

„Klarisol SF” to jest to

OPINIA ministra komunikacji nie pozostawia żadnych wątpliwości. „Klarisol SF”, specjalny dodatek do oleju napędowego, opracowany w Instytucie Technologii Nafty w Krakowie, a produkowany przez Podkarpackie Zakłady Rafinerijne ma wiele zalet. Zmieszany z paliwem w proporcji 1:1000, poprawia spalanie, wydłuża o 15–20 proc. okres eksploatacji oleju silnikowego. Zmniejsza też zadymienie, przez co pojazdy z silnikami wysokoprężnymi nie szkodzą tak środowisku.

Takie wyniki przyniosły badania prowadzone w latach 1984–85 w przedsiębiorstwie Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa. Okazało się, że zastosowanie wspomnianego dodatku uszlachetniającego wpływa na obniżenie zużycia oleju napędowego o ok. 2 proc. Tylko transport podległy resortowi komunikacji, który nie jest przecież największym konsumentem paliw płynnych, zużywa rocznie 1,5 mln ton oleju. Łatwo obliczyć, że sięgnięcie po „klarisol SF” może zaoszczędzić 30 tys. ton cennego materiału pędnego. Dodajmy, iż nie zauważono szkodliwego wpływu specyfiku na silnik czy elementy układu paliwowego.

„Transbud” jest pierwszym użytkownikiem, który zdecydował się na powszechne zastosowanie „klarisolu SF”. Krakowski oddział tego przedsiębiorstwa zaoszczędził w ciągu 11 miesięcy minionego roku 224 tony oleju, 4 proc. rocznego zużycia. Po odliczeniu kosztów zakupu specyfiku okazało się, że w kasie zostało ponad 6 mln zł. Czysty zysk, chociaż zapewne niektórzy kierowcy nie są nowością zachwyceni. Kto z nich lubi, gdy zmniejsza się limity zużycia paliwa?

„Klarisolu” dodaje się do paliwa spalanego w autobusach bielskiej PKS. Chodzą słuchy, że poważnie zainteresowały się nim MZK w Warszawie. A co na to nasze służby?

(r)



Kraków 2000

Jak wjechać do miasta i jak w nim jeździć?

ZORGANIZOWANY pod patronatem Naczelnej Organizacji Technicznej „TYDZIEŃ KOMUNIKACJI” to inicjatywa bez wątpienia słuszną — ma bowiem na celu przybliżenie stopnia komplikacji tego problemu wszystkim chętnym do zapoznania się z jego specyfiką. Pora jakby nieścisłości, bo w zasadzie już przedświataczna, nie sprzyjała oszałamiającej frekwencji, lecz na inauguracyjnym spotkaniu zjawiała się spora grupa osób. Mam nadzieję, że nie wszystkich przywiodł tam służbowy obowiązek. Nie wiem, jaki wpływ na termin zorganizowania „Tygodnia” miał szczęśliwie zakończony, dzięki kaprysowi zimowej aury, remont drugiej nitki najżywotniejszej arterii Krakowa Alei Trzech Wieszczów na odcinku Most Dębicki — ul. Reymonta.

Problem rzecz jasna nie leży w tym, by tłumy walczyły na dość specjalistyczne konferencje — lecz, by na w miarę neutralnym gruncie fachowcy z różnych dziedzin mogli publicznie i „na luzie” przedyskutować wiele zagadnień i zaprezentować sobie nawzajem koncepcje, których w momentach decyzyjnych bronić będą do upadłego. A rzecz cała za-

czyna się niewinnie, a nawet optymistycznie.

Dwa lata temu oddano wreszcie pierwszy wybudowany w Polsce Ludowej odcinek prawdziwej autostrady. Dużo by mówić o kłopotach, opóźnieniach, okresie zamrożenia inwestycji, robotach na niej prowadzonych pod pozorem zabezpieczania przed stratami. Otrzymaliśmy wreszcie 32 km znakomitej drogi, o międzynarodowym standardzie, z dopuszczalną prędkością 110 km/godz. prowadzącej znikąd donikąd. Łączy ona bowiem drogę III kategorii, prowadzącą przez Chrzanów z arterią klasy V (a której kolejności odśnieżania?), wiodącą przez Balice. Paradoks ten znajduje powoli swoje, przynajmniej od „krakowskiego” końca, rozwiązanie. Niestety, znowu prowizoryczne. Ruch z autostrady skierowany zostanie do miasta przez rondo w ul. Radzikowskiego, gdzie spotykają się już dwie drogi ze Śląska: olkuska (E 22) i krzeszowińska (E 22a). Tak więc przez ten niewygodny punkt statystycznie co 5 sekund wjeżdża do Krakowa jeden pojazd. Co dzieje się dalej — wiedzą kierowcy, poruszający się tą trasą, a szczególnie dobrze

(Dokończenie na str. 4)

Temat na dziś

Tramwaje i zabytki

DZIAŁALNOŚĆ MPK, choć niezbędna, nie zawsze jest obojętna dla zabytków miasta. Oto co mówił na ten temat na XIV Sesji Rady Narodowej miasta Krakowa, radny prof. **WŁADYSŁAW LONGA**:

— Za mało uwagi zwracamy na ochronę zabytków przed tramwajami. Wiele nadziei wiążemy z centrum komunikacyjnym, które pozwoli wyeliminować ruch tramwajowy z pierwszej obwodnicy, ale jego budowa zależy od otrzymania pieniędzy z centrali Tymczasem tramwaj jeżdżący wokół Plant powoduje niestychane zniszczenia Węgierska technologia układania szyn na gumowych wkładkach nie zdała egzaminu. Musimy dyskutować, jak wyrzucić ruch tramwajowy z pierwszej obwodnicy nie pogarszając komunikacji w mieście? Może zastąpić tramwaje trolejbusami, które nie powodują tylu wstrząsów?

Tak mówił radny, któremu sprawy miasta leżą na sercu. Wypada tu sprostować, że (wynika to z kontekstu) nieporozumieniem jest stwierdzenie radnego o „oblaniu” egzaminu przez węgierską technologię układania szyn. Przecież ta metoda testowana jest obecnie w Podgórzu, gdzie na razie, po roku, zdaje egzamin, a nie na pierwszej obwodnicy. Problem jednak z całą pewnością istnieje.

Chętnie zapoznalibyśmy się z głosami tych, którzy zechcą podzielić się z „Sygnałami” uwagami na ten temat. Nie brak wśród załogi MPK fachowców od spraw wpływu komunikacji miejskiej na otoczenie. Nie brak też tych, którzy mają koncepcje rozwiązania problemu. Spróbujmy więc podyskutować. Jeśli dyskusja będzie ciekawa, da konkretne rezultaty, pokażemy je kompetentnym organom. Na razie czekamy na głosy. (kg)

● Zakład Torów zobowiązany został do rozwieszenia soli do poszczególnych PKR-ów. Ostateczny termin załatwienia tej sprawy wyznaczono na 1 listopada. Tymczasem 13 listopada spadł śnieg, temperatura spadła poniżej zera, a soli nie zdążono jeszcze rozwieźć.

● Przed Świętem Zmarłych ZNR postawił przy ulicy Wielickiej w kierunku cmentarza Podgórskiego ładne ochronne bariery. Ciekawe, czy pracownicy tego Zakładu zdążą do przyszłego roku postawić takie same w ulicy Rakowickiej?

● W Oddziale Pracy Chronionej w ZAW pracuje obecnie 36 osób, w tym 7 kobiet. Wszyscy kończą kurs przygotowujący ich do zawodu ślusarza warsztatowego. Kurs zakończony zostanie egzaminem państwowym, który odbędzie się od 16 do 18 grudnia br.

● 24 godziny z 25 na 26 listopada, z powodu awarii sieci, pracował w ZAC agregat prądotwórczy, zaopatrując Zajezdnię w energię elektryczną.

● 1 grudnia na torowisku zabudowanym w ulicy Grzegorzeckiej motorniczy nr 843 prowadzący 1-09, jechał w odległości tylko 50 metrów — powinno być 150 metrów — za 22-02. Ież to już raz taka lekkomyślność doprowadziła do najeżdżania jednego wagonu na drugi i wielotysięcznych strat.



● Bez końca słyszy się narzekania, że w „ekonomacie” brakuje papieru maszynowego, toaletowego oraz zeszytów. Niestety, wszystkiego tego brakuje również w hurtowni, w której przedsiębiorstwo się zaopatruje.

● W bufecie Nr 7, znajdującym się w biurze MPK, kupić można na drugie śniadanie smaczną, gorącą zupę lub fasolkę po bretońsku, a zależy to od tego, co stołówka w danym dniu dostarcza.

● W Dzienniku Podawczym MPK, mimo że zmniejszyła się liczba pracowników z 10 do 5 gońców, nie zmniejszył się zakres wykonywanej pracy. Średnio dziennie przynoszonych jest z Urzędu Pocztowego przy ulicy Wadowickiej około 250 przesyłek listowych, a wysyłanych około 200. Zdarza się, że w jednym tylko dniu nakleja się znaczków za 10 tysięcy złotych. Przygotowywana i rozdzielana jest poczta oraz dzienniki i czasopisma dla 19 komórek organizacyjnych MPK.

● Parterowe pomieszczenia biurowca MPK nie są dobrze ogrzewane, pracujący więc w nich ludzie marzną, a po kilkunastu godzinach naradzie czy innej imprezie w świetlicy, jej uczestnicy nabawić się mogą przeziębienia. Mamy dopiero listopad, a co będzie w styczniu czy lutym, kiedy spodziewać się można jeszcze niższych temperatur?

● Magazyn odzieżowy WGO pęka w szwach, z powodu olbrzymich zaległości w pobieraniu sortów przez pracowników. Czym wytłumaczyć taki stan rzeczy? Chyba tylko lenistwem ludzi, którym sorty mundurów się należa, a którym się po nie do magazynu WGO po prostu nie chce przejść.

● Kłopoty związane z brakiem wody na trzecim piętrze biurowca przy ulicy Brozka utrzymują się nadal. Schodzenie i korzystanie z wody na niższych piętrach jest na pewno dla pracujących na tym ostatnim piętrze pewnym utrudnieniem. Problemem jest natomiast dla sprząających.

(MB)



Gościliśmy w MPK

W NASZYM przedsiębiorstwie gościł naczelny redaktor organu prasowego Towarzystwa Przyjaźni Bułgarsko-Radzieckiej „Družba” — Borys Pietkow. Spotkanie z bułgarskim gościem, zorganizowane przez MPK-owską organizację TPPR, które odbyło się w Klubie „Bajkał”, w świetlicy zakładowej ZTP, było okazją do wysłuchania kilku informacji na temat kierowanego przez niego pisma.

„Družba” jest miesięcznikiem wychodzącym w nakładzie 80 tys. egzemplarzy, przedstawiającym życie społeczeństwa radzieckiego. Nie jest to jedyne pismo zajmujące się tą problematyką w Bułgarii, gdyż również i inne czasopisma wydają dodatki poświęcone właśnie Związkowi Radzieckiemu. Cieszą się one dużą popularnością wśród bułgarskiego społeczeństwa. Warto podkreślić też, że właśnie „Družba” była pierwszym czasopismem wydawanym w Bułgarii po II wojnie światowej.

W spotkaniu uczestniczył również zastępca redaktora naczelnego tygodnika „Przyjaźń” — Jerzy Rakowski. Po spotkaniu przedstawiciel Zarządu Krakowskiego TPPR Zbigniew Stawiński wyjaśnił, co zdecydowało, że właśnie MPK stało się jedynym przedsiębiorstwem w Krakowie, które przyjmowało gości z Bułgarii? Okazuje się, że nasza organizacja TPPR wyróżnia się nie tylko na terenie miasta, ale również całego województwa krakowskiego i właśnie dlatego wybór ten padł na MPK.

Na zdjęciu: Podczas spotkania od lewej siedzą: Zbigniew Stawiński, red. Jerzy Rakowski, red. Borys Pietkow i sekretarz KZ PZPR Kazimierz Mamóń. (AZ)

Fot. JERZY BŁONIAJCZYK

Co po 26 grudnia?

I ZNÓW, jak co roku, powtarza się sytuacja z brakiem paliwa dla naszego Przedsiębiorstwa. Sprawozdanie służb zaopatrzeniowych, złożone 9 grudnia informuje, że w tym roku autobusy jeżdżić będą po mieście do 26 grudnia. Po świętach, może się zdarzyć, że krakowianie pozbawieni zostaną podstawowego środka transportu. To oczywiście czysto teoretyczne założenie. Rzecz jednak w tym, że obecnie nie ma odpowiedzi na pisma MPK wysłane w tej sprawie. Czyżby znów liczone, że jakoś to będzie? A jeśli, mimo wszystko, rachuby zawiodą?

(FS)

Sprostowanie

W artykule „Z kart historii MPK — Wojna i odbudowa”, znalazło się kilka błędów:

Były autobusy nie federalne, a federałe.

Winno być nie Stefan Muszkowski bankowiec, syn Józefa Muszkowskiego, a Stefan Muczkowski.

W art. „Powstał Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej”: zmienione zostało nazwisko nowo wybranego sekretarza Klubu, które prawidłowo brzmi Frączek, a nie jak podano Trączek;

nie podano imienia i nazwiska jednego z członków zarządu Klubu: zastępcy dyrektora ds. komunikacji tramwajowej Zdzisława Skubiedy.

Za pomyłki przepraszamy.

CZY TRZEBA przypominać, jak wielkim osiągnięciem był zakaz palenia papierosów w środkach miejskiej komunikacji i ile lat on już obowiązuje? W każdym razie nikt go nie uchylił. Smutne wydaje się to, że zakazu nie łamią pasażerowie, a prowadzący pojazdy, których podczas pracy też obowiązują przepisy. A dzieje się to wszystko właśnie teraz, kiedy lekarze grzmiały na alarm na temat szkodliwości dymu tytoniowego dla organizmu. Szczególnie dużo mówi się ostatnio o złych gatunkowo papierosach krajowej produkcji, o zawartych w nich składnikach, które podczas spalania działają toksycznie.

Czy służby Nadzoru Ruchu zwracają uwagę również na to przewinienie? — z tym pytaniem zwróciłam się do kierownika Zakładu Nadzoru i U-

trzymania Ruchu Włodzimierza Nazimka i głównego inspektora technicznego Mieczysława Dychusa. Od pierwszego otrzymałam odpowiedź, że oczywiście, a informacje o tym, że prowadzący pojazdy palą przekazywane są do kierowników odpowiedzialnych za kłopoty, skąd przychodzą odpowiedzi, że przeprowadzono rozmowę, że pouczono itp. Drugi rozmówca stwierdził, że zdarzyło mu się, iż po dwukrotnym upomnieniu palącego podczas pracy, znów spotkał go z zapalonym papierosem i wówczas poprosił o ra-

Nie tylko o grzechach kierowców na posiedzeniu Rady Pracowniczej

POSIEDZENIE Rady Pracowniczej MPK 5 grudnia przyniosło sporo materiałów i przemyśleń tak w sprawach osobowych, jak też problemowych. Członkowie Rady na prośbę zainteresowanego zwolnili STANISŁAWA MAJKĘ z funkcji zastępcy przewodniczącego, w związku z jego wyborem na stanowisko sekretarza ekonomicznego KZ PZPR. Również jednogłośnie Rada zatwierdziła zmiany personalne w naszych „publikatorach”: na stanowisko kierownika Działu Informacji i Pracy Ideowo-Wychowawczej powołano TADEUSZA ZWOLIŃSKIEGO, na stanowisko redaktora naczelnego „Sygnałów MPK” — KRZYSZTOFA GACKA.

Prezydium Rady poinformowało, iż nie potwierdził się zarzut braku współdziałania kierownictwa i rady w ZSiP oraz uwagi kierownictwa MPK i ZTS w stosunku do członka Rady, Andrzeja Kasperkiewicza. Obie sprawy uznano za niebyłe.

Programowo-personalny charakter ma następna, jednogłośnie decyzja Rady, akceptująca reaktywowanie w MPK szczepla harcerskiego im. T. Kościuszki. Jest już komplet wymaganych dokumentów, jest konkretna działalność — słowem wszyscy, życzliwi MPK-owskiemu harcerzom, ponoć jedynym w Polsce, powodzenia i wytrwałości.

Pora na omówienie zagadnień problemowych. Najmniej spierano się o korektę planu inwestycyjnego i remontów kapitałowych w roku 1985. Tu od przedsiębiorstwa zależy niezbyt dużo, choć tego „niezbyt” trzeba bardzo pilnować. Natomiast bardzo dokładnie notowano podawane przez Piotra Pogana z Działu Głównego Mechanika (TM) informacje o wykorzystywaniu maszyn i urządzeń, by potem, już u siebie, porządkować kierownikami. Grzech główny — to słabe wykorzystanie posiadanego parku maszynowego z powodu braku ludzi oraz niskiej kultury technicznej tych, którzy są a można by było rozwinąć produkcję i regenerację na wielką skalę.

Grzech drugi — nieremontowanie i niekonserwowanie urządzeń. W ZTX, ZTS, ZBL i ZSiP w ogóle nie ma konserwatorów, w ZTO bardzo drogi i nowoczesny sprzęt spoczywa na barkach konserwatora zatrudnionego na 1/2 etatu.

Grzech trzeci, choć go referujący tak nie nazywał — to sobiepaństwo: zamawianie maszyn na wyrost, jak nie w TM to w ZTP lub na zewnątrz, potem rezygnowanie z zakupów, niech się w TM martwią, co zrobić z drogimi fantami. Tu trzeba zaliczyć też przypadki, gdy kierownictwo zakładów nie chce mieć u siebie maszyn i urządzeń przeznaczonych na ich własne, nie ukończone jeszcze inwestycje — ale to już próba szkolenia samemu sobie. Dyskusja po wystąpieniu P. Pogana była krótka, ostra i konkretna. Postanowiono sprawie poświęcić osobne posiedzenie, poprzedzone dostarczeniem przez TM kompletnego wykazu „zapomnianych” i źle użytkowanych maszyn i urządzeń oraz sprawdzeniem tej problematyki przez rady w zakładach.

Tak się złożyło, że planowaną informację o działalności Działu Postępu Technicznego i Racjonalizacji poprzedziło napastliwe i hałaśliwe wystąpienie na naradzie średniego dozoru Wacława Kota z ZNA. Słuchano więc kierownik Danuty Żak bardzo uważnie, pytano o szczegóły. Okazuje się, że mimo wzorcowego rozwiązania modelu informacji wynalazczej, i to w skali kraju, nie jest najlepiej z jej funkcjonowaniem w zakładach. Kierownicy dla świętego spokoju uznają każdy projekt za przydatny, by twórców nie zrażać, ale wcale nie kwapią się do wdrażania takich bubli myślowych.

Effekty ekonomiczne wynalazków brane są często dosłownie z sufitu. Nie spełniają swej roli doradcy techniczni, trudno jest zresztą uzyskać zgodę kierownictwa, by ich gruntownie przeszkolić w nowych przepisach. Nie pomagają twórcom działu techniczne obu trakeji, członkowie rad pracowniczych powinni pomóc opiniować wnioski wynalazcze w zakładach. Wniosek generalny — to składanie podobnej, udokumentowanej informacji z Działu Postępu Radzie Pracowniczej w odstępach półrocznych.

Janusz Nowak (ZAW) zaprezentował wstępne wyniki badań przeprowadzonych przez zespół ds. zachorowalności załogi MPK. Zespół oparł się na szczegółowych ankietach wypełnionych w największych zakładach przez służby kadrowe i podpisane przez kierowników zakładów. Wyniki okazały się w wielu miejscach rozbieżne z danymi i obserwacjami przychodzącymi przyzakładowej pionu ruchu, czy z potocznymi sądami. Dyskusja była ciekawa, podkreślająca wagę tych badań do analizy zachorowań i bhp w poszczególnych zakładach. Postanowiono skonfrontować je z badaniami socjologów zakładowych i przychodni, by później konsekwentnie nadzorować realizację wspólnych wniosków.

Przychylono się do wniosku o zniesienie odpłatności za mundury przyznawane zgodnie ze zweryfikowaną tabelą odzieżową oraz do prowadzenia eksperymentalnych prac nad automatyzacją sterowania ruchem. (AL)

1 grudnia palących nie spotkaliśmy

port zaufania i wyciął jeden z kuponów.

1 grudnia, w dniu bez papierosa — bez dymu tytoniowego, towarzyszyliśmy głównemu instruktorowi technicznemu ruchu Zygrydowi Musiałowi, który jeździł wozem Nadzoru Ruchu i sprawdził prawidłowość działania miejskiej komunikacji. Pan Musiał dopiero wrócił z kursu jaki odbywał się w przedsiębiorstwie dla motorniczych zasilaających, na którym wykladał przepisy służby ruchu i jak nam powiedział, z uwagi na dzień bez papierosa, skrócił

dzisiaj wykład i nie zarządził przerwy „na papierosa” jak to zwykle czynił, wyjaśniając przyszłym adeptom służby prowadzenia tramwajów, że... dzisiaj z uwagi na „dzień bez dymu tytoniowego” — palić nie będziemy.

Jest niedzielne południe. Jeździmy po głównych arteriach Krakowa, a także peryferyjnych ulicach, wszędzie tam gdzie znajdują się linie tramwajowe i autobusowe miejskiej komunikacji. Jeżdżąc tak prawie godzinę, nie zauważamy wśród prowadzących MPK-owskie pojazdy palących papierosy. Zastanawiamy się, czy to zbieg okoliczności, że ci, których spotykamy w ogóle nie palą... Raczej mało to prawdopodobne. Raczej są z tych, którzy zachowują się w pracy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

(M.B.)

Żeby pracownicy zajezdni nie byli kuszeni

ELEKTRONIKA — nadzieje i obawy

STEROWANIE zwrotnicami za pomocą promieni podczerwonych ma w naszym przedsiębiorstwie już swoją historię i swoją legendę. Historia jest raczej prozaiczna — oto przed trzema laty szef traskcji tramwajowej **Zdzisław Skubieda** przywiózł z Łodzi tę rewelację. To znaczy najpierw przywiózł informację o rozwiązaniu, a niedługo potem i sam prototyp urządzenia, który Dział Techniczny traskcji miał dostosować do naszych krakowskich warunków. Okazało się jednak, że rozwiązanie łódzkie w Krakowie zastosowania znaleźć nie może i trzeba je przekonstruować zachowując tylko samą zasadę działania. Prace prowadzone w zasadzie przez inż. **Pawła Nowaka** doprowadziły do powstania dwóch urządzeń odbiorczych, które zamontowane zostały przy wjeździe na pętlę w Cichym Kąciaku i przy wjeździe z ulicy Manifestu Lipowego w ul. Straszewskiego oraz kilkuset urządzeń nadawczych, które zainstalowano w większości wozów tramwajowych. Oczywiście, urządzenia te wykonywane w prowizorycznych warunkach warsztatowych mają tego swoiste piętno — ot, choćby skrzyneczki na urządzenia nadawcze wzięte z najzwyklejszych ręcznych latarek elektrycznych. Całość nowego układu została poddana testowaniu w praktyce oraz kolejnym udoskonaleniom i modyfikacjom. ...I tu w zasadzie kończy się historia urządzenia, a zaczyna... legenda.

Legenda ma natomiast dwa oblicza. Jedno, oficjalne, ma świadczyć o nowoczesności przedsiębiorstwa, o wdrażaniu najnowszymi rozwiązaniami technicznymi i dynamice kadry inżynieryjno-technicznej. Drugie, bardziej tajemnicze, oskarża prototypowe rozwiązania o kilka wypadków wykolejeń, wyraża obawy o negatywne skutki wprowadzenia rozwiązania, a tak naprawdę stanowi chyba obawę przed **NOWYM**, które nie wiadomo jeszcze jakie przyniesie skutki.

Tak więc legenda (zła legenda — dodajmy) stała się swego rodzaju hamulcem dla

nowego rozwiązania, które sprawdzane przez kolejnego specjalistę inż. **Janusza Reszczyńskiego**, zostało uznane za w pełni sprawne i gotowe do zastosowania w całym układzie komunikacyjnym.

Zapyta ktoś o celowość wprowadzania nowego rozwiązania, o korzyści z niego płynące. **Paweł Nowak** wylicza je już z pamięci. — Z punktu widzenia ruchowców, to „upłynnienie” ruchu tramwajowego na skrzyżowaniach, szczególnie tych najruchliwszych przy zwartej zabudowie. Do tego dodajmy co najmniej 4–4,5 mln zł zysku rocznie o utrzymanego, po pierwsze z oszczędności energii jaka powstanie po wyeliminowaniu najjeżdżania „z prądem” na zwrotnicę, a po drugie w wyniku rezygnacji z montowania na sieci sanek sterujących i blokujących i braku konieczności ich konserwacji i dość częstej wymiany (dziś wymieniamy się je średnio co roku). Natomiast koszt montażu nowych urządzeń w całym układzie tramwajowym szacowany jest na 7–8 mln zł, przy czym najważniejszą pozycją w tej sumie byłby koszt pracy. Jeśli weźmiemy jeszcze pod uwagę, że konserwacja nowych urządzeń wymagana jest dopiero po trzech — czterech latach, to korzyści będą ewidentne. Cóż w takim razie powoduje wstrzymanie się przed wprowadzeniem nowego rozwiązania?

Szef traskcji tramwajowej dyrektor **Zdzisław Skubieda** twierdzi, że w zasadzie już nie. — Rozwiązanie zostało oddane do oceny specjalistom z Akademii Górniczo-Hutniczej, którzy współpracują już z przedsiębiorstwem przy budowie wagonu tyrystorowego i otrzymało pozytywną ocenę. Wprawdzie naukowcy zaproponowali rozwiązanie kompleksowego wprowadzenia podczerwieni do komunikacji tramwajowej, pozwalającego na wykorzystanie promieni podczerwonych nie tylko do sterowania zwrotnicami ale również do identyfikacji pociągów (zwrotnica mogłaby być przekładana wówczas bez żadnego udziału motorniczego)

i rejestracji ich na Głównej Dyspozytorni na tablicy przedstawiającej cały układ komunikacyjny. Rozwiązanie takie choć byłoby szczytem marzeń jest po pierwsze zbyt drogie, a po drugie wymagałoby podwójnego kabla na wszystkich torowiskach — a więc rozkopanie całego miasta i montaż urządzeń, których na dobrą sprawę, jeszcze w kraju nie ma. To wszystko odkładałoby sprawę samego sterowania zwrotnicami w nieskończoność. Dlatego też czekanie na rozwiązanie całościowe nie ma sensu.

Obecnie przedsiębiorstwo jest po rozmowach z Elektromontażem, który produkuje już układy do wagonów tyrystorowych i chętnie podjąłby się tej sprawy, jednak dopiero po zakończeniu pierwszej, czyli w czwartym kwartale przyszłego roku. A więc montaż urządzeń możliwy byłby dopiero w roku 1987.

Oczywiście, decyzję o przejściu na podczerwień przy zwrotnicach podejmujemy nie bez obaw — podkreśla dyr. **Skubieda**. — Może to bowiem w przyszłości przynieść nie przewidziane dzisiaj komplikacje i problemy. Coraz powszechniejsze są urządzenia wykorzystujące podczerwień a używane np. do zdalnego sterowania domowym telewizorem. Jak dotąd nie wiemy czy takie urządzenie może nie chcący zasterować mechanizmem zwrotnicy. Jest i druga obawa. Oto podobno przed kilku laty w USA zaczęto powszechnie stosować podczerwień do otwierania drzwi garaży i pewnej nocy wszystkie garaże zamykane podczerwinią zostały ponoć otwarte, bo przelatujący właśnie sputnik emitujący promieniowanie o tej właśnie częstotliwości. Dla komunikacji tramwajowej znaczyłoby to co najmniej kilkadziesiąt zderzeń i wykolejeń. Jednocześnie zdajemy sobie sprawę, że mogą to być przedwczesne obawy, dlatego też decydujemy się na wdrożenie nowego sposobu sterowania.

Oczywiście samo podjęcie decyzji to jeszcze nie wszystko, bo trzeba sobie zdawać sprawę z tego, że stosowanie

nowych rozwiązań, w których decydujące znaczenie będzie miała elektronika, powoduje konieczność pomyślenia o zorganizowaniu warsztatu elektronicznego z prawdziwego zdarzenia. Wymaga tego nie tylko sama podczerwień. W przyszłym roku będziemy mieli w przedsiębiorstwie już cztery wagony tyrystorowe, w następnym dalsze. Trzeba więc myśleć o przygotowaniu kadr do ich obsługi, konserwacji i napraw. Tymczasem dziś obsługują wagony elektrycy i mechanicy pracujący w kanale. Z drugiej strony do tego kanału, aż czarnego od smaru, trudno wganiać elektroników, którzy muszą pracować w ciepłych i czystych warunkach. Dlatego też przyjęto zasadę, że zespoły elektroniczne będą w całości wymontowywane z wagonów i tylko one będą szły do naprawy. Obecnie istnieje szansa, że taki warsztat miałby nawet swoje pomieszczenie, które znajdzie się na pewno w oddawanym w przyszłym roku budynku Zakładu Sieci.

Ale naprawy urządzeń elektronicznych to jeszcze nie wszystkie problemy jakie powstają w związku z elektroniczną komunikacją szynowej. Wspominaliśmy już o kłopotach, które stworzyć może wprowadzenie podczerwieni w sterowaniu zwrotnicami. Trzeba w jakiś sposób zabezpie-

czyć się przed nimi, a rosną już następne. Oto z roku na rok ma przybywać wagonów tyrystorowych, które dopóki będą w mniejszości nie czynią problemu, ale już dziś trzeba myśleć o tym co robić z oddawaną do sieci energią elektryczną, skoro ma ona nie marznąć się. Teoretycznie wiadomo, że trzeba ją magazynować w potężnych kondensatorach montowanych na podstawach, by była potem wykorzystywana w okresach przeciążeń sieci. Ale na razie nikt nie wie jak to rozwiązać technicznie. Jak dotąd uporali się z tym tylko Szwajcarzy. Dlatego też traskcja stanęła przed koniecznością powołania komórki, która prowadziłaby działalność badawczo-rozwojową i obok Działu Technicznego i Kontroli Jakości byłaby kolejną komórką sztabową szefa traskcji. Zresztą kilku zapaleńców już by się znalazło. Tramwajarze mieli bowiem to szczęście, że są wśród nich młodzi inżynierowie z niespokojnymi głowami, którym marzy się dogonienie światowej czołówki, a na razie myślą jakby przyjąć z pomocą przedsiębiorstwu w rozwiązywaniu bieżących problemów. Ot, choćby takich, które umożliwią przy pomocy elektroniki pozbycie się z przekładników srebrnych styków, które dziś wielu wodza na pokuszenie.

ADAM ZYZMAN



Nasze pasażerki.

Fot. JACEK BEDNARCZYK

W ZAW — największym Zakładzie Eksploatacyjnym MPK jest 40 członków partii i 9 kandydatów. 53 młodych ludzi zreszta XV Koło ZSMP. Funkcję I sekretarza XV POP pełni pierwszą kadencję kierowca **Michał Małek**. Przewodniczącym XV Koła ZSMP jest od półtora roku pracownik zaplecza **Andrzej Mitka**.

O swoich organizacjach: partyjnej i młodzieżowej jak również o Zakładzie mówią **Michał Małek**, przewodniczący Komisji Kontroli Partyjnej przy KZ PZPR i członek Egzekutywy XV POP **Tadeusz Dąbrowa**, również członek Egzekutywy tej organizacji **Zygmunt Musiał** oraz przewodniczący XV Koła ZSMP **Andrzej Mitka**.

T. DĄBROWA — Jesteśmy organizacją partyjną stosunkowo małą w stosunku do ilości zatrudnionych w naszym Zakładzie. Jest nas tylko 5 procent. Postawiliśmy więc na rozwój szeregów partyjnych.

Z. MUSIAŁ — To, że jest nas mało, wiąże się ze zmiennością kadr, chociaż właściwie w tym zakresie nie odbiegamy od średniej w przedsiębiorstwie. W ciągu półtora roku przyjęliśmy 12 kandydatów, ludzi młodych poniżej 30 roku życia.

M. MAŁEK — Mamy już taką tradycję, że przy końcu roku organizujemy uroczyste zebrania partyjne. W tym roku też tak będzie. Przyjmujemy wtedy dwóch kandydatów na członków partii i dwie osoby na kandydatów do naszej organizacji.

T. DĄBROWA — Na podkreślenie zasługuje to, że u nas organizacja

partyjna działa w sposób otwarty. Co miesiąc odbywają się otwarte zebrania partyjne, na które może przyjść i w nich uczestniczyć każdy pracownik Zakładu. Bardzo często zgłaszają się do nas, szczególnie do I sekretarza, ze swoimi sprawami, nie tylko zresztą zawodowymi, ludzkie, którzy do partii nie należą. Musimy się też pochylać czynami społecznymi. Zaczęliśmy na wiosnę 1984 roku. Za duże osiągnięcie zało-

Z perspektywy POP

Postawiono na integrację załogi

gi i kierownictwa całego Zakładu poczytujemy sobie zdobycie w tegorocznym konkursie bhp II miejsca. Uplasowaliśmy się na I miejsce w Polsce południowo-wschodniej, w konkursie ładu, porządku i estetyki.

M. MAŁEK — Dopracowaliśmy się własnego stylu pracy kolektywu. Nazywamy zawsze rzeczy po imieniu. Postawiliśmy na integrację załogi. W trakcie zebrania partyjnych mieliśmy szkolenie ideologiczne. Naszymi lektorami byli towarzysze: kierownik Zakładu **Antoni Goc** i **Stanisław Gąciarz**.

Z. MUSIAŁ — To z naszej organizacji młodzieżowej wyszła tradycja uroczystych pożegnań pracowników idących do zasadniczej służ-

by wojskowej, którą podchwycili inne Zakłady w przedsiębiorstwie.

T. DĄBROWA — Organizacja partyjna wspiera Koło ZSMP w jego inicjatywach i działaniach, a Koło nasze jest widoczne nie tylko w Zakładzie, ale również w przedsiębiorstwie.

Z. MUSIAŁ — Inspiratorem wprowadzenia w Zakładzie młodzieżowych narad roboczych był sekretarz **Małek**. Spodobały się młodym

by wojskowej, którą podchwycili inne Zakłady w przedsiębiorstwie. **T. DĄBROWA** — Organizacja partyjna wspiera Koło ZSMP w jego inicjatywach i działaniach, a Koło nasze jest widoczne nie tylko w Zakładzie, ale również w przedsiębiorstwie. **Z. MUSIAŁ** — Inspiratorem wprowadzenia w Zakładzie młodzieżowych narad roboczych był sekretarz **Małek**. Spodobały się młodym

by wojskowej, którą podchwycili inne Zakłady w przedsiębiorstwie.

M. MUSIAŁ — Ufundowaliśmy dwie książeczki mieszkaniowe dla sierot z domu dziecka oraz jedną dla dziecka naszego zmarłego pracownika. Organizujemy składki na rzecz rodzin po tragicznie zmarłych kolegach. Prowadzimy również działalność wychowawczą. Kolektyw nasz siedmiokrotnie poręczył za pracowników ZAW przed sądem i w prokuraturze. Wspieramy finansowo ZKS „Tramwaj”. Ale sprawy związane z realizacją zadań Zakładu są dla nas najważniejsze. Tej sprawie poświęciliśmy cztery otwarte posiedzenia Egzekutywy z udziałem wszystkich kierowników, mistrzów i dyrektorów. Mówiliśmy

na nich o wykonaniu zadań w lutym, później w czerwcu i wreszcie we wrześniu. Były to bardzo burzliwe Egzekutywy. Przedstawialiśmy stopień trudności wykonania zadań. Jeżeli chodzi o nowy system plac, to preferuje on nowo przyjętych do pracy w Zakładzie. Kolektyw wniósł do niego aneks, który dotyczy płatności za uzasadnione i nieuzasadnione postoje. Chciałbym jeszcze dodać, że jako organizacja partyjna nigdy nie działamy osobno lecz wspólnie z pozostałymi organizacjami — młodzieżową, związkową.

A. MITKA — Od września ubiegłego roku, przyjęliśmy do ZSMP około 20 osób. Niektórzy wprowadzili zwolnili się z Zakładu, czy poszli do wojska, ale Koło nasze zdobyło opinię aktywnego. W roku bieżącym, mamy opinię najlepszego Koła ZSMP w przedsiębiorstwie. Zasłużyliśmy na nią dzięki pomocy kierownictwa i kolektywu Zakładu, czynny społecznie zaś pozwoliły wypracować pieniądze na FASM. A odkąd mamy FASM, to młodzi ludzie coraz bardziej się do nas garną.

Z. MUSIAŁ — W myśl zasady, że Koło dobre to Koło bogate, bo ma możliwości działania.

Wypracowali sobie — jak samu mówią — własny styl pracy. Otwarte zebrania partyjne, burzliwe Egzekutywy na temat realizacji zadań, młodzieżowe narady robocze... Stawiają na ludzi i ich sprawę, na integrację załogi, nie zapominając przy tym o najważniejszym — planowych zadaniach.

(M. B.)

Braki kadrowe

NIEDZIELA, 1 grudnia, godzina 11. Znajdujemy się w Głównej Dyspozytorni MPK. Na dworze mróz, a tu ciepło, przytulnie i... chciałoby się powiedzieć spokojnie, ale trudno dodać to słowo, skoro nie znamy sytuacji w mieście.

W pierwszym pomieszczeniu zastajemy głównego dyspozytora **Józefa Bielara**, w drugim przy pulpitach pracują dyspozytorzy trakeji tramwajowej i autobusowej. Dowiadujemy się, że wcześniej rano w Krakowie temperatura powietrza wynosiła -10 stopni, obecnie -5. A więc wczesna w tym roku listopadowa zima nie ustępuje.

— Czy w związku z ujemną temperaturą zgłoszono wam awarie? — pytamy pana Bielara.

— Prócz jednego pęknięcia szyny przy Poczcie Głównej o którą to awarię nie można posądzać aury, na razie nie się specjalnego nie dzieje. Usunięciem pęknięcia zajmie się Pogotowie Torowe, podczas prac trzeba będzie na chwilę wyłączyć ruch.

— Pytamy o sytuację na liniach, o liczbę taboru, jaki wyjechał z poszczególnych zajezdni. Odpo-

wiedź jest szokująca. Z ZTH wyjechały rano wszystkie zaplanowane pociągi plus 2 dodatkowe, z ZTP o 20 mniej niż zaplanowano, z ZAB prócz zaplanowanych dodatków 4 wozy, również z ZAC i ZAP po 2 więcej, natomiast z ZAW wyjechało 13 autobusów mniej.

Aby sprostać zadaniom przewozowym, Główna Dyspozytorna skierowała 2 dodatkowe pociągi z ZTH na linię, które winny być obsługiwane przez ZTP — 1-08 i 12-05, zaś autobusy z ZAB na linię obsługiwane przez ZAW — „104”, „144” i „152”.

Z Głównej Dyspozytorni udajemy się do ZTP. Dyżurnego dyspozytora **Karola Szczeniaka** pytamy o przyczynę braku na liniach tak dużej liczby pociągów...

— Mało przyszło do pracy zasilaających. Z doświadczenia powiem, że na początku każdego miesiąca mamy kłopoty z podejmowaniem pracy przez zasilaających. Przy końcu miesiąca mają „móz na gardle”, więc przychodzą. Muszą wyjechać brakujące godziny, więc podejmują pracę. I oni przede wszystkim dzisiaj zawini. Etatowych też nie przyszło czterech, a przecięt-

nie jest 15. Myślę, że „andrzejki” są również jednym z powodów, iż mało motorniczych podjęło pracę. Awarie... były cztery, ale nie poważnego i zaraz po naprawie wagony wyjechały na linię.

Kiedy wychodzimy z ZTP do Zajezdni zjeżdża 11-02. Motornicza nr 555, mówi... „mam awarię w układzie hamulców szczegółowych”. Spiesz się, bo chce, żeby szybko usunęto awarię i zaraz wróci na linię.

W dyspozytorni ZAW zastajemy pracujących tam dyspozytorów: **Mieczysława Borowieckiego** i **Waldemara Sroka**. W. Sroka, informuje, że na 91 planowanych autobusów wyjechało z Zajezdni 78. Brakuje w Zakładzie kierowców — dodaje. Było stosunkowo dużo takich, którzy mieli przyjechać „za wolne” i ci nas zawiedli. Myślę, że powodem niezgłoszenia się ich do pracy były również „andrzejki”.

Mroźne, słoneczne, niedzielne południe. Mijamy przystanki autobusowe i tramwajowe. Niewiele oczekuje na nich ludzi. Widocznie trudna sytuacja kadrowa, jaka wytworzyła się w dwóch Zajezdniach tramwajowej i autobusowej nie wpłynęła specjalnie na stan miejskiej komunikacji. Dzięki pracownikom Głównej Dyspozytorni, którzy mimo braku taboru tak rozplanowali pracę na liniach, żeby krakowianie nie mieli problemów z dojazdami. A że są to problemy poważne, nie pozostaje nam nic innego, jak poprosić je liczbami.

Ograniczyliśmy się tylko do dwóch wymienionych Zakładów, których motorniczości i kierowcy zawiedli 1 grudnia. W ZTP brakuje do planu zatrudnienia 134 motorniczych i 254 pracowników zaplecza, w ZAW natomiast 50 kierowców i 100 pracowników zaplecza. Aby łączyć braki w zatrudnieniu, zarówno motorniczości, jak i kierowcy powinni poczekać się do przychodzenia do pracy „za wolne”, co zresztą odpowiednio jest wynagradzane, ale mimo wszystko może zdarzyć się tak, jak to było 1 grudnia.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. STANISŁAW TYRAN

Łatwiej by się nam pracowało...

„gdyby każdy robił to, do czego zobowiązał się podpisując angaż — ta, w sumie smutna, refleksja dyrektora **Tadeusza Trzmiela** domniowała na naradzie kadry kierowniczej w zakładach. Niby nie jest źle — bardzo dobrymi wynikami października i I dekady listopada da br. znacznie poprawiłyśmy podstawowe wskaźniki ekonomiczne i zysku — ale jest też jeszcze wiele do zrobienia. Zwiększa się liczba awarii, zjazdów, kolizji, zapasów magazynowych jest za mało, rosną straty nadzwyczajne, tempo inwestycji i modernizacji jest niezadowalające. Oprócz wielu tzw. trudności obiektywnych, wynikających np. z nie kontrolowanego wzrostu cen uniemożliwiających zbilansowania środków — główny problem tkwi nadal w tym, by samodzielnie i bardzo odpowiedzialnie traktować swoje zadania w zakładach. Tu sporo jest jeszcze asekurancja czy prób prowadzenia polityki z pozycji faktów dokonanych (zwłaszcza w placach) — bo niech się „góra” martwi. Nie wszyscy pamiętają, że „góra” dała wynegocjowane wspólnie środki i zasady gry — ale nie zastąpi nikogo bezpośrednio w kierowaniu zakładem czy najmniejszym stanowiskiem pracy.

Szef ZTO stwierdził, że jego ludzie zrobią wszystko i wykonają plan '85. I pomyśleć, że jeszcze rok temu zakład należał do najbardziej zagrożonych. Był i taki szef, który oświadczył, że planu nie wykona, na co Naczelny również spokojnie stwierdził, że niczego nie usprawiedliwi. Co to oznacza np. dla plac w tym zakładzie, lepiej nie mówić. Szefa nie wymieniam — może się poprawić.

Sporo miejsca w dyskusji zajęła tym razem sprawa informacji, krytykowano kilogramowe wydruki kosztowe bez zbiorczych zestawień, a także błędy, jakie zdarzają się komórkom PK, EP, EE i DI. Po raz kolejny mówiono o sensownym wykorzystaniu w MPK techniki komputerowej. Przerwał wystąpienie jeden z członków kierownictwa przedsiębiorstwa lakonicznym stwierdzeniem, że jak się g... do komputera wsadzi, to wiele, wiele g... wyleci. Czekamy na bardziej racjonalne załatwienie problemu.

Formułą — „nie jest tak źle, jak czasem mówimy, ani tak dobrze, jakbyśmy chcieli” — zamknął ocenę służb dyspozytorskich w zakładach dyrektor **Marian Dudek**. — Są usterek w dokumentacji, w dokładnej kontroli rzeczywistego czasu wyjazdów i zjazdów, czasem szwankuje przepływ informacji, głównie z PKR. Najwyższą ocenę uzyskał ZAC i ZAP.

Załatwiono mnóstwo spraw, które można było załatwić w kontaktach dwustronnych, wyjaśniono to, co można było wyjaśnić wcześniej, słowem wracamy do refleksji tytułowej...

(aml)

Oleśnica — pierwotnie Oleśnicz — taką bowiem nazwę po raz pierwszy wymienił biskup wrocławski **Zyrosław** w dokumencie z 1189 r. znana jest szeroko w kraju. Nie tylko z działającej tam Centralnej Szkoły Instruktorów Zuchowych ZHP, ale także z Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych. Na dobrą sprawę prawie każdy wojskowy pilot musi przejść szkolenie w Oleśnicy, aby podnieść swoje kwalifikacje.

Podczas II wojny światowej miasto zostało zniszczone w 80 proc. Dzisiaj jest zupełnie odbudowane, zaliczane do najpiękniejszych miast Dolnego Śląska. Rozwija się prężnie przemysł i kultura. Do największych zakładów produkcyjnych należą Dolnośląskie Zakłady Przemysłu Skórzanego „Odra” oraz Zakłady Naprawy Taboru Kolejowego.

Kiedyś planowano z Oleśnicy uczynić sypialnię odległego o 30 km Wrocławia. Dlatego też budowano mieszkania. To jedno z nielicznych miast które w latach 70. podwoiło ich ilość. Zamieszkało natomiast infrastrukturę uważając, że i tak większość czasu mieszkańcy spędzać będą w stolicy województwa. Koncepcje — jak to nieraz bywa — zmieniły się. Dzisiaj Oleśnica stanowi samodzielny organizm miejski, musi się uporać z wszystkimi problemami małych miast. A tych nie brakuje.

Gardłową sprawą jest budowa dużej oczyszczalni ścieków, Istniejąca dzisiaj do zabytku z 1904 roku — pokazywana jako zachowany i funkcjonujący relikw przeszłości. Naczelnik miasta mgr inż. **Jerzy Krawczyk** jest jednak dobrej myśli. Wszystko wskazuje na to, że już w przyszłym roku ruszy budowa nowej miejskiej oczyszczalni, pieniądze na ten cel dało województwo, a dołożyły miejscowe zakłady przemysłowe.

Jak to robi się gdzie indziej

Do niedawna największym problemem była komunikacja miejska. Oleśnica liczy co prawda tylko 35 tys. mieszkańców, ale jest bardzo rozległa. Krakowianie mogą pozazdrościć ilości zieleni i parków, ale wszystko to bardzo rozciąga szlaki komunikacyjne. Oleśnica to miasto wień i róż. Tych pierwszych jest siedem — natomiast róż nikt nie policzył. Naczelnik twierdzi, że jest ich kilkadziesiąt, może kilkaset tysięcy, jedno jest pewne, w przyszłym roku będzie ich o 30 tys. więcej. Tyle róż zasadzi się na miejskich kłombach wiosną 1986 r.

Komunikacja przestała być problemem. Jeszcze przed wyborami do rad narodowych społeczeństwo postulowało uruchomienie kilku linii. Nie było jednak autobusów, a Wrocław nie bardzo chciał oddać swoje, jako że i tam potrzeby nie są małe. Od czego jednak pomysłowość. Wzięto stare „autosany” z miejscowego oddziału PKS. Były bardzo wyeksploatowane, bez części zamiennych, a jednak uporali się z nimi fachowcy wojskowi. Oprócz Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych mieszczącego się w tzw. białych koszarach, znajduje się tu jednostka wojsk zmechanizowanych kwaterująca w koszarach czerwonych. Żołnierze doprowadzili do ładu autobusy i uruchomiono miejską komunikację. Na razie jest 10 wozów, wożą ludzi na trzech liniach łączących odległe dzielnice miasta.

Nie jest to niby dużo, ale zawsze coś. Można bez problemu dojechać na zakupy, odwiedzić dziecko do przedszkola. W godzinach szczytu miejską komunikację wspomagają autobusy zakładowe.

Obecnie przed miejską komunikacją tkwi jeszcze jedna przeszkoda. Chodzi o wiadukt kolejowy pod którym odbywa się ruch między starym miastem i jego przemysłową dzielnicą. Bardzo wąski i niski wiadukt ogranicza ruch pojazdów. Planuje się jego przebudowę.

Komunikacja miejska jak wszędzie w Oleśnicy jest deficytowa. Wpływy z biletów, niestety nie wystarcza na pokrycie wszystkich potrzeb. Całe szczęście, że z pomocą przyszło wojsko. Większość prac przy naprawach i konserwacji wozów żołnierze wykonują bezpłatnie, a co najważniejsze dobrze. Autobusy jeżdżą według rozkładów jazdy i jak mówią mieszkańcy Oleśnicy są bardzo punktualne.

MARIAN SATAŁA

(Dokończenie ze str. 1)

kierowcy kilku linii MPK i ich pasażerowie. Takie same kłopoty, choć jeszcze na mniejszą skalę, istnieją na wszystkich głównych wlotach do miasta.

Pozostaliśmy jeszcze poza granicami administracyjnymi Krakowa. Powstały kilkanaście lat temu projekt drogi szybkiego ruchu — wielkiej obwodnicy, wyraźnie prefero-

chu wjazdowego do centrum. Problem może nie jest na dziś, lecz wymaga głębokiego przemyślenia i takiego skorelowania inwestycji, by w miarę postępu prac przy obwodnicy, kolejne wjazdy były gotowe, a nie na gwałt kosztom kilku dziesiątek milionów złotych prowizorycznie latane, bo jakoś z autostrady trzeba dojechać pod Wawel. Niebagatelne znaczenie ma tu ochrona

nowymi — trzy pracujące obecnie, a niezależne od siebie zespoły specjalistów, uzgodnioną koncepcję rozwiązania tych problemów. Jest w niej miejsce i na szybki tramwaj, premetro, metro nawet, kolej miejską, autobusy pospieszne, przyspieszone, tunele, wiadukty, miejskie drogi ekspresowe, bezkolizyjne skrzyżowania i rozjazdy — byle każdy etap był realny i dawał, na-

Jak wjechać do miasta i jak w nim jeździć?

wał ruch północ — południe, łącząc drogę warszawską z „zakopianką” łukiem, okalającym Kraków od zachodu, a miasto traktując jak jeszcze jedną wieś do ominięcia na trasie do popularnego wczasowiska. Jednak reakcyjne zainteresowania stolicy przeniosły się w okolice Szczyrku i Wisły, stąd też Kraków nie doczekał się wówczas realizacji tego pomysłu, a perspektywy jego spełnienia urealnione obecnie, sięgają roku 1995 z możliwością przedłużenia obwodnicy do wylotu wschodniego w okolicach Wieliczki około roku 2000. I tak wędrując wokół Krakowa dotarliśmy do tytułowej granicy XXI wieku.

A co tymczasem w samym mieście? Okazuje się, że żadna z ulic, przecinających projektowaną obwodnicę, nie jest przygotowana do przejęcia ru-

zeleni i zabytków stojących przy tych, w większości historycznych, traktach.

Powiązanie sieci dróg szybkiego ruchu (przyszłych, acz powoli materializujących się) z układem komunikacyjnym Krakowa jawi się nadal abstrakcją, bowiem miasto nasze wciąż nie może dorobić się rozwiązania problemów, wynikających z wieloletniego niedoinwestowania systemu średniowiecznych dróg, łączących gród z murami i okolicznymi wsiami, folwarkami i jurydykami. Samo asfaltowanie nie załatwia sprawy. Zart żartem, lecz może wreszcie po przebadaniu potrzeb transportowych, ruchu tranzytowego i docelowego, połączenia największych zakładów pracy z odległymi dzielnicami — sypialniami, a tych z centralnymi handlowymi i kulturalnymi, tak istniejącymi, jak i pla-

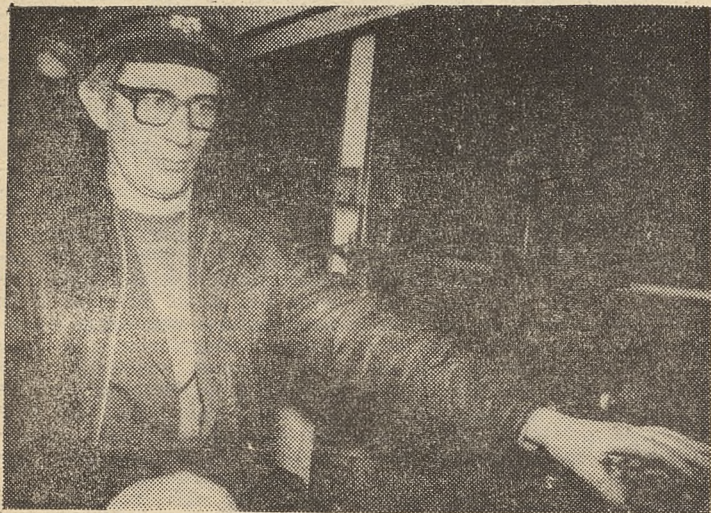
wet niewielką, lecz wymierną poprawę.

Niech nie spełni się „proroctwo z komputera”, który obliczył, że w roku 2000, zakładając obecne niewielkie tempo rozwoju motoryzacji, ograniczenia paliwowe, wzrost o 40 proc. kwot na inwestycje komunikacyjne i 80-procentowy udział przewozu osób komunikacją miejską — średnia prędkość pojazdów w Krakowie wyniesie 1 do 4 km/godz! Pozostają wrotki.

Wiadomość prawie z ostatniej chwili! Rozważania, jak wiazać ruch poza miastem z komunikacją wewnątrzmiastą, były do niedawna rozmową między dwoma resortami. W rządzie prof. **Mesnera** i jednym i drugim zajmuje się minister komunikacji. Co przyniosła zarządzenia wykonawcze — czas pokaże.

JERZY MICHAŁEK

Cóż — taka praca...



ŚWIĘTA Bożego Narodzenia są najbardziej ze wszystkich rodzinnych. Przy wspólnej wigilijnej kolacji spotykają się dziadkowie, rodzice, dzieci i wnuki. Często, aby w ten jedyny w swoim rodzaju wieczór być razem, ludzie zjeżdżają się z dalekich stron.

Bywa jednak, że praca zawodowa przecina świąteczny nastrój i ktoś musi wyjść w grudniowy, zimowy wieczór, by zdążyć na nocną zmianę do zakładu pracy.

✱

Motorniczy **JAN SREDNIAWA** z ZTP pracuje w MPK już 22 lata. Najpierw jako konduktor, a od 1972 roku motorniczy. Jeździ zawsze na noc. Ile wieczorów i nocy wigilijnych spędził na stanowisku pracy, obsługując spieszących do domu krakowian? Jakże one były?

— Trudno zliczyć, myślę że 16, a były raczej spokojne — mówi pan Sredniawa. — W ogóle w nocy lepiej się jeździ, bo nie ma takiego, jak w dzień ruchu, a w noc wigilijną pa-

sażerowie są bardziej życzliwi, czasem nawet serdeczni, no i weseli. Również i w tę noc wigilijną kiedy inni będą świętować w rodzinnym gronie motorniczy Jan Sredniawa, prowadzić będzie od godziny 19.50 do 5.00 tramwaj linii „8”.

✱

W wigilijną noc będziemy mogli spotkać na zapleczu ZTP mistrza **STANISŁAWA MISIA**, dowodzącego kilkudziesięcioosobową grupą mechaników, ślusarzy, elektryków i innych specjalistów od napraw tramwajowych wagonów. W 32-letniej pracy w przedsiębiorstwie, będzie to już, jak oblicza pan Stanisław, 15. noc wigilijną spędzona w pracy. Nocną zmianę rozpocznie dopiero o 22.00, a więc będzie miał czas na spożycie w rodzinnym gronie tradycyjnej wigilijnej kolacji.

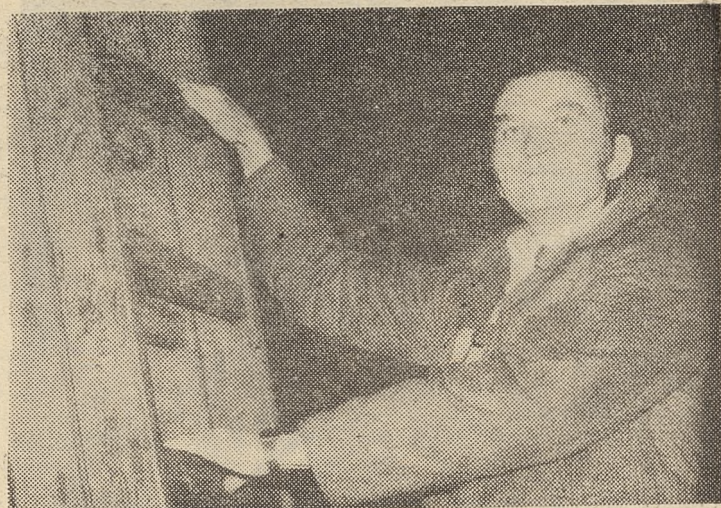
— „Jakie były tamte, spędzone w Zakładzie wigilijne noce — zastanawia się głośno — zawsze było inaczej niż w inne noce roku, tak jakoś

świątecznie, uroczyste, a na stroju dodawały zapalone na choinkach światełka. Składaliśmy sobie życzenia... A gdzieś już na tydzień wcześniej staraliśmy się uporać z grubszymi robotami, żeby na tę świąteczną noc pozostawić sobie jak najmniej pracy. Zdarzały się jednak nieprzewidziane kłopoty. Chociażby w noc wigilijną podczas zimy stulecia, kiedy to mróz i olbrzymia zamieć śnieżna pokrzyżowały wszystkie plany. Było wówczas dużo awarii i wykolejeń, a my mieliśmy mnóstwo roboty.”

✱

Solenizant wigilijny, brygadzysta rejonowy pogotowia sieciowego z ZTS **ADAM KADZIOŁKA**, mówi, że nie doliczy się już tych nocy w ciągu 29 lat pracy w MPK, ale zaraz dodaje, że będzie to już 15. albo 16. noc wigilijną spędzona w pracy. A jakie były te noce?

— „Spokojne — odpowiada. — Składaliśmy sobie życzenia, było inaczej niż zwykle, ale ażdy w taką noc przede



Fot. ST. MAKAREWICZ

wszystkim myślał o domu, o rodzinie. Jeżeli chodzi o pracę, to w takie świąteczne noce mało na ulicach ludzi, a tym samym mamy mało pracy. Przeważnie wykonujemy roboty związane z konserwacją sieci, chyba że zdarzy się

awaria, ale ostatnio nie takie go na szczęście nie dzieje się. Najwyżej jakieś drobności. Kilka lat temu właśnie w noc wigilijną zламаł się pantograf. W moich wspomnieniach pozostała jednak taka ciężka noc wigilijna. Był wtedy olbrzymi mróz, a przy ulicy Bohaterów Stalingradu nastąpiło zerwanie sieci i wówczas Dyspozytornia Mocy, która znajduje się w Czyżynach, skierowała nas tam do pracy. No cóż, zdarzają się i takie awarie...” — kończy swoje wspomnienia solenizant wigilijny pan Adam Kadziółka.

Harmonogramy z zatrudnieniem zostały już ustalone. Przedsiębiorstwo o ruchu ciągłym, puls miasta, jak go niektórzy nazywają, będzie nieprzerwanie tętnić pracą. Taką jest jego rola w wielkiej miejskiej aglomeracji, jaką jest nasze miasto.

(M.B.)



AUTOBUS linii 130 jedzie w stronę „Azorów. Na Nowym Kleparzu spory tłumek wysypał się z „ikarusa” — jeszcze więcej osób powoli wchodzi do wnętrza zatłoczonego pojazdu. Kierowca spokojnie czeka, aż sylwetki ostatnich pasażerów znikną mu z bocznego lusterka. Zamyka drzwi i rusza. Po przejechaniu niespełna dziesięciu metrów zauważa starszą, dystygowaną panią, która powoli biegnie w stronę dworca autobusowego i gestem rąk błaga o zatrzymanie autobusu.

Kierowca naciska na pedał hamulca, czeka kilkanaście sekund i otwiera przednie drzwi by wpuścić zdysznaną kobietę. Ta szybko wsuwa się do środka rzucając kierowcy tych kilka słów „podziękuję”: „Nareszcie was, s...syny, kultury nauczyli...”

Kierowca zacisnął usta i bez słowa ruszył w drogę. Nie zdziwił się wcale, jeśli już nigdy nie okaże swej uprzejmości...

✱

NA ULICY Dietla do tramwaju linii 9 wsiadł skromnie wyglądający, gładko przyczesany, mężczyzna, rozejrzawszy się za wolnym miejscem i siadł tuż za plecami studenta, który zabawił właśnie rozmową powabną towarzyszkę jazdy. Chłopiec nie zwracał uwagi na swego wilczuropodobnego psa, którego przywiązał do poręczy krzesła, natomiast spore zainteresowanie wykazał nim „skromny” facet. Od razu, dyskretnie, zajął się rozplątywaniem niezbyt skomplikowanych supłów rzeźmienia...

Kiedy tramwaj zatrzymał się przed Halą Targową, ów niewinnie wyglądający, wziął psa pod pachę i spokojnie, ku osłupieniu niektórych pasażerów (wszak widzieli, że kto inny wprowadzał wilczurę) wyszedł z wozu.

Drzwi tramwaju lekko się zamknęły i dopiero wtedy jedna z kobiet zdołała wykrztusić pod adresem młodzieńca — „panie, pies?!”. Chłopiec zerwał się na równe nogi i pobiegł do przodu wagonu. Motorniczy zredukował prędkość, otworzył

drzwi i czekał aż student dogoni umykającego chyłkiem mężczyznę. „To pana pies?” — po kilku sekundach chłopiec zapytał nieznajomego. Ten spojrzał na zwierzę, potem na jego właściciela. Uśmiechnął się krzywo i powiedział z głupią frantą — „aaa to pana? Jak tak to bardzo proszę” — mówiąc to wręczył chłopcu zwierzę. Tramwaj ruszył. Już do końca jazdy student nie wypuścił smyczy z ręki.

✱

AUTOBUS linii 115 ruszył z Nowego Kleparza tuż po godz. 16. Na przystanku pod „Artigraphem” wsiadła starsza pani w żalobie. Podeszła do

dłuższej chwili wróciła, kręcąc przecząco głową.

Autobus znów ruszył. Na ulicy Ficka kierowca wykonał podobny do poprzedniego manewr. Niestety, z podobnym skutkiem. Dojeżdżając do Witkowiec po raz trzeci zatrzymaliśmy się pomiędzy przystankami. Kobieta znów pobiegła do jadącego w przeciwną stronę wozu.

Po chwili z uradowaną twarzą znalazła się przy „naszym” kierowcy, serdecznie mu podziękowała i ze łzami radości w oczach wróciła do autobusu jadącego w stronę miasta...

✱

ZNÓW NOWY KLEPARZ, znów linia 115. Kilkunastoletni chłopiec wszedł do

Jacy jesteście...

kierowcy i z nadzieją zadała pytanie — „Czy nie znalazł pan czarnej torebki z pieniędzmi i dokumentami?” — Nie, nic takiego nie widziałem, ale mogę jeszcze sprawdzić. Gdzie pani siedziała? — Tutaj, na tym siedzeniu za panem”. Szofer wstał wyszedł z kabiny i zwrócił się do pasażerów — „Czy nie znaleźliście państwo pozostawionej tu rzeczy?” — Nie — padła chóralna odpowiedź.

Starsza kobieta zaczęła tłumaczyć, że właśnie wracała ze szpitala w Witkowicach, zamyśliła się, a wysiadając zapomniała o torebce. Nie wie dokładnie, którym wozem jechała, więc teraz szuka we wszystkich pojazdach tej linii.

— „Niech pani stanie przy drzwiach — zdecydował kierowca — będziemy szukać razem”. Pojazd ruszył. Po dwóch minutach pojawił się nadjeżdżający z przeciwną autobus z tabliczką — 115. „Nasz” kierowca dał znak światłami i oba samochody się zatrzymały. Pani przebiegła przez ulicę i zniknęła we wnętrzu autobusu, ale po

wozu i stanął obok kabiny kierowcy, opierając się o pionową poręcz.

Autobus ruszył. Kierowca obejrzał się raz, drugi, trzeci, wreszcie nie wytrzymał i rzucił przez zęby — „do tyłu, napisu nie widzisz? No... już!”. Speszony chłopiec cofnął się w głąb wozu.

Przejechaliśmy dwa przystanki. Na trzecim do autobusu wsiadła hałaśliwa grupa wyrostków. Dwóch z nich beceremonialnie weszło do ciasnej kabiny, trzech stanęło w najbliższym jej sąsiedztwie.

Kierowca, w czasie jazdy, podawał rękę każdemu ze znajomków. Potem zaczęły się dowcipy i salwy śmiechu. Z kabiny na cały autobus zaczęły rozchodzić się kłęby papierosowego dymu...

✱

TRAMWAJ linii „22” przyjechał po czterdziestu minutach, gdy na przystanku na moście Grunwaldzkim zebrała się już spora grupa pasażerów. Zdenerwowani wsiadli do wozu. Jeden z nich, brzuchacz w średnim wieku, siadł na krzesło najbliższe prowa-

dzącego tramwaj. — „Znów w karty grał” — powiedział na głos, tak by wszyscy usłyszeli. — „Tylko na to ich stać”. — „Awaria była, musiałam czekać, wszystkie wozy stały przez pół godziny — wyjaśniła motorowa. — „Nie odzywaj się, i jeźdź, nierobie” — krzyknął gruby jegomość. — „Niech pan mnie nie obraża” — powiedziała dziewczyna prowadząca skład. Mężczyzna wybuchnął — z jego ust posypały się dziesiątki słów, których, pozwolicie Państwo, nie będę wymieniał.

Motornicza zaczęła płakać — „Za co, za co mnie pan wciąż obraża?” Inni pasażerowie bezskutecznie zaczęli uciszać brzuchacza.

— „Ja bym was — to znów do motorniczej — nauczył roboty. Z batem nad wami, bo inaczej to się nie da”. Do ronda Kotlarskiego wciąż — niczemu nie winna kobieta wysłuchiwała „kazań”.

Potem pasażer wysiadł, ale roztrzęsiona do granic ostateczności motornicza ledwie mogła prowadzić tramwaj. Nie pomagały słowa pocieszenia kilku osób. Jechała bez słów, wciąż zanosząc się płaczem i ocierając łzy...

✱

ZBLIŻA SIĘ koniec roku, każdy czyni obrachunki, zadając sobie często pytanie — jaki jestem, jacy jesteście. My, pracownicy MPK, uczniowie, profesorowie, lekarze, adwokaci...

Próżno by tu dyskutować o wyższości jednych nad drugimi. Kierowcy i pasażerowie to nie dwa różne obozy — to członkowie tego samego społeczeństwa. Jedni są spokojniejsi, lepiej wychowani, prawi i sumienni, inni to leserzy, wybuchowi, nie umiejący się pohamować. Pasażer za chwilę może okazać się sprzedawcą, a kierowca jego klientem...

Nie oceniamy więc wszystkich motorniczych, kelnerów, taksówkarzy, studentów i aktorów. Patrzymy i oceniamy człowieka. Przykłady jakie zaobserwowałem w ciągu kilku tygodni jazdy tramwajami i autobusami mogą dostarczyć materiału do refleksji...

JERZY SUŁOWSKI



Przyszła Mikołaj

IMPREZY mikołajowe w Zakładzie Sieci i Podstacji Trakcyjnych należą do udanych i sprawiają dzieciom pracowników dużo radości.

W tym roku spotkanie z Mikołajem odbyło się 7 grudnia. Przygotowywano się do niego kilka tygodni. Nie tylko trzeba było opracować program imprezy, ale również kupić zabawki dla dzieci. Do każdej paczki ze słodyczami, jakie przygotował dla wszystkich dzieci pracowników MPK Wydział Socjalno-Bytowy, dołożono prezent mikołajowy — zabawkę. Pieniądże na zabawki dała młodzież z IV Koła ZSMP z FASM-u.

Program imprezy został ciekawie przygotowany, a realizacja jego zajął się reaktywowany w MPK po wielu latach szczerp harcerski zrzeszający uczniów szkoły przyzakładowej. Komendant szczerpu — Franciszek Jach wystąpił w roli czarodzieja. Pokazywane przez niego sztuczki interesowały bardziej starsze dzieci, ale kiedy druh Franciszek wcielił się w krasnalę zainteresowanie i radość najmłodszych były ogromne. W międzyczasie, małych gości imprezy serdecznie powitał kierownik ZSP — inż. Jan Sokołowski. W konkursach: piosenki, tańca i recytacji, oczywiście z nagrodami, wzięło udział sporo dzieci, a ile było przy tym radości, tylko ci, którzy w imprezie uczestniczyli, mogli ocenić.

Kulminacyjnym punktem imprezy było pojawienie się Mikołaja, w cywilu byłego pracownika ZSP, obecnie ZNR — Jana Brewińskiego, który od lat występuje z dużym powodzeniem w roli najhojniejszego ze świętych. Wszedł do świetlicy, a za nim wniesiono kilka worków upominków. Kiedy Mikołaj przystąpił do wręczania paczek, każde z dzieci przeżywało chwile wielkiego napięcia, co oczywiście nietrudno było zauważyć.

Dość o samej imprezie mikołajowej. Kolej na wymienienie tych, którzy ją zorganizowali, przygotowując 130 paczek. Oprócz wyżej wymienionych byli to: Wanda Woźniak, Wanda Polak, Barbara Szopa, Włodzimierz Piwoński — wszyscy z ZSP, zastępca przewodniczącego ZZ ZSMP — Leokadia Biłska oraz wiceprzewodniczący Zarządu NSZZ Pracowników MPK — Stefan Nieć oraz jego sekretarz Jan Maciuszek. (MB)

Fot. WŁADYSŁAW MALEC

Opałowe problemy

PRAWDZIWE bledne koło szykuje nam się z ogrzewaniem. Służby zaopatrzeniowe mają kłopoty z zakupem koks, ciągle trzeba zabiegać, by go wystarczyło. Idealnym rozwiązaniem byłoby brykietowanie pyłu kokсового. Obecnie nie może on być spalany w kotłowniach MPK, bo w piecach przez nas eksploatowanych przelatuje przez ruszt. W myśl ostatnich zarządzeń, Kraków jako miasto zabytłowe i podlegające szczególnej ochronie, powinien otrzymywać dobry węgiel, o niskim zasiarzeniu. Powinien, gdy tymczasem MPK dostaje z centrali handlu opalem „przydział” konkretnej kopalni i tylko stamtąd może kupować. Ten, który nam jest potrzebny, a więc wysoko kaloryczny (19, 20 kalorii) jest przeznaczony na eksport. Wprawdzie możemy odmówić przyjęcia dostawy węgla gorszego niż ten, który zamówiliśmy np. o 11, 12 kaloriach, mniej też za ten gorszy płacimy, ale... Odmówić wprawdzie można tylko... co dalej? Nie mamy przecież gwarancji, że dostaniemy lepszy, ba nie mamy także pewności, że dostaniemy cokolwiek, ale to tylko jedna sprawa. Jeżeli węgiel przyjeżdża koleją, w liście

przewozowym nie ma ani słowa o kaloryczności, ten fakt jest jasny dla odbiorcy dopiero po otrzymaniu awiza, które powinno informować o nadjeździe przesyłki, gdy tymczasem owo awizo przychodzi trzy, cztery dni... po jej odebraniu. Istnieje wprawdzie teoretyczna możliwość przeprowadzenia badań na kaloryczność, ale jeżeli przesyłka nadejdzie np. po godz. trzynastej i to w piątek? Puszczona ongiś „luzem” gospodarka energetyczna wymknęła się spod kontroli czegośkolwiek i kogośkolwiek. Nic dziwnego więc, że ogromne tu marnotrawstwo. W ostatnim okresie uścisuje się coś zmienić w tym zakresie, ot chociażby zakazami ogrzewania pomieszczeń, w których się nie pracuje. Okazuje się, że wymogi swoją drogą, a życie swoją. Ostatnia kontrola (8, 9 bm.) wykazała, że w pomieszczeniach biurowych w ZTH było około 20 st. ciepła. Podobnie — również w Bieńczykach. Niby ewidentne marnotrawstwo energii i lekceważenie zarządzeń, ale... W tych budynkach pracują cała dobę dyspozytorzy. Jest to wprawdzie tylko jedno pomieszczenie, a ostatnie dni były ciepłe. Czy można jednak świadomie narażać kilku cięż-

ko pracujących ludzi na marnotrawienie? Wprawdzie podobno można ogrzać te pomieszczenia do wymaganej temperatury piecami. Czy to jednak wystarczy przy 20-stopniowych mrozach? Nie chciałabym, by ktoś zrozumiał, że namawiam do nieprzestrzegania zarządzeń, ale czy możliwe będzie utrzymanie temperatury plus pięć stopni w pomieszczeniach przy niskich temperaturach bez strat? Przecież takie temperatury wymagają zimnych kaloryferów, czy przy tak zwanych wyjściach wody z sieci z pomieszczeń, instalacja nie będzie zamarzać? Oby straty nie przekraczały oszczędności. Są przecież pomieszczenia plombowane, np. SGO, gdy się w nich nie pracuje i stwierdzenie awarii będzie dopiero możliwe po rozpoczęciu dnia roboczego. Każdy przypadek obniżania temperatury wody w sieci wymaga rozważenia. Tymczasem gdyby nasze przedsiębiorstwo odwiedziła inspekcja, kary groziłyby kierownikom zakładów, dyrektorowi, przedsiębiorstwu (obciążenie limitów materiałów opałowych stałych, z którymi już i tak są kłopoty).

FILOMENA SERWIN

PROBLEM właściwego oznakowania tramwajów i autobusów ciągle wraca na łamy krakowskiej prasy. Powszechnie narzeka się, szczególnie na złą widoczność numerów tramwajowych. Obserwowaliśmy jak uporali się z tym wrocławianie.

A może i u nas?

W mieście nad Odrą codziennie z zajezdni wyjeżdża ponad 500 wozów tramwajowych, tyle samo autobusów. Tramwaje na przedniej masce mają duże, kilkudziesięciocentymetrowe kasety z wyciętymi numerami. W środku palą się żarówki, tak więc z daleka doskonale widać jaki tramwaj nadjeżdża.

Inne zaskoczenie to sprządaż w szatniach restauracji i kawiarni biletów MPK. U nas nie ma chyba ani jednego lokalu, gdzie można byłoby kupić bilety.

(mas)

Jeszcze o lewoskrętach tramwajów

W POPRZEDNIM numerze „Sygnałów MPK” zamieściliśmy artykuł motorniczej z ZTP — Marty Michałowskiej pt. „Oczekujemy rzeczowego stanowiska Ministerstwa Komunikacji — Interpretacja czy kompromitacja”, szeroko traktujący o problemach jakie spowoduje zastosowanie nowej interpretacji przepisów prawa o ruchu drogowym — chodzi o skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

Od dziesiątków lat przyjęte było, że pojazdy szynowe mają na skrzyżowaniach takich prawo pierwszeństwa przejazdu, tymczasem... W maju br., ukaż się w „Motorze” artykuł A. Drexlera, w którym autor stwierdza, że pojazd, również szynowy, może opuścić skrzyżowanie pod warunkiem, że nie utrudni to poruszania się innym użytkownikom drogi. W

myśl więc tego, co pisze autor, tramwaj skręcający w lewo lub prawo, musi ustąpić pierwszeństwa samochodom mającym wolną drogę i jadącym na wprost.

Interpretacja ta w przypadku skomplikowanego układu komunikacyjnego Krakowa, może doprowadzić do wielu kolizji.

Zastępca kierownika Ośrodka Szkolenia Zawodowego MPK Stefan Szczepuła postuluje zainstalowanie sygnalizacji szczerelowej z odpowiednią synchronizacją do sygnalizacji kolorowej, na tych skrzyżowaniach w Krakowie, po których poruszają się pojazdy szynowe. Wówczas to, dodaje Stefan Szczepuła, ruch pojazdów szynowych odbywać się będzie bezkolizyjnie z ruchem pozostałych pojazdów.

(M.B.)

Zza biurka

Dyskusje, programy i oszczędności

ZNOW zbliża się czas świątecznych szaleństw. Co pamiętliwi publicyści ze zgrozą przypominają rok ubiegły, kiedy niektóre zakłady pracy urządziły swym pracownikom 11-dniowe dodatkowe urlopy. MPK to nie grozi. Trudno wyobrazić sobie miasto wielkości obecnego Krakowa, pozbawione choćby tylko na jeden dzień komunikacji. Zresztą o randze przedsiębiorstwa świadczą dyskusje, jakie wciąż odbywają się na jego temat. Trudno jeszcze raz przywoływać wyświechtany dowcip o Stańczyku, ale na komunikacji znają się u nas naprawdę wszyscy. Przynajmniej we własnym mniemaniu. Piszą więc i mówią, co tylko im ślina na język, czy myśl wybijata pod długowisową kulę przyniesie. Problem jest już tak poważny, że na ostatnim spotkaniu redaktorów naczelnych krakowskich pism mówił o nim dyrektor Władysław Komunikacji Urzędu Miasta Krzysztof Szlek. Ludzie podpisują swymi (autentycznymi) najwyższymi tytułami naukowymi, rozmaite brednie, a potem za wszystkie cięgi zbiera MPK. Jedni domagają się tramwaju, inni chcą jeździć tylko autobusem, jeszcze inni najchętniej

wyrzuciliby poza granice miasta wszystkie samochody.

Ale i spece od komunikacji nie są bez winy. Ileż to razy przy rozmaitszych okazjach słyszeliśmy o metrze, premetrze, trasach szybkiego ruchu itd., itp. Zmieniają się tylko lata, w których te cuda mają olśnić Kraków. I na wspomnianym wyżej spotkaniu komunikacyjni specjaliści, czyli „komunikanci” jak sami się nazywają, zapytani wprost, czego możemy spodziewać się w najbliższym czasie, po kilku okragłych zdaniach, zaczęli znów o całkowitym zamknięciu ruchu w obrębie pierwszej obwodnicy, związanej z tym budowie parkingów, centrum komunikacyjnym itd. Tymczasem zamieszczony w tym numerze „Sygnałów” tekst Jerzego Michalka przedstawia wizję komunikacji w

naszym mieście za kilkanaście lat bardzo niewesoło.

Poglądów wiele, decyzji znacznie mniej. Zresztą trudno się dziwić, jeśli się zważy, że obecnie koszt ukończenia centrum komunikacyjnego wyniesie ma dokładnie tyle, ile budżet miasta przeznaczyć może na wydatki komunalne w pięciolatce. Nie zrobimy tego więc sami, a centrala, mimo licznych zabiegów, wciąż niezbyt kwapi się do przyjęcia z pomocą Krakowowi.

Nie ma więc i na razie nie będzie centrum komunikacyjnego. Rada Narodowa dopiero zadecyduje ostatecznie, kiedy tramwajem będą mogli jeździć do pracy mieszkańcy Kozłowska, Piasków Nowych, Pradnika. Rusza natomiast budowa tramwaju na Azory.

Ale mieszkańcy tego rejonu mają wyjątkowe szczęście, polegające na tym, że właśnie w tym rejonie zaplanowano budowę zajezdni tramwajowej. A że trudno wyobrazić sobie zajezdnię bez torów, więc i prace się zaczynają.

Patrz nam ludzie na ręce, choć nie wszystko zależy od nas, od MPK. Budowa centrum komunikacyjnego, strategia i organizacja ruchu w mieście, to sprawy uzgadniane na daleko wyższych szczeblach. Niestety jednak są i sprawy zależne od nas. Filomena Serwin pisze w tym numerze o kłopotach z paliwem. A tymczasem jeden z kierowników zajezdni na pytanie o „clarisol” zareagował następująco:

— Naprawdę istnieje coś takiego? Mogłby pan udzielić mi bliższych informacji na ten temat?

Nie kierownika to wina, że nie wie, wszak ma dostatecznie dużo zupełnie innych zadań. Ale wypada delikatnie zapytać jakież to ważne obowiązki przeszkodziły uzyskać ową informację wyspecjalizowanym służbom zajmującym się postępowaniem technicznym, racjonalizacją?

KRZYSZTOF GACEK



MIŁO NAM donieść, że Wydział Ogólny oddał już trzeci w br., wykonany w czynie społecznym, a więc własnymi siłami — obiekt. Jest nią przybudówka do znajdującego się na terenie IV Zajezdni od ulicy Rzemieślniczej niewielkiego budynekczku, w którym od jakiegoś czasu znalazła stałe pomieszczenie mała poligrafia. W przybudówce tej z kolei znajdzie swoje stałe miejsce introligatornia. Budowę — od projektu do wykończenia — prowadził Wydział Ogólny, a korzyści z przekazania jej przedsiębiorstwu są podwójne. Połączona zostanie mała poligrafia z introligatornią, przez co wyeliminuje się drogę jaką do tej pory musiały przechodzić wydawnictwa MPK — z budynku małej poligrafii, na III piętro biurowca do oprawy, z powrotem do obciążenia i znów do biurowca do rozprowadzenia. Oddanie zaś pomieszczenia na II piętrze biurowca, po pracowni plastycznej, chociaż minimalnie wpłynie na poprawę bardzo trudnej już sytuacji metrażowej w tym obiekcie. Nie pierwszy to już raz przychodzi nam docenić inwencję i pracowitość Wydziału Ogólnego. (MB)

Fot. STANISŁAW TYRAN

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



W odpowiedzi na notatkę prasową, zamieszczoną w „Sygnałach MPK” nr 18 z 31 października 1985, dotyczącej kursowania autobusów linii C, Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu ujętym informuje, że wydano służbom ruchu na PKR Azory oraz głównym dyspozytorom polecenie utrzymania na tej linii pełnej liczby taboru.

Nadmieniamy, że opisane sytuacje wynikały z braku pełnej liczby autobusów na tej linii oraz niemożności skierowania na nią rezerwy lub innego autobusu zastępczego. Mając na uwadze poprawę funkcjonowania komunikacji, oprócz wspomnianego wyżej polecenia, dodatkowo zostaną wzmocnione kontrole służb nadzoru ruchu.

Dziękujemy za przekazane uwagi, które są potrzebne do lepszego działania naszego przedsiębiorstwa.

Kierownik Zakładu Nadzoru
Kontroli i Utrzymania Ruchu
WŁODZIMIERZ NAZIMEK

Od 23 lat ratują życie

TRADYCJE Klubu Honorowych Dawców Krwi w MPK sięgają pierwszych lat powojennych. Wtedy to działacze PCK w MPK, m. in. K. Kuś, S. Karmański, S. Kwiatek, A. Balon propagowali krwiodawstwo, agituując pracowników przedsiębiorstwa do oddania krwi. Zwiększyli aktywność po roku 1958, kiedy to w Polsce powstało honorowe krwiodawstwo.

Piękna, niezwykle humanitarna idea honorowego krwiodawstwa w szybkim czasie zyskała uznanie polskiego społeczeństwa a także MPK-owskiej załogi. Krew jest bezcennym, niezastąpionym lekiem, który ratuje ludzkie życie.

Za początek działalności Klubu przyjmuje się rok 1962, kiedy na wezwanie stacji krwiodawstwa Akademii Medycznej 12 członków Koła PCK w MPK oddało honorowo krew. Na kolejne wezwanie — dla ratowania życia jednej z pracownic, zgłosiło się już 27 osób, członków PCK i ZMS w MPK. Akcje te sprawiły, że przy Zakładowym Kole PCK powstał Klub Honorowych Dawców Krwi. Wśród założycieli Klubu byli m. in.: J. Rudnik, A. Kądziołka, K. Sułkowski, W. Kędziora.

Działalność Klubu stale się rozwija — początkowo są to akcje na rzecz pracowników MPK, którzy ulegli wypadkowi. Do kalendarza Klubu wchodzi na stałe większe akcje: „Krwiodawcy Dzieciom” z okazji Dnia Dziecka, oddawaniem krwi czczą „Dni Honorowego Dawcy Krwi”. Krwiodawcy z MPK oddają krew dla walczącego Wietnamu, dla powodzian. Największą była zorganizowana w 1975 r. akcja „100 krwiodawców na 100-lecie Komunikacji Miejskiej w Krakowie”. Krwiodawcy są także pierwszymi „pacjentami” nowej przychod-

ni przy ul. Brożka, organizując z okazji jej uruchomienia akcję dla załogi MPK.

Pierwsze lata działalności Klubu to współpraca z punktem krwiodawstwa Akademii Medycznej, kierowanym przez prof. M. Doleżala, znanego działacza ruchu HDK w Krakowie, który do dziś uczestniczy m. in. w corocznych spotkaniach MPK-owskich krwiodawców.

W roku 1978 organizacja ZSMP z MPK i Instytutu Pediatrii nawiązały współpracę, organizując m. in. wspólne akcje krwiodawstwa. I dzisiaj członkowie klubu są gotowi „na wezwanie” z Instytutu Pediatrii.

W roku 1977 z okazji 15-lecia Klub HDK zwiększył swą aktywność. Do działalności włączyło się wielu działaczy społecznych MPK: ówczesny I sekretarz KZ PZPR Adam Jędrusiak, wszyscy sekretarze KZ PZPR, za których przykładem poszli działacze innych organizacji politycznych i społecznych w wydziałach. Również w 1977 roku organizacja młodzieżowa zorganizowała po raz pierwszy turnus dla honorowych krwiodawców podczas akcji letniej.

W latach 1979—1981 nastąpiła pewna stagnacja w działalności Klubu, zanikły akcje krwiodawstwa. Zarząd Klubu nie miał „siły przebicia” w dyrekcji. Sytuacja zmieniła się z chwilą zmian na stanowiskach kierowniczych w przedsiębiorstwie.

W roku 1983 powstała sekcja Klubu HDK w: ZET Nowa Huta i w ZEA Płaszów, a w roku 1984 w ZEA Wola Duchacka i w ZEA Czyżyny. Zaczęto znów organizować akcje krwiodawstwa (m. in. na otwarcie przychodni w ZAW, z okazji Dnia Dziecka) oraz coroczne spotkania członków Klubu z dyrekcją MPK. Klub zwrócił uwagę na sprawy społeczne krwiodawców: bezpłat-

ne wczasy dla posiadających złotą odznakę HDK, turnus na obozach młodzieżowych, wycieczki rekreacyjne.

Klub posiada trwałe formy pracy. Jedną z nich jest dokument uprawniający w razie potrzeby do korzystania ze środków łączności i pojazdów służbowych poza wszelką kolejnością do natychmiastowego zorganizowania akcji „Na ratunek”.

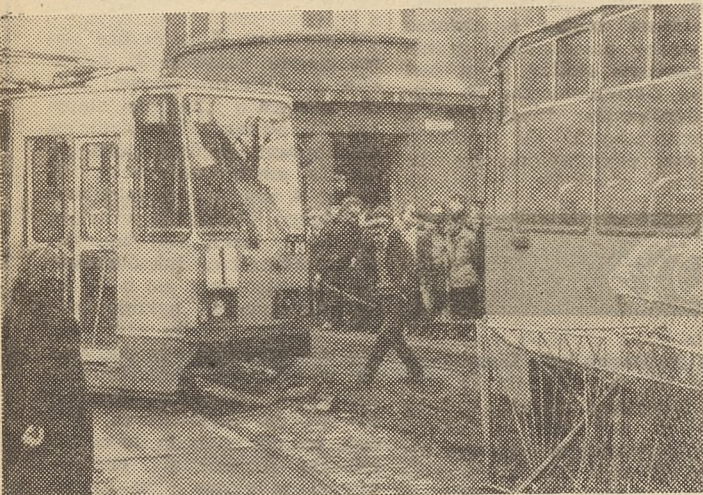
Klub HDK w MPK od 1970 roku działa pod patronatem organizacji młodzieżowej (początkowo ZMS, a następnie ZSMP). Od tej chwili przewodniczącą organizacji młodzieżowej w MPK pełni funkcję prezesa Klubu HDK; są nimi kolejno: Stanisław Karmański, Piotr Adamski, Tadeusz Walczak, Krzysztof Stuczynski, Marian Szymański, Ryszard Łacki i Władysław Michalski.

Początkowo do Klubu należeli tylko młodzi, przeważnie członkowie ZMS. Zrzeszał on wtedy 40 krwiodawców. W roku 1977 liczył już 170 członków — przede wszystkim młodych. Obecnie do Klubu należy ponad 500 krwiodawców, którzy oddają łącznie w roku ponad 120 litrów bezcennego leku — krwi. 101 członków naszego Klubu posiada odznakę „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi”, 4 zostało wyróżnionych Złotym Krzyżem Zasługi PRL: W. Mikołajski, K. Perz, M. Tańczyk, J. Urbanik, członek naszego Klubu W. Mikołajski posiada medal „Zasłużony dla Zdrowia Narodu”.

Za działalność na rzecz ratowania ludzkiego życia Klub HDK w MPK wyróżniony został m. in. odznaką „Zasłużony HDK” I i II stopnia, medalem „25-lecia HDK w Polsce”, medalem „25-lecia HDK w Krakowie”, listem gratulacyjnym prezesa ZG PCK.

(W.M.)

Niebezpieczne poniedziałki



Fot. JACEK BEDNARCZYK

ZGODNIE z obowiązującą nomenklaturą służby wypadkowe rozróżniają: wypadki, kolizje, awarie i inne. Na niedawnej naradzie, poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego, kierowniczką Działu Wypadkowego Maria Buratowska przedstawiła niepokojące liczby. W 1980 roku w trakcji tramwajowej odnotowano 1163 wypadki i kolizje, w trakcji autobusowej 493, w roku 1981 w tramwajowej — 1044 a w autobusowej — 470, w roku 1982 w tramwajowej — 1089, w autobusowej — 614, w roku 1984 w tramwajowej 1007, a w autobusowej — 729. W czasie trzech kwartałów br. w trakcji tramwajowej 792, autobusowej 612.

Niepokoici wzrastająca liczba wypadków i kolizji z taborem własnym, jak i zwinionych przez pracowników MPK. W latach 1977 do 1981, liczba osób zabitych w wyniku wypadków drogowych z udziałem pojazdu MPK utrzymywała się mniej więcej na jednym poziomie, w stosunku do ogólnej liczby ofiar śmiertelnych z wypadków drogowych. W 1982 r. odnotowano najniższy procent tych wielkości, a od 1983 roku liczba ta ciągle wzrasta dochodząc w roku ubiegłym do 40,6 proc. W latach poprzednich najbardziej niebezpiecznym dniem był piątek, w roku bieżącym poniedziałek. Olbrzymią wielkość zdarzeń z udziałem po-

jazdów MPK, odnotowano w godzinach komunikacyjnych szczytów.

Najwięcej wypadków i kolizji powodują kierowcy i motorniczowie o stażu pracy od 1 do 5 lat. Najczęstszymi przyczynami są: niebezpieczna jazda, poślizg w czasie hamowania, nieatrakcyjność kierującego!!!, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wyprzedzanie czy wymijanie, zmiana kierunku jazdy, nieprzestrzeganie sygnalizacji świetlnej, cofanie, nieostrożna jazda na przejściu i nieprawidłowe włączanie się do ruchu. Najbardziej niebezpieczne miejsca to: ulice Bohaterów Stalingradu, Wielicka, Grzegorzewska, Rondo Mogiłskie, Rondo Czyżyńskie, Waryńskiego, Długa, Lubicz, aleje: Pokoju, Planu 6-letniego i ulica Baszowa.

W związku z rosnącą ilością zdarzeń komunikacyjnych, w których bierze udział tabor MPK postanowiono: organizować więcej kontroli dotyczących przestrzegania przepisów ruchu drogowego na najbardziej niebezpiecznych ciągach i węzłach komunikacyjnych w godzinach szczytów komunikacyjnych, szczególną kontrolą objąć kierujących, którzy biorą udział w trzech i więcej zdarzeniach w ciągu roku oraz kierowców i motorniczów o krótkim stażu pracy. Przeprowadzane będą rozmowy jak również kierowcy ci przejdą co jakiś czas profilaktyczne badania psychotechniczne.

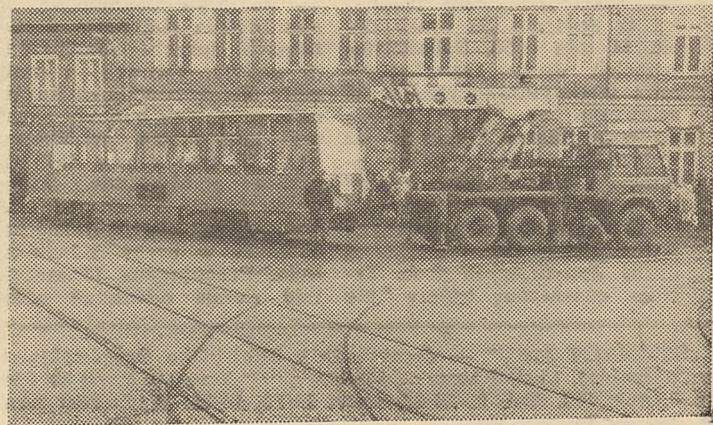
Postanowiono też powołać wewnętrzną komisję egzaminacyjną i reaktywować zasadę przeprowadzania wewnętrznych egzaminów kontrolnych z przepisów ruchu drogowego i z wewnętrznych przepisów dla służb ruchu w stosunku do motorniczów i kierowców powodujących wypadki i kolizje drogowe z własnej winy, a w przypadku uzyskania negatywnego wyniku należy pracownika skierować na egzamin państwowy.

Uczestnicząca w spotkaniu prokurator Ewa Lang z nowohuckiej Prokuratury przedstawiła stanowisko tego organu dotyczące sprawców wypadków drogowych, zwracając uwagę na tych spośród nich, którzy byli w stanie nietrzeźwym.

W dyskusji zwracano uwagę na wtórny analfabetyzm

prowadzących MPK-owskie pojazdy, który powoduje brak systemu weryfikacyjnego, rzucanie co dopiero wyuczonych kierowców czy motorniczów na głęboką wodę — pracę na liniach z jej wszystkimi utrudnieniami, proponując jednocześnie przedłużenie w zakładach systemu patronackiego, brak autodromu do szkolenia kierowców, brak kultury i uprzejmości w ruchu drogowym, zupełny brak odpowiedzialności niektórych prowadzących pojazdy, przemęczenie dodatkową pracą na linii, fatalny stan nawierzchni, źle ustrukturyzowane przystanki i ograniczoną widoczność rozkładów jazdy, porwane siatki bezpieczeństwa, karygodne zachowanie się pieszych na jezdniach i wiele innych czynników.

(MB)





Ze starej krakowskiej prasy

KRONIKA
Otwarcie kolei elektrycznej w Krakowie

Onegdaj donosiliśmy na podstawie informacji, zasięgniętych w budownictwie miejskim, że termin otwarcia kolei elektrycznej w Krakowie nie może być oznaczony, z powodu iż Fabryka Wagonów w Sanoku spóźniła się z dostarczeniem nowych wozów i że nie wiadomo kiedy wozy owe do Krakowa nadejdą. Dzisiaj otrzymaliśmy telegraficzne wyjaśnienia od Fabryki Wagonów w Sanoku, że zwłoka w dostawie wozów dla Krakowskiej Kolei Elektrycznej nie nastąpiła z winy Fabryki, lecz z winy Firmy Schackera, która dla wykonania urządzenia elektrycznego przy wozach przysłała zaledwie dwóch monterów. Fabryka wykończyła wszystkie wozy na dzień 1 listopada zeszłego roku.

(„CZAS” — 18 stycznia 1901)

KRONIKA

Wozy dla Kolei Elektrycznej zaczęły już przychodzić do Krakowa z Fabryki w Sanoku. Przedwczoraj przywieziono jeden, wczoraj drugi; prawdopodobnie w przeciągu dni 14 wszystkie wozy będą w Krakowie. Wczoraj przeprowadzono pierwszym wozem próbę, która wypadła zupełnie dobrze. Wozy pomalowano na kolor zielony i żółty; urządzone są bardzo wygodnie.

(„CZAS” — 20 stycznia 1901 r.)

Wyjątek z pamiętnika krakowskiego obywatela:

Poniedziałek: Przejechał mnie tramwaj elektryczny. Miałem djabelne szczęście, bo skończyło się na otrzęsieniu mózgu i zgubieniu złotego zegarka.

(„DJABEL” nr 6 — 16 marca 1902 r.)

TRAMWAJ KRAKOWSKI

rozjeżdża co tygodnia tylu ludzi, że Rada Miejska uchwala i poleca w życie wprowadzić następujące rozporządzenie:

1. Każdy wóz tramwajowy ma ciągnąć za sobą szpitalny furgon ambulansowy, wózek z trupiarni i karawan.

2. W każdym tramwaju obok hamowniczego i konduktora znajdować się powinien jeden lekarz, jeden notariusz, jeden ksiądz, jeden przedsiębiorca pogrzebowy, a nadto podręczna apteczka i operacyjny stół polowy.

3. Każda budka tramwajowa ma być do połowy zamieniona na trupiarnię.

4. Za wyniki z powodu przejechania opóźnienia i niedokładności w ruchu tramwajowym, Spółka Tramwajowa ma prawo do majątku przejechanego i to w tej wysokości, jaką akcjonariusze na plenarnym zgromadzeniu każdorazowo uchwała.

(„DJABEL” nr 8 — 8 kwietnia 1902 r.)
(Wybrała: M. B.)

MOST „SYRENY” SPEŁNIA SWĄ ROLĘ

Po kilku miesiącach eksploatacji wybudowanego w Warszawie przez żołnierzy mostu „Sireny” można stwierdzić, że ta zastępcza przeprawa bardzo skutecznie służy komunikacji stolicy. Pomiar prowadzone przez wydział komunikacji wskazują, że nowy most przejął 85 proc. pojazdów korzystających poprzednio ze znajdującego się obecnie w remoncie mostu Poniatowskiego. W godzinach szczytu przejeżdża nim w kierunku Pragi ponad 1100 autobusów i samochodów na godzinę. Niewiele mniej przejeżdża do centrum miasta. Są jeszcze pewne rezerwy. Mostem może bez komplikacji przejeżdżać kilkanaście procent pojazdów więcej.

KOMUNIKACYJNY PARALIZ W STOLICY JAPONII

Gigantyczny, całodobowy paraliż komunikacyjny przeżyła pod koniec listopada stolica Japonii i kilka innych miast. Seria akcji sabotażowych, przeprowadzonych przez lewackie ugrupowanie „Chukaku-Ha” na głównych liniach kolejowych wokół Tokio, spowodowała niebывale trudności w dotarciu do pracy dla ok. 11 mln osób. Sabotażyści przecięli druty sygnalizacyjne i telekomunikacyjne w 33 miejscach, co doprowadziło do wstrzymania ruchu na 22 liniach. Zmusiło to osoby udające się do pracy z korzystaniem z autobusów, metra i taksówek nie przygotowanych do przyjęcia takiej ogromnej liczby dodatkowych osób. Tysiące pasażerów, którzy nie

dostali się do publicznych środków komunikacji, skorzystało z rowerów dodatkowo zakłócając ruch na ulicach. Akcja była protestem przeciwko restrykcjom kolei połączonej z dużymi redukcjami personelu.

ŁÓDZCY STUDENCI SPRZĄTAJĄ PRZYSTANKI

Od 1 grudnia studenci łódzkich uczelni zrzeszeni w studenckiej spółdzielni pracy „Siódemka” przyjęli pod swoją opiekę ponad 500 przystanków MPK w centrum miasta. Będą je sprzątać, odśnieżać i posypywali piaskiem. Umowa przewiduje za każdy

U lekarza:
— Panie doktorze, co mam robić, strasznie źle się czuję?
— Więcej ruchu!
— Ależ ja codziennie chodzę do pracy 10 kilometrów piechotą...
— To źle, trzeba jeździć tramwajem!

★
Milicjant zatrzymuje samochód prowadzony przez psa.

— Czy pan oszalał! — zwraca się do mężczyzny siedzącego z tyłu — sadza pan za kierownicą psa!

— Przecież to nie mój pies. Ja jestem tylko autostopowiczem...



Przy porannej herbatce rozmawiają dwie urzędniczki:

— O Marioli — mówi jedna — nie da się powiedzieć nic złego...

— No to porozmawiajmy o kimś innym...

★
— Mamusi, dzisiaj rano w autobusie nastąpiłem niechcący jakiejś starszej pani na nogę...

— Mam nadzieję, że ją grzecznie przeprosiłeś.

— Tak, a ona się wtedy uśmiechnęła i poczęstowała mnie cukierkiem...

— Podziękowałeś?

— Oczywiście i zaraz nastąpiłem jej na drugą nogę...

★
W dziale kadr, nowo przyjęta urzędniczka do starszego pracownika, który przyszedł w jakimś interesie:

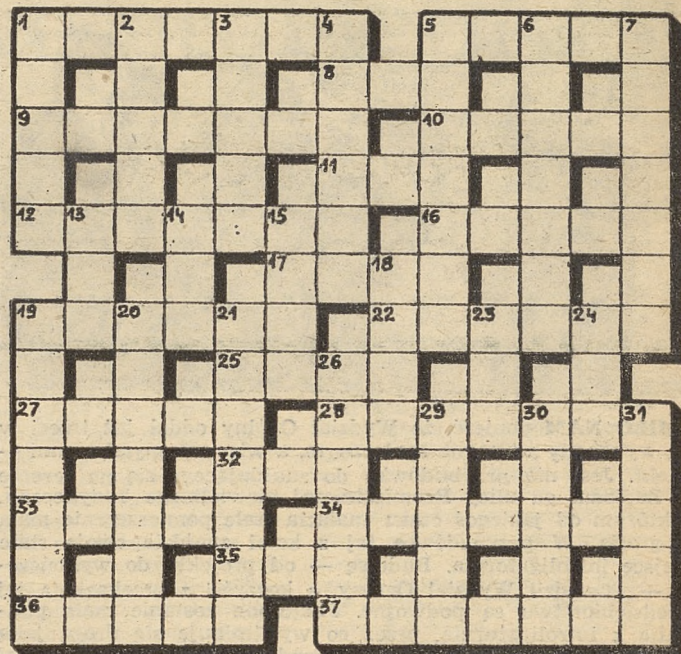
— Przede wszystkim, jak się pan nazywa?

— Mozart.

— O, to bardzo znane nazwisko...

— To jasne, przecież ja tu pracuję już trzydzieści lat!

KRZYŻÓWKA NR 19



POZIOMO: 1. rozprawa naukowa, 5. gaz szlachetny, 8. fizyczny równoważnik 1 rentgena, 9. lekka ażurowa tkanina, 10. imię żeńskie, 11. film Jerzego Kawalerowicza, 12. znany polski scenarzysta seriali TVP „Polskie Drogi”, „Dom”, 16. określenie, miano, 17. krzyżówkowe afrykańskie miasto, 19. rybia ikra, 22. wystawowy fałszyfikat, 25. śląska gra w karty, 27. powiew flagi na wietrze, 28. część ołtarza, 32. pierwiastek radioaktywny, 33. drzazga, 34. obława, 35. wodne niebezpieczeństwo, 36. marionetka, 37. arkusz spisowy.

PIONOWO: 1. węgierskie wino, 2. biblijny brat Mojżesza, 3. ożywczy napój z „Igloopolu”, 4. typ aktora dramatycznego, 5. rodzaj obiektywu fotograficznego, 6. ciało niebieskie, 7. słynny wodospad, 13. turecki oficer, 14. uchodzi do jeziora Bałchasz, 15. część szyi, 18. spłata dla wierzyiciela, 19. jeden z przywódców kontrrewolucji w Rosji, 20. nieszczęśliwe wydarzenie, 21. miasto w Czechosłowacji, 23. brązowy medalista w rzucie młotem — Rzym 1960 r., 24. dumny ptak, 26. państwo w Pirenejach, 29. dzbanek glinia, 30. kolorze stalowym, 31. francuski ogrodnik i architekt, twórca projektów wielu parków w Europie, 31. meksykański kaktus.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NR 18

Poziomo: kurczak, widok, oko, antares, Lenin, sen, czamara, ikona, akta, ryksza, ekloga, abak, sobór, Bajonna, asa, miecz, kowarka, kwark, nirwana.

Pionowo: kwarc, ratka, zorba, Kossak, wolniak, Dandolo, kantata, zły, mus, Raab, teka, rosomak, kobieta, zarazek, Leo, gen, Abakan, jawor, norka, Akaba.

Nagrodę — książkę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 18 wylosowała Maria Kończewska.

CZY BĘDĄ JEŹDZIĆ TAKSÓWKI NA GAZ?

W związku z deficytem benzyny co jakiś czas powraca pomysł przejścia warszawskich taksówek na gaz. Same prze-

łożonym na pofalowanym terenie mieście, przesunięto na lata 90. Tramwaj nie będzie w Wałbrzychu czymś zupełnie nowym, gdyż ten rodzaj transportu zlikwidowano tam dość pochopnie na początku lat 70.

WARSZAWSKIE METRO WKRACZA DO CENTRUM

Tej jesieni roboty związane z budową metra przekroczą od strony południowej granicę centrum stolicy, jaką jest Trasa Łazienkowska. Po wykwaterowaniu lokatorów z przeznaczonych do rozbiórki domów, przystąpiono do likwidacji obiektów stojących

ty. w najbliższym czasie nie wystarczy środków na wymagającą remontu sieć torowisk w Nowym Porcie. Jelitkowie i na Stogach. Pasażerowie korzystający z tych tras muszą uzbroić się w cierpliwość i znieść niewygodę jeszcze przynajmniej przez 2 lata.

PRAWICOWA BANDA PRZECIW TAKSÓWKARZOM

Policja w Kopenhadze aresztowała ostatnio 21 członków skrajnie prawicowej bandy o nazwie „Zielone marynarki”, wrogo odnoszącej się do obcokrajowców, która zagroziła mordowaniem co 10 minut 4 kierowców taksówek i jednego policjanta w stolicy Danii, jeżeli kierownictwo przedsiębiorstwa taksówkowego nie zatroszczy się o to, by ekstremistyczne ugrupowanie młodzieżowe mogło zaprezentować swoje poglądy polityczne w telewizji. Aresztowanie nastąpiło po zamordowaniu 49-letniego taksówkarza, którego policja znalazła na przedmieściu Kopenhagi postrzelonego w głowę i w brzuch z broni małego kalibru.

PIERWSZY EUROPEJCZYK TAKSÓWKARZEM W TOKIO

Pewien Niemiec został pierwszym w historii taksówkarzem — obcokrajowcem w Tokio — mimo że miał ogromne kłopoty ze zdaniem egzaminu. Najtrudniejszy był test pisemny, który zdawał aż 7 razy. Przedtem nauczył się na pamięć książki z pytaniami, jakie najczęściej zadają pasażerowie taksówek w stolicy Japonii. „Historyczny” taksówkarz ożenił się z Japonką.

(Oprac. l-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

metr kwadratowy zapłatę w ziemie 3,90 zł, zaś latem 0,45 zł. Ponieważ umowa objęto utrzymywanie w czystości powierzchni ponad 100 tys. metrów kw., łódzcy studenci wzbogacą swe portfele o wcale niemałe kwoty.

DOSTAWY DLA METRA I „BARBÓRKA”

Prezydium Rządu przyjęło na początku grudnia br. postanowienia dotyczące dostaw maszyn, sprzętu, zaopatrzenia w paliwa, surowce i materiały dla zapewnienia sprawnego przebiegu budowy pierwszej linii metra w Warszawie. W tym czasie 160 górników z Mysłowic, którzy dają tunele stołecznego metra, obchodzą „Barbórkę”. Przerwy w pracy jednak nie było. Pracujących 13 metrów pod ziemią odwiedził pełno-

róbki silników nie są zbyt skomplikowane. Aby jednak podjąć stosowne decyzje, trzeba najpierw dokładnie zbliansować nasze zasoby tego paliwa, którego też nie ma w nadmiarze i zbadać możliwości jego dystrybucji.

SZYBKI TRAMWAJ DLA WAŁBRZYCHA

Trwa przebudowa układu komunikacyjnego Wałbrzycha. Prace drogowe zmierzają m. in. do połączenia centrum z odległymi osiedlami mieszkaniowymi jak Podzamcze, Piaskowa Góra czy Poniatów, szerokimi dostosowanymi do przegubowych „ikarusów” arteriami. Opracowano także koncepcję szybkiej komunikacji szynowej. Niestety, ze względu na wysokie koszty budowy realizacji tego bardzo potrzebnego w rozległym

w miejscu wykopu pod stację „Politechnika”. Likwidacji musi m. in. ulec obiekt starej fabryki żarówek, służącej ostatnio poligrafii u zbiegu ulic Waryńskiego i Nowowiejskiej. W przyszłym roku zamknięta zostanie dla ruchu ul. Waryńskiego, a najpierw jej odcinek pomiędzy ulicami Nowowiejską i Polną, gdzie zlokalizowano krańcową dla pierwszego odcinka stację warszawskiego metra.

NAJPIERW ROZKOPY, PÓŹNIEJ KOMFORT

W Gdańsku przystąpiono do remontów kilku najbardziej wyeksploatowanych torowisk tramwajowych, m. in. na ul. Jana z Kolna, następnie odcinka Przymorze — Zaspą, ul. Łakowa — Elbląska, ul. Hibnera oraz dużego fragmentu ul. Kartuskiej. Nieste-