

Rozszerzamy współpracę z Norymbergą

OD 4 DO 8 GRUDNIA członkowie naszej orkiestry rewizytowali swoich kolegów z VAG Norymbergi. Towarzyszyli im m. in. dyrektor TADEUSZ TRZMIEL i jego zastępczyni ds. pracowniczych STANISŁAWA KOSTRO. Tego pierwszego poprosiliśmy o rozmowę.

A. LACH — Jaki był cel wizyty władz MPK?

T. TRZMIEL — Prowadziłyśmy rozmowy z przedstawicielami Rady Nadzorczej GmbH komunalnych spółek akcyjnych, w tym i VAG-u, jak również z przedstawicielami władz miasta Norymbergi. Współuczestniczyliśmy w rozmowach dyrektora Biura Prezydenta miasta Krakowa Janusza Jakubasa, który przygotowywał mającą nastąpić w tydzień później wizytę prezydenta Tadeusza Salwy.

— A to wszystko odbywało się w okresie obchodów 15-lecia podpisania układu pomiędzy Polską a RFN...

— Okolicznością były szczególnie sprzyjające uwzględniając fakt, że we władzach Norymbergi dominują przedstawiciele SPD. Wielokrotnie w rozmowach oficjalnych i towarzyskich powracaliśmy do układu z roku 1970 oraz do wizyty Willi Brandta w Warszawie.

— Przejdźmy do wyników...

— Rozmowy zakończono propozycjami, które winny stanowić aneks do umowy o współpracy pomiędzy Krakowem a Norymbergą podpisaną w 1984 r. w Krakowie podczas pobytu nadburmistrza Andreasa Urschlechtera. Aneks, rozszerzający tę współpracę obejmowałby głównie dział gospodarki komunalnej, a więc: zaopatrzenie miasta w wodę, w ciepło i niezwykle istotne dla nas zagadnienie ochrony środowiska. Koledzy z Norymbergi interesowali się zaopatrzeniem miasta w gaz i energię elek-

tryczną. Jednym z istotnych elementów tego aneksu jest rozszerzenie tematyki współpracy w zakresie komunikacji miejskiej.

— Jest to bardzo interesujący temat, choć brzmi nieco zagadkowo. Cytuję: „humanitarne i społeczne warunki służb przewozowych; ergonomia; choroby zawodowe służb przewozowych; rehabilitacja; nakład czasu przy czynnościach ubocznych”. Prosimy o komentarz.

— Jest to inicjatywa kolegów z Norymbergi. Po wizycie w Krakowie dyrektorów: Jesinghausena i Sieglacha, którzy zapoznali się z systemem funkcjonowania Oddziału Pracy Chronionej i Ośrodka Rehabilitacyjnego w Osieczanach, bardzo zainteresowali się oni tą problematyką. Mimo nieporównywalnych warunków pracy na zapleczu technicznym i wśród prowadzących pojazdy, stwierdzili, że tak doskonałe funkcjonującego systemu ochrony zdrowia pracownika u nich jeszcze nie ma i chcieliby się dokładnie zapoznać z naszymi doświadczeniami. Wymieniliśmy wiele uwag o profilaktyce zdrowotnej, organizacji czasu pracy i czasu wolnego. Spotkało się to z dużym zainteresowaniem i stąd rzeczywiście jednym z dominujących tematów współpracy na r. 1986 jest problematyka, o której mówimy. Będziemy też eksperymentować z niekonwencjonalnym napędem autobusowym i pogłębiać znajomość szybkiej kolei podziemnej oraz priorytetów dla komunikacji masowej.

(Dokończenie na str. 2)



Rys. PIOTR BIELECKI

W 5 lat później

Ceny rosną szybciej niż MPK-owskie obiekty

W ostatnim numerze „Sygnałów MPK” z 1980 roku, pisaliśmy o zaplanowanych do realizacji na najbliższe lata inwestycjach. Tych najważniejszych, niezbędnych dla dalszej jego działalności, przewidywano wówczas osiem. Autor artykułu o inwestycjach chciał się nawet przenieść w przyszłość, w rok 1985 i zobaczyć jak one funkcjonują.

Jest właśnie grudzień 1985 roku. W czas teraźniejszy przeniesiliśmy się nie przy pomocy czarowanego wehikułu czasu, a tak po prostu, przeżyliśmy te pięć długich burliwych lat, przepracowaliśmy je... Wiele się w tym czasie

zmieniło w naszym życiu osobistym, przedsiębiorstwie, kraju... Za autorem artykułu o inwestycjach MPK, przejdźmy kolejno zaplanowane wówczas budowy, popatrzymy czy służą już założone, przedsiębiorstwu, względnie na jakim etapie realizacji się znajdują.

Warsztat Zakładu Torów. Budowa jego rozpoczęła się w 1980 roku, a zakończona miała być 2 lata później. Zaplecze ZTO przy ulicy Rzemieślniczej oddano we wrześniu 1983 roku.

W latach 1981 do 1984, przedsiębiorstwo miało się wzbogacić o nowe podstacje trakcyjne. Cztery planowane wówczas, to: „Bulwarowa”, „Kocmyrzowska”, „Wieczysta” i „Krakowska”. W grudniu 1985 przy pierwszej wykonano 98 procent robót, druga jest na etapie dokumentacji, budowa trzeciej, przy której realizowane miały być równocześnie warsztaty remontowe i laboratorium sieciowe, odrzucona została przez Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Krakowa, a na miejscu, gdzie ma być realizowana czwarta, jeszcze wciąż funkcjonuje Spółdzielnia „Florina”. Urząd Dzielnicowy Kraków

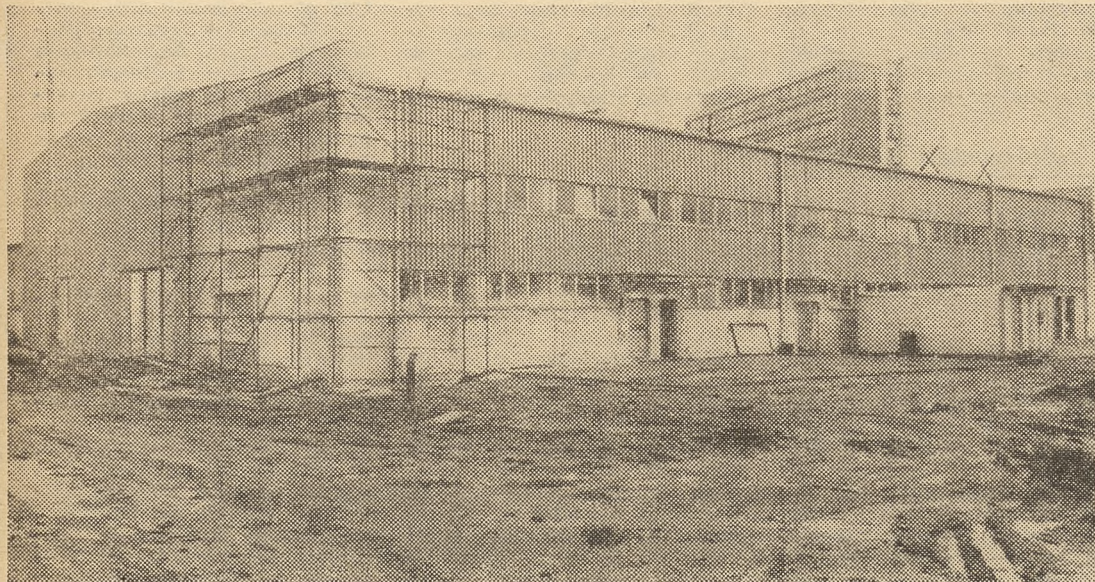
Śródmieście zwleka z wydaniem decyzji o jej wykwaterowaniu.

Największej z zaplanowanych inwestycji, zajezdni autobusowej przy ul. Opolskiej, z uwagi na ograniczoną ilość miejsca na tym terenie nie rozpoczęto, a jej lokalizacja zmieniona została na rejon ul. Łokietka, gdzie w ub. roku w listopadzie nastąpiło uroczyste wmurowanie kamienia węgielnego, a w tej chwili zwożone są stalowe konstrukcje. Przypomnijmy, że zajezdnia miała powstać w latach 1981 do 1984.

W jej pobliżu miała zostać wybudowana baza Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. Rozpoczęcie budowy przewidywano na rok 1984. Budowa zajezdni autobusowej przeniesiona została w rejon ulicy Łokietka, wraz z nią zespół baz, który tam właśnie ma powstać. W przyszłości, co wiąże się z budową linii tramwajowej, zbudowana zostanie tam również zajezdnia tramwajowa, a w dalszej jeszcze perspektywie zaplecze magazynowe Zakładu Transportu Gospodarczego. Być może powstaną tam również pomieszczenia dla Zakładu Taksówek.

Zakładano, że budowa Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych przy ulicy Rzemieślniczej, miała być całkowicie zrealizowana w latach 1982 do 1983. W tej chwili są podsta-

(Dokończenie na str. 2)



Dudynek Zakładu Torów przy ul. Rzemieślniczej

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

◆ Ciekawe i różnorodne są propozycje gwiazdkowe Działu Kultury, Sportu i Turystyki. Dogodne terminy, ciekawe spektakle teatralne. Każde zgłoszone dziecko pracownika może skorzystać z jednego wybranego spektaklu bezpłatnie. Bilety rozprawdane są przez pracowników kulturalno-oświatowych w zakładach.

◆ Jakże często niweczymy wysiłek i efekt pracy złym wykonaniem. Przykład? Na przystanku w os. Bohaterów Września, poprawiano wysepkę, malowano siatkę. Jeden segment siatki był poprzerywany. Niestety brakło wyobraźni by go wymienić, czy naprawić. Nie muszę dodawać, że ten brak zniweczył efekt pracy.

◆ Podobno Zakład Nadzoru Ruchu patroluje rano trasy, sprawdzając także estetykę przystanków. Tymczasem przy rondzie Kocmyrzowskim, od trzech tygodni sterczy słupek przystankowy bez emblematu z literką „T”. Jak więc wygląda ta lustracja?

◆ Od dawna wiadomo, że o trzymujemy dotację za przejechane wozokilometry. Pasażerowie natomiast oceniają nas na podstawie regularności kursowania, czyli zgodności z rozkładem jazdy. I tu jest najwięcej zastrzeżeń. Nic dziwnego skoro w jednym dniu są niepełne stany na trasach a w innym nadrabia się dodatkowymi kursami. Najbardziej stabilny w oddawaniu taboru do ruchu jest Zakład z Płaszowa. On też zbiera od pasażerów pochlebne opinie. Czy znajdzie się rozwiązanie tego „gordyjskiego węzła”?

◆ Prasa lokalna często donosi o brudnych wnętrzach tramwajów i autobusów. W większo-

Pierwsze śniegi i mrozy za nami

Na zewnątrz egzamin zdany



Fot.: STANISŁAW MAKAREWICZ

PIERWSZY atak zimy i odwilż już za nami. Na szczęście tej pory roku nie traktuje się u nas jak czegoś wyjątkowego, toteż jej nadejście nie jest szokiem. Ot normalna pora roku, tyle, że bardziej uciążliwa od innych.

Egzamin zdaliśmy. Wprawdzie tu i ówdzie zbyt beztrudno czekano z waniem do chłodnic płynów zimowych, nie wpłynęło to na szczęście na komunikację w dniu próby. W godzinach porannych wszędzie było na ulicach niebezpiecznie a na niektórych trasach nie można było utrzymać komunikacji. Na szczęście dobrze funkcjonowały tramwaje.

Wiele było słusznych uwag do stanu chodników i dróg w mieście w czasie tej pierwszej gołedzi. Niestety nie najlepiej też było na naszych drogach zakładowych. W Łagiewnikach mieści się sporo zakładów MPK. Okazuje się, że istnieją dokładne „granice” między nimi i jeden zakład za nic nie wysypie piasku za taką linią demarkacyjną. Efekt taki, że tylko niektóre odcinki chodników i ulic były posypane i w miarę bezpieczne. Czyżby i tu potrzebne były wytyczne? Czy nie można po prostu wysłać pracownika i wózka z piaskiem, by problem przestał istnieć?

Wydaje się, że i w tym roku będziemy mieli kłopoty z grzałkami do zwrotnic. Zakłada się je obecnie i już okazało się, że niektóre zaledwie po dwóch godzinach pracy uległy awarii. Co będzie jeżeli pogorszą się warunki atmosferyczne?

Mówi się, że grzałki są ze złego materiału. Może to prawda, ale przecież inne przedsiębiorstwa komunikacyjne w kraju używają tych samych urządzeń a my mamy aż 500 razy więcej awarii. Duży wpływ ma tu zapewne fakt, że ulice Krakowa były w ubiegłych latach polewane solanką, nie najlepiej jest także z odwadnianiem pojazdów. Na szybsze zużycie grzałek mają także wpływ duże różnice napięcia między dniem a nocą, czy tym można jednak wytłumaczyć wszystko?

FILOMENA SERWIN

WYGLĄDA, że albo święci w tym roku uwzięli się na Kraków, albo diabeł w tym wszystkim maczał palce. Skoro jednak to nieodłączny towarzysz mikołajowych wędrówek? Prasa codzienna donosiła nam o niesolidności tego rocznych Mikołajów. Tu i ówdzie nie dotarli, czasem pomylili daty i adresy, gdzie indziej nie ambrozja od wielu załatwiała.

Mikołajowe bale urządził się już tradycyjnie dla dzieci pracowników i w naszym przedsiębiorstwie. Zakłady zgłaszają zapotrzebowania do Działu Kultury, Sportu i Turystyki, a stamtąd jeżeli tak życzyli sobie zlecający zamówienie wysyłane jest do Estrady. Przeważnie chodzi tu o tradycyjnie ubranego Mikołaja i osobę, która prowadzi zabawę z dziećmi. Ta forma była u nas przyjęta i zdawała egzamin. Zdawała, bo w tym roku Święty „pogniewał” się na Zakład Nadzoru Ruchu. Dziatwa próżno czekała 8 grudnia na znaną postać z workiem pełnym upominków.

Nie zjawił się w wyznaczonym czasie. Mijały minuty, a Święty nie pojawiał się. Rosło zdenerwowanie organizatorów, bo jak tu wytłumaczyć maluchom, że niebo też bywa niesolidne? Na szczęście na miejscu był nasz zakładowy zespół muzyczny „Pantograf” i wykonał urywki z bajek, or-

I święty pomyli terminy

Diabli wzięli Mikołaja

ganizując błyskawicznie konkurs dla najmłodszych. We własnym zakresie zorganizowano też konkursy i zabawy. Całe szczęście, że Dział Kultury nie licząc na opiekę siły wyższej zapewnił program rozrywkowy. W tym z odsieczą przyszli: pracownicy Zakładu Sieci — Jan Brewiński, od którego pożyczono strój i Wiesław Szczek — ziemski za-

OD 1 STYCZNIA trzynastcie stacji paliw na Węgrzech rozpoczyna sprzedaż benzyny bezołowiowej. W ślady Węgrów pójdą wkrótce Bułgarzy, Czesi, Rosjanie, Niemcy z NRD. Ponad 60 proc. benzyny sprzedawanej w Japonii i USA nie zawiera już związków ołowiu. RFN zapowiada wprowadzenie zdrowego paliwa do 1990 r. A u nas? U nas, na razie, po staremu...

Był projekt, żeby przynajmniej stacje CPN w Krakowie, ze względu na zabytki i ochronę środowiska, wlewały do zbiorników naszych samochodów „żółtą” czy „niebieską” bez ołowiu. Projekt, niestety nierealny. Przy obecnym poziomie importu ropy naftowej, większość tego surowca zużywa chemia. Aby z pozostałości wycisnąć płyn, nadający się do napędzania silników, trzeba dodawać doń czteroetylkowy ołowiu. Tylko on bowiem zapewnia odpowiednią liczbę oktanów.

O zdrowe spaliny taksówek

Wlej pół litra do baku

Jednak gdyby nawet udało się wyprodukować lub kupić benzynę bezołowiową nie odetchnęlibyśmy pełniejszą pierśią...

Idealem jest, aby z rur wydechowych pojazdów wylatywała nieszkodliwa para wodna i dwutlenek węgla. Obecnie w spaliniach znajduje się dużo toksycznych gazów, z których najgorsze są związki azotu i tlenek węgla. Trzeba je dodatkowo spalić. Aby to zrobić, należy włożyć do układu wydechowego samochodu specjalny katalizator. Jego to właśnie głównym wrogiem, a nie środowiska, jest zawarty w benzynie ołów. Skoro zatem nie możemy na razie marzyć o katalizatorach, podnoszących cenę każdego samochodu o kilkaset dolarów, nie musimy też zamartwiać się czteroetylkami.

Fachowcy proponują inne rozwiązanie. Zgodnie z ich propozycją cały benzynowy transport zorganizowany powinno się przenieść na napędzanie gazem płynnym. Te doświadczenia robi się już i w naszym przedsiębiorstwie. Technologia czysta, prosta i tania. Gazem można napędzać np. taksówki. Jest jeszcze inny sposób — mieszanie benzyny, bez dodawania czteroetylku ołowiu, z alkoholem. Ale to byłby chyba zbyt duży szok dla rodaków. Jak to? Wlać pół litra do baku?! (R)

Rozszerzamy współpracę z Norymbergą

(Dokończenie ze str. 1)

— A więc jest to współpraca bardzo szeroka i prowadzona bez kompleksów.

— Wydaje mi się, że istotnym jej elementem jest fakt zgłoszenia przez 28-osobową Radę Nadzorczą spółki Zakładów Miejskich Norymbergi, na czele której stoi burmistrz Willy Prölss chęci odbycia podróży seminaryjnej do Krakowa. Odbywają ją co roku do innego kraju i miasta, ostatnio byli w Helsinkach. Podróż ta miała na celu zapoznanie się z pewnymi fragmentami działania władz miasta, które

stanowią elementy współpracy pomiędzy Krakowem i Norymbergą. W programie czterodniowego pobytu, sugerowanym ze strony niemieckiej, jeden dzień w całości poświęcony jest MPK.

— Czyli jest to dowód uznania dla pracy naszego przedsiębiorstwa.

— Chciałbym powiedzieć, że w dziedzinie współpracy obu miast wymiana pomiędzy MPK a VAG Norymbergi jest najbardziej istotnym, konkretnym i znaczącym elementem, bardzo wysoko ocenianym przez obie strony.

W 1986 r. otrzymamy z Węgier 750 „ikarusów”

W grudniu podpisano w Budapeszcie protokół o wymianie towarów i płatnościach na 1986 r. między Polską i Węgrami. Wartość wzajemnych dostaw wyniesie ok. miliarda rubli, co oznacza wzrost wymiany w stosunku do br. o 15 proc. W

importie z Węgier przewiduje się m. in. dostawę 750 sztuk autobusów „Ikarus” wyroby kooperacyjne dla motoryzacji, w tym samojedźne podwozia autobusowe i podzespoły dla „Fiata 126p”.

by zorientowani tak nie myślieli.

Przy okazji tej „nieziemskiej” zawałanki dowiedziałam się, że w Przedsiębiorstwie są trzy rodzaje dzieci: związkowców, rencistów i reszty. Niestety z sondy nie wynikało które są najlepsze. Rozumiałabym sytuację gdyby związkowcom dawano dodatkowe paczki dla ich diatwy. Wszak placą składki. Czy trzeba jednak robić dodatkowe, a nawet oddzielne imprezy i to mikołajowe? Podobno wszystkie dzieci są nasze.

I druga sprawa. W minionych latach herbatę i ciastko, czy paluszki, fundowały diatwy związków zawodowe, a w pewnym okresie Dział Socjalny. W tym roku odstąpiono od tej zasady. Efekt był taki, że jedne zakłady herbatę „obstalały”, inne nie. Dziwi fakt, że stać Przedsiębiorstwo na paczki wartości kilkuset złotych, a brakuje na herbatę i paluszki za 20 zł.

Czy w tej sytuacji można się dziwić, że diabli wzięli Mikołaja? (fis.)

tarł też diabeł, czyżby już nie było czym dzieciaków straszyc?

Pracownicy Działu Kultury woleliby ten incydent zamilczeć. „Przecież tyle było udanych imprez mikołajowych. Czemu akurat o tej chacie pisać? Nie zorientowani mogą pomyśleć, że my zawałiliśmy” — argumentowali. Między innymi piszę też i po to

ROK działalności Zakładowej Orkiestry Detej zakończył się zasłużonym wyjazdem z koncertami do Norymbergi, w ramach bezdewizowej wymiany kulturalnej pomiędzy przyjaciółnymi miastami. Wizyta krakowian będąca rewanżem (muzycy z RFN gościli u nas we wrześniu) trwała od 4 do 8 grudnia.

Orkiestra MPK będąca jednocześnie Reprezentacyjną Orkiestrą m. Krakowa była gościem Orkiestry Zakładowej Komunikacyjnych VAG w Norymberdze, która również jest orkiestrą miejską. Wielką gościnność i serdeczność gospodarzy odczuwaliśmy na każdym kroku, już na autostradzie przed Norymbergą czekał samochód z przedstawicielami tamtejszej orkiestry, który pilotował nas do miejsca zakwaterowania. Mieszkaliśmy w sympatycznym pensjonacie na obrzeżach miasta. Na każdego w pokoju czekał m. in.: program pobytu w j. polskim, bilet wolnej jazdy, plan miasta oraz owoce południowe. Późnym wieczorem w siedzibie VAG w kawiarni na XIV piętrze odbył się wieczór powitalny z udziałem kierownictwa przedsiębiorstwa oraz władz Norymbergi m. in. kierownika Urzędu Pracy i Informacji m. Norymbergi, koordynatora ds. miast partnerskich — dr. Herberta Neudeckera.

W drugim dniu pobytu przed południem gospodarze zaproponowali zwiedzanie miasta. Pokazano nam słynny Pałac Sądów, w którym odbył się proces zbrodniarzy hitlerowskich. Przewodnik poinformował, że ciała 5 największych zbrodniarzy spalono, a popiół rozrzucono w niewiadomym miejscu, aby groby ich nie stały się miejscem kultu i w przyszłości nie odrodziły się podobne idee.

Na Starym Mieście oglądaliśmy studnię z legendarnymi pierścieniami niewidocznie wtopionymi w to arcydzieło miejscowego rzemiosła przez czeladnika zakochanego w córce swego chlebodawcy — mistrza cechu. Jak mówi tradycja, kto chciałby tutaj jeszcze powrócić, winien dwa razy pokręcić obręczą. Na trakcie naszej wdrówki po Starym Mieście był również kościół św. Laurencja, którego sylwetka z przepiękną rozetą na frontowej ścianie jest najbardziej charakterystyczną w mieście.

Z dużym zainteresowaniem oglądaliśmy zamek książęcy, w którym każdy nowy cesarz uroczystie przedstawiał się władcom samodzielnym państw — co symbolizowało jedność narodu niemieckiego. Ogromne wraże-

nie zrobiło na nas koloseum — nieprawdopodobnie dużych rozmiarów budowla wykonana z białego kamienia na wzór koloseum rzymskiego. W latach trzydziestych odbywały się tutaj słynne faszystowskie galówki połączone z uroczystym przemarszem na zamek. Hitler świadomie nawiązywał do tradycji rzymskich, które zespalał z narodowymi tradycjami niemieckimi i własną ideologią.

Po południu odbył się wspólny koncert obydwu orkiestr na Starym Mieście przy Karolinenstrasse, reprezentacyjnej handlowej arterii miasta. Orkiestra MPK prezentowała głównie utwory kompozytorów polskich, marsze i wianuszki; orkiestra VAG ludowe

z całą rodziną na świąteczny targ. Osobliwością targów jest międzynarodowa wystawa szopek, gdzie obok szopki krakowskiej stała meksykańska oraz szopki afrykańskie. Stajenka, narodzenie Chrystusa pokazane były tam zgodnie z wyobrażeniami tych ludów, w konwencji ich lokalnej sztuki.

Gospodarze pokazali nam też jak funkcjonuje ich przedsiębiorstwo komunikacyjne. Uderzyła nas nieprawdopodobna czystość i porządek na każdym stanowisku pracy, warsztaty naprawcze wręcz przypominały laboratorium. W centrum nadzoru ruchu pracują komputery i można z nich odczytać ilu pasażerów jest w tram-

tra z Norymbergi do Fürth. W uroczystościach oprócz licznie przybyłych mieszkańców obydwu miast wzięli udział przedstawiciele władz Bawarii oraz rządu federalnego.

W tym samym dniu odbyły się w Fürth uroczystości z okazji 150-lecia oddania pierwszego w Niemczech odcinka kolei żelaznej z Fürth do Norymbergi (1835).

Po południu orkiestra nasza koncertowała przed budynkiem teatru w Fürth. Dyrektor tego teatru jest prezesem Towarzystwa Przyjaźni Niemiecko-Polskiej, twórcą i rzecznikiem kontaktów kulturalnych Krakowa i Norymbergi.

W ostatnim dniu pobytu gospodarze zaproponowali nam zwiedzenie Muzeum Komunikacji, założonego i pozostającego pod społeczną opieką pasjonatów starych pojazdów tamtejszego VAG. Wśród unikalnych egzemplarzy tramwajów wspaniale prezentował się odrestaurowany w Krakowie „Zeppelin” z 1909 r. Członkowie naszej orkiestry, starzy tramwajarze Franciszek Wójcik, Stanisław Korajda i Czesław Piskorz mieli okazję zrobić sobie zdjęcie za pulpitem historycznego tramwaju, który kiedyś prowadził po ulicach Krakowa.

Nasza delegacja spotkała się też z burmistrzem Norymbergi na uroczystym obiedzie pożegnalnym. W spotkaniu uczestniczyli kierownictwa VAG i MPK oraz członkowie obydwu orkiestr. Dyrygenci obu orkiestr: Hans Belian i Alojzy Thomys podziękowali sobie za współpracę i wskazali na wartość osobistych kontaktów muzyków. Dni pobytu w Norymberdze były dla naszej orkiestry okresem wyjątkowej pracy artystycznej; zespół dał trzy wspaniałe koncerty, a każda wolna chwila przeznaczona była na próby i indywidualne rozgrywanie się muzyków. Wprawdzie zdrowie wyjątkowo nie dopisywało naszemu dyrygentowi p. Alojzemu Thomysowi, ale jego wielka ambicja, pasja muzykowania, dopełniona pracą, udzieliła się całej orkiestrze. Wszyscy muzycy z godnością reprezentowali kraj i przedsiębiorstwo oraz prezentowali muzykę polską.

Jestem przekonana, że członkowie naszej orkiestry oprócz osobistej satysfakcji płynącej z tej wizyty, potrafią przynieść do zespołu wzorce organizacyjne oraz walory muzyczne i repertuarowe norymberskiego zespołu.

ALINA SOWIŃSKA

Wizyta orkiestry tramwajarzy w Norymberdze

ALINA SOWIŃSKA — z Norymbergi

melodie bawarskie oraz fragmenty z oper i operetek.

Na zakończenie półtoragodzinnego koncertu orkiestry wspólnie wykonały kilka utworów m. in. „Marsz MPK” oraz „Alte Kameraden” („Starzy kole-dzy”). Liczna publiczność kulturalnie i z dużym aplauzem odbierała muzykę, o orkiestrze MPK z uznaniem mówiono, że jest dobra warsztatowo i gra „od serca”.

Po koncercie mieliśmy okazję zwiedzać słynne targi Bożonarodzeniowe w Norymberdze, które są największymi i najstarszymi, liczącymi 600 lat świątecznymi targami w Niemczech. Na straganach obok misternie wykonanych ozdób na choinkę można było oglądać i kupować arcydzieła sztuki ludowej a także zrobione z suszonych sliwek chłopki w strojach bawarskich oraz smażone w lukrze migdały i orzeszki ziemne. Przyjętą w Norymberdze tradycją są wyprawy

wajach na poszczególnych liniach i jeżeli zaistnieje potrzeba zakładu w każdej chwili może skierować na trasę dodatkowy tabor.

Najsympatyczniejszym momentem pobytu w Norymberdze był jednak wieczór gwiazdkowy, w którym uczestniczyli członkowie orkiestry norymberskiej wraz z żonami, nasz zespół oraz kierownictwa obydwu przedsiębiorstw. Podczas spotkania jedliśmy lokalną potrawę wigilijną — karpia po bawarsku. Ten smacznie przyrządzony i podany na ogromnym talerzu karp w całości był dla nas daniem niecodziennym.

Serdeczny, świąteczny nastrój stworzyło wspólne odśpiewanie kolęd po polsku i niemiecku.

7 grudnia był szczególnie pracowitym dniem dla naszego zespołu. Orkiestry MPK i VAG koncertowały podczas otwarcia nowego odcinka me-

Ceny rosną szybciej niż MPK-owskie obiekty

(Dokończenie ze str. 1)

wy, by przypuszczać, iż zakład ten otrzyma nowe pomieszczenia dopiero w połowie przyszłego roku...

Wiadomo już, że nowa zajezdnia tramwajowa realizowana będzie przy ulicy Łokietka, na pewno jednak nie w tym terminie podanym w „Sygnałach MPK” z 1980 roku tzn. w latach 1983 do 85.

W 1984 roku, za Zajezdnią przy ul. Gwardii Ładowej, planowano rozpoczęcie budowy warsztatu produkującego części zamienne ale z planów tych zrezygnowano i podjęto decyzję przekazującą ten teren na plac postojowy dla autobusów, stację paliw oraz w przyszłości — pomieszczenia dla Zakładu Budowlanego.

Ostatnią z planowanych na mijające pięćlecie inwestycji, był budynek obsługi w ZTH, który miał powstać w latach 1982 do 1984. Zamiast niego powstają wózkownia i myjnia, na które z niecierpliwością oczekuje załoga Zakładu.

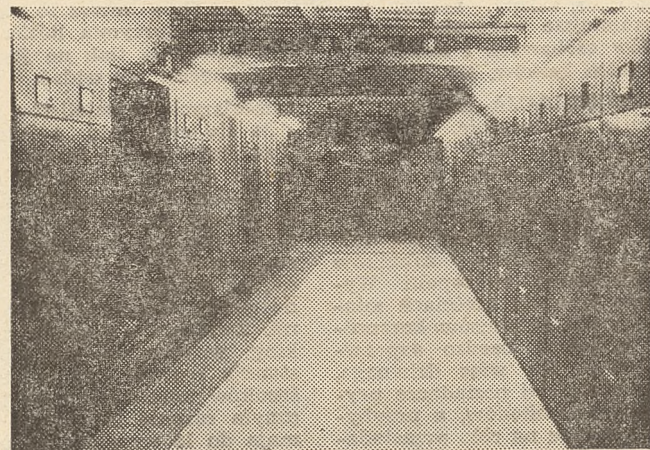
Powyższe informacje otrzymaliśmy od kierownika Działu Inwestycji Jana Taboły, który dodał jeszcze, że wszystkie założenia inwestycyjne realizowane są sukcesywnie, w miarę

możliwości, bardzo często ograniczane i opóźniane kłopotami związanymi z przydzielaniem materiałów na MPK-owskie budowy. I że mimo trudności, wiele budów jest w fazie przygotowania dokumentacji, inne realizacji, a jeszcze inne już zakończone.

Nadtytuł artykułu sprzed 5 lat brzmiał „Niezbędne, lecz czy realne?...”. Na pewno niezbędne dla dalszego funkcjonowania przedsiębiorstwa w

ustawicznie rozrastającym się Krakowie, chyba również realne, ale oddawane z wieloletnim poślizgiem. Trudno pisać o kosztach każdej z planowanych inwestycji. Niestabilne zmieniające się z miesiąca na miesiąc ceny, mogłyby przypisać swoją wysokość co bardziej wrażliwych czytelników o zawrót głowy, a co będzie za rok czy dwa...

MARIA BUBACZEWSKA



Wnętrze podstacji przy ul. Bulwarowej
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Będą zawsze częścią załogi

zimierz Czarnecki, Mieczysław Kluska, Franciszek Książek, Antoni Franaszek, Stefan Żupnik, Elżbieta Kaznowska.

Uczestniczący w spotkaniu dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel, zapoznał zebranych z działalnością przedsiębiorstwa i perspektywą jego dalszego rozwoju. Na zakończenie jeszcze raz potwierdził wypowiedziane już kiedyś słowa, że emeryci i renciści są integralną częścią załogi MPK. Przekazał wszystkim wyrazy szacunku i uznania za okres wieloletniej pracy, która utworzyła fundament obecnej działalności i złożył życzenia długich lat życia bez trosk i w najlepszym zdrowiu.

Równie serdeczne życzenia z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku, przekazał uczestnikom spotkania oraz ich rodzinom w imieniu własnym i ORZ jej przewodniczący Stefan Jasek.

Uroczystość wręczono 50 osobom świąteczno-noworoczne zapomogi pieniężne. Były również kwiaty, a przy herbach, ciastkach i paluszkach, trwał wieczór wspomnień weteranów — z długich lat ich pracy w przedsiębiorstwie. (M.B.)

Greyhoundem przez pół Ameryki

„GREYHOUND” czyli „szary pies” to jedna z najpopularniejszych w Stanach Zjednoczonych linii dalekobieżnych autokarów. Dla polskiego turysty niebagatelny atut stanowi cena biletów przejazdu tymi autokarami. Jest to bowiem relatywnie najtańszy środek lokomocji w USA. Amerykańscy bywalcy poradzi mi abym przed wyjazdem zaopatrzył się w bilety do Greyhounda w... Warszawie gdzie przy Nowym Świecie istnieje przedstawicielstwo tych linii.

Najlepiej kupić bilety wielodniowe, swoiste „okazikielki” 7 lub 14-dniowe. Bilet uprawniający do siedmiodniowej jazdy non stop kosztuje 75 dolarów i pozwala przejechać całe Stany Zjednoczone ze wschodu na zachód czy z północy na południe. Na wszelki wypadek kupiłem dwa 7-dniowe bilety zakładając autokarową podróż tam i z powrotem. Ponieważ moim punktem docelowym w USA było jedno z głównych miast centralnego stanu Nebraska — blisko 400-tysięczna Omaha, byłem przekonany, iż trasę z Nowego Jorku do Omahy i z powrotem bez problemów pokonam dzięki Greyhoundowi.

Po 10-godzinnym locie do Nowego Jorku czekała mnie więc podróż Greyhoundem przez pół Ameryki. Nowojorska stacja Greyhounda mieści się w centrum miasta w podziemiach dużego biurowca przy 48 ulicy. Na kilkunastu stanowiskach stały

ogromne białoniebieskie autobusy z panoramicznymi, przyciemnionymi szybami i charakterystycznymi lotniczymi siedzeniami. Na boku każdego autokaru na czerwono-białoniebieskim pasie wymalowany jest symbol — biegnący szary pies — Greyhound. W tylnej części każdego autokaru niewielka kabina (toaleta i WC), również w tylnej części trzy rzędy siedzeń rezerwowanych wyłącznie dla palących pasażerów. Niezwykłą zaletą Greyhoundów jest klimatyzacja; kilkadziesiąt godzin jazdy w pozbawionym klimatyzacji autobusie byłoby chyba nie do zniesienia katagora.

Przed odjazdem mój bilet — swoistą książeczkę z 7 kuponami należało zarejestrować w określonej kasie na żadaną trasę. Tuż przed odjazdem obsługa techniczna Greyhounda przyjmuje bagaże podróżnych. Limit, podobnie jak w liniach lotniczych — dwa bagaże o wadze nie przekraczającej 100 funtów (ok. 50 kg) oraz podręczne torby czy siatki zabierane do wnętrza autokaru. Każda walizka umieszczona w jednej z czterech potężnych komór bagażowych musi być dokładnie opisana przez właściciela na specjalnej karcie identyfikacyjnej. Bagażowi nakleja również na walizkach naklejki z nazwą docelowej miejscowości, wręczając podróżnym kupony pokwitowania. Na ich podstawie można potem odbierać bagaże. W razie zaginięcia bagażu linie Grey-

hounda gwarantują minimum 250 dolarów odszkodowania (od każdej sztuki), wszyscy podróżni wolą jednak opisać nazwiskami i adresami swoje walizy.

Po sprawdzeniu biletów i wydarciu z mojej 7-dniowej książeczki odpowiednich kuponów mogłem wreszcie zająć dowolne, wolne miejsce w autokarze. Jeśli liczba pasażerów przekracza ilość miejsc w autobusie, w ciągu kilkunastu minut Greyhound podstawia specjalny autobus, który ruszy na trasę nawet z 1/3 zajętych miejsc. Nikt więc przy wejściu nie tłoczy się i nie pcha. Wyjątek stanowią nałogowi palacze, dla których trzy końcowe rzędy mogą okazać się niewystarczające.

Głębokie, rozkładane lotnicze siedzenia, przyjemny nawiew klimatyzacyjny od strony okien, a także widoczne nad głowami podróżnych lampki-lataarki, np. do czytania nocną porą, napawają nadzieją, iż podróż nie będzie zbyt męcząca. Kierowca przez głośniki ogłasza wszystkim gdzie i jaką trasą pojedziemy i kiedy planowane są postoje. Pierwsze godziny jazdy przebiegają pod wrażeniem nowojorskiej aglomeracji, ogromnego ruchu na autostradach i... brawurowej jazdy kierowców. Co prawda od 1973 roku na szosach amerykańskich obowiązuje limit szybkości — maksimum 55 mil na godzinę tzn. 88 km/godz. ale wielu kierowców przekracza dozwoloną prędkość nie bacząc na ryzyko du-

żych mandatów (za przekroczenie limitu nawet o 5 mil można zapłacić i 100 dolarów grzywny). W drodze przekonałem się, iż także kierowcy Greyhounda (zmieniający się w autokarze co kilka godzin na punktach etapowych) trzymając się kurczowo rozkładu jazdy, muszą nieraz nadrobić straty, przekraczając limit szybkości.

Jazda początkowo atrakcyjna, w miarę upływu czasu staje się monotonna i uciążliwa. Jedyną radością stają się postoje — kilkunasto czy kilkudziesięciominutowe. Na etapowych punktach autokary tankują paliwo, zmieniają się kierowcy, co w porze nocnej jest dodatkową „atrakcją”. Oto rozbudzeni pasażerowie przy z nagłą rozświetlonych lampach otrzymują obowiązkową porcję nowych informacji: każdy nowy kierowca przedstawia się i wypowiada sakramentalną formułkę gdzie jedziemy, jakie miasta będą miejscami postoju, ostrzega przed paleniem w miejscach dla niepalących, prosi o ciszę i... życzy przyjemnej podróży. Życzenie to pobożne, gdyż pewne części ciała zaczynają po kilkunastu godzinach jazdy dawać się strasznie we znaki.

Mijają godziny, linia przebytych przez wyjazdem palcem na mapie kilometrów zaczyna teraz już w rzeczywistości z wolna się wydłużać. Oto choćby Pittsburgh w stanie Pensylwania, Cleveland w Ohio, Chicago w Illinois (z nieprzyjemnym w porze nocnej dworcem autobusowym, pełnym „nawiedzonych”, pijanych czy szukających okazji do bójki „elementów”), wreszcie Des Moines (stolica stanu Iowa) i upragniona Omaha (Nebraska). Po 32 godzinach podróży jestem więc niemal w środku Ameryki. Obolały i połamany, z napuchniętymi od niewyspania oczami, z małą już sympatią spoglądam na wymalowanego na czerwono-białoniebieskim polu wyciągniętego w biegu „szarego psa” — Greyhounda. „Zmęczony?” — pyta z dwuznacznym, żeby nie rzec złośliwym, uśmiechem bagażowy wydający walizki Hej, hej bracie z Nowego Jorku! — zauważa po obejrzeniu identyfikacyjnych kuponów — szybkoiej i wygodniej byłoby samolotem, no nie? No ale wtedy bilecik kosztowałby 400 dolarów!...

„Jedź Greyhoundem” — żegna mnie jedno z hasel na stacji potężnych dalekobieżnych autokarów, a ja ze zgrozą uświadamiam sobie, iż po jakimś czasie czeka mnie przecież jeszcze podróż powrotna.

PIERWSZE wagoniki wyruszą wracając na nocleg o 1 w nocy. Nie czeka się dłużej niż 2 minuty, a po 19, kiedy większość pociągów podziemnej kolei kursują z częstotliwością co 15 minut, 15 linii metra to 360 stacji, 15 linii metra to 15 tysięcy pracowników i 3,5 miliony pasażerów dziennie.

Po obejrzeniu rozległej i bajecznej panoramy 10-milionowej policji w Europie budynku Tour Montparnasse zjechać wprost do jednej z 360 stacji rozciąga się ona na kilkunastu kilku poziomach. Tu, w Montparnasse, łączna długość wszystkich linii. Te informacje uzyskałam od małej Therese, która pracuje w paryskim małym Paul, który jest motorniczym.

WCHODZIMY do ogromnego kolorowych straganów. Można tu od lodów i cukierków, przez wszystkie elektroakustycznym skończonym tłum. Przed kasą z biletami kilka oświetlonym planie podziemnego metra z zaznaczonymi przystankami. Bilety, kupione w Carte Orange, czamy do aparatu kontrolnego, które

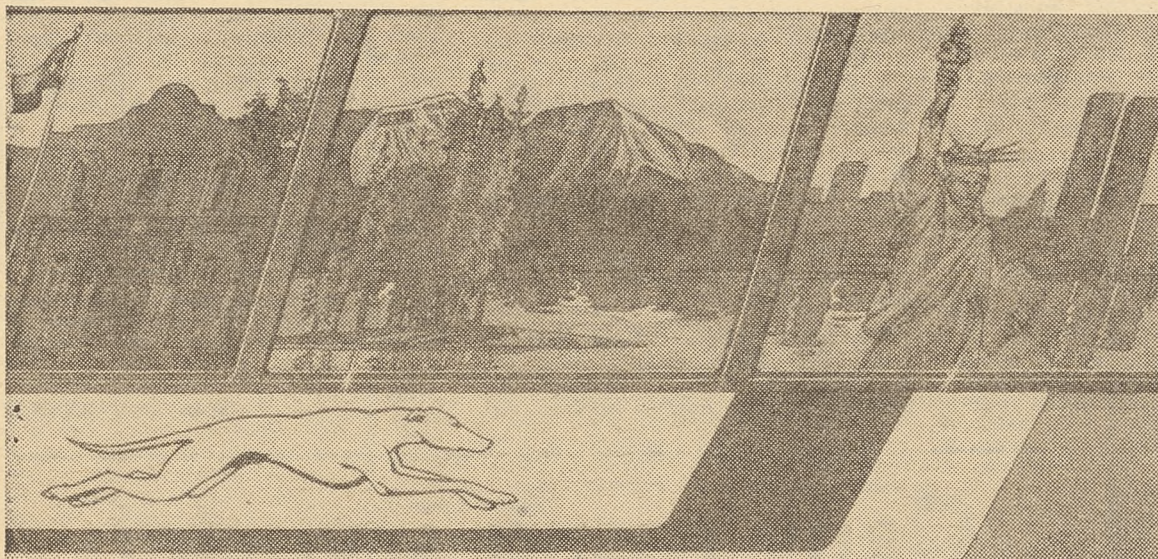
DANUTA URBANIK — z Paryża

Przez pół w 20

let, otwierając tym samym autom najwęższe; nie zgubić się w tłumie, który nawet w godzinach Paryż rokrocznie odwiedza milion ludzi, który wisi wielka tablica z St. Denis Basilique. Po dwóch miastach z niebiesko-żółtych wagoników, ja tras w Polsce, tyle że znacznie czys-

SIADAMY i teraz pani Therese metrze. „Chemin de Fer Metropolitain” to 19 VII ruszyła pierwsza linia i Maillot na zachodzie miasta, wylądował w Bienventie. Paryskie metro to prężnie rozwijająca się sieć, która stała się jeszcze wiele takich wejść do nych pięknymi, stylizowanymi ta zaprojektowanymi przez Hektora unowocześnionych przez współczesność. minium zbudowano stację Frankl Elysees Clemenceau, gdzie teraz w dzielnicy w przeciwnym kierunku. Wiedzie ona przez najważniejsze chodzą od nazw ulic i placów, n ludzi: de Gaulle'a, Robespierrea, a Royal, które przed chwilą mijaliśmy. To jest najpiękniejsza (chyba) w Paryżu. Dorównuje jej może tylko Augusta Rodina — Varenne. Wzdu eksponowane są reprodukcje (niezwykle) znanego paryskiego muzeum. przejechaliśmy prawie pół miasta dwudziestu kilku minut. Bo metro i najbardziej ekonomiczny środek

PARYŻANIE powiadają, że z białego miesiąca odbyć 1001 podróży i



„Dzięki Greyhoundowi zobaczysz wielką Amerykę” głosi jedno z hasel reklamowych ukazując jednocześnie ponad biegnącym „szarym psem” czyli „greyhoundem” obrazki (niczym przez szybę autokaru) z Nowego Jorku czy krainy wielkich jezior.

LECH KŁECZEK — z Budapesztu

W Budapeszcie ciasno jak w Krakowie, ale...

KAŻDY, kto co jakiś czas odwiedza stolicę Węgier, dostrzega, jak wiele robi się tam dla rozwoju miasta. Nowe domy, całe osiedla, nowe ulice, sklepy, mosty, nowe stacje i linie metra to pierwsze, najogólniejsze wrażenia. Rzuca się w oczy olbrzymia liczba samochodów osobowych i autobusów, które powodują tłok na jezdniach, ale takich korków, jak przed paru laty, obecnie nie widać.

KOMUNIKACJA miejska funkcjonuje rewelacyjnie. Granatowe autobusy, żółte tramwaje, czerwone trolejbusy, a przede wszystkim podziemna kolej miejska, szybko i sprawnie dowożą każdego pasażera do najbardziej odległych zakątków dwumilionowej metropolii. Wydzielone w wielu częściach miasta pasy dla autobusów komunikacji masowej bardzo usprawniają ruch. Nic więc dziwnego, że coraz częściej posiadacze prywatnych samochodów, a przybywa ich z roku na rok, przesiadają się z własnych czterech kółek do publicznych środków lokomocji. Ta tendencja — zdaniem

tamtejszych specjalistów — będzie się zwiększać i utrzymywać. Tak jest taniej i łatwiej podróżować po węgierskiej stolicy.

Władze Budapesztu umiejętnie wpływają zresztą na indywidualne decyzje mieszkańców w sprawie wyboru środka lokomocji, na rezygnowanie z dojazdów do pracy własnymi samochodami. Zwiększa się opłaty za parkowanie w centrum, ale też nieustannie rozwija sieć publicznych środków komunikacji. W tegorocznym sezonie letnim, tj. od 15 maja do 15 września, za godzinę parkowania samochodu osobowego płacono się w śródmieściu Budapesztu aż 20 forintów, czyli

pięciokrotnie drożej niż w analogicznym okresie 1984 r. Tak drastyczna podwyżka opłat, mająca na celu rozluźnienie tłoku w centrum, dała rezultaty. Znacznie mniej budapeszteńczyków decydowało się przyjechać do pracy i pozostawiać auto na parkingu na całe 8 godzin. Ile to kosztuje, łatwo policzyć. Nieco dalej od śródmieścia godzina parkowania kosztowała 8 forintów. To też nie miało, przy tegorocznej średniej zarobków ok. 5 tys. forintów.

TAK WIEC było w tym roku w śródmieściu Budapesztu znacznie mniej samochodów miejscowych i znacznie więcej miejsc na parkingach dla turystów, których przyjeżdża do naddunajskiej stolicy z roku na rok coraz więcej. Niebagatelne wpływy w wysokości kilkudziesięciu milionów forintów, które wpłynęły do miejskiej kasy w ciągu tych kilku letnich miesięcy tylko z tytułu parkowania w centrum, zostaną przeznaczone głównie na rozpoczęcie budowy kilku wielopoziomowych, nadziemnych (jak w Warszawie obok hotelu „Forum”) i podziemnych parkingów.

Tych kilkadziesiąt tysięcy posiadaczy prywatnych samochodów, którzy z nich zrezygnowali i to nie tylko ze względu na droższe parkowanie, ale także wyższą cenę benzyny, musiała prze-

jąć komunikacja miejska. I przejechała ich bez jakichkolwiek zgrzytów. Zanim bowiem podjęto wspomniane decyzje o podwyżkach cen, zakończono budowę i rozbudowę kilku newralgicznych węzłów komunikacyjnych, np. w północnej części miasta. Powstała nowa linia metra „północ-południe”, a także nowe wiadukty poszerzonego mostu Arpada, która to inwestycja kosztowała aż 8,5 mld forintów, ale okazała się niezwykle przydatna dla usprawnienia ruchu.

W TEN SPOSOB przystąpiono do realizacji opracowanego pod koniec ub. dekadę perspektywicznego planu rozbudowy sieci komunikacyjnej węgierskiej stolicy. Do zasadniczej części tego planu należy budowa nowoczesnych mostów i tuneli łączących prawobrzeżną część miasta z lewobrzeżną. Oprócz modernizacji i rozbudowy już istniejących ośmiu mostów, którymi można się dostać z Pesztu do Budy, takiej jaką przeprowadzono już na moście Arpada, który ma obecnie po trzy pasma ruchu w obydwie strony, gdy poprzednio posiadał tylko cztery, budowane będą całkowicie nowe przeprawy.

Na początku przyszłego stulecia będzie ich ponad 20, najprawdopodobniej 22. Wcześniej dwukrotnie ma wzrosnąć przepustowość

mości mostu Wolności, który zostanie tak poszerzony, że ruch kołowy będzie przebiegał 4 pasmami, po 2 w każdym kierunku, gdy dotychczas są tylko 2 pasma. Zaplanowano m. in. wybudowanie mostu, nazywanego obecnie roboczo „południowym”, który będzie integralną częścią obwodnicy Budapesztu, odciążą centrum od tranzytowego ruchu samochodowego. Natomiast pierwszym z zaplanowanych tuneli pod Dunajem dla ruchu kołowego będzie jednokilometrowej długości tunel zlokalizowany między mostami Małgorzaty i Łańcuchowym.

Są to wszystko przedsięwzięcia niezbędne, ponieważ ruch na ulicach Budapesztu rośnie lawinowo i w porównaniu do końca lat 70. na przełomie stulecia zwiększy się trzykrotnie. Stąd wynika także konieczność budowy licznych estakad ponad dwudziestychasowymi ciągami komunikacyjnymi, takich jak np. półkilometrowy wiadukt dla samochodów i ruchu pieszoego przetrącający ponad placem Marksa. W tym bardzo ruchliwym rejonie miasta całkowicie zmieniono porządek ruchu.

ABY USPRAWNIAĆ ruch pojazdów w najbardziej newralgicznych węzłach komunikacyjnych, pieszych coraz częściej kieruje się do różnego rodzaju przeje-

...ją na swoje trasy o 5.30, ostatnie między 7 a 9 oraz 17 a 19 na metro... w godzinach od 9 do 17 — sześć paryżan skończyła już pracę, wagoni... częstotliwością 7—10 minut. Paryskie... ych i 3 ekspresowe tzw. RER. Blis... 5,5 tysiąca wagonów przewozi ponad

...ecznie kolorowej w słonecznym blas... olicy Francji, z 56 piętra najwyższego... tparnasse, można szybkobieżną windą... stacji kolei podziemnej. W tym miej... tysiącach metrów kwadratowych i na... rnasse-Bienvenue krzyżują się 4 z 15... tras wynosi 192 km.

...matki mojej przyjaciółki — madame... kim metrze od 20 lat. Podobnie jak jej... m.

...go holu, z dziesiątkami rozstawionych... tu kupić prawie wszystko, począwszy... yki, zegarki, na kasetach i sprzecie... wsi. Kolorowi sprzedawcy, kolorowy... kilka osób, kilkanaście przy wielkim... nego Paryża, czyli szczegółowym planie... ankami i stacjami przesiadkowymi. Na... Orange, ważne na cały tydzień, wpusz... który za chwilę wypływa ten sam bi-

...rzyża

óół Paryża minut!

...omatyczne przejście na perony. Teraz... w płatnicie korytarzy i w ogromnym... mach przedpołudniowych nie dziwi, gdy... miliony turystów. Docieramy na peron,... z nazwą kierunku naszej podróży:... minutach nadjeżdża pociąg złożony... jakby przeniesionych z podmiejskich... czystszych.

...rese rozpoczyna opowieść o paryskim... politan" powstała w 1900 roku, kiedy... iza łącząca Vincennes na wschodzie... , wybudowana przez inżyniera Fulgence... to prawdziwe dzieło sztuki. Kiedy się... chcieli nadać mu specyficzny styl. Pozo... do metra w stylu „modern”, ozdobio... mi tablicami z napisem „Metropolitain”,... tóra Guimarda. Wiele stacji zostało... óczesnych architektów. Ze szkła i alu... ranklin Roosevelt, niedaleko od Champs... rzez wysiadamy. Zmieniamy pociąg i je... ntu, linią 1 do Chateau de Vincennes... ejsze zabytki Paryża. Nazwy stacji po... , np. Concorde, od nazwisk wielkich... eł, a także od zabytków — choćby Palais... miliśmy lub Louvre, do którego się zbli... yba stacja z tych, które widziałam... e tylko usytuowana nie opodal Muzeum... Wzdłuż peronów, w szklanych witrynach... dzieł sztuki, pochodzących z tego najn... ezeum. Tu opuszczamy metro, którym... iasta, tylko z jednym biletem, w ciągu... metro to najszybszy, najwygodniejszy... ódek lokomocji.

...z biletem Carte Orange można w cią... y i zwiedzić cały podziemny Paryż.

...podziemnych, których liczba szyb... bko rośnie przede wszystkim w... rejonach węzłowych stacji me... tra oraz głównych dworców ko... munikacji autobusowej, tramwa... jowej i trolejbusowej. Budapeszt... ma obecnie już kilka ogromnych... podziemnych pasażów. Do najwięk... szych należą przejścia koło... dworców kolejowych Keleti i... Nyugati. To ostatnie, na wspo... mnianym placu Marksa, jest już... prawdziwym podziemnym mia... stem rozciągającym się na po... wierzchni przeszło 17 tys. metrów... kwadratowych, którego centrum... stanowi stacja metra znajdująca... się na głębokości 25 metrów! Na górze zaś wybudowany zo... stał popularny wśród turystów, najnowocześniejszy, najefekto... wnieszy architektonicznie i świe... tnie zaopatrzony dom towarowy... „Skala”.

...Podziemne przejścia w tym re... jonie stanowią tak usytuowane... ciagi, aby bez wychodzenia na... powierzchnię, z ominięciem ru... chliwych ulic i skrzyżowań, mo... żna było dojść do dworca Zachod... niego, znanego pod nazwą... Nyugati. Ten zbudowany przed... stu laty według projektu i pod... osobistym nadzorem słynnego... francuskiego inżyniera architekta, Gustava Alexandra Eiffla, dwor... cec kolejowy też będzie przysto... sowany do współczesnych po... trzeb komunikacyjnych.

KATARZYNA KIETA — z Frankfurtu n. Menem

Kolorowym tramwajem w podróż poślubną

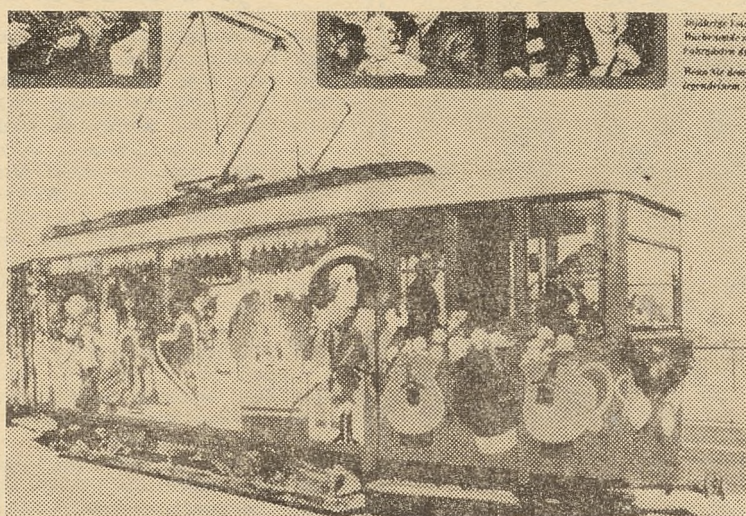
NASTROJOWA muzyka, ludo... we piosenki, na stolikach kie... liszki z winem lub sokiem jabł... kowym, do tego tradycyjne... frankfurckie precele. Trudno się... dostać do tej przedziwnej kafejki, która sunie przez stare i urocze oraz zupełnie nowoczesne zakatki Frankfurtu nad Menem. Kafejką na kółkach można by nazwać niezwykley tramwaj, który wozi turystów w sobotnio-niedzielne weekendy.

Ebbelwei-Express — jak o... chrzcili go ojcowie miasta, u... ruchomiono przede wszystkim z... myślą o turystach. Potocznie na... zywany jest kolorowym lub roz... śpiewanym tramwajem i wkrótce stał się ulubieńcem wszystkich frankfurckich.

Kursuje tylko w soboty oraz niedziele, zatrzymując się na 17 przystankach w najciekawszych punktach miasta. Tu można też do niego wsiąść lub wysiąść, ale przystanki trwają krótko, bo chodzi o objechanie interesujących zakatków. Foldery zachęcające do takiej przejażdżki rozdawane są za darmo na specjalnych stoiskach, można je także dostać we wszystkich biurach podróży. Ale nawet nie zaznajomieni z taką formą zwiedzania Frankfurtu, na pewno nie przegepią na przystanku wagonów Ebbelwei-Expressu. Widać go już z daleka, a jest to widok rzeczywiście niezwykley — tramwaj w kolorze czerwonym, cały pokryty jaskrawymi, bardziej lub mniej realistycznymi malunkami, na sztybach ma żółte gwiazdki, a dach — niebieski w białe chmurki. Wyróżnia go jeszcze jedno — jest to tramwaj starego typu, jakiego już nie można spotkać na co dzień. Tramwaj-weteran, jak mówią mieszkańcy Frankfurtu, zawsze życzliwie machający pasażerom tego niezwykley wehikułu, Weteran, jak na nasze polskie warunki, wcale nie jest taki stary — ma 30 lat, może być więc uważany prawie za rówieśnika części krajowych pojazdów. Niemcy twierdzą jednak, że jest wyciągnięty wręcz z muzeum techniki.

Przejażdżka Ebbelwei-Expressem jest dwukrotnie droższa niż normalnym tramwajem — kosztuje 3 marki. W cenę biletu wliczone są jednak liczne niespodzianki. Dostaje się więc gratis butelkę wina, albo soku jabłkowego i paczkę preceli (sa to wszystko frankfurckie specjalności). Podróż umilają ludowe piosenki i melodie.

Oczywiście w tramwaju-sta-



ruszku nie może być mowy o żadnej automatyzacji. Drzwi więc trzeba odsuwać ręcznie, a bilet kupować u ubranego w tradycyjny uniform konduktora. Wszystko jak za dawnych lat.

Rozśpiewany tramwaj służy nie tylko turystom. Coraz częściej urzędują w nim np. przyjęcia, które towarzyszą różnym świętom i rodzinnym uroczystościom. Wtedy tramwaj po prostu wynajmuje się na określona liczbę godzin, ustala dowolnie trasę i... rozpoczyna szampańską zabawę. Wiele młodych małżeństw decyduje się w takim właśnie wehikule jechać w podróż poślubną.

Miasto już zwiedzaliśmy, czas więc przesiąść się z Ebbelwei-Expressu na zwyczajne środki komunikacji. Polaka zaskoczy przede wszystkim punktualność, czystość i brak tłoku. Podczas trzytygodniowego pobytu we Frankfurcie, ani raz nie czekałam na tramwaj dłużej niż 5 minut, nie zdarzyło mi się również, by nie było w wagonie miejsca siedzącego i nie widziałam, aby ktokolwiek rzucił bilet nie do kosza, lecz na ziemię.

Władze miejskie Frankfurtu postawiły przede wszystkim na komunikację elektryczną (w trosce o ochronę środowiska), a więc na tramwaje i metro. Owszem, sa tu autobusy, ale stanowią zdecydowaną mniejszość. A już samo centrum to tylko i wyłącznie tramwaje.

Już na pierwszy rzut oka różni się one od znanych krakowianom. Niemcy wpadli bowiem na pomysł, że znakomicie nadają się na reklamę. Tak więc jeżdżą złote wagony z czerwonymi

napisami, reklamujące baterie Varta, zielone w kolorowe kwiaty, spośród których typie na nas olbrzymia krowa — reklama mleka o przedłużonej trwałości, białe w kolorowe paski — zapraszają na wielkie wyprzedaże domów towarowych. Są na nich namalowane uśmiechnięte bobasy, jedzące tuczące odżywki, sceny z nowych filmów, ogłoszenia, itp., itd. Kolorowe tramwaje to miły akcent w życiu miasta, nie jest ono smutne, nie jest szare.

Spróbujmy się przejechać takim tramwajem. Po pierwsze trzeba kupić bilet. Służą do tego celu automaty ustawione na każdym przystanku. Umieszczono sa na nich duże mapy miasta w trzech kolorach, które oznaczają strefy. Wybieramy stację, do której chcemy jechać, odnajdujemy ją na planie. Z reguły jest ona w strefie żółtej — to centrum. Obejmuje ona praktycznie całe miasto. Ciemniejszy kolorem zaznaczona jest strefa druga — przedmieścia, innym — miasta-satelity. A więc nasza docelowa stacja leży np. w centrum. Naciśkami przycisk w odpowiednim kolorze, wtedy w specjalnym okienku pojawia się cena — 1 marka 50. Wrzucamy pieniądze do automatu i wyskakuje bilet. Możemy wrzucić jakakolwiek monetę, byle nie pieniądze papierowe, automat skrupulatnie wyda resztę. Mamy więc bilet. Gdy nadjeżdża tramwaj musimy nacisnąć przycisk przy drzwiach, wtedy otworzą się one automatycznie, co pozwoli nam wsiąść. Drzwi nie mogą się zamknąć dopóki wszyscy pasażerowie nie wsiada — blokuje

to mechanizm fotokomórki. Nie zdarza się więc, by drzwi kogoś przycięły. Podobny przycisk znajduje się wewnątrz, dla pasażerów chcących wysiąść.

W godzinach szczytu rannego i popołudniowego bilety są o wiele droższe. W pozostałych godzinach płaci się „tylko” 1 markę 50. Jest to duża suma, stanowi równowartość kilograma bananów, pizzy, czy rajstop. We wszystkich państwach zachodnich komunikacja jest bardzo droga i najszybciej reaguje na inflację.

W RFN istnieje również system biletów czasowych, stosowany nie we wszystkich miastach. Po wejściu do wagonu bilet wkłada się do specjalnego kasownika, który wybija na nim godzinę. Takie bilety ważny jest przez określony czas. Z biletami czasowymi można się wielokrotnie przesiadać — byle zmieścić się w zadeklarowanym przedziale czasu.

W tramwajach często można spotkać kontrolerów, jazda na gapę kosztuje tu aż 60 marek.

Zaskoczy nas z pewnością jeszcze jeden fakt — motorniczy ma obowiązek pomóc osobie starszej przy wsiadaniu do wagonu i nie zdarza się by tego zaniedbał.

W odległej części miasta, na przedmieściach, czy lotnisko szybko dojeżdżamy metrem, U-bahnem, jak go nazywają Niemcy. Mogłam się dokładnie przyjrzeć budowanej właśnie nowej stacji. Ogromne reklamy informowały, że tramwajem podróż do końcowego przystanku trwałaby 20 minut metrem — tylko 3 minuty. Do miast satelitarnych (blisko położonych), a także do miejscowości w zasięgu 100 km, bez kłopotu można dojechać szybką kolejką. Wszędzie kasjerów zastąpiły automaty, a oznaczenie miejsc docelowych różnymi kolorami ułatwia orientację.

We Frankfurcie na komunikację nikt się nie skarży, funkcjonuje ona sprawnie, nie spotkałam się z awarią sieci i przerwą w ruchu. Jedynie utyskiwania dotyczą rozkładu jazdy tramwajów nocnych. Wtedy jeździ bardzo mało wozów, na które trzeba czekać nieraz nawet 40 minut. Władze nie kwapią się jednak do uruchomienia dodatkowych. Przewoziłoby one skromną garstkę pasażerów. Większość Niemców wieczorami częściej korzysta bowiem z własnych samochodów niż miejskiej komunikacji.

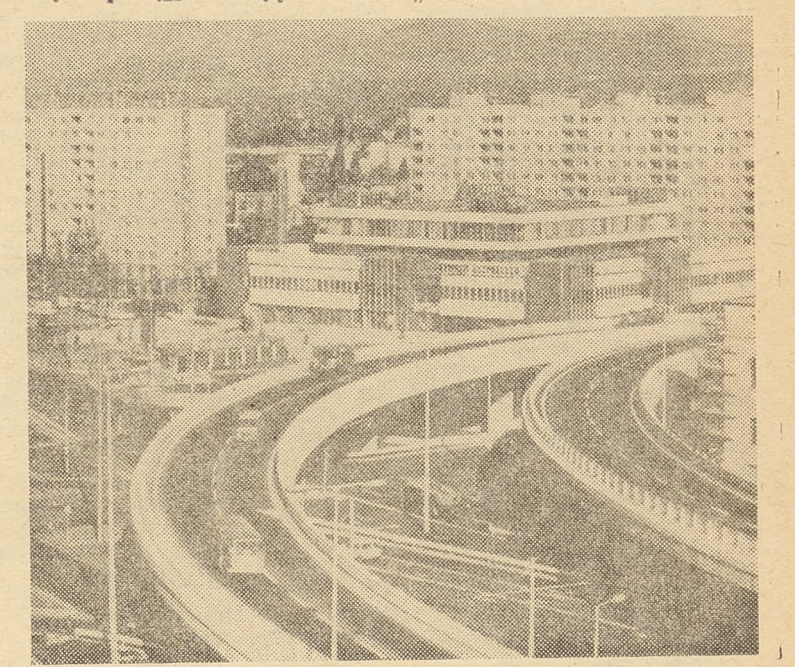
POD KONIEC ubiegłego roku zakończono np. budowę kolejnego odcinka linii „północ-południe”. Realizacja tego 1,7-kilometrowego fragmentu podziemnej kolei związana była ściśle ze wspomnianą przebudową najdłuższego na Dunaju mostu Arpada oraz całego systemu bezkolizyjnych ciągów komunikacyjnych naziemnych i podziemnych. Znajdujące się tam, przy placu Floriana podziemne przejście ma 14 tys. m kw. powierzchni i oprócz swej zasadniczej roli spełnia też ważną funkcję handlową, gdyż pomyślano o całej serii małych sklepików i punktów sprzedaży, które ubarwiają i ożywiają podziemie.

Plany przewidują, że do końca bieżącego stulecia łączna długość linii szybkiej podziemnej kolei miejskiej w Budapeszcie będzie liczyć ok. 70 kilometrów. Tak rozbudowane metro będzie przewozić ok. 70 proc. wszystkich pasażerów komunikacji miejskiej. Nadal bardzo ważne znaczenie mieć będzie istniejąca od 1970 r. linia „wschód-zachód”, która początkowo miała 6,5 kilometra długości, a w 1972 r. przedłużona została o 3,5 km.

Od 1976 r. działa linia „północ-południe” o długości 3,7 km, do której w 1981 r. dobudowano 2,5 kilometrowy odcinek.

DZIŚ istniejące linie mają przeszło 25 km długości i są nie tylko rozbudowywane, ale także systematycznie modernizowane, gdyż ogromną wagę przypisuje się w Budapeszcie do bezpieczeństwa ruchu. Jest to sprawa niebagatelna, ponieważ w godzinach szczytu pociągi kursują co 105

sekund. Obecnie dla bezpieczeństwa w każdym składzie znajduje się 2 maszynistów, ale wszystko wskazuje, że ta asekuracja nie będzie w przyszłości potrzebna, gdyż metro zostanie zautomatyzowane, którego to zadania podjęła się francuska firma „Interelec”.





Coś nie tak z podziałem pracy

ZACZEŁO się w 1982 roku od pism kierowanych z ZAW do ZNR, że pętla autobusowa w Borku Fałęckim jest nieodpowiednio zbudowana, że „berliety”, a wówczas jeszcze większość taboru stanowiły właśnie te wozy, nie mieszczą się we wjazdach na stanowiska, że zagrażają bezpieczeństwu oczekujących na wysepkach pasażerów. Domagano się niezwłocznego poszerzenia wjazdów.

ZNR uznał stanowisko kierowców, a tym samym żądania kierownictwa ZAW, za słuszne i rozpoczął poszukiwania wykonawcy przebudowy pętli. Rozpoczął oczywiście od własnego podwórka, a więc Działu Inwestycji i Zakładu Budowlanego. Na składowe w latach 1982 i 1983 pisma, otrzymał negatywne odpowiedzi.

Trzeba było więc szukać poza MPK. Zajął się tym główny inspektor ruchu **Kazimierz Ziomek**. Prace polegać miały na powiększeniu pętli autobusowej, przerobieniu wysepek, instalacji elektrycznej i położeniu nowej nawierzchni. Wreszcie w ubiegłym roku wykonawcą się znalazł. MPRI przyjęło zlecenie na roboty związane z nawierzchnią asfaltową, ale remont Alei Trzech Wieszczów, przy którym było zaangażowane, opóźnił prace na rzecz MPK.

Krakowska Spółdzielnia Studencka „Żaczek” przyjęła zlecenie na podniesienie wysepek, chodnika i krawężników, natomiast brygadziści elektrycy **Stanisław Gaździński** z Działu Utrzymania Tras MPK, zajął się przerobieniem instalacji elektrycznej. Trzeba jeszcze dodać, że plan przebudowy pętli przewidywał jej powiększenie o kilka metrów. Sam projekt przebudowy wykonał pracownik Zespołu Badań i Analiz Ruchu **Marian Kłosowski**, a fachową pomocą służyli: kierownik Działu Drogowego Zakładu Drogowego w Podgórzu **Ryszard Strzelecki** i inspektor nadzoru z tej jednostki **Józef Piwowarski**.

Początkowo, to jest w zeszłym roku wyceniono koszt przebudowy pętli na 3 mln zł. W br. tylko położenie nawierzchni kosztować będzie około 5 mln zł, a roboty wykonane przez „Żaczka” około 600 tysięcy.

Za inicjatywę i doprowadzenie sprawy przebudowy pętli do końca, duże uznanie należy się ZNR, ale dlaczego pracownicy tego akurat zakładu musieli zajmować się sprawą? Przecież w naszym przedsiębiorstwie istnieje jakiś podział zadań. Jeżeli Zakład Nadzoru i Utrzymania Ruchu wyrecał będzie innych to kto zajmie się tym, co jest podstawowym obowiązkiem ZNR?

(M. B.)

Fot. S. MAKAREWICZ

Ograniczone zaufanie podstawą bezpieczeństwa

Przed kilku tygodniami, w artykule pt. „Radzono nad bezpieczną pracą motorniczych”, przedstawiliśmy relację ze spotkania kierownictwa Zakładu Nadzoru i Utrzymania Ruchu i Działu Wypadkowego z zastępcami kierowników ds. ruchu zakładów eksploatacji tramwajów, w którym uczestniczyli również przedstawiciele Ośrodka Szkolenia Zawodowego i Działu BHP. W związku ze zwiększającą się liczbą kolizji i wypadków drogowych, w których biorą udział pojazdy szynowe, a także wzrastającą ilością zdarzeń z udziałem niektórych motorniczych, padła propozycja, aby z niektórymi z nich przeprowadzać profilaktyczne rozmowy.

Zanim od owego spotkania minął miesiąc, 16 grudnia br. zorganizowano w ZTP naradę poświęconą wypadkom w ruchu. Na miejsce narady nie przypadkowo wybrano właśnie ten Zakład, przoduje on bowiem w ilości zdarzeń na mieście. Ma też swojego rekordzistę, który w okresie trzech kwartałów brał udział w dziewięciu zdarzeniach, podczas gdy rekordzista z ZTH ma ich na swoim koncie tylko cztery.

W naradzie prócz kierownika Zakładu **Stanisława Mikulskiego**, zastępcy ds. ruchu **Juliana Mendla** i kierowniczki Działu Wypadkowego **Marii Buratowskiej**, wzięło udział kilkunastu motorniczych, mających na swym koncie powyżej dwóch zawinionych lub pięciu niezawinionych zdarzeń. Rzecz ciekawa, że nie było wśród nich ani jednej kobiety. Potwierdzałoby to powszechną opinię, że przedstawicielki płci pięknej jeżdżą ostrożniej.

Na naradzie zastanawiano się nad przyczynami wypadków.

Wiele czasu poświęcono sprawie przepisu wcale zresztą nienowego, tylko w naszych warunkach lokalnych nie stosowanego, że nie zawsze pojazd szynowy ma w ruchu ulicznym prawo pierwszeństwa przejazdu. Motorniczowie z obawą mówili o podaniu go do powszechnej wiadomości, co zresztą już nastąpiło, twierdząc, że wówczas dopiero może wzrosnąć zagrożenie wypadkowe. Mówili też o wielu innych utrudniających im pracę i powodujących zagrożenie wypadkowe sprawach, na przykład celowym zajeżdżaniu drogi przez taksówkarzy, co jest już problemem, źle usytuowanych i nieoświetlonych przystanków — na przykład przy ulicy Długiej za ulicą Filipa czy przy ulicy Kościuszki przed Komorowskiego, o pętli na Salwatorze stwarzającej olbrzymie zagrożenie wypadkowe. Do przykrych słów doszło pod adresem przygotowania technicznego wagonów przez zaplecze. Nie likwiduje się zgłoszonych przez motorniczych usterek.

Stanisław Mikulski, **Julian Mendel** i **Maria Buratowska** stwierdzili, że można by uniknąć połowy kolizji i wypadków, nie zawniżonych przez motorniczych, gdyby kierowali się oni zasadą ograniczonego zaufania do prowadzących inny pojazd. „Jadę bo prowadzę pojazd szynowy” — nie może być zasadą stosowaną za wszelką cenę.

W naradzie aktywnie uczestniczyli również motorniczowie jeżdżący bez wypadków. (M. B.)

Z perspektywy POP

Nie ma u nas akcyjności

POP w Bieńczykach pochwalić się może liczbą 81 członków partii. Wkrótce przyjętych zostanie 4 nowych kandydatów. Są to ludzie młodzi. Jednego z nich rekomenduje VII Koło ZSMP. Obecnie 15 jego członków jest równocześnie członkami partii. „Byłoby nas jeszcze więcej, ale fluktuacja kadr... w ciągu roku odeszło z naszej POP 16 osób. Przeszli do innych zakładów w przedsiębiorstwie, często podejmując pracę w innym charakterze”. — mówi towarzysza **Anna Zajac**.

I sekretarzem VII POP jest kierowca autobusowy **Andrzej Rzepecki**. Jest on też członkiem Plenum KD PZPR w Podgórzu i Egzekutywy oraz Plenum KZ PZPR.

Andrzej Rzepecki i członek Plenum VII POP **Anna Zajac** mówią:

A. RZEPECKI — Wstępujący do naszej organizacji to ludzie młodzi. Przeciętna wieku powyżej trzydziestu lat. Powiększają się też szeregi organizacji młodzieżowej. Ostatnio np. z trzeciej brygady zaplecza zapisało się do VII Koła ZSMP pięciu młodych ludzi.

A. ZAJĄC — Mamy ogrom pracy społecznej, ale właśnie dzięki niej u nas jest tak, jak jest. Nie od święta, czy od przeglądu ale zawsze jednako. Mówią, że w Bieńczykach zawsze jest czysto, ładnie, porządknie, ale my tak pracujemy na co dzień. Nie ma u nas akcyjności.

A. RZEPECKI — Właśnie dzięki pracy społecznej zdobyliśmy I miejsce w przedsiębiorstwie w konkursie BHP-85 i II w konkursie BHP-85 w Polsce południowo-wschodniej.

A. ZAJĄC — Bardzo dobrze układa nam się

współpraca ze wszystkimi organizacjami jakie w Zakładzie działają... Związkami, Radą Pracowniczą, PRON-em jak i z kierownictwem.

A. RZEPECKI — Poza pracą na linii, wiele godzin spędzam w Zakładzie, uczestniczę w każdej naradzie i zawsze może przyjść do mnie ze swoimi sprawami zarówno członek partii jak i nie należący do naszej organizacji.

A. ZAJĄC — Na naradach roboczych dyskusje są mocne; a głos zabierają zarówno partyjni jak i bezpartyjni. Wszyscy przecież zainteresowani jesteśmy wykonaniem zadań.

A. RZEPECKI — Staramy się o dobrą atmosferę wśród załogi — współpracę między zapleczem a kierowcami. Nasz Zakład zawsze był stabilny.

A. ZAJĄC — Spontanicznie przeprowadzona została akcja zbierania datków i oddawania krwi dla Meksyku.

A. RZEPECKI — Przyjęło się w Zakładzie, że przy końcu roku wręcza się najlepszym pracownikom listy pochwalne. W Zajeźdni znajduje się 40 gablot, w których umieszczono zdjęcia ludzi dobrej roboty. A ludzie u nas są dobrzy, pracowici, zainteresowani tym, by Zakład znajdował się zawsze w czołówce. Efektem tego jest wykonanie w br. wszystkich zadań i duże oszczędności.

Przeglądamy pięknie prowadzoną przez kierownika **Leszka Rumiana** przy współpracy kolektywu — kronikę, która jest odzwierciedleniem życia i pracy załogi. Może ona być przykładem jak należy rejestrować dzień bieżący, który staje się historią. (M. B.)

Życzenia nie tylko noworoczne

I ZNOW minął rok. Jesteśmy starsi o 365 dni. Część z nas czegoś się nauczyła, czegoś dokonała, została trwałymi śladami.

Nasz skromny zespół redakcyjny też starał się pozytywnie zapisać w życiu załogi. Czy nam się udało? Jedni oceniają, że tak, inni, że nie, no cóż, takie życie. Postępująca stabilizacja w kraju miała wpływ i na nas. Pracowało się i wam i nam pewnie — mniej nerwowo, byliśmy chyba bardziej zrównoważeni. Oczywiście nie wszystko było jeszcze tak jak byśmy chcieli, jak oczekiwaliśmy, chociażby w schyłku 1984 roku. Ale czy można być ze wszystkiego zadowolonym? Na pewno nie, bo to też przecież samo życie. Być może mogliśmy zrobić więcej i lepiej, chociaż kto wie, czy w wielu przypadkach nie trzeba było zrobić jednak mniej, ale lepiej? Jak zwykle w kończącym się roku, mamy ży-

czenia i marzenia. Innym życzymy wszystkiego najlepszego, często bez wiary, że to najlepsze będzie realne. Z ufnością natomiast wchodziłmy zazwyczaj w nowy rok ze swoimi marzeniami.

Przez lata pracy w redakcji „Sygnałów” często spotykałam się z odpowiedziami typu: „tego bym nie publikował, jeszcze teraz nie udzielić odpowiedzi, myślę, że ujawnianie tego problemu nie życzy sobie...”, dobrze tylko proszę mi podać pytania”. Nie muszę chyba udowadniać, że dziennikarzom — także w naszej redakcji — nie płaci się z reguły za życzenia. Owszem jesteśmy także po to by pisać o sprawach pozytywnych, pokazywać właściwe postawy i właściwe rozwiązania problemów, ale także po to by widzieć złe, trudne, czy niewłaściwe sytuacje. Oczywiście pisać po to by przyspieszyć ich rozwiązanie, ostrzec

czasami innych, czy wręcz poszukać najlepszego wyjścia. Tylko wtedy bowiem nasza praca ma sens i przynosi autentyczne zadowolenie.

Niechże więc w tym nowym 1986 roku, wolno nam będzie serdecznie życzyć wszystkim po prostu: przewagi pogodnych dni i spełnienia przynajmniej części marzeń. Mam oczywiście i życzenia dla nas. Nie może być lepszego niż to, byście nas czytali i nawet nie wszyscy chwalili, by byli zadowoleni z tego co piszemy (krytykownicy na pewno nie będą). Chciałabym także by ta gazeta była naprawdę Wasza.

Czy stary rok mijając na „odchodnym” nowy, poleci następny spełnienie tych marzeń? Jak wszystko i to jednak będzie zależało od nas, najważniejszą jednak jest podobno świadomość.

(fis.)

Kronika wypadków — listopad

● **Mechanik Jan Jagielski** z ZAB, 2 listopada, na skutek przytłuczenia amortyzatorem podczas sprawdzania sworzni, doznał złamania kości piątego palca prawej ręki. Wina poszkodowanego, który nie zachował odpowiednich środków ostrożności. Zwolnienie lekarskie — 24 dni.

● **Mechanik Wiesław Skowron** z ZTX, 11 listopada br., na skutek przytłuczenia skrzynią biegów, podczas montażu, doznał skaleczenia piątego palca lewej ręki. Wina poszkodowanego, który na zwolnieniu lekarskim przebywał — 5 dni.

● **Bibliotekarka Klara Kopeć** z ZAB, 11 listopada br., podczas rozpakowywania paczki z książkami, z powodu pęknięcia sznurka upadła — doznając pęknięcia kości lewego i złamania kości prawego nadgarstka. Poszkodowana nadal pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

● **Motornicz Władysław Jania** z ZTH, 13 listopada br., na skutek przytłuczenia gaśnicą, którą wkładał do wagonu, po gaszeniu nia samochodu osobowego, doznał stłuczenia pierw-

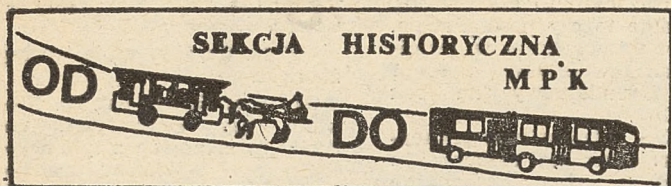
szego palca prawej nogi. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 19 dni.

● **Mechanik Robert Bystroń** z ZAB, 22 listopada br., nie zachowując środków ostrożności podczas uderzania młotkiem, przy nabijaniu bębna hamulcowego, doznał złamania kości drugiego palca lewej ręki. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

★

W listopadzie według informacji Działu Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 35 wypadkach i kolizjach drogowych na terenie miasta, 6 z nich zostało zawniżonych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

W ZTH zanotowano 6 wypadków i kolizji, żaden nie zawniżony przez pracowników Zakładu, w ZTP — 8 — 1 zawniżony, w ZAB — 5 w tym 2 zawniżone, w ZAC — 5 — 1 zawniżony, w ZAW — 7 — 2 zawniżone, w ZAP — 4, nie zawniżone przez pracowników Zakładu. (M.B.)



Ze starej krakowskiej prasy

Kronika

PROBY z nowymi wozami kolei elektrycznej w Krakowie odbywają się w dalszym ciągu począwszy od zeszłej soboty. Kilka prób dokonano wieczorem po godzinie 10.00. Charakterystyczny dzwonek alarmowy zwabił do okien publiczność w domach znajdujących się przy ulicach przeciętych torami kolei elektrycznej. Wczoraj odbyła się pierwsza próba w południe i obserwowali ją mogli bardzo liczni widzowie. Wozy kolei elektrycznej idą znacznie prędzej niż wozy kolei konnej i są większe, wygodne i dobrze zbudowane. Nie żałowano na nie widocznie nakładu, a chlubnie świadczą o krajowej Fabryce Wagonów z Sanoku. Z zaprowadzeniem kolei elektrycznej, Kraków uzyska jedną z wielkomięjskich innowacji. Ludność jednak, zwłaszcza z początku, winna być ostrożna aby się nie narażać na najeżanie. Z czasem praktyka i przyzwyczajenie usunie wszelkie niebezpieczeństwo. Dodać należy, że wozy można w każdej chwili wstrzymać w biegu; są one nadto tak zabezpieczone, że zmiążdżenie kołami jest wykluczone; wreszcie dzwonek głośno i bez ustanku zapowiada zbliżanie się wozu.

„CZAS” — 24 stycznia 1901 roku

Nowy tramwaj

Jakś omen w tem się mieści.
Dla Krakowa pocziwego,
Ze budować je! tramwaj
Od... Żuławskiego.

„DJABEL” — 15 lipca 1902 rok

Kalendarz krakowski na wrzesień

1-go. Początek dziesięciomiesięcznej rzezi niewiniątek.
Otwarcie nowych linii tramwajowych na obciętych planacjach.

18-go. Rada Miejska uchwala na żądanie Towarzystwa Tramwajowego zburzyć kościółek Św. Idziego.

25-go. Taż Rada dla wygody tegoż Towarzystwa, uchwala znieść chodnik na ulicy Wiślniej i wstrzymać ruch powozów i dorożek w całym śródmieściu.

„DJABEL” — 1 września 1902 rok

O tramwayu

Pytał głupi mądrego, na co tramway zda się?
Ten milczał, a gdy głupi coraz naprzykrza się,
Rzekł mu: pono do jazdy, lecz u nas w Krakowie
By mieli wciąż pacjentów nasi chirurgowie!

„DJABEL” — 15 kwietnia 1903 rok
Wybrała: (M. B.)

„BERLIETY” NA LIŚCIE NAJWIĘKSZYCH BUBLI

Na niechlubnej liście samochodowych buble polskiego przemysłu na wysokim trzecim miejscu znalazły się autobusy „Berlet” — 13,6 proc. reklamacji o wartości pół mld zł. Lepsze na tej liście a w praktyce gorsze są tylko „Fiaty 126p” — 61,5 proc. uznanych reklamacji jakościowych o wartości 16 mld zł oraz „Stary” — 29,2 proc. reklamacji wartości 2,4 mld zł. Jeżeli chodzi o inne samochody to odpowiednio wskazywałyby na I półrocze 1985 r.: „Polonezy” 1500 — 3,6 proc. (592 mln zł), „Fiaty 125p” — 2,7 proc. (650,7 mln zł), „Tarpány”, „Żuki”, i „Nysy” nie były najgorszej jakości — udział wartości uznanych reklamacji jakościowych w sprzedaży ogółem nie przekroczył 0,5 proc., a koszty wahały się w granicach 6—18 mln zł.

NOWOŚĆ: LEKKA KOLEJ MIEJSKA

Najdalej za 2 lata mają ruszyć w Lublinie prace budowlane przy Lekkiej Kolei Miejskiej, inwestycji niezwykle ważnej dla szybko rozwijającego się 350-tysięcznego dziś miasta o wyjątkowo małej przepustowości ulic. LKM będzie czymś pośrednim pomiędzy tramwajem i metrem. Złożony z wagonów pociąg, poruszający się po estakadach i w tunelach z prędkością 60 km/godz., będzie się zatrzymywał na przystankach znaj-

dujących się w odległości 1 km od siebie. Pierwsza linia długości 16 km przebiegnie z Lublina na zachód, łącząc dzielnicę przemysłową, gdzie są m. in. Fabryka Samochodów Ciężarowych i Odlewnia Żeliwa ZM „Ursus” z dzielnicą mieszkaniową „Czuby”. Ma być oddana do użytku w 1994 r. na 50-lecie PRL.

RUSZYŁO PIERWSZE METRO ZA URalem

28 grudnia zostało oddane do użytku nowosybirskie metro. Jest to na razie jedyna za Uralem, na Syberii i Dalekim Wschodzie Związku Radzieckiego miejska kolej podziemna. Szybka sieć komunikacyjna połączyła dzielnice półtoramilionowego Nowosybirska, położonego na obu brzegach rzeki Ob. Metro zbudowano w ciągu 6,5 roku.

NOWA ZAJEZDZINA LUBELSKIEGO MZK

W peryferyjnej dzielnicy Lublina — Majdan Tatarski oddana została w połowie grudnia do użytku nowa zajezdnia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, licząca 300 stanowisk, dzięki której zdecydowanie rozluźni się w starej bazie tamtejszego MZK na Helenowie, gdzie pozostały lubelskie trolejbusy.

W jednej z zajezdni szef do pracownika:

— Z pana byłby doskonały wlatywacz...
— Ależ dlaczego?
— Nie zostawia pan żadnych śladów swej działalności!

Prowadząc wywiad z zasłużonym emerytem, który obchodził setne urodziny, reporter gazety zakładowej pyta:

— Co uważa pan za najcenniejsze w swoim obecnym wieku?

— To, że już nie mam żadnych wrogów — zwierza się jubilant.

Pani Basienka do pani Zosieńki w chwili wolnej od wyteżonej pracy:

— Powiedz mi, kochanie, czy zrobiłaś już jakieś postępy na tym kursie na prawo jazdy?

— Ależ tak! Ostatnio nauczyłam się nie zamykać oczu na skrzyżowaniach!



— Kiedy wracam późno do domu — zwierza się Malinowski Kowalskiemu — moja żona wymownie patrzy na zegarek...

— To nie, moja to patrzy od razu na kalendarz!

— Co pani może powiedzieć o tym mężczyźnie, który napastował panią w autobusie?

— Zalatowywało od niego alkoholem.

— A jakieś bliższe szczegóły?

— To była żytnia mazowiecka...

Koleżanki z biura dzielą się wrażeniami z zabawy sylwestrowej:

— Kazik całą noc z tobą tańczył! Chyba ci się oświadczył?

— No, w pewnym sensie tak...

— I co powiedział?

— Oświadczył, że nigdy by się ze mną nie ożenił...

Najprzyjemniej na szlaku

Weekendy na deskach

Z każdym rokiem jeździ w Polsce na nartach coraz więcej osób. Niektórzy twierdzą, że mamy już blisko dwa miliony amatorów tej pięknej dyscypliny sportowej. Zresztą liczby nie są tu istotne. Najważniejsze, że narciarstwo przestało być nieważną sprawą. Ze coraz więcej ludzi, mimo wielu kłopotów np. z nabyciem sprzętu, z wciąż rosnącymi cenami biletów na wyciągi, dla zdrowia i przyjemności przypina deski i idzie pojeździć, czy też pochodzić po turystycznym szlaku. Z pewnością większość narciarzy woli poślizgać się na trasach przykolejkowych, stąd turystyka narciarska wciąż nie może osiągnąć przyzwoitego poziomu i mamy czego tu zazdrościć sąsiadom z południa, czy zachodu.

Wśród kilkutyśięcznej załogi MPK jest też wielu zwolenników nart. Oto co przygotowała dla nich sekcja narciarska na obecny sezon:

▲ 22 wycieczki szkoleniowe, na których instruktorzy PZN — nasi koledzy — udzielą wskazówek w zakresie pierwszych kroków narciarskich i ewentualnie doskonalą jazdę.

▲ 8 wycieczek turystycznych, na których pod okiem przewodników narciarskich PTTK, będzie można podziwiać piękno naszych gór zimą, zdobywając jednocześnie punkty do narciarskich odznak turystycznych.

▲ w styczniu 4-dniowy rajd narciarski z bazą na Przegibku dla narciarzy-turystów z naszego koła PTTK.

▲ 4 siedmiodniowe kursy narciarskie z instruktorem dla początkujących i zaawansowanych w Zakopanem-Skibówkach.

▲ jeden siedmiodniowy kurs narciarski w Zawoi.

▲ udział w zawodach narciarskich takich jak: supergigant sylwestrowy, slalom noworoczny, slalom-gigant z okazji Dnia Narciarza, spartakiady „Ogniwa” i MPK (ślalom, jazd rekreacyjny, biathlon).

▲ udział w Tatrzzańskim Rajdzie Narciarskim PTTK (dla bardzo zaawansowanych).

▲ kryterium pierwszego i ostatniego śniegu (ślalom równoległy).

W nowym sezonie obowiązywać będzie inny system wylaniania najlepszego narciarza MPK. Będzie on wzorowany na narciarskim pucharze świata. Wygra ten, który zbierze najwięcej punktów z minimum czterech, spośród ośmiu imprez. Szczegóły punktacji zostaną udostępnione zainteresowanym na wycieczkach narciarskich.

Masowość narciarstwa zjazdowego, przy braku wyciągów i kolejek, powoduje, że nieraz trzeba kilkadziesiąt minut poczekać na wyjazd w górę. Nadmierne zagęszczenie tras, przecenianie własnych umiejętności przez zjeżdżających, to przyczyny licznych kontuzji i urazów. Z tego powodu znów rośnie powoli liczba zwolenników turystyki narciarskiej — wędrowek po nieprzetartym szlaku, bliżej natury, z dala od zgiełku i osiągnięć technicznych współczesnej cywilizacji. Przy okazji tych wędrowek zdobywać można Górska Oznakę Turystyczną, która jest miłą pamiątką chwil spędzonych na szlaku.

Zachęcając wszystkich miłośników narciarstwa do uprawiania tej jego formy która będzie dominować na przyzakładowych wycieczkach w tym roku — zapraszam do udziału w naszych imprezach narciarskich, które odbywają się w każdą wolną sobotę i niedzielę. Autobusy wyjeżdżają z parkingu przy ul. Gwardii Ludowej 10 (ZAW).

Szczegółowe informacje oraz zapisy w Dziale Kultury, Sportu i Turystyki MPK, ul. Brożka 3, tel. 66-20-22 wew. 10-22 oraz u członków zarządu: Koła PTTK i Ogniska TKKF „Rodzinnajaz”.
Zapraszamy wszystkich pracowników wraz z rodzinami!

Przedownik Narciarski PTTK nr 799/73
ZYGFRYD FENRYCH

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



RUSZYŁO PIERWSZE METRO ZA URalem

28 grudnia zostało oddane do użytku nowosybirskie metro. Jest to na razie jedyna za Uralem, na Syberii i Dalekim Wschodzie Związku Radzieckiego miejska kolej podziemna. Szybka sieć komunikacyjna połączyła dzielnice półtoramilionowego Nowosybirska, położonego na obu brzegach rzeki Ob. Metro zbudowano w ciągu 6,5 roku.

NOWA ZAJEZDZINA LUBELSKIEGO MZK

W peryferyjnej dzielnicy Lublina — Majdan Tatarski oddana została w połowie grudnia do użytku nowa zajezdnia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, licząca 300 stanowisk, dzięki której zdecydowanie rozluźni się w starej bazie tamtejszego MZK na Helenowie, gdzie pozostały lubelskie trolejbusy.

OLSZTYŃSKI „STOMIL” PRZEKROCZYŁ PLAN

Na 14 dni przed końcem roku wykonała swój plan załoga Olsztyńskich Zakładów Opon Samochodowych „Stomil”, który przewidywał wyprodukowanie 2 mln 625 tys. sztuk opon do samochodów ciężarowych, dostawczych i osobowych oraz do autobusów i ciągników. Dzięki temu do końca roku ilość produktów wzrosła o 65 tys., co stanowi najlepszy wynik osiągnięty w historii Zakładów. Osiągnięty został m. in. dzięki rytmicznemu dostawom materiałów i surowców oraz przepracowaniu przez załogę 27 dodatkowych zmian w wolne soboty.

ŁÓDZKA KOMUNIKACJA MA WCIĄŻ KŁOPOTY

Mimo znaczących przemian komunikacyjnych w Łodzi, przyrostu taboru autobusowego i tramwajowego, kłopotów

w tej dziedzinie wcale nie ubywa, a wynikają one m. in. z rozbudowy urbanistycznej miasta. Najpilniejszego rozwiązania wymaga połączenie ze śródmieściem 2 wielkich osiedli mieszkaniowych — Retkini i Widzewa, wybudowanych za torami kolei obwodowej opasującymi Łódź w jej przedwojennych granicach. Mieszkańcy Retkini odczuwają radykalną poprawę po zakończeniu budowy nowego wiaduktu kolejowo-drogowego w rejonie Łódzi Kałiskiej. Bardziej zaawansowane są prace przy budowie podobnego wiaduktu przy ul. Rokicińskiej, który odorkuje komunikację z Widzewem.

KTO W ZIELONEJ GÓRZE POPROWADZI AUTOBUS?

Gdyby w zielonogórskim Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej pracowało ok. 50 kierowców więcej, wówczas wszyscy mogliby spędzać za kierownicą przepisowe 178 godzin miesięcznie. Ale kierowców brakuje i na trasy wyjeżdża o kilkanaście autobusów mniej niż powinno. Mimo regularnie zamieszczanych w prasie ogłoszeń przedsiębiorstwa, które gotowe jest przyjmować kandydatów niewykwalifikowanych w celu

przeszkolenia na kierowców, kandydatów jest bardzo mało. Na razie więc zachęca się do dłuższej pracy tych, którzy już pracują. I tak: za pierwsze 2 godziny nienagannej jazdy kierowca otrzymuje 50 złotych premii motywacyjnej, a 100 zł za całą dniówkę bez awarii, przestojów i skarg pasażerów. Jeśli pracuje poza harmonogramem otrzymuje 500 zł premii.

W GRECJI WZROSŁY OPŁATY ZA PRZEJAZDY

Po decyzji rządu greckiego o zastosowaniu nadzwyczajnych środków oszczędnościowych sukcesywnie wprowadzane są podwyżki rozmaitych cen i opłat. W grudniu wzrosły m. in. o 15 proc. opłaty za przejazdy autobusami komunikacji miejskiej i taksówkami. O 20 proc. wzrosły ceny biletów kolejowych i lotniczych. Trzecia w 1985 r. podwyżka cen paliw w ostatnim tygodniu listopada wyniosła 9,6 proc.

W STOLICY LIBANU RUSZYŁA KOMUNIKACJA

16 grudnia na ulicach zachodniego Bejrutu pojawiły się miejskie środki lokomocji. Po normalnych liniach zaczęto kursować 12 autobusów. Była to kolejna oznaka normalizacji życia w tej zamieszkałej głównie przez muzułmanów części miasta. Premier Libanu ocenił, że wprowadzony w życie 11 grudnia nowy plan pokoju dla Bejrutu zaczął przynosić rezultaty.
(Oprac. l-k)

NOWOROCZNA SZOPKA UFOLOGICZNA

CZ. I PRZYLOT. *Niesamowity, intrygujący hałas. Na ziemię spada rozjarzone UFO. Udać mu się wylądować na torach przed wiatą z zabytkowym taborem w ZTH.*

UFEK: Cholera, awaria silnika. To chyba Ziemia. Dobrze, że mam identyfikator i syntezator mowy.

GŁOS I: Jak chciałeś robić za gwiazdę betlejema, to jeszcze za wcześnie, jak na szkodę to ci się udało. Zerwałeś się i zablokowałeś tor, a ja już dawno nie mam gdzie tramwajów stawiać. Te są zabytkowe, nie zobaczysz ich nigdzie.

UFEK: Pomożesz w remoncie silnika? (Uwaga — syntezator skraca na RS).

GŁOS I: A kto mi pomoże w remoncie „sanoka”? Spadłeś z daleka, to nie wiesz, że u nas reforma gospodarcza wymusza pracę na dziś? Co mnie tam jutro obchodzi!

CZ. II. WĘDRÓWKA UFKA.
1. ZAB.

UFEK: RS + DR
GŁOS II: Nigdy — Nie mam zaplecza, a kierowców mało, chcą tym wygodnym nabijać kabzę. A czy ty zielonku będziesz wygodny?

UFEK: Nie rozumiem tego „wygodny”.

GŁOS II: Nie musisz. Jak nie wiesz, to nie masz.

2. ZAC.
UFEK: DR

GŁOS III: Żeby mi powieździeli, że zamiast się likwidować to ja buduję kosmodrom? Kochany — łaknę sumika — nie ciebie.

3. ZBL.
UFEK: RS

GŁOS I: Nie mogę przyjąć takiego zlecenia przed r. 2000, bo mi Naczelnny wytknie żem teraz do tyłu, zaopatrzenie i tak nie da wcześniej tego co potrzeba. Poza tym co cegła, to cegła a nie jakieś elektroniki.

UFEK: DR
GŁOS I: A jak ci to, przyjacielu na rączki patrzeć, jak masz ich kilkanaście?

4. ZNA.
UFEK: RS

GŁOS II: Mam wszystko: mam myśl, mam kontakty. Ale jak ja ci załatwię dewizowy wsad pozaziemski!

UFEK: DR

GŁOS II: Pracy nie brak. Mnie interesuje autobus na gaz. Dasz lepsze paliwo — dam lepsze pieniądze i to te motywacyjne...

5. Pion Ruchu.

UFEK: RS
GŁOS III: Co ja mam zrobić? Jak ci pomogę w remoncie, gdy sam mam kłopoty z własnym „ufo”? Gdyby jego światła bały się samochody, no i bali się pasażerowie niszczący wiaty przystankowe...

6. ZAP.

Jazda z M. A. Piątkiem:
GŁOS IV:
„Hej, bo to trza mieć serce dla każdego wora, Hej, podwieziem do ZAP-u dziwuacznego stwora”.

UFEK: DR

GŁOS I: Na kierowcę to ty się nie nadajesz, bo jak ci dać po pysku gdy coś zawalisz. Chętnie cię widzę do pilnowania programu modernizacji zakładu. Oj, gdybyś tak stawał nad ludźmi wykonawcy i tymi swoimi łapkami popędział ich do roboty.

7. ZTO.
UFEK: RS

GŁOS III: Nie wiem, czy wy tam w kosmosie macie takie dobre maszyny jak ja, ale wiem, że nie mamy tak dobrych ludzi, by je wykorzystali. W tej sytuacji z naprawy nici.

UFEK: DR

GŁOS III: Nie mogę, ludzie i tak wstydzą się pomarańczowych kamizelek, to z zielonym nie będą chcieli wcale robić. Wzbudzisz sensację, będzie tłum, a nie będzie roboty...

8. ZTP.
UFEK: DR

GŁOS IV: Chętnie przy sprzątaniu wagonów i pilnowaniu srebrnych styków. Ludzie chcą, by było czysto i bezpiecznie, a my chcemy mieć święty spokój.

9. ZNT.
UFEK: RS

GŁOS I: Wyłącznie w ramach zespołów gospodarczych. Tylko udowodnij pan w Ekonomicznym, że świadczysz usługi dla ludności.

CZ. III. NA BROŻKA.

1. Wartownia.

GŁOS II (strażnik):
Ej! ej! A ty dokąd?
UFEK: Do pracy.
GŁOS II: Ja ci dam głupie kawaly! Teraz tylko tacy będą przychodzić do pracy! Poszedł won!

UFEK: Ale ja naprawdę do pracy, już rozmawiałem w ZTP.

GŁOS II: A... jak tak, to muszę wypisać przepustkę. Zaraz, zaraz. Dowód proszę!

UFEK: Co to jest dowód?

GŁOS II: Kochany! Ty głupiego ze mnie nie rób. To co ty milicji pokażesz!

UFEK: Kartę z numerem identyfikacyjnym. Oto ona.

GŁOS II: Pójdiesz ty mi z tą blaszką! A, piszą tu „ZIELONY” — może wystarczy. Niech ci to w kadrach podbiją i żebyś mi oddał przepustkę jak będziesz wychodzić. Pamiętaj! Bo jeszcze żadnej w tym roku nie wypisałem i muszę się wykazać.

2. Kadry.
UFEK: Ja do pracy.

GŁOS ZENSKI (urzędnicy): Oto druk polecenia, proszę wypełnić i niech podpisze kierownik zakładu. Oto skierowanie do przychodni. Skąd proszę przynieść zaświadczenie o zdolności do pracy. Z tym wszystkim i ze skierowaniem z Wydziału Zatrudnienia proszę przyjść na

komisję, która działa w każdy wtorek i czwartek o 10-tej, a więc i dzisiaj. To wszystko. (Ufak włącza identyfikatory: przestrzenny, zadaniowy i antybiurokratyczny i jakimś cudem zjawia się po godzinie z powrotem z wymaganymi papierami).

GŁOS III: Na pewno pana przyjmą. Pracowników potrzeba wszędzie.

GŁOS IV (włączając się): Może i potrzeba, ale wcale na to nie wygląda. Komisja miała się zacząć pół godziny temu, a tu dalej nic.

UFEK: (po dłuższej chwili oczekiwania wchodzi do pokoju Komisji Przyjęć): DR.

GŁOS I: Na okaz zdrowia to on nie wygląda. Taki blade, że aż zielony. Częściej będzie na zwolnieniu niż w pracy. Nieszczególnie mu z oczu patrzy.

GŁOS II: Zaraz, zaraz, ale on nie przedstawił żadnych dokumentów. Skąd będziemy wiedzieć czy on to jest on? A co będzie jak się okaże, że ma więcej rak lewych niż prawych. Nie potrzeba nam „leserów”.

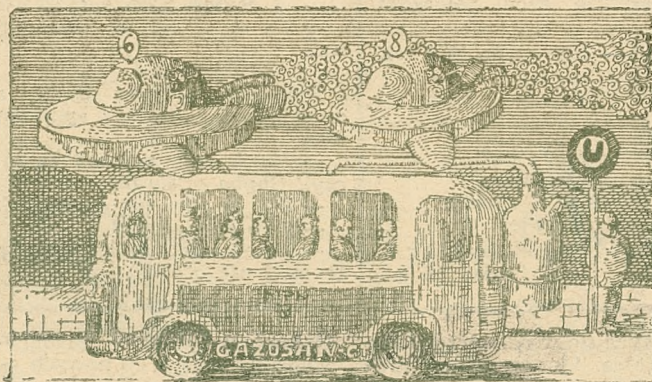
UFEK: DR

GŁOS ZENSKI: Proponuję, żeby go jednak przyjąć. Dla nietypowych też trzeba znaleźć jakieś miejsce w społeczeństwie. Słyszałam, że w ZTP pilnie potrzeba obrzędnych. Pracownik z tyłoma rękami będzie nieoceniony a on tam przecież chce iść.

3. Na naradzie.

GŁOS I: Ktoś ty? Dziwnie mówisz. Nie pytasz za ile? Ale kto cię weźmie bez papierów. I jak cię tu nakarmić?

GŁOS II: Nie ma mowy. Jesteś niesprawny i powiększysz absencję w pionie a i tak mi ona sen z powiek spędza. Zresztą mam dość własnych niesprawnych na liniach.



UFEK: A mówią w zaświatach, że tu się pomaga uszkodzonym.

GŁOS III: Bracie, coś za coś może być. Mamy tu parę ziemskich spraw — spróbuj rozwiązać.

UFEK: Naprawicie i dacie odlecieć — spróbuję.

GŁOS III: Daj tego czego mi nie staje — trochę podróść i napełnić nadszarpnięty porozumieniem mieszek.

GŁOS IV: Co tam wzrost, przecież wielcy nigdy nie byli wysocy. W mieszkach też można coś znaleźć jak się szczególnie sięgnie i pogada. Spraw raczej, by ten mowy heracz finansowy był równie giętki i kurezliwy jak nasz pocztowy PFAZ.

GŁOS II: Wam tylko pieniądze w głowie. A tu problemy się nawarstwiają proszę państwa. Tabor starzeje się, części wyrwywamy spod ziemi. Proponuję ci wymianę moich pojazdów na twoje. Na początek choć kilka dla najważniejszych w tym grodzie. A nuż zaskarbię sobie laski i odpuszczą mi kilka sprawdzianów.

GŁOS I: Jeśli tabor to i eksport. Policzymy głowę za głowę to ręk do pracy przybędzie.

GŁOS V: Ale gdzie ich położyć. Mieszkań nie ma, lista dla swoich została zamknięta.

GŁOS VI: Spalinowa, to za drogi interes. Sprowadź coś na jednej szynie, powiedzmy bez pantografu i bez motorowego. Uwolnisz mnie od kompleksu poprzemysłowca, powiedzmy.

GŁOS VII: Nawet moje

dwie fakultety nie pozwalają mi zrazu odpowiedzieć, niestety. Nie wiem. Inwestycja to modernizacja to czy remont. W planie to czy poza planem. Wykonam wszystko w terminie jak przeliczymy choć 1 rok kalendarzowy na rok świetlny.

GŁOS ideologiczno-pryncypalny: „Jak się rozchodzi o to” czy taki stwór porusza się na gruncie materialistycznym i co na to statut. Towarzysze może by jakąś kontrolę w tym temacie?

UFEK: A jak załatwię te Wasze sprawy co wy będziecie robili dalej? Może Was zwolnią z braku zajęcia?

GŁOSY po krótkiej naradzie: Zwolnić nie zwolnią, bo mamy związki, które spełniają swe obowiązki.

Same by o tym tu powiedziały

lecz dziś ich nie ma, bo znów zaspaly. Nowa Rada — to samorząd, krzywdy zrobić nie pozwoli. Znajdzie kilka dobrych zajęć. Przecież chroni nas reforma, mamy 3 S do przebicia. Samorządni to jesteśmy, samodzielni też niegorzej lecz z tym samofinansowaniem są pewne kłopoty. Ale czego nie wymyśli jeden temu da radę areopag wybrańców.

(na dalszą drogę Ufek dostaje od Najważniejszego zarządzenie nr 155/85 w sprawie wymiany bezdewizowej ze sferą okołoziemską oraz zatrudniania w MPK wieloręcznych)

CZ. IV. WYCHYLIŁ SIĘ, UFKU.

GŁOS I: (kierowniczy): Dziś ostatni dzień w roku, nie chcę zostawiać remanentów. Porozmawiajmy po męsku. Przez ten tydzień pracowałeś znakomicie — po raz pierwszy wszystkie wagony lśniły czy-

czy, a ja chcę mieć spokój. Masz pecha, że naszą narodową cechą jest bezinteresowna zawziętość, a nie np. pracowitość.

UFEK: Czyżbyś mnie trochę żałował?

GŁOS I: Nawet bardzo. Nie wiem czy zauważyłeś, że chciałem ci pomóc z tym wychylaniem. Wysłałem drugiego pracownika, by brudził tam, gdzie posprzątałeś, odciąłem dopływ wody. Ale ty byłeś uparty — omijałeś wszelkie przeszkody, gotując zgubę sobie i być może mnie.

UFEK: Jeżeli macie takie dziwne reguły gry to nie mam do ciebie pretensji. Zegnaj i nie wychylaj się, a ja zobaczę co z moim pojazdem.

CZ. V. POPRAWIASZ SIĘ, UFKU.

GŁOS II: Ej! Zielony. Ten twój talerz gotowy. To jak będzie?

UFEK: Normalnie.

GŁOS II: Co normalnie! Pytam jak pociąg. To ma być zlecenie, zespół gospodarczy, czy fucha?

UFEK: A co to za różnica?

GŁOS II: Spora: Zależy od tego czy ci potrzebny rachunek czy nie.

UFEK: Jak potrzebny, to co?

GŁOS II: To może być tylko zlecenie lub zespół gospodarczy.

UFEK: Jak będzie zlecenie?

GŁOS II: To będzie kosztować 40 tys., ale nie wiem kiedy, bo Zaopatrzenie nakrętek nie ma. Możemy więc skończyć w następnym kwartale.

UFEK: A na zespół?

GŁOS II: A to może być pojutrze, ale będzie kosztować 75 tys.

UFEK: Aż? A to dlaczego?

GŁOS II: A coś myślał? Trzeba to robić po godzinach a do tego narzut i takie tam... pobrