD PZPR Józef Krzywdą, zastępca naczelnika dzielnicy A. Hareziak, przewodniczący ZD ZSMP, Ryszard Zawisza oraz zastępca prezesa ZK PCK dr Mieczysław Sterecki.

Działalność Koła HDK w MPK przedstawił jego prezes — Władysław Michalski. Koło liczy już 24 lata, jego członkowie aktywnie propagują szczytne, humanitarne ideały Czerwonego Krzyża. Krew dawców z MPK uratowała już niejedno życie, m. in. dzieci (akcja „Krew — dzieciom”),

kolegów z MPK i ich rodzin. 12 października dla ofiar tragedii w Meksyku indywidualni dawcy oddali 15 l krwi. W roku 1985 łącznie oddano w MPK 116 litrów krwi.

Ważną pozycję stanowi działalność rekreacyjno-wypoczynkowa dla potrzeb dawców. Są działalnością Koło podnosi społeczną wartość i status dawcy krwi. Jest to również zasługa poparcia oraz życzliwości dyrektora i władz przedsiębiorstwa.

W uznaniu zasług Rada Państwa przyznała Złoty Krzyż Zasługi Zbigniewowi Janikowi, a Medal 40-lecia Polski Ludowej 5 osobom. Wręczono też Odznaczenia PCK III i IV stopnia, odznaczenia Zasłużony Honorowy Dawca Krwi oraz dyplomy PCK i HDK.

ANDRZEJ PASŁAWSKI

„Ekonomika i Organizacja Pracy”

— miesięcznik przydatny dla edukacji ekonomicznej załogi

gospodarczej, doskonalenie systemu zarządzania i planowania w przemyśle i przedsiębiorstwach, wdrażanie zespołowych form organizacji pracy i wynagradzania, zagadnienia postępu technicznego, organizacyjnego i ekonomicznego, jakość i nowoczesność produkcji, główne kierunki doskonalenia organizacji produkcji i pracy, racjonalizacja zatrudnienia, kształcenie i do-

Pion pracowniczy, czyli...

Kadry, bufety, wezasy

SKOŃCZYŁA SIĘ seria wyjazdowych operatywek dyrekcji w poszczególnych zakładach, a ocenie poddane zostały poszczególne piony. 20 listopada odbyło się drugie z takich posiedzeń, poświęcone tym razem pionowi pracowniczemu, który musiał przedstawić ocenę aż dziesięć komórek. Nic więc dziwnego, że przy tej ilości różne padały oceny, a pion jako całość trudno jakoś jednoznacznie określić — źle czy też dobrze pracuje. Oto bowiem jedna z najważniejszych komórek — Dział Kadr zapomniał w ogóle o tym, że odpowiedzialny jest za politykę kadrową w całym przedsiębiorstwie i ograniczył się tylko do działań rutynowych, które, choć prowadzone intensywnie, przyniosły tylko spadek zatrudnienia. Korzystając z wyników badań socjologicznych przyjęto dość proste stwierdzenie, że wszystko zależy tylko od wysokości plac. Tymczasem placę wzrosła, a zatrudnienie wcale nie rosło, lecz nadal trwa (choć może już w mniejszym stopniu) exodus pracowników MPK. Okazuje się bowiem, że w zakładach całkowicie zaniedbano sprawy adaptacji zawodowej, szczególnie ludzi młodych. Pracownia socjologiczna program tak opracowała, ale nie ma możliwości egzekwowania go w zakładach. Dział Kadr też podobno nie, a motorowych zwalnia się więc nie udaje się nam ich przyjąć.

Jakość kadr to również szkolenia, a tu szkoleni mają i złe warunki i sami niechętnie chcą się szkolić. Wybrnąć z sytuacji można tylko w ten sposób, by po pierwsze Ośrodek Szkolenia Zawodowego sam włączył się w szukanie rozwiązań lokalnych, bo jak twierdzi dyrektor Trzmiel — już dziś można byłoby myśleć o rozpoczęciu budowy Ośrodka z prawdziwego zdarzenia obok bazy przy ul. Łokietka, a po drugie, by podnoszenie kwalifikacji powiązać ze wzrostem plac i w ten sposób zainteresować ludzi szkoleniami.

Pion pracowniczy najczęściej jednak utożsamiany jest z działalnością socjalno-bytową, którą prowadzi także właśnie Wydział. Niestety, koszty tej działalności z roku na rok rosną i przekraczany jest planowany na ten cel fundusz. Oczywiście, odbija się to na innych formach działalności. Jednak działalność ta będzie się nadal rozwijać ze szczególnym położeniem nacisku na tworzenie odpowiedniej bazy. Mamy już na wysokim

poziomie ośrodek w Osieczanach, będzie ośrodek kolonijny w Krościenku, planuje się budowę pawilonów campingowych w Rowach.

Poprawia się też stan wyposażenia naszych bufetów, których jest już 19. Problemem jest jednak pogodzenie oczekiwań załogi i możliwości ich zaopatrzenia.

Działalnością, która mimo dużego nakładu pracy daje najmniejsze wyniki jest sprawa mieszkań. Jednak Wydział stara się utrzymywać stały kontakt z wydziałami lokalowymi w poszczególnych dzielnicach i w ten sposób zawsze udaje się w ciągu roku zdobyć choć kilka mieszkań rotacyjnych.

Dobrymi wynikami może pochwycić się też Dział Kultury, Sportu i Turystyki, a w szczególności tym, że do oprawy imprez okolicznościowych możemy w przedsiębiorstwie wykorzystywać zespoły kulturalne działające u nas. Poza tym warto wspomnieć o dużej ilości wycieczek turystycznych, imprez sportowych oraz biletów na imprezy.

Najwięcej chyba pretensji i zastrzeżeń kierownictwo przedsiębiorstwa zgłosiło do Przychodni Lekarskiej, a wszystkie dotyczyły jednego — nadmiernej ilości zwolnień lekarskich oraz, to już w mniejszym stopniu, niewystarczającej działalności profilaktycznej. A że lekarze na temat zwolnień mają swoje zdanie, więc kto ma rację wyjaśni się dopiero po spotkaniu lekarzy z przychodnią z kierownictwem przedsiębiorstwa. Przy okazji wyszła na jaw jeszcze jedna sprawa, gdyż okazuje się, że zakłady przekazując swoich pracowników do Oddziału Pracy Chronionej pozostawiają sobie ich fundusze plac.

Najmniej dyskutowano na temat działalności Wydziału Gospodarki Odeży, gdyż tu była tylko jedna uwaga, by przynajmniej o 20 mln zł zmniejszyć wartość zapasów i Wydziału Ogólnego, by, jak powiedział dyrektor Trzmiel, nie zachwalić jego kierownika Janusza Rzymka na śmierć.

Tak to od najsłabszego ogniwka, a kończąc na najlepszym w pionie pracowniczym, dokonano analizy działalności, którą zakończono pochwałą za prowadzenie stałej kontroli wykorzystania funduszu plac w pionie i uwagą, by wszystkie sprawy załatwiane były przez pion systemowo i do końca, bez oglądania się na innych, gdyż przynosi to niejednokrotnie zaprzepaszczenie dużych nakładów pracy.

(A. Z.)

Seryjna produkcja autobusów „M-11”

Załoga Jelezańskich Zakładów Samochodowych uruchomiła w listopadzie wieloseryjną produkcję nowoczesnych autobusów miejskich typu „M-11” powstających w kooperacji z przemysłem motoryzacyjnym Węgier. Pierwsze autobusy tego typu, po odbyciu próbnych jazd, są już użytkowane w przedsiębior-

stwach komunikacji miejskiej kilku miast m. in. w Warszawie, w Białymstoku i we Wrocławiu. Do końca br. załoga „Jelca” zamontuje we współpracy z budapeszteńską firmą „Autocsepel” — 200 nowych autobusów. W przyszłym roku ich dostawy z „Jelca” wzrosną do 1000 sztuk, zaś w następnych latach — do 1500.

procesów zachodzących w gospodarce narodowej i w przedsiębiorstwach. Zamieszcza również informacje z zagranicy. W czasopiśmie prowadzone są działy „Głosy czytelników” oraz pytań i odpowiedzi związanych z problematyką pisma. Przeglądy, recenzje i informacje bibliograficzne łączą czasopismo z nurtem rozwoju organizacji i zarządzania w Polsce i na świecie.

Stale i systematycznie otrzymywanie czasopisma zapewnia jedynie prenumerata, którą przyjmują oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch”.

Adres redakcji: 00-098 Warszawa, ul. Niecała 4a.

„PRAWO O RUCHU DROGOWYM” jest najpopularniejszym, używanym na co dzień aktem prawnym. Obowiązany jest go znać każdy od lat siedmiu do śmierci, zawodowy kierowca, minister, niedzielny amator, woźnica fury z sianem i przechodzień. Najmniejsza wątpliwość któregośkolwiek może kosztować życie lub ciężką forszę.

Zamiana „Ustawy o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych” na „Ustawę o ruchu drogowym” była szeroko popularyzowana i sądziliśmy, że każdy wie, co trzeba. Z końcem października okazało się jednak, że dwutysięczna rzesza motorniczych z MPK Kraków powinna być w trybie natychmiastowym pozbawiona praw jazdy za niezgodne jakoby z przepisami skręcanie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Na tablicach ogłoszeń obu zajezdni wywieszono pismo Wydziału Komunikacji Urzędu miasta Krakowa do MPK podpisane przez

maści nie mają o niej zielonego pojęcia i jak dawniej czekają, aż opuszczą skrzyżowanie. Ja zaś nie mogę stać, mając wolną drogę, gdyż placą mi za jazdę, a nie za złośliwość.

Kiedy jednak Ministerstwo Komunikacji zrobi, co do niego należy, tj. poinformuje o „interpretacji” absolutnie wszystkich użytkowników krakowskich dróg w „Gazecie Krakowskiej”, „Dzienniku Polskim”, „Echu Krakowa”, w tv i w radiu, to radzę krakowianom chodzić do pracy, a zwłaszcza do domu piechotą. Ponieważ ja i reszta motorniczych pracujemy na chleb, a nie na mandaty, nie zaryzykujemy przejazdu przez wymienione skrzyżowania. Posiadanie auta nikomu nie nie pomoże. Motorniczy, który w cyklu świetlnym nie opuścił przystanku, zobowiązany jest ponownie otworzyć drzwi. Ludzie będą wsiadać i wysiadać, awanturować się, więc samochody i tak nie przejadą.

Oczekujemy rzeczowego stanowiska Ministerstwa Komunikacji

Interpretacja czy kompromitacja

Antoniego Nosala, w którym podano interpretację Ministerstwa Komunikacji.

Nie wiadomo dobrze, czego to jest interpretacja, gdyż nie podano artykułów prawa o ruchu drogowym, których dotyczy, a trudno przyjąć, że w paru zdaniach interpretuje się całą ustawę. Notabene, pismo nie ma sygnatury akt ani pisma UM, ani interpretacji. W myśl postanowień kodeksu postępowania administracyjnego nie jest pismem urzędowym, a zwykłym świstkiem.

Dotychczas, wg art. 21 pkt 2 tramwaj skręcający na skrzyżowaniu miał pierwszeństwo przed samochodami, których pas ruchu przecinał. Według „interpretacji” pierwszeństwo mają samochody. W konsekwencji w szczycie tramwaj nie ma żadnej możliwości skręcenia w prawo czy w lewo na skrzyżowaniach: Basztowa — Długa, Lubicz — Karmelicka, Pstrębskiego — Cekiery, pod Dworcem Głównym, pod Pocztą Główną, pod Filharmonią, pod Bagatelą, czyli w tzw. I obwodnicy (chyba, że zepsuje się sygnalizacja świetlna). Tramwaj wiozący kilkuset ludzi ma stać po to, by przepuścić parę samochodów wiozących najwyżej kilkanaście osób.

W parę dni po wywieszeniu pisma okazało się, że niedouczeni są nie tylko motorowi, ale nawet taksówkarze i funkcjonariusze drogówki. Widać, nam wszystkim w Krakowie jakiś dur się na mózg rzucił. Mieliśmy rzadką okazję podziwiania scen, w których milicjanci przybyli na miejsce kolizji wlepiali mandat kierowcy za to, że wjechał w tramwaj natomiast nasi wypadkowcy kazali im wlepić mandat motorniczemu za to, że zjechał z samochodu drogę. Teraz drogówka już wie.

Jeśli dokładnie zastosuję „interpretację”, to sama jedna swoim tramwajem zablokuje pół miasta. Nie uczyniłam tego dotychczas tylko dlatego, że wiedzą o niej tylko motorowi, kierowcy najróżniejsze

Mnie, zwykłej motorowej z zajezdni Podgórze, po przeczytaniu „interpretacji” nasunęło się kilka przypuszczeń.

Po pierwsze, że sercu pana ministra bliższy jest jego samochód, samochody jego przyjaciół, znajomych i pociotków, niż tramwaj wiozący setki szarych, nieznanym mu ludzi, których na samochód nie stać albo go nie mogą prowadzić.

Po drugie, że pan minister nie lubi Krakowa, ani krakowian, ani nigdy w Krakowie nie był.

Po trzecie, że pan minister jest osobistym wrogiem komunikacji tramwajowej, skoro ją w swojej „interpretacji” wyraźnie dyskryminuje wbrew intencji ustawodawcy, który przyjął zasadę uprzywilejowania komunikacji masowej (patrz art. 15 o włączaniu się do ruchu autobusów i trolejbusów).

Po czwarte, że pan minister w głębi duszy nie jest pewny słuszności swej „interpretacji”, skoro podaje ją kuchennymi drzwiami tylko motorowemu zamiast szerokim frontem wszystkim użytkownikom dróg (jak np. przepisy o ruchu na rondach, och! co to był za szum!).

Po piąte, że skoro masowo nie wlepił nam na razie drogówką mandatów za nieprzepisową jazdę przez skrzyżowanie, to pan minister obawia się, iż dokładne stosowanie jego „interpretacji” wykaże jej całkowitą nierealność na krakowskim bruku.

Przyjmując, że „interpretacja” jest poprawna, jedynym uczciwym rozwiązaniem tej sprawy jest zastosowanie wyborczej sygnalizacji świetlnej dla tramwaju, jak np. pod Wawelem czy na skrzyżowaniu ulic Boh. Stalingradu i Dietla.

Doświadczenie jednak uczy, że łatwiej pisać pisma ryzykować cudzym mieniem i życiem niż zmienić parę sygnalizatorów.

MARTA MICHAŁOWSKA

Odbudować prestiż inżyniera

KIEDYS słowo „inżynier” oznaczało znajomość problemów, fachowość i wiedzę. Właściwie i dziś niby jest tak samo, a jednak inżynier już nie jest „kimś”. Czyżby dzisiejsi inżynierowie nie dorastali do tych chociażby z lat sześćdziesiątych? Przerwa w kształceniu kadr spowodowana wojną i okupacją, brak po zawieszeniu wojennej kadry dydaktycznej na uczelniach powodowały, że każdy absolwent był na wagę złota. Dźwigający się z gruzów kraj potrzebował wykształconej kadry w rozwijającym się przemyśle. Z konieczności więc każdy, lub prawie każdy po studiach mógł liczyć na „wskoczenie” w kierowniczy fotel. Kto wie, czy właśnie nie wtedy wytworzyła się powszechna opinia, że jak już inżynier to musi być od razu co najmniej kierownikiem. Praca po studiach bezpośrednio w produkcji była uważana wręcz za degradację. Tak zresztą jest jeszcze i dziś, jeżeli inżynier jest tylko mistrzem, to niektórzy dopatrują się sensacji i w najlepszym przypadku komentowane to jest faktem, że taki osobnik „jest cienki”. Nie też dziwnego, że inżynierowie (przynajmniej u nas) nie pchają się do produkcji. Wolą częstokroć siedzieć w biurach i jakże często przekładać papierki, czy też przykładać ze swoim INŻ. pieczątki. Inżynierów z biegiem lat przybywało i w wielu wypadkach zasilali zastępy urzędników. Co ambitniejsi usiłowali coś zrobić w swoim zawodzie, szybko jednak zniechęcali się. Nie dopingowały do wysiłków też płace. Jako umysłowi mieli mniejsze szanse na godziwy zarobek, na sprostać chociażby w tym względzie robotnikom i to niekoniecznie wykwalifikowanym. Jeżeli jeszcze w najbliższych środowiskach młodych ludzi istniał nacisk by syn, czy córka studia skończyli, to nieracjonalna gospodarka kadrami spowodowała, że ostatnio na przykład cybernetyk sprząta ulice, bo tu zarobi, elektronik zakłada szklarnie, a jeżeli już nawet pracuje na kierowniczym stanowisku, to mało to ma wspólnego ze zdobywaną przez lata na uczelni wiedzą. Stało się więc, co się stać musiało. Młodzi do wiedzy jakby mniej się garnęli, a dzisiejszym inżynierowi daleko do prestiżu niegdyśszego. Wiele już powiedziano i napisano o negatywnych skutkach tego zjawiska, tylko, że gadaniem nikt niczego jeszcze nie zwojował.

Inżynierowie i technicy mają w Polsce swoją organizację. Jest nią Naczelna Organizacja Techniczna. Członkiem NOT-u jest Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji (SITK), na zasadach pełnej niezależności i samodzielności działania. Władze naczelne SITK mogą powoływać oddziały terenowe podlegające rejestracji przez właściwy organ terenowej administracji państwowej.

22 listopada Zarząd Oddziału Krakowskiego SITK zorganizował w naszym przedsiębiorstwie wyjazdowe posiedzenie z udziałem przedstawicieli wszystkich kół zakładowych krakowskiego oddziału. Na posiedzeniu wręczone zostały odznaczenia państwowe i wyróżnienia stowarzyszeniowe.

Sprawozdanie z działalności naszego za-

kładowego koła SITK przedstawił zbranym Antoni Kądziołka. Koło w MPK działa już prawie 35 lat. Oczywiście, w ciągu tak długiego czasu były okresy lepszej i gorszej działalności. Merytoryczna działalność koła prowadzona jest między innymi w oparciu o uchwałę nr 180 Rady Ministrów w sprawie dalszego rozwoju i doskonalenia NOT i zrzeszonych w niej stowarzyszeń naukowo-technicznych oraz zasad ich współdziałania z państwowymi jednostkami gospodarczymi. Działalność koła ściśle odpowiada zadaniom statutowym.

W roku 1975 to właśnie koło zostało uznane za najlepsze w kraju. W zakresie podnoszenia kultury technicznej i wzrostu kwalifikacji pracowników przedsiębiorstwa organizowano corocznie projekcje filmów polskich i zagranicznych o tematyce miejskiej. Wspólnie z Ośrodkiem Szkolenia Zawodowego organizowano kursy dokształcające (mistrzów zawodu, robotników wykwalifikowanych, pedagogów, organizację i zarządzania, z zakresu diagnostyki samochodowej, spawania itp. Dobrze układała się współpraca z Zakładowym Klubem Techniki i Racjonalizacji w zakresie wynalazczości pracowniczej. Ośmiu członków koła pełni funkcję doradców technicznych.

Długo by trzeba wymieniać sukcesy i efekty pracy członków koła, wymienię więc tylko niektóre, wykonywane przy współudziale członków koła: próby sterowania zwoznic tramwajowych przez wykorzystanie promieniowania podczerwonego, zmiana technologii remontu torowisk, wprowadzenie w przekładnik PST styku węglowego zamiast srebrnego, uzyskanie też autoryzację na skrzynki centralnego ogrzewania typu RAP i tak dalej i tak dalej.

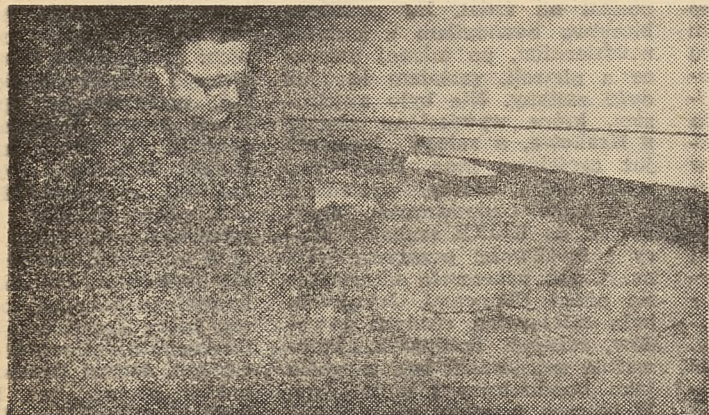
Tylko z tego co napisałam wynioskować można, że nasze koło ma bogaty dorobek. Poprzez prężne działanie kół silny jest także i oddział, a w konsekwencji całe Stowarzyszenie.

Jednym z celów jego działania jest także punkt mówiący o dbaniu o podnoszenie rangi zawodów ludzi stowarzyszonych w SITK, także poprzez podnoszenie kwalifikacji zawodowych, integracji środowiska. Stowarzyszenie wypracowało na swych zjazdach szereg uchwał i wniosków. Bywa i tak, że czasami nie są one zbieżne z aktualnymi potrzebami chwili, są więc często odkładane, bywa, że i zapomniane. Niestety, wpływ SITK, a i NOT na realizację, czy egzekwowanie ich jest niewielki.

Szkoda, bo inżynierowie muszą mieć silną przebiecia. Prawda jest, że robotnicy mogą być i są siłą napędową postępu, ale i prawdą jest, że nie może się to dokonać bez udziału inteligencji technicznej. Bo nawet najlepszy pomysł niczego nie zmieni, jeżeli nie będzie prawidłowo obliczony, projekt rozrysowany, maszyna skonstruowana i sprawdzona metodami naukowymi także w praktyce. Nie ma innej drogi postępu i dlatego prestiż inżyniera musi być odbudowany i musi też być ściśła współpraca między robotnikami i inteligencją techniczną.

FILOMENA SERWIN

Zespoły gospodarcze nie zarabiają kokosów, ale...



W POPRZEDNIM numerze „Sygnałów MPK” pisaliśmy o jednym z zespołów gospodarczych jaki utworzony został w ZNT, w obecnym przedstawiamy kolejne, działające w tym Zakładzie, które powołane zostały do napraw powypadkowych taboru tramwajowego 102 N i 105 N.

W skład zespołu gospodarczego, powołanego do napraw powypadkowych wagonów 102 N wchodzi: przeciętnie 6-osobowa

brygada Władysława Wróbla, która składa się ze ślusarzy, spawaczy i blacharzy, wykonująca (jeżeli zachodzi potrzeba) zakres spraw elektrycznych, brygada Edwarda Skirlińskiego, a stolarskich brygada Adama Białeckiego. Kierownikiem zespołu jest mistrz Bogdan Konieczny, do którego należy prowadzenie całości spraw administracyjnych, między innymi obliczanie godzin i załatwianie potrzebnego materiału. Aktual-

nie brygada Władysława Wróbla realizuje dwie umowy — jedną za 50 tysięcy złotych, drugą za 60 tysięcy złotych. Na wywiązanie się z każdej z nich, zespołowi potrzebny jest miesiąc pracy, oczywiście tej dodatkowej poza godzinami pracy zasadniczej. Od miesiąca wakacyjnych do końca roku zespół przeprowadzający powypadkowe naprawy wagonów tramwajowych 102 N, zrealizuje trzy umowy. Czy w przyszłym roku będzie miał zapewnioną dodatkową pracę i zarobek? Prawdopodobnie tak, chociaż liczyć się należy z tym, że wagonów 102 N jest w eksploatacji znacznie mniej niż wagonów 105 N.

Na brak dodatkowej pracy nie może natomiast narzekać drugi zespół, w skład którego wchodzi 5-osobowa brygada Józefa Kasprzyka, a którego kierownikiem jest mistrz Antoni Dobrzański. W tym zespole zakres spraw elektrycznych powierzony jest brygadzie Stanisława Mądrali. Wagonów tramwajowych typu 105 N jest w eksploatacji o wiele więcej stąd też częściej ulegają one

wypadkom. Przeciętnie jak mówi Józef Kasprzyk, ich zespół gospodarczy realizuje w miesiącu jedną umowę.

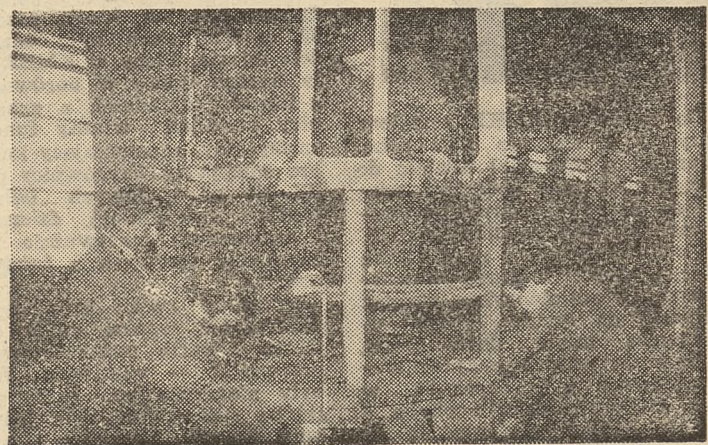
Kwota jaka przypada do podziału między członków zespołów uzależniona jest od umowy — zakresu robót, pracochłonności.

Na dodatkową pracę członkowie zespołów poświęcają dzień po 4 godziny, a w wolne od

pracy podstawowej soboty pracują po 8 godzin. Przeciętnie za 1 godzinę tej dodatkowej pracy zarabiają sto parę złotych. W miesiącu dorabiają więc do pensji ok. 10 tysięcy złotych, co jak mówią nie jest wygórowaną sumą za pracę dobrego, z długoletnim stażem fachowca, ale co w budżecie każdej rodziny się liczy.

(M.B.)

Fot. ST. MAKAREWICZ



Nasi członkowie potrzebują troski

XVI POP tworzą ci, którzy odeszli już z przedsiębiorstwa na zasłużoną emeryturę lub z powodu choroby zmuszeni zostali do wcześniejszego przejścia na rentę. W jej szeregach nie znajdują się jednak wszyscy emeryci i renciści MPK, którzy są członkami PZPR. Wielu, szczególnie tych, którzy dopiero niedawno odeszli z czynnego zawodowego życia, pozostało w organizacjach w swoich macierzystych zakładach. Postanowili być bliżej spraw, z którymi nie tak dawno mieli jeszcze zawodowy kontakt.

Sekretarzem XVI POP Emerytów i Rencistów jest **Janina Sołtykowska**, która mówi: „Jest nas w sumie 15 osób, tych którzy czują się związani z MPK-owska organizacją partyjną i

którzy płacą składki. Na zebraniach przychodzi 8 do 9 osób. Ci, którzy nie przychodzą, to ludzie często bardzo poważnie chorzy, znajdujący się nawet w szpitalach przed lub po operacjach. Nasza POP liczy ponad trzy lata. W tym czasie odeszło z niej kilku członków. Niektórzy zmarli, inni nie życzą sobie utrzymywać z nami żadnego kontaktu. Nie ma dopływu nowych członków. Kto teraz przechodzi na emeryturę lub rentę, pozostaje w POP swojego zakładu. Będzie nas więc coraz mniej. Członkowie naszej XVI POP o aktualnych sprawach przedsiębiorstwa dowiadują się od sekretarza KZ PZPR **Jerzego Juniszewskiego**, który opiekuje się naszą organizacją i bywa na naszych zebraniach, rów-

nież z „Sygnałów MPK”, którzy są wiernymi czytelnikami. Coraz więcej jednak naszych towarzyszy interesują sprawy bytowe, a więc wysokość emerytur czy rent, socjalne, zdrowotne — możliwość zaopatrzenia się w leki, a także środowiska, w którym aktualnie przebywają”.

Zakres obowiązków sekretarza XVI POP, **Janina Sołtykowska** poszerzyła o stałe kontakty — utrzymywanie łączności poza zebraniami z bardzo często poważnie chorymi członkami tej organizacji. Jak mówi: „Łączność z tymi towarzyszami jest konieczna, oni nie mogą czuć się osamotnieni w swoich problemach życiowych czy nieraz bardzo poważnych chorobach”.

(M. R.)



W ROBOCZA sobotę, 9 listopada, odbyło się wyjazdowe zebranie partyjne POP z Zakładu Tramwajowego Podgórze. Egzekutywa tej organizacji wspólnie z zakładową komórką TPPR zorganizowały jednodniową wycieczkę do Poronina i Zakopanego. Po złożeniu wiązanek kwiatów pod pomnikiem W. I. Lenina i zwiedzeniu poświęconego mu Muzeum, grupa udała się do Zakopanego, a stamtąd wyjechała na Gubałówkę.

Tam, na otwartej przestrzeni, na stoku Gubałówki odbyło się krótkie zebranie, w czasie którego lektor Komitetu Zakładowego PZPR wygłosił prelekcję na temat roli Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej i jej skutków dla dalszych dzieł ludzkości.

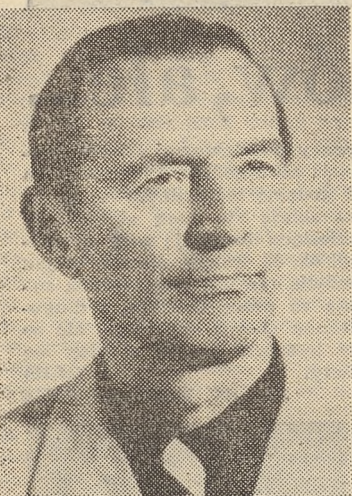
Zakończenie odbyło się w Ośrodku Wypoczynkowo-Rehabilitacyjnym w Osieczanach, gdzie zorganizowano konkurs na temat: „Co wiesz o Związku Ra-

dzieckim?”. Na pytania dotyczące historii, geografii i kultury Kraju Rad odpowiadali przede wszystkim najmłodszy uczestnicy wyjazdu.

Wycieczka zakładu Podgórze udowodniła, że zebranie nie zawsze musi odbywać się w dużej sali, lecz może być połączone ze zwiedzaniem pięknych okolic i chociażby krótką rekreacją wspólnie z członkami rodziny.

Fot. ADAM ZYZMAN

KAZIMIERZ ŚLIWIŃSKI nie chce mówić o sobie. Jeżeli już... niech będą to wspomnienia o przedsiębiorstwie, o latach dobrych i tych gorszych w jego działalności i o ludziach, którzy w nim pracowali. A przypomnieć ich nazwiska można tylko na kanwie lat, w których żyli i związani byli z przedsiębiorstwem — z miejską komunikacją w Krakowie.



Do pracy w KMKE zostałem przyjęty 1 stycznia 1939 roku. Wprawdzie przydział miałem do księgowości, ale zacząłem pracę na szeregu różnych zastępstwach, a więc w likwidaturze, w korespondencji, przy liście plac, a nawet w biurze warsztatowym. Przedsiębiorstwo, chociaż należało do dużych, kadre uzupełniać miało dość skąpo, łącznie wszystkich pracowników umysłowych było około 50, w tym 11 kontrolerów i chyba 8 majstrów. Dyrekcja mieściła się

w budynku częściowo piętrowym przy ulicy Wawrzyńca 15, z tym, że przy ulicy Wawrzyńca 13 w czynszowce, znajdowały się biura warsztatowe, kreslarnia, biuro ruchu i zastępca dyrektora (kilka pokoi na pierwszym piętrze), a na parterze biuro abonamentów i rozdziału służby. Obok budynku dyrekcji, znajdował się budynek mieszczący: konduktornię, kasy konduktorskie i ekonomat, a na strychu magazyn biletów. Magazyn mundurowy mieścił się na strychu w budynku dyrekcji.

KMKE, bo tak nazywało się przedsiębiorstwo (Krakowska Miejska Kolej Elektryczna), była Spółką Akcyjną, której przeszło 90 procent akcji było własnością miasta. Plac w KMKE był bardzo dobry w porównaniu z innymi zakładami, a pracownicy posiadali własny fundusz emerytalny, zapewniający im dobre emerytury. Pracownicy dzielili się na etatowych (własny fundusz emerytalny), dziennych i sezonowych (przeważnie pracowników torowych z funduszu pracy).

Praca w ruchu była ciężka, gdyż część wozów miała pomosty otwarte (wąskotorowe) i przyczepki — wiatróvky. Wozy były nieogrzewane, a na zimę służba ruchu dostawała jedynie buty filcowe, kołnierze i czapy

futrzone. Nie było przerw śniadaniowych ani dożywiania. W mroźne zimy jedyną ciepłą strawą była herbata z własnego termosu.

W roku 1939 KMKE posiadała zaplecze składające się z dwóch zajezdni przy ulicy Wawrzyńca i Gazowej (wąskotorowa), z wyłączeniem części dla autobusów, montownią oraz częścią wybudowanej zajezdni (pierwszy człon) przy ulicy Rzemieślniczej. Z wyjątkiem tej ostatniej, wszystkie budynki były to stare pomieszczenia, pozostałe po tramwaju konnym. Magazyn mieścił się w dawnym budynku po własnej elektrowni obok kotłowni. Autobusy miały pomieszczenia przy ulicy Wawrzyńca i przy ulicy Gazowej (w bokach) oraz przy ulicy Dajwór w garażu. Były to autobusy federalne i duranty. Taki stan zastałem w swoim pierwszym roku pracy, kiedy to zlecono mi inwentaryzację budynków i wyposażenia. Pamiętam jeden wóz na pełnych gumach przerobiony później na wóz sieciowy. Moim szefem był wówczas — **dr Dültz**, a bezpośrednim — **Stanisław Mitko**. W roku tym KMKE wybudowało tory w ulicy Wielickiej (od ulicy Robotniczej do nieistniejącego już dziś wiaduktu, oraz od ulicy Józefitów do ulicy Nowowiejskiej w ulicy Wybickiego, obecnie 18 Stycznia).

Tuż przed wojną, w sierpniu, uruchomiono na nowym torowisku w ulicy Gertrudy (dziś Waryńskiego), dwie nowe linie „8” i „9”, które zlikwidowano z momentem wybuchu wojny.

Wojna zastała mnie już na Śląsku, gdyż powołany cichą

NARADA, jaka odbyła się 21 listopada br., w Zakładzie Nadzoru Kontroli i Utrzymywania Ruchu, poświęcona była poprawie bezpieczeństwa w ruchu tramwajowym. Nie napawa bowiem optymizmem wzrastająca liczba kolizji i wypadków drogowych w mieście, w których brał udział tabor MPK w okresie trzech kwartałów br., o czym szczegółową informację przekazała uczestnikom narady kierowniczka Działu Wypadkowego — **Maria Buratowska**. Między innymi wymieniała najbardziej kolizyjne ciągi komunikacyjne w mieście: Rondo Mogiłskie, ulice Waryńskiego, Długa, Lubicz i Basztowa, aleje Pokoju i Planu 6-letniego. Z jej relacji wynika, że najbardziej kolizyjnymi dniami w tym roku były poniedziałki — w latach ubiegłych piątki — godziny między 13 a 18.

Gospodarz narady, kierownik Zakładu Nadzoru i Utrzymywania Ruchu — **Włodzisław Nazimek**, omówił przeprowadzone kontrole pracy motorniczych na liniach i przedstawił najczęstsze przewinienia prowadzących pojazdy szynowe: niedozwolona szybkość, nieprzestrzeganie techniki jazdy, nieodpowiedzialne mijanie się na zwrótnicach, jazdę na czerwonych światłach, niestosowanie przepisowej odległości na linii między tramwajami, zostawianie niezabezpieczonych wagonów, samowolne zmiany tras, niezatrzymywanie się na przystankach, przewożenie znajomych w kabinach i prowadzenie z nimi rozmów oraz palenie papierosów. Proponuje przeprowadzenie kontroli bez umundurowania i z przedstawicielami Działu BHP.

Przedstawiciel Działu BHP — **Lucjan Biskup** stwierdził, że służb Nadzoru Ruchu zupełnie nie czuje się na końcówkach komunikacyjnych. Prowadzący tramwaje i autobusy nie podjeżdżają na przystanki dla wsiadających, mimo że powinni to robić oczywiście — i nikt im na to nie zwraca uwagi.

Maria Buratowska poruszyła jeszcze sprawę oceny sprawności taboru tramwajowego, który brał udział w wypadku. Zdarzały się bowiem dwie

wersje na temat jednego z wypadków. Jedną przedstawił Dział Wypadkowy, drugi, biegłego, który ma możliwość rozebrania i szczegółowego zbadania wagonu. Proponuje też sprowadzenie do zagłębia tramwaju, który uległ wypadkowi, pod opieką pracowników Nadzoru Ruchu, aby móc ocenić, czy nie miał już możliwości manipulowania przy nim.

Kierownik Ośrodka Szkoły Motorniczych — **Stanisław Szczypuła** zadeklarował, że wraz z innymi zwiększenie jazdy z patronem nowo przydzielonych motorniczych.

Zastępca kierownika Działu Wypadkowego — **Józef**

Radzo bezpieczeństwo motoc

zaproponował jeszcze raz stanąć nad stworzeniem motorniczym bezpiecznej jazdy na liniach, chociażby na przesunięcie przystanku Mętki jak to zrobiono dotychczas w Rakowicach. Mówił też o bardzo niebezpiecznym jeździe z ulicy Manifestu spowolnieniu, zagęszczeniu linii, nawet do pięciu na jednym odcinku, odjazdów z końcówek w bardzo krótkich odstępach czasu, nie na sprawności torów i sieci trakcyjnej, a na odpowiedzialności tych Zakładów. Krytykę przeprowadzanie kontroli przez niemurowanych pracowników Nadzoru Ruchu, mających opanowaną umiejętność prowadzenia tramwajów, pozostawianie na

Z kart

Wojna i

mobilizacja, wyruszyłem z jednostką na front. Do przedsiębiorstwa powróciłem z końcem października, po udanej ucieczce z niewoli, zastałem tu już duże zmiany. Nie było autobusów, które wywiezione zostały z Krakowa, a załoga była też już częściowo inna. Dużo nowych ludzi, którzy, wysiedleni z terenów okupowanych, przybywali do KMKE szukając pracy i możliwości przeżycia wojny. Część pracowała ukrywając się przed Niemcami. Jakże tu była mieszanina różnych zawodów, różnych środowisk. Przeważnie zatrudnieni byli w ruchu jako konduktorzy i motorniczy. W biurach zastałem również nowe twarze. W przekroju załogi można było spotkać profesorów, kolejarzy, oficerów, sędziów, podoficerów, inżynierów itp. Pochochodzili z Warszawy, Łodzi, Poznania — z całej Polski.

Na linii jako konduktor pracował między innymi profesor **UJ dr Jan Safarewicz**. Ten wspominał, zawsze uśmiechnięty uczony na skutek niskiego wzrostu z trudem sięgał ręką do linki sygnalizacyjnej. A iluż to innych jeszcze, podobnych mu,

pragnących przeżyć koszmar okupacji, pracowali w KMKE. Wymienię więc choć kilku z nich: profesor **UJ Heryk Baranowski**, aktor i reżyser **Wiktor Biedrzycki**, profesorowie gimnazjum **Karol Piękoś** i **Zygmunt Biedrzycki** (chociaż z Poznania, reżyser **Rudolf Ratschka**, dr. **Herbert Jasiński**, mgr **Edward Smol** — późniejszy minister, **Eugeniusz Ajnenkiel**, późniejszy wiceprezydent m. Łodzi, **Stefan Muszyński** bankowiec, syn **Józefa Muszyńskiego** konserwatora Krakowa, który aresztowany zginął w Oświęcimiu, oficerowie **Antoni Bednarczyk** (zginął w partyzancie), **Lech Łociński**, **Stanisław Czajkowski** (zginął w Oświęcimiu), **Kazimierz Rudolphi** (zginął w Oświęcimiu), **kpt. Julian Trzaskowski** (również zginął w Oświęcimiu), **kpt. Jerzy Wlassak**, rucznik **Stanisław Wermiński**, **Wojciechowski** — rozstrzelany na ulicy Lubicz i sędzia **Bronisław Dawid**. Wielu ludzi powróciło po wojnie do dawnych stanowisk, ale część z nich, którzy się zachowali w KMKE pozostało nadal w pracy. W tym ciężkim okresie ludzka była wspólna myśl, aby

oznakowań po skończo-
robotach torowych i sie-
ach, co jest przyczyną
ponylnie motorniczych.
nie poddaje krytyce pra-
kładu Nadzoru Ruchu,
go przedstawicieli spot-
można na trasach z okazji
owmożna na trasach z okazji
owmożna na trasach z okazji

o nad praca czych

nie się, że jeden i drugi
rapi na ukryte choroby, dys-
fikujące ich do wykony-
nia tego niełatwego zawo-
Mówił też o tym, że mo-
dniczowie z jego Zakładu
zają się na zbyt częste kon-
Nadzoru Ruchu. Poruszył
sprawę niezręczności ra-
niów.

z celu zapobieżenia naras-
sichym kolizjom i wypadkom
owym, w których udział
ze tabor MPK, uczestnicy
ładady podjęli następujące u-
nienia:

MPK wystąpi do Biura
organizacji Zarządzania w
awie aktualizacji zarzą-
ania o odpowiedzialność, za
nawne oznakowanie ciągów

rii MPK

dbudowa

aby doczekać wolnej Oj-
rzy. Dlatego też wielu z na-
kiem życia włączało się w
yocfany już tam tabor. Aby

aresztowaniu dyrektora
Polaczka-Korneckiego, Ro-
miejsce zajął czeski Nie-
Erwin Klouzal. Okupant
dibał o rozwój przedsiębior-
wa, a tylko o własne korzy-
w związku z czym nie pro-
zono nowych inwestycji, z
jatkim ukończenia budowy
owa, która dała nową linię
wawojową w ulicy Wybickie-
do Bronowic — było to po-
zenie z dzielnicy niemieckiej.
Ponieważ tabor był nie wystar-
ający, a przewozy niewspół-
nie wzrastały, sprowadzono
Norymbergi 10 wozów silniko-
ch i 23 doczepne, a z Ebers-
du 5 wozów — wszystko sta-
ycofany już tam tabor. Aby
wozy nie stały na dworze,
budowano drewnianą, nieo-
waną zajezdnię przy ulicy
miejskiej, dziś służącą Za-
łowi Transportu. Komunika-
autobusowej w zasadzie nie
a kilka posiadanych auto-
obsługiwało wyłącznie
ładady i instytucje niemieckie.
w przedsiębiorstwie od-

komunikacyjnych tramwajo-
wych, przeprowadzona zosta-
nie inwentaryzacja zasadno-
ści istniejącego oznakowania —
oczywiście po realizacji ustale-
nia poprzedniego;

◆ ZNR po ustaleniu progra-
mu, wspólnie z OSZ przystąpi
sukcesywnie do przeszkolenia
służb ruchu, powtórnie prze-
analizuje się lokalizację przy-
stanków tramwajowych na
ciągach i pętach;

◆ ZNR, RW i OSZ w trybie
pilnym opracują teksty haseł
o bezpiecznym prowadzeniu
pojazdów w okresie niesprzy-
jających warunków atmosfery-
cznych, w celu nadawania
ich przez zakładowe radiowęz-
ły przed wyjazdami motorni-
cznych na linie;

◆ powołany zostanie ko-
ordynator prowadzący spra-
wy wypadkowe w szerokim
zakresie;

◆ Dział Ogólny wykona na
podstawie danych z RW — ha-
sła o miejscach niebezpiecz-
nych i kolizyjnych na terenie
miasta;

◆ wznowione zostaną we-
wnętrzne egzaminy kontrolne
motorniczych i kierowców, za-
spowodowanie wypadku lub
kolizji z winy kierowcy oraz za-
rażące naruszanie przepisów
ruchu drogowego;

◆ przez obcięcie gałęzi
drzew i krzewów na torowis-
kach wydzielonych poprawio-
na zostanie widoczność;

◆ zobowiąże się ZTO i ZSP
do poprawy stanu techniczne-
go torowisk i sieci;

◆ Wydział Taryfowo-Bile-
towy w porozumieniu z ZNR
i OSZ, przeskoli inspektorów
kontroli biletowej pod kątem
zagadnień ruchowych.

Każde działanie, zmierzają-
ce do poprawy bezpieczeństwa
w ruchu drogowym, jest nie-
zwykle cenne. Chodzi bowiem
nie o wielotysięczne straty,
które są ilościami wymiernymi
i o te niewymierne któ-
rymi są zdrowie, a często i ży-
cie ludzkie.

(M.B.)

Komputer przyszłością komunikacji?

S WEGO CZASU głośno było
o wprowadzeniu u nas au-
tomatycznego systemu stero-
wania ruchem. Był to tak zwa-
ny system „Aster”. Były już
nawet prowadzone próby, tyle,
że do czasu, gdy testowana była
sama aparatura. Sprawa upadła,
brakło bowiem środków finan-
sowych na zakup drogich dewi-
zowych urządzeń. Zresztą, o-
prócz inicjatorów, nie było wte-
dy zbyt wielu przekonanych do
automatyki i komputeryzacji i
to zarówno w MPK jak i we
władzach zwierzchnich. Prawda,
że nie wdając się w szczegóły
nie wiadomo, czy bardziej były
potrzebne chociażby obrabiarki.
Tory pracowały wtedy także
„jak za króla Cwieczka” i o-
statecznie idea komputerowa u-
padła.

Na szczęście, nie na zawsze
zapomniano o komputerach. Dziś
i u nas komputer pracuje, ana-
lizuje systematycznie nasze po-
jazdy na trasach, ich awarie,
straty. Z systemu ASTER nie
wycofała się Warszawa, ostatnio
testowany był na jednej pętli
w Szczecinie. Sprawa wyszła
z fazy projektowo-badawczej.
ASTER montowany jest na jed-
nej linii tramwajowej w Gdań-
sku i autobusowej w Warsza-
wie.

Cóż to jest ów „ASTER”? Na
pulpicie motorniczego umieszczo-
ny jest niewielki monitor, na
którym bez przerwy pojawiają
się liczby i dyspozycje. Na bie-
żaco pokazywane jest nadspie-
szenie, bądź opóźnienie pojazdu
w stosunku do rozkładu jazdy.
Natomiast w punkcie dyspozy-
torskim wystarczy wcisnąć wła-
ściwy przycisk, by zobaczyć na
ekranie, gdzie znajduje się in-
teresujący nas pojazd. Jeżeli i-
stnieje odchylenie od rozkładu
jazdy, po rozpoznaniu za pomo-
cą krótkofalówki, przyczyn nie-
regularności, wydawane jest od-
powiednie polecenie.

Także i u nas system „dyspo-
zytor” był już testowany. Czy
ma on przyszłość w naszym
wypadku? Przecież jest to jak
dotąd najbardziej doskonały sy-
stem dyspozycyjny i perspekty-
wa sprawnego przemieszczania
ludności na terenie miasta. Czy
jednak sama komputeryzacja tu-
taj pomoże? By nie tak znów
tani system (elektronizacja dys-
pozytorni i pojazdów musi jed-



Fot.: ST. MAKAREWICZ

nak trochę kosztować) dał efek-
ty w postaci sprawniej komuni-
kacji, musi być spełnionych sze-
reg warunków. Po pierwsze, ko-
munikacja masowa musi w koń-
cu doczekać się uprzywilejowa-
nia w ruchu drogowym. Potrze-
bne są do tego bezkolizyjne
skrzyżowania, wydzielone toro-
wiska, wydzielone pasy ruchu
dla autobusów. W ciasnym Kra-
kowie bez radykalnych rozwią-
zań i przebudowy linii komuni-
kacyjnych jest to niemożliwe.
Pewnie, że potrzebne są tu du-
że nakłady finansowe. Będzie to
i tak jednak tańsze niż zaopa-
trzenie wszystkich w prywatne
pojazdy. Więć tylko na kompu-
teryzację komunikacji postawić
warto i trzeba. I właśnie nasze
doświadczenia są szczególnie
cenne, bo testowane przez MPK
urządzenia są produkcji „kraj-
owej”. Polski komputer „Meri-
tum” ułatwia pracę dyspozyto-
ra na końcówkach, mając wpi-
sane w pamięć rozkłady jazdy,
stan taboru załóg pracowniczych.
W sytuacji awarii wozu na da-
nej trasie i wprowadzeniu tych
danych do komputera na ekranie
pojawia się decyzja. Dlatego
też ten system nazywany jest
u nas „Dyspozytor”. Mimo iż
próby wypadły pomyślnie, w o-
becnym układzie komunikacyj-
nym pasażer nie będzie miał za
wiele korzyści z tej nowoczes-
ności, bo przy „utopieniu” po-
jazdu w korku ulicznym nawet
komputer nie znajdzie sposobu

na wydostanie się z pułapki, a na
tworzące się w ten sposób „sta-
da” nie będzie mocnych, no mo-
że większe niż dotychczas i
wiarygodniejsze wytłumaczenie
jazdy stadami. Tylko, że akurat
nie o to chodzi.

Czyżby więc ponownie idee
komputeryzacji należało jeszcze
raz pogrzebać? Na pewno nie.
Wcześniej czy później musi
dojść do rozwiązań komunika-
cyjnych w mieście. Idzie to
wprawdzie bardzo opornie, ale
jeżeli już dojdzie, mogłoby się
okazać, że jesteśmy do nowej
situacji nie przygotowani i trze-
ba lat byśmy się w tej situa-
cji znaleźli. Nie jest bowiem
tajemnicą, że obecny system
dyspozytorski (obsady PKR-ów
na końcówkach) z doskonałością
niewiele ma wspólnego, mimo
że jest ciągle doskonałszy.

Wiele nadziei wiąże się z Ko-
misją Ruchu, Komunikacji Mie-
jskiej powstałą przy Zrzeszeniu
Przedsiębiorstw Komunikacji
Miejskiej. Ostatnie obrady Ko-
misji w Szczecinie były poświę-
cone właśnie unowocześnianiu
pracy służb dyspozytorskich.
Ważne, że nie są to już samotne
wysiłki poszczególnych przed-
siębiorstw, ale problem rozpatry-
wany jest kompleksowo.

Pewnie poprawy w regular-
nym kursowaniu nie będzie na-
tychmiast, ale ważne, że się coś
w tym kierunku robi.

F. SERWIN

nikacja tramwajowa, już po
miesiącu dała o sobie znać. U-
sumnięto uszkodzenia i linia „I”
ruszyła z placu Wolnica do
Dworca Głównego. W następ-
nych miesiącach przywrócono
ruch na pozostałych liniach z
tym, że z powodu braku mostów,
Podgórze miało linie kończące
się przy III Moście na Wiśle.

Przedsiębiorstwo borykało się
z trudnościami. Duży nacisk po-
łożono na pomoc pracownikom.
Udostępniono szczyby do szklenia
wybitych okien, uruchomiono
stołówkę, zapewniono dostawę
pieczywa i innych artykułów.
Duża to zasługa dr Dültza, za-
stępcy dyrektora ds. administra-
cyjno-handlowych — człowieka
całą duszą oddanego przed-
siębiorstwu, który wytrwale wal-
czył o sprawy załogi. I tak
stopniowo poprawiała się situa-
cja przedsiębiorstwa i chociaż
część załogi wyemigrowała z
dr Drobnerem do Wrocławia,
lub wyjechała na ziemie zachod-
nie, reszta wciąż uzupełniana
nowymi kadrami, pracowała dla
dobrej miejskiej komunikacji w
naszym mieście.

W roku 1946 odbudowano por-
tierań i nadbudowano pierwsze
piętro w budynku dyrekcji przy
ulicy Wawrzyńca. Przystą-
piono do rozbudowy zajezdni
przy ulicy Rzemieślniczej. W
latach 1947 i 1948 wybudowano
dalsze trasy w ulicy Grzegó-
rzeckiej, doprowadzając tramwaj
do Zakładu Szadkowskiego. W
roku 1949 otrzymano pierwsze
10 wagonów silnikowych z Cho-
rzowa i wydłużono linię tram-
wajową w ulicy Mogińskiej. W
roku 1951 wybudowano linię do
Borku, a tabor zwiększył się o

dalsze 3 wozy silnikowe i 9 do-
czepnych. Silne tempo rozwoju
miasta i budowa Kombinatu
HiL, spowodowały konieczność po-
łączenia nowej dzielnicy komu-
nikacją tramwajową, co nastą-
piło w roku 1952. W tym to ro-
ku zlikwidowano linie tramwa-
jowe w śródmieściu z wyjąt-
kiem najstarszej linii „I”, której
to likwidacja nastąpiła dopiero
w roku 1953. Równoległe z tym,
nastąpiło zamknięcie obwodnicy
wokół Plant, przez wybudowanie
odcinka trasy ulic Basztowa —
1 Maja.

Zmieniali się dyrektorzy, zmie-
niali się kierownicy wydziałów
i działów. Rosła załoga i rozwi-
jało się Przedsiębiorstwo Gospo-
darki Komunalnej.

Komunikację autobusową
wznawialiśmy w roku 1950 — 16
mawagami. W roku 1955 otrzy-
maliśmy pierwsze ikarusy. Póź-
niej były stary, sany, skody i
wreszcie w roku 1963 jęlcze.
W roku 1956 uruchomiliśmy Tak-
sówkę. Na początek przed-
siębiorstwo otrzymało 25 atrakcyj-
nych, granatowych warszaw.
W 1960 roku dalszych 30 tych
wozów i 20 wolg. Problem ga-
rażowania i obsługi został roz-
wiązany przez otrzymanie gara-
że osiedlowe w Nowej Hucie.
Taksówki bagażowe otrzymaliśmy
w roku 1965.

I tak na moich oczach przed-
siębiorstwo z tego mieszczącego
się przy ulicy Wawrzyńca, uro-
sło do okazałego, stale unowo-
cześnianego zakładu, posiadają-
cego swoje oddziały w całym
mieście. MPK posiadało więc
już nowe warsztaty tramwajo-
we oraz zajezdnie, nowe włas-
ne podstacje trakcyjne.

I tak jak na filmie miały la-
ta, aż trzeba się było przenieść
w 1979 roku — jak to szumnie
brzmiało — „na zastużony od-
poczynek”. Po 41 latach pracy
na różnych stanowiskach — u-
rzednika księgowości, zaopatrze-
niowca, kierownika — Działu
Ogólnego, Działu Planowania
i Statystyki, aż wreszcie Działu
Ekonomicznego. Dzięki zawsze
zgranym zespołom i ofiarnej
pracy, pomimo trudności (prze-
ważnie kłopotów finansowych),
przedsiębiorstwo zawsze wycho-
dziło cało i załoga nigdy nie
była pozbawiona premii z powo-
du niewykonania planu. A
przy tym mając takiego dyrek-
tora ds. ekonomicznych jakim
był Alojzy Kusina, pełnego o-
biętywizmu, wspaniałego fa-
chowca i zawsze służącego po-
mocą, praca stawała się lżejsza.
Mieliśmy szefa, który zaw-
sze pomógł, doradził i włączał
się w rozwiązywanie trudnych
problemów.

Kończąc te wspomnienia chciał-
bym jeszcze przypomnieć, że
w ciągu 41 lat mojej pracy, dy-
rektorami naczelnymi przed-
siębiorstwa byli: inż. Tadeusz Po-
laczek-Kornecki, Erwin Klouzal,
Edward Goerlich, Władysław Wi-
niarski, Władysław Foryszewski,
Władysław Czarnik, Ryszard
Szumowski, Eugeniusz Więcek i
Ignacy Wilk.

Z chwilą przejścia na emery-
turę, „zastużoną emeryturę” —
kończą się wspomnienia o przed-
siębiorstwie, o trudnych latach
jego działalności i tych łatwiej-
szych, o których z sentymentem
opowiada pan Kazimierz Sliwiń-
ski.

Spisła: MARIA BUBĄCZEWSKA

Co się kryje za paskiem wypłat

Ile zarabia kierowca MZK

DZIENNIK „Rzeczpospolita” już po raz drugi w ostatnim okresie zamieścił artykuł analizujący zarobki w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Warszawie. Ponieważ problematyka ta żywnie interesuje również pracowników naszego przedsiębiorstwa zaś artykuł stwarza możliwość dokonania pewnych porównań, przedrukujemy tekst w całości.

ILE ZARABIA kierowca MZK? Oto jest pytanie... Zajął się tą sprawą, ponieważ informacja, którą podała dyrekcja, zamieszczona w artykule „Zawalu nie ma, do zdrowia daleko” („Rzeczpospolita” z 27 września br.), że w MZK można dociągnąć nawet do 60 tys. miesięcznie „harując i pracując na granicy bezpieczeństwa” wzbudziła żywą reakcję pracowników tej firmy. Wyliczyli oni, że jeżdżąc „na okrągło” powyżej można zarobić 30 tys. zł.

Pytałam przypadkowych kierowców o ich zarobki. Odpowiadali: dwadzieścia tysięcy, dwadzieścia cztery, dwadzieścia siedem, dwadzieścia pięć, kilku podało cyfry wyższe niż trzydzieści tysięcy zaznaczając, że to razem z rozdzielnym. Denerwowali się, że „ulica” mówi o bająniskich sumach zarabianych w MZK, a tak nie jest. Inaczej przecież kierowcy nie opuszczali — w ostatnich trzech miesiącach można mówić o ruchu masowym — tej firmy. Odchodzą, bo gdzie indziej płaca wyższa, a praca lżejsza i co tu mówić — można na boku dorobić, co w MZK jest niemożliwością.

Dyrektorzy: Roman Podsiadły (ds. trakeji spalinowej), Kazimierz Kulig (ds. ekonomiczno-pracowniczych) i Krzysztof Karos — kierownik działu płacy i pracy są zgodni, że zarobki w MZK są relatywnie niższe niż przed kilkoma laty, praca zaś w związku z robotami w Warszawie, wymagająca bardziej prawnej ręki. Średnia płaca w MZK tylko nieznacznie przekracza średnią krajową i wynosi 21 tys. złotych — notuje. Dyrektorzy najpierw nie bardzo chcą, żebym o tym pisała, bo jak ludzie przeczytają — kto do nich przyjdzie? Dochodzimy jednak wspólnie do przekonania, że jest to chowanie głowy w piasek w sytuacji, gdy MZK dramatycznie ludzi potrzebuje i coś trzeba zrobić! W końcu są akumulatory, paski klinowe, opony, ba — nawet całe nowiutki autobusy — a usiąść za kółkiem nie ma kto i wcale nie widzi się na razie w jaki sposób rozwiązać ten dy-

lemat! Odejścia zahamowała by podwyżka na wysokości 7—8 tys. złotych — tak twierdzą szefowie zakładów odcinając się jednakże od takiego rozwiązania, bo przecież nie jest tajemnicą, że ciągle w różnych środowiskach zawodowych parcie na płacę jest duże. A podwyższyć wszystkim — znaczy nie dać więcej nikomu i nakreślić spiralę inflacyjną. O to nikomu przecież nie chodzi!

Przechodzę do pasków wypłat. Co tam na nich jest? Czy rzeczywiście nie można w MZK zarobić 60 tys. miesięcznie? Nie tak dawno — dowiaduję się — wypłacono sumę 58 tys. złotych. Takie pieniądze można zarobić incydentalnie, ale można. Kierownik działu płacy i pracy podaje zakłady, gdzie zarobki są najwyższe (bo najwięcej godzin nadliczbowych). I tak: największe wypłaty bywały w zakładzie L-12 w Piasecznie i w zakładach przy ul. Woronicza. Najniższe w zakładzie przy ul. Ostrobramskiej.

Zatrzymuję się przy zakładach, gdzie kierowcy zarabiają najmniej. Nie chcę być gołosłowna, spisuję więc sumy wprost z pasków w dniu wypłaty. Są następujące: 49 900 zł, 43 896 zł, 39 802 zł, 41 526 zł, 41 375 zł. Ale i 20 800, 21 000 — rozróżnić więc dużo.

Ale kierowcy jakby nie widzieli tego, ile naprawdę otrzymują na rękę, twierdzą, że końcowa suma na pasku nie jest ważna, że należy skupić się na tym, ile mają „za czyste kręcenie kółkiem”, bo cała reszta i tak „im się po prostu należy”. Nie możemy dojść do porozumienia — ja, mówię, że żadna z otrzymanych złotówek nie jest abstrakcją i za każdą można coś kupić, oni — żeby znaczącej części tych złotówek nie liczyć. Nie ma — widzę — wspólnego mianownika toteż zgodnie z życzeniem kierowców przechodzimy do sprawy innej, a mianowicie do analizy „wysokiego zarobku”.

Otoż, by taki zarobek w MZK uzyskać trzeba — dla jego biorcy — szczęśliwego zbiegu okoliczności. Obok bardzo wielu przepracowanych godzin nadliczbowych (gdymy

je zsumować wyszłoby ponad dwa etaty!), musi on legitymować się co najmniej 20-letnią wysługą — w MZK liczona jest od wszystkich składników wynagrodzenia, być premiowany za oszczędność paliwa sumą 5—6 tys. złotych, otrzymać premie mobilizacyjną i inne (jest ich w tej firmie sporo). Ponadto taki wysoko zarabiający kierowca musi pracować w najwyższej stawce godzinowej.

Za tymi informacjami kryje się człowiek ciężko pracujący, który odbiera sobie dni wolnych prawie tyle co nie — „kręci kółkiem” 28, a nawet 30 dni w miesiącu i to po 10 i więcej godzin na dobę. (Godziny nadliczbowe płatne są 100 proc. wyżej). Tak pracować — jeśli tylko ktoś chce — wolno mu. Przepisy mówią, że między jednym a drugim zatrudnieniem jest obowiązkowa przerwa wynosząca 10 godzin. Tak więc zabroniona jest praca dłuższa niż 14 godzin na dobę...

Z tego wizerunku poza paskiem wyłania się rzeczywistość wielki ludzki wysiłek, którego chyba nikt kierowcom MZK nie zazdrości. Trzeba do tego dodać uciążliwość pracy związanej z tym, że pierwsza zmiana kierowców wyrusza z zajezdni ok. 4.30, pracownik musi więc wstać o 2.30—3.00 rano, by na czas dotrzeć do zajezdni. Druga zmiana znów kończy pracę ok. 22.30 zanim więc człowiek dojedzie do domu i znajdzie się w łóżku jest nad ranem! Taka jest prawda o pracy w MZK, o której warto, byśmy jako pasażerowie wiedzieli (na godzinę środki miejskiej komunikacji przewożą w Warszawie 270—280 tys. pasażerów!).

Za taką pracę wysoka płaca jest chyba uzasadniona. Myślę w tym miejscu o wszystkich kierowcach, a nie tylko o tych, którym siły fizyczne i hart psychiczny pozwalają osiągać od czasu do czasu złotówkowe kominy.

Osobiście zaś, jako pasażerka komunikacji miejskiej, życzylibym MZK korzystnej relacji płacowej w stosunku do innych przedsiębiorstw podkupujących dziś tej ważnej społecznie firmie ludzi — najczęściej przygotowanych i wdrożonych do zawodu właśnie w MZK. Jestem przekonana, że moje życzenie nie jest odosobnione, a kompetentne władze wezmą je rychło pod uwagę — pro publico bono.

WIESŁAWA MAZUR

Powstał Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej

ZEBRANIE założycielskie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej odbyło się 27 listopada. Omówiono m. in. cele i zadania działalności historycznej w MPK oraz podano informację o zabytkowym taborze jaki znajduje się w przedsiębiorstwie. Uczestnicy zebrania mieli okazję zwiedzić wystawę historyczną komunikacji miejskiej Krakowa.

Wybrano zarząd nowo powstałego w MPK Klubu. Prezesem jego został kierownik ZTH — Julian Pilszczyk, wiceprezesem kierownik Działu Głównego Mechanika — Janusz Kucharski, sekretarzem — Wiesław Traczek, skarbnikiem — Krzysztof Prądzynski, członkami zarządu: zastępca dyrektora ds. ruchu — Marian Dudek, zastępca dyrektora ds. komunikacji tramwajowej, kierownik Sekcji Historycznej — Jan Koźmic, Stanisław Kwiatek i Adam Zyzman. Do komisji rewidacyjnej weszli: przewodnicząca — Elżbieta Grochola, członkowie: Mieczysław Kaznowski i Józef Bujak. Klubowi życzymy owocnej działalności. (M.B.)

okiem pasażera



Podsluchane w autobusie

DO AUTOBUSU „164” na przystanku obok ZAW wsiada dwóch młodych ludzi. Siadają za mną. Początkowo nie zwracam uwagi na ich rozmowę, ale wkrótce temat mnie intryguje. Podobno podsluchiwać nieładnie, ale tym razem zostaje do tego zmuszona, bo rozmowa jest prawie krzykliwa. „No to, Zenek, jakoś tę zimę wytrzymam, będę sobie nosił herbatkę. Wzmocnioną? No, pewno. Po tem na wiosnę trzy miesiące kursu i szerokiej drogi. Jak będę miał „103” podjadę po ciebie, jak będziesz „nabuzowany” i porozwożę cię do domu. No pewno, będzie ubaw. Albo wiesz, co możesz robić? Zatrzymać się tylko na niektórych przystankach, albo dla kawałka na pierwszym i końcowym, ale by hotota nadawała. No i dobrze, trzeba to tałatajstwo uczucie rozumieć”.

Niestety, musiałam wysiadać, weseli pasażerowie pojechali dalej. Rozmowa zainteresowała nie tylko mnie, także inni przyśłuchiwali się tej wymianie zdań. Nie wiem, czy któryś z tych „wesółków” już był pracownikiem naszego przedsiębiorstwa, czy byli to tylko plany

pracy u nas. Niby ci panowie żartowali sobie niefrasobliwie. Mnie jednak to, co usłyszałam, przeraziło. Nie ulega wątpliwości, że ani jeden z nich nie powinien mieć prawa u nas pracować. Jak jednak wychwycić takich „sokolików” przy przejeździe do pracy? Jest to raczej niemożliwe. Czy można się dziwić potem, że do przedsiębiorstwa napływają skargi od pasażerów? Nasuwa się tu ogólnejsze pytanie, kto tych ludzi wychowywał, czyżby nie nie wiedzieli o elementarnych zasadach kultury? Skąd ta pogarda i lekceważenie w tym konkretnym przypadku do pasażerów ewentualnego przyszłego kierowcy, ale w konsekwencji do wszystkich chyba ludzi. Czy można się dziwić, że różnie o nas mówią, często nie najlepiej? Zdać sobie sprawę, że ci co sprostowali mnie do opisanie tej rozmowy, pewnie nie przeczytają tego tekstu. Czy jednak koledzy już tych przyjeżdżących do pracy i mających takie lub podobne do niej nastawienie, nie powinni wpływać na „czarne owce”? Wyszłoby to na zdrowie i komunikacji i jej pracownikom. (fio)

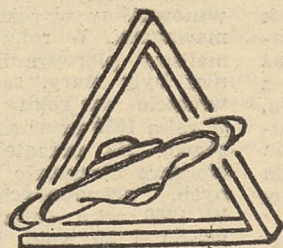
Jubileuszowy Turniej Kometki

KOLEJNA impreza organizowana z okazji 15-lecia Ogniska TKKF „Tramwajarz” był turniej kometki rozegrany 11 listopada w świetlicy przy ul. Brożka 3. Turniej rozegrano tylko w konkurencji mężczyzn, ponieważ panie się nie pojawiły (zastanawia brak zainteresowania naszych pań imprezami organizowanymi przez Ognisko). W turnieju indywidualnym najlepszy okazał się Z. Fenrych z Zarządu Przedsiębiorstwa przed A. Kądziołką również z Zarządu. Trzecie miejsce

zajął M. Obajtek z ZNA. Dużo brawa należało się z-cy dyrektorowi ds. komunikacji tramwajowej Z. Skubiedzie, który pomimo nawału pracy znalazł czas, aby uczestniczyć w turnieju i zajął wysoką, czwartą lokatę. W debiut I miejsce zajął para Z. Fenrych i A. Kądziołka, 2 miejsce para K. Kowalski i M. Obajtek, trzecie natomiast A. Chałupczak i G. Kubiś. Drugim I miejsce zajął Zarząd Przedsiębiorstwa — 48 pkt., 2 miejsce ZTH — 16 pkt., 3 miejsce ZNA — 12 pkt.

TOM DAWSON, 63-letni emerytowany kupiec samochodowy mieszkający w obozowisku dla przyczep campingowych na peryferiach Pelham, Georgia, USA miał jedno z najniezwyklejszych spotkań III stopnia, 6 sierpnia 1977 roku. Nawet on przyznaje, iż nie spodziewał się, żeby ktoś uwierzył w jego historię. „Nie zależy mi na tym, co mówią. To szczerza prawda. Nie jestem zwariowany, nie piłem i nigdy nie miałem przypadłości umysłowej. Absolutnie po raz pierwszy przeżyłem coś podobnego”.

Rano w dzień obserwacji Dawson siedzi ze swymi dwoma psami przez pastwisko, gdzie pasło się ok. 40 krów. Ledwo wyszedł za bramę, kiedy niezwykle kolisty obiekt nagle wychylił z nieba i opadł przed nim, zawisając dwie stopy nad ziemią. Dawson został sparaliżowany, niezdolny nawet drgnąć i zauważyć, że jego psy i bydło były podobnie „zamrożone”. Skoro tylko UFO wylądowało otworzył się wąż i wyszło z niego 5 humanoidal-



USA

nich istot — trzech mężczyzn i dwie kobiety. Skóra ich była bladobiała, nosy ostre i zadarte, uszy spiczaste. Nie mieli szyi. Dwoje z nich, mężczyzna i kobieta byli kompletnie nagi. Ich ciała nie posiadały włosów. Dwóch mężczyzn stanęło przy wejściu w charakterze „ubezpieczenia”. Pozostali ostrożnie zbliżyli się do Dawsona. Istoty ubrane nosiły buty zrobione z „jedwabistej substancji”, pozostałe części ubrania były podobne. Trójka humanoidów poddała Dawsona „medycznemu badaniu” —

jak podejrzewał — bezpośrednio na pastwisku. Na jego głowie umieścili „mykę”, z której wychodziło kilka przewodów przyczepionych do przysadki podobnego do pierścienia, na którym znajdował się zestaw tarcz.

Do tego momentu procedura i opis są dość typowe. Leczą właśnie, gdy kończyli badania, Dawson twierdzi, że usłyszał głos wrzeszczący z wnętrza UFO — ludzki głos wykrzykujący: „Jestem Jimmy Hoffa! Jestem Jimmy Hoffa! Jestem...” W tej chwili krzyk zo-

stał nagle stłumiony, jak gdyby ktoś położył rękę na ustach krzykacza.

Po zakończeniu badań członkowie załogi spodka odeszli o 10 stóp i odbyli konferencję wysokimi piskliwymi głosami. Przypuszczał, że dwóch mężczyzn mówiło o zabraniu go z nimi. Ale najwidoczniej postanowili nie robić tego. Wspięli się do UFO, zamknęli wąż i wzniesli się ok. 75 stóp w powietrze. Potem obiekt znikł.

Dawsona zabrano do szpitala, gdzie personel sprawdził czy znajduje się pod wpływem narkotyków, leków lub alkoholu. Ale nie znajdował się, chociaż było oczywiste, że coś nim mocno wstrząsnęło.

Sąsiedzi znający dobrze Dawsona opisują go jako „ciężko pracującego, milego i łagodnego człowieka, nie alkohola, gawędziarza, czy osobnika o szczególnie żywej wyobraźni”. Krótko mówiąc, jak dziesiątki tysięcy innych świadków UFO, wiarygodna osoba opowiadająca niewiarygodną historię.

„GER”

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



PODZIĘKOWANIE

RADA Sołecka wsi Chrosna składa na ręce Dyrekcji podziękowanie za wzorową pracę kierowców obsługujących linię 226.

Pisząc niniejsze podziękowanie w pełni rozumiemy ciężką pracę, którą ci Panowie muszą codziennie wykonywać. Zdecydowana większość mieszkańców naszej wioski (i nie tylko) jest z tych Panów zadowolona. Chodzi nam o dwóch stałych kierowców z tej linii: **Andrzej Stachnik** nr sl. 4101 oraz **Bogdan Czarnik** nr sl. 4276. Wioska nasza już nieraz miała tzw. stałych kierowców, ale ci Panowie „podbili” nas zupełnie. Mamy tu na myśli ich wysoką kulturę w stosunku do pasażerów, znakomitą technikę i styl jazdy. Pomimo że są to ludzie młodzi nie ma w nich brawury. Jeżdżą zdecydowanie i bezpiecznie. Nie ma opóźnień w odjazdach z pętli ani tak zwanych wyskoków z kursu.

Na zakończenie jako ciekawostkę dla całej sprawy pragniemy dodać fakt, że panowie **Andrzej i Bogdan** (tak odnoszą się do nich pasażerowie) nie odmówią nigdy, gdy ktoś z osób starszych poprosi, aby kupił mu w Krakowie papierosy, gazetę, a nawet chleb.

Bardzo prosimy Dyrekcję o pozostawienie nam tych tak przez nas lubianych i cenionych kierowców, za co z góry dziękujemy.

W imieniu Rady Sołeckiej
sołtys
Stefan Rzewuski

POWINNO BYĆ...

W MOJEJ odpowiedzi dot. uwag St. Giełckiego zamieszczonej w „Sygnałach MPK” nr 18 z dnia 31.10.85 r. została opuszczona część zdania, wypaczając zupełnie sens wyjaśnienia.

Wydrukowano: „Są kierowcy wykazujący duże zaangażowanie i dyscyplinowanie, dbający o autobusy, dobrzy fachowcy, zarówno wśród młodych, jak i starszych wiekiem i stażem pracy nie tylko w MPK, mają problemy z dyscypliną pracy, prawidłową eksploatacją pojazdów, dbaniem o powierzony autobus”.

Powinno być: „Są kierowcy wykazujący duże zaangażowanie i dyscyplinowanie, dbający o autobusy i dobrzy fachowcy, zarówno wśród młodych, jak i starszych wiekiem i stażem pracy. Są również tacy, którzy mimo długoletniego stażu pracy nie tylko w MPK, mają problemy z dyscypliną pracy, prawidłową eksploatacją pojazdów,

dbaniem o powierzony autobus itp.”.

JAN CHLEBDA

OD REDAKCJI: Za błąd przepraszamy.

BUFET

W ZWIĄZKU z notatką zamieszczoną w rubryce „15 dni w MPK” z nr 18(285) — Sygnały z dnia 31.10. 1985 r. Kierownictwo Stołówki nr 52 przy ul. Brożka wyjaśnia:

1. Sprawa brakujących dań na abonamenty — Nieprawdą jest, że o godz. 15.00 brakuje dań na abonamenty. Zamieszczona notatka dotyczy najprawdopodobniej dnia 25.10 (piątek), kiedy to w karcie figurowały dania bezzmięsne, a to: zupa pomidorowa z makaronem, ryba panierowana, ziemniaki, kollet z ryby, jajko sadzone, sałata zielona ze smietaną, kompot agrestowy.

Każdy konsument, niezależnie czy posiada abonament, czy też kupuje obiad za gotówkę, ma prawo wyboru dania z karty i nie jest sprawą Kierownictwa stołówki czy też personelu dyktowanie konsumentowi co ma jeść. Dlatego też pod koniec działalności stołówki w dniu 25.10. br. pozostało z drugiego dania tylko jajko sadzone z ziemniakami, sałata i kompot. Czyli łącznie z pierwszym daniem (zupa pomidorowa) był pełny zestaw do godziny 15.30, przy czym pozostało jeszcze 7 restantów.

2. Sprawa dolewania wody do zupy — Z rozbawieniem, a równocześnie z ubolewaniem, przeczytaliśmy za jakich to naiwniaków mają konsumenci personel stołówki, który w ich obecności dolewa wodę do zupy. Przecież, gdyby takie praktyki miały miejsce, to odbywałoby się to w kuchni. Wielka szkoda, że przed zamieszczeniem tego rodzaju pomówień autor notatki nie zapoznał się z protokołami z pobranych próbek na kaloryczność, dokonywanych przez Sanepid względnie dział technologiczny WSS „Społem”. Próbkę pobierane są przez w/w organa w różnych porach wydawania posiłków i nigdy nie kwestionowano ich kaloryczności.

3. Bardzo często po godzinie 15.30 zgłaszają się na obiad konsumenci, którzy z różnych po-

wodów nie zdążyli w godzinach otwarcia stołówki zjeść posiłku. Z reguły są oni obsłużeni, chociaż dezorganizuje to pracę personelu (sprzątanie stołówki, mycie naczyń itp.). Dlatego też można przyjąć, że mogą zdarzyć się westchnienia typu: „dokład będą się jeszcze schodzić”. Ale cóż — personel stołówki to matki i żony, które po ciężkiej pracy jak wszyscy, chcą iść do domu, aby podjąć następny trud. Reasumując, kierownictwo stołówki uważa ww. notatkę za krzywdzącą i tendencyjną.

Kierownik stołówki
ELŻBIETA KUFREJ

OD AUTORKI: Cieszy szybka reakcja kierownictwa stołówki. Niestety, odpowiedź przyszła dwa dni po zesłaniu tekstów do druku do poprzedniej gazety. Nie mogliśmy więc odpowiedzi zamieścić natychmiast, ale nie straconego.

Po otrzymaniu wyjaśnienia pochodziłam sobie po pokojach, pytając o opinie o posiłkach. Rozmówców nie wybierałam. Większości (oprócz znajomości z widzenia) nie znalazłam. Po prostu pytałam, kto korzysta ze stołówki. Oto, co mi powiedziano:

„Korzystamy ze stołówki. Mam pretensje do naszej kierowniczki, że nie chce nas zwalniać na obiady w godzinach pracy. Gdy idziemy około 15, dań widniejących w karcie niewiele już zostaje. Często jest dopiero coś dogotowywane np. pyzy”.

„Według mnie, oprócz żurku, wszystkie zupy są do siebie podobne smakowo i niedobre. To też najczęściej ich nie jadamy”.

„Posiłki są marne. Jak jest o 15.00 nie wiem, bo tak późno nie chodzę”.

„Bywam w stołówce o 13, 14 i z posiłków jestem zadowolona. Koleżanki teraz nie ma, ale wiem, że też sobie chwali. Zup nie jadamy więc nie wiem jakie są”.

„Ostatnio w stołówce bardzo się poprawiło. Posiłki smaczniejsze. Najlepszy dowód, że tak jest to, że już nawet ci członkowie komisji co jadali kiedyś na zapleczu, konsumują obiad razem ze wszystkimi”.

No i właściwie o to mi chodziło. Pisząc notatkę daleka byłam od „szkalowania” i „krzywdzenia” kogokolwiek. Mam dodatkową satysfakcję, że nie dość, iż smak posiłków się poprawił, to jeszcze pracownicy stołówki wprawili w dobry humor. Może łatwiej im będzie znosić trudny masek i żon, co tak na marginesie nie jest wytłumaczeniem żadnym i nie jest to także wynalazek tylko pań ze stołówki. Moja sonda potwierdziła jednak poprzednią opinię, że o 15.00 wybierać nie ma już z czego.

Z poważaniem.

FILOMENA SERWIN

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



Kronika wypadków — październik

◆ Motorniczy z ZTH Wiesław Kowalówka, 3 października, na skutek pobicia przez nietrzeźwych pasażerów doznał stłuczenia twarzy. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

◆ Elektromonter Władysław Ochmański z ZAP, 7 października, na skutek uderzenia dyszlą wózka, który przejechał się pod ciężarem przewożonych akumulatorów, doznał silnego stłuczenia głowy. Przyczyną wypadku było między innymi dopuszczenie do używania wózka o wadliwej konstrukcji. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Kierowca Wiesław Kościółek z ZAB, 7 października, podczas wysiadania z autobusu, doznał skręcenia stawu skokowego prawej nogi. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Elektromonter Wacław Duda z ZSP, 10 października, na skutek uderzenia przykrywą (deklem) zwrotnicy, podczas jej naprawy, doznał stłuczenia zewnętrznej części stopy lewej nogi. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Elektromonter, Wiesław Jachymek z ZTS, 14 października, na skutek przytrzaśnięcia drzwiami samochodu, doznał stłuczenia palców prawej ręki. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 15 dni.

◆ St. referent, Władysława Leńczowska z ZEP, 14 października, na skutek poślizgnięcia się na korytarzu biurowca, doznała skręcenia stawu skokowego lewej nogi. Przyczyną wypadku był pośpiech i nieuwaga poszkodowanej. Zwolnienie lekarskie — 26 dni.

◆ Ślusarz, Krzysztof Smolik z ZTH, 15 października, na skutek uderzenia młotkiem, który ześliznął się z pierścienia labiryncowego w wagonie tramwajowym, doznał stłuczenia dłoni lewej ręki. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

◆ Motorniczy, Krzysztof Kowalówka z ZTP 19 października, podczas najechania tramwaju linii „6” na tramwaj linii „1”, jadący w tym samym kierunku, doznał rany szarpanej dłoni lewej ręki. Trzeba dodać, że poszkodowany w sposób rażący nie przestrzegał przepisów o ruchu drogowym i tym samym pozbawiony został prawa do świadczeń do odszkodowania. Zwolnienie lekarskie — 8 dni.

◆ Magazynier, Krzysztof Salapał z ZEP 29 października, na skutek uderzenia młotkiem podczas przybijania wieszaka, doznał stłuczenia dłoni lewej ręki. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 8 dni.

◆ Elektromonter, Paweł Nowak z ZTS, 26 października, na skutek uderzenia wkrętakiem, który ześliznął się z zapieczonego wkręta kierunkowskazu przy samochodzie „jelcz” doznał uszkodzenia rogówki lewego oka. Przyczyną wypadku była

nieuwaga poszkodowanego, który nadal pozostaje w leczeniu szpitalnym.

◆ Kierowca, Andrzej Nieciąg z ZTX, 31 października, doznał w kolizji drogowej stłuczenia lewego barku i lewej ręki. Kolizję spowodował kierowca samochodu ciężarowego „jelcz” którego przyczepa, na skutek gwałtownego hamowania, uderzyła w „dacie” prowadzoną przez naszego kierowcę. Poszkodowany przebywał na zwolnieniu lekarskim — 14 dni.

*

W październiku, według informacji jaką otrzymaliśmy z Działu Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 65 wypadkach i kolizjach drogowych na terenie miasta, w tym 27 zwinionych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa. (M.B.)

SPROSTOWANIE: Wymienieni w „Kronice wypadków” z września, zamieszczonej w „Sygnałach-MPK” Nr 18: elektromechanik Witold Guzik i kierowca Mieczysław Weiss są pracownikami ZAW, a nie jak mylnie podaliśmy ZAB. Za pomyłkę przepraszamy.



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Do Piekelnika, Zawoi i Zakopanego

Dzieci wyjadą na zimowiska

Z INFORMACJI Wydziału Socjalno-Bytowego dowiedzieliśmy się, że w okresie zimowych ferii szkolnych jakie przewidziane są od 3 do 15 lutego 1986 roku, dzieci pracowników MPK będą mogły skorzystać ze zorganizowanych w atrakcyjnych miejscowościach zimowisk i obozów.

W Piekelniku — podgórskiej wsi, położonej na terenie województwa nowosądeckiego, koło Czarnego Dunajca, w miejscowej nowoczesnej szkole, MPK dysponuje 100 miejscami. Miejscowość posiada sprzyjające warunki do uprawiania sportów zimowych, zwłaszcza narciarstwa biegowego oraz gier i zabaw na wolnym powietrzu. W Piekelniku odpoczywać będą na zimowisku dzieci ze szkół podstawowych.

W Zawoi położonej u stóp Babiej Góry, zorganizowany zostanie wypocznik zimowy dla dzieci ze szkół ponadpodstawowych. Położenie Zawoi — ukształtowanie terenu oraz bardzo dobre warunki śniegowe, sprzyjać będą wypoczynkowi i uprawianiu sportów zimowych. Czynne są trzy wyciągi narciarskie. Zakwaterowanie uczestników zimowiska przewidziane jest w dwóch prywatnych, komfortowych, I kategorii willach, w pokojach 3- i 4-osobowych. MPK dysponuje 30 miejscami. Do dyspozycji uczestników zimowiska oddana zostanie stołówka i świetlica.

W Zakopanem, centrum sportów zimowych i punkcie wyjścia wycieczek w Tatry, MPK dysponuje 17 miejscami dla dzieci ze szkół ponadpodstawowych. Zakwaterowanie przewidziane jest w obiekcie zbudowanym w stylu regionalnym. Prywatne kwatery — pokoje 3- i 4-osobowe. Wyżywienie w odległości 300 m od kwatery w prywatnej stołówce — „Skibowiance”.

Informujemy, że zimowiska w Zawoi i Zakopanem, będą miały charakter obozów narciarskich — dla zaawansowanych, w związku z czym uczestnicy ich zobowiązani są do przywiezienia ze sobą własnego sprzętu narciarskiego.

Pracownicy zainteresowani wyjazdem dziecka na zimowisko lub obóz narciarski, zobowiązani są do złożenia w Wydziale Socjalno-Bytowym, w pokoju nr 5, dokładnie wypełnionej karty kwalifikacyjnej, w której podać należy dokładną nazwę komórki zatrudniającej, wydziału, działu, sekcji. Zgłoszenia przyjmowane są do końca br. W przypadku większej ilości zgłoszeń Komisja Socjalna przy udziale związków zawodowych i Rady Pracowniczej dokona kwalifikacji dzieci. Lista dzieci zakwalifikowanych podana zostanie do wiadomości do 10 stycznia 1986 roku. Między 10 a 20 stycznia przyjmowane będą wpłaty na zimowiska. Przypominamy, że nadal obowiązuje zasada, iż ze świadczeń mogą korzystać dzieci, na które pobierany jest w naszym przedsiębiorstwie zasiłek rodzinny. Przy dochodach na jednego członka rodziny do 2 tysięcy złotych, zarówno na zimowisko jak i na obóz dziecko może wyjechać bezpłatnie. Najniższa odpłatność przewidziana jest w grupie od 2001 do 2500 złotych przypadających na jedną osobę w rodzinie i wynosi 300 złotych za obóz a 700 złotych za zimowisko. Najwyższa odpłatność przewidziana jest, gdy dochód na jednego członka rodziny wynosi powyżej 8001 złotych. Odpłatność za obóz wyniesie wówczas 3000 złotych, a za zimowisko 2800.

Do wszystkich wymienionych miejscowości dzieci dowiozione zostaną (przywiezione z powrotem również) autobusami socjalnymi MPK. Odpłatność uzależniona jest od długości trasy przejazdu. Do Piekelnika wynosi 70 złotych, do Zawoi również 70 złotych, a do Zakopanego 90 złotych.

Trudno nie dodać, że perspektywy zimowego wypoczynku dla dzieci pracowników MPK są atrakcyjne. (M.B.)

Ze starej krakowskiej prasy

„CZAS” — 16 stycznia
1901 rok
KRONIKA

TERMIN otwarcia kolei elektrycznej w Krakowie nie został jeszcze ostatecznie ustalony z powodu niewykonczenia nowych wozów w Fabryce Wagonów w Sanoku. Dotąd nie wiadomo, kiedy wozy do Krakowa zostaną odstawione, a tu jeszcze muszą się z nimi odbyć próby.

Z powodu licznych zapytań o termin otwarcia kolei elektrycznej, dyrektor budownictwa miejskiego pan Wincenty Wdowiszewski zbadał stan robót w Krakowie i przekonał się, że centralna stacja i sieć przewodów, jest już zupełnie gotowa i że przedsiębiorstwo budowy poczyniło środki ochronne, wskazane najnowszym rozporządzeniem ministerstwa, a potrzebne dla bezpieczeństwa publicznego przed porażeniem osób prądem elektrycznym, czego smutne przypadki zaszły w ostatnich czasach w Wiedniu.

Do tego służą listwy drewniane nałożone na przewody elektryczne w miejscach gdzie się znajdują druty telefoniczne.

W razie zerwania się drutu telefonicznego spadnie on na listwę drewnianą i w ten sposób nie posłuży do prze-

prowadzenia szkodliwego, a nieraz zabójczego dla ludzi prądu elektrycznego z przewodów kolejowych.

„DJABEL” 1 lutego
1901 rok

— Dlaczego wozy tramwaju elektrycznego wciąż jeżdżą same bez pasażerów?
— Bo, uważasz, na Kraków są za nowe i za eleganckie, więc naprzód muszą się trochę przybrudzić, a dopiero potem będą służyły dla publiczności. (bez podpisu)

„DJABEL” 1 kwietnia
1901 rok

CZY TEŻ ABY...
Taki ręczy, schludny, śliczny Ten tramwaik elektryczny Dla Krakowa nowa chluba Prezydencie, dawaj dzioba. Bez wzdargania, bez wymówki Utniemy se z dubeltówki. Choć nie wiem jaki ryfa Przyna, że słuszną taryfa I niechaj się nie wysila Na zmiany rozum Mussila, Bo plus minus dziesięć groszy Ni zuboży ni spanoszy. Tylko jedno bruździ „ale” W tramwajowym tym

kawale...
Tak konduktor, jak woźnica Nowy mundur, nowe lica... Czy też aby z dawnych który, Doszedł do... emerytury? (Wybrała: M.B.)

ALE SIĘ ZDZIWIŁ!

Nietrudno wyobrazić sobie zdziwienie strażników magazynu paryskiego metra, którzy stwierdzili zaginięcie... dwóch bram wejściowych, wykonanych na początku XIX w. i zdobiących jeszcze niedawno jedną ze stolicznych stacji. Jak twierdzi policja, złodzieje musieli co naj-

mniej 6 razy podjechać ciężarówką, aby w częściach wywieźć konstrukcje z czystego brązu na przetopienie, co przyniosło im sumę kilku tysięcy franków. A teraz wyobraź sobie reakcję przesłuchanych, kiedy dowiedzieli się z doniesień prasowych, iż rzeczywiście wartość tych zabytków wynosiła nie tysiące, lecz setki tysięcy franków...

PIERWSZY ŚNIEG I DUŻE KŁOPOTY

W wielu naszych miastach pierwsze opady śniegu spowodowały perturbacje w komunikacji miejskiej. Częste były opóźnienia tramwajów i autobusów. Np. we Wrocławiu na pl. Grunwaldzkim powstał wcześniej rano półgodzinny zator spowodowany wykołaceniem jednego ze składów. W Pieszczykach w woj. wałbrzyskim kierowca piaskarki, wyjeżdżając z ulicy podporządkowanej, wymusił pierwszeństwo na autobusie MPK. W wyniku zderzenia zginęła kobieta i jej 8-letnia córka, a 38 osób zostało rannych.

REKORDOWA LICZBA SPOŹNIEN DO PRACY

Przedwczesny atak zimy w Europie największe zakłócenia spowodował na ulicach miast austriackich. Tamtejsza służba drogowa okazała się bardzo słabo przygotowana na tak duże opady śniegu. Większość ważnych arterii komunikacyjnych i ulic było przez wiele godzin nieprzejezdnych. W samym Wiedniu, gdzie spadło 20 cm śniegu, doszło do wielu kolizji i wypadków. W efekcie wiele spośród 475 pługów, które w końcu skierowano do akcji, utknęło w ulicznych korkach. Podobnie było ze środkami komunikacji miejskiej, która funkcjonowała z bardzo dużymi opóźnieniami. Zanotowano rekordową liczbę spóźnień do pracy. Komunikacyjne kłopoty trwały przez 3 dni.

NA PRZYSTANKU ZGINĘŁO DZIECKO

Do nieszczęśliwego wypadku doszło w Warszawie na Krakowskim Przedmieściu. Na

przystanku przy kościele św. Anny najechał autobus MKZ linii 174. Zniszczył wiatę oraz ściał rosnące obok drzewo. To padając zabiło stojące obok matki 2,5-letnie dziecko.

KUWEJCKIE ZAKUPY W BUDAPESTCIE

Kuwejt dokonał ostatnio kolejnego zakupu węgierskich autobusów marki Ikarus. Po przednio, począwszy od 1977 r. otrzymał 250 wozów, które kursują na liniach komunikacji miejskiej i dalekobieżnych. Tym razem chodzi o 4 wozy specjalnego przeznaczenia, a

BULGARSKI REKORDZISTA

Kulę ziemską wzdłuż równika można by objechać na paliwie które zaoszczędził w ciągu minionych lat kierowca taksówki Mirco Filipow z bułgarskiego miasta Blagowgrad. Od czasu, gdy przed 17 laty zasiadł za kierownicą „wolgi”, Filipow przejechał 940 tys. kilometrów bez remontu kapitalnego. Zdaniem specjalistów, podobnego faktu jeszcze nie zanotowano w praktyce samo-

Przewodniczący kolegium pyta kierowcę:

— Co pan powiedział w chwili zatrzymania przez milicjanta?
— Czy mam powtórzyć także nieprzyzwoite wyrazy?
— Nie, może pan opuścić.
— W takim razie, proszę wysokiego kolegium, nie powiedziałem nic!

W przerwie między ciasno parkującymi przy chodniku samochodami leży kobieta. Jeden z kierowców zatrzymuje się i próbuje ją podnieść.

— Co się pani stało?
— Nic, tylko za chwilę przyjedzie mój mąż i chcę mu zarezerwować miejsce do parkowania...



W przychodni zakładowej pacjentka do lekarza:

— Pan doktor bada mi ciśnienie, puls, akcję serca, a nie pyta mnie pan, jak się naprawdę czuję.

— A jak się pani czuje?
— Ach, lepiej niech pan doktor nie pyta!

Z autobusu wysiada mężczyzna o pozieleniałej twarzy:

— Czy panu jest niedobrze?
— pyta jedna ze współpasażerek.

— Tak, zawsze kiedy jadę tym do kierunku jazdy, dostaję mdłości...

— To dlaczego nie zamienił się pan z siedzącym naprzeciwko?

— Myślałem o tym, ale naprzeciwko nikt nie siedział...

— Czy wiesz kochanie, jaka jest różnica między autobusem MPK a taksówką.

— Nie wiem.
— To świetnie! Pojedziemy autobusem!

chodowej. Do remontu kapitalnego zamierza on przejechać na swej „woldze” jeszcze 140—150 tys. kilometrów. Podczas pracy w przedsiębiorstwie taksówkowym M. Filipow nie miał żadnego wypadku samochodowego.

NOWA ZAJEJZDZIA W WARSZAWIE

Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie otrzymały w połowie listopada nową zajezdnię autobusową przy ul. Sławowej na Pradze, którą wybudował stołeczny „Zelbet”. Zajezdnia na 300

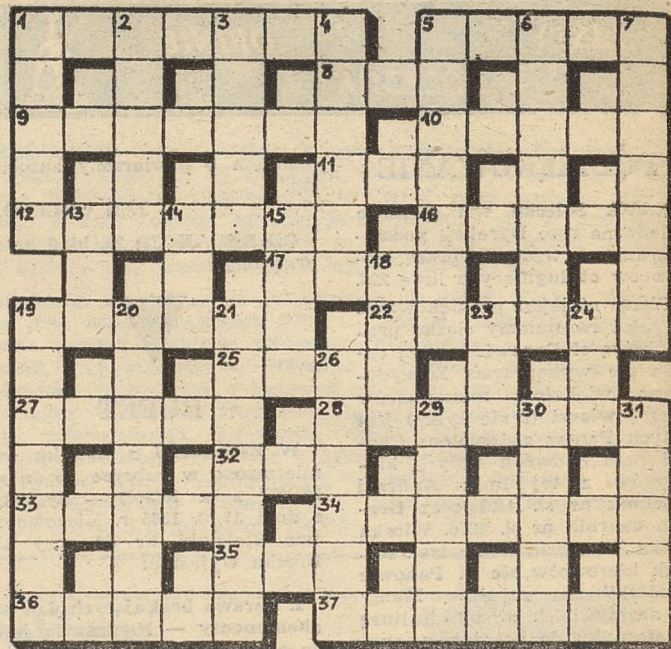
autobusów dysponuje nowoczesnym zapleczem.

GAZY ŁZAWIAJĄ PRZECIW KIEROWCOM

Policja pakistańska rozpoczęła przy użyciu gazów łzawiących strajkujących pracowników transportu miejskiego, którzy wyszli na ulice Karaczi, domagając się wycofania oskarżenia o zabójstwo policjanta. Protestujący byli zdania, że może on być postawiony w stan oskarżenia tylko w związku ze spowodowaniem śmiertelnego wypadku. Kilku z nich pracowników transportu aresztowano. Oddziały wojska zapobiegły większym rozruchom.

CZOŁOWE ZDERZENIE NA ULICY RZYMU

6 osób zginęło w wyniku czołowego zderzenia 2 autobu-



POZIOMO: 1. najlepszy pieczony z rożna, 5. panorama, 8. pływa w rosale, 9. najjaśniejsza gwiazda w gwiazdozbiornie Niedźwiadka, 10. przywódca „Wielkiego Października”, 11. spanie, 12. dawne męskie ubranie wierzchnie, 16. cerkiewny obraz, 17. podstawa archiwum, 19. taksówka Dalekiego Wschodu, 22. sielanka, idylla 25. starożytne prymitywne liczydło, 27. cerkiew o charakterze katedralnym, 28. miasto w pld. zach. Francji, 32. miara światłości, 33. wawelski „Szczerbiec”, 34. młotkownica, 35. okres w dziejach, 36. hipotetyczna cząstka elementarna, 37. zapomnienie, unicestwienie.

PIONOWO: 1. podstawowy minerał skorupy ziemskiej, 2. nóżka wieprzowa, 3. grecki taniec narodowy, 4. znany polski malarz, 5. zapasnik nieklasyczny, 6. doża wenecki — twórca potęgi Wenecji, 7. wieloczęściowy utwór wokalny, 13. powieść L. Tyrmada, 14. przymus, potrzeba, 15. znany kolarz NRD, były mistrz świata amatorów, 18. atrybut ministra, 19. syberyjska Tosca, 20. niewiasta, 21. bakteria, wirus, 23. pierwszy prezydent Krakowa, 24. podstawa materialna jednostka dziedziczenia, 26. lewy dopływ Jeniseju, 29. Filonowe drzewo, 30. niewielki ssak drapieżny z rodziny Tasciwatych, 30. zatoka M. Czerwonego.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 17

Poziomo: majsterkowicz, makrela, sarkoma, radian, dysonans, kapitanat, szew, omen, prokurent, kielbasa, Zelnik, organiki, animusz, partogeneza.

Pionowo: arkadia, scenopis, etan, koszykarka, warkot, chowacz, Amara, warstwa, zakrystian, rozkrok, krzemian, energia, noniusz, ebonit, skaza, Lang.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 17 wylosowała Maria Kończewska.

sów komunikacji miejskiej w Rzymie. 15 ciężko rannych przewieziono do szpitali. Agencje nie podały przyczyny wypadku.

BUDOWNICZOWIE METRA CZEKAJĄ NA HOTELE

Na priorytetowej budowie komunikacyjnej Warszawy, jaką jest metro, praca zamiera po pierwszej zmianie. Przyczyną jest brak miejsc w hotelach dla budowniczych, którzy w większości pochodzą spoza stolicy. Spośród 1120 osób zatrudnionych obecnie na budowie, aż 1080 powinno mieszkać w hotelu robotniczym.

Tymczasem z ogromnym trudem udało się znaleźć miejsce dla 510 osób. Problem będzie narastał, gdyż w 1986 r. zatrudnienie ma wzrosnąć do 2360 osób, a miejsc przybędzie za ledwie 200. Dopiero w 1988 r. budowniczowie mają otrzymać 2 hotele.

STRAJKUJĄ TAKSÓWKARZE I KIEROWCY TROLEJBUSÓW

W Grecji doszło do całej serii strajków tysięcy taksówkarzy, kierowców trolejbusów i przedstawicieli innych zawodów, którzy protestowali przeciwko programowi oszczędnościowemu rządu premiera Papandreu. Przedmiotem protestów jest m. in. dwuletnie, częściowe zamrożenie płac, 15-procentowa dewaluacja drachmy oraz ograniczenia importowe, co ma uzdrowić kryzy-

sową sytuację gospodarstwa Grecji.

PIERWSZY ODCINEK METRA W GORKI

Największy ośrodek przemysłowy Powołża — miasto Gorki — otrzymał nowy środek transportu. Oddano tam do eksploatacji pierwszy odcinek metra. Podziemna trasa długości 8 kilometrów prowadzi od dworca kolejowego do zakładów samochodowych „Gaz”, produkujących ciężarówki i wozy osobowe. Na tym kierunku od dawna ruch pasażerski był niezwykle intensywny i w godzinach szczytu niełatwo było dotrzeć do pracy i z powrotem. Pierwszy odcinek metra będzie przewoził 65 mln pasażerów rocznie. Magistralę budowano 7 lat w bardzo trudnych warunkach hydrogeologicznych.

ZNAŁAZŁ MILION W KOSZU NA ŚMIECI

50-letni pracownik madyckiego metra, Antonio Berral podczas sprzątania stacji Serano znalazł w jednym z koszy na śmieci paczkę z gazety związaną sznurkiem, która — jak się okazało — zawierała milion peset w banknotach po 100 peset. Uczciwy pracownik odniósł pieniądze na policję, czym bardzo naraził się kolegom. Milion składał się z banknotów, które za 2 dni traciły ważność. Ale policja zdążyła wymienić banknoty. Jeśli zgłosi się właściciel, Antonio otrzyma 10 proc. Jeżeli nikt się nie zgłosi, za 2 lata otrzyma cały milion.

(Oprac. l-k)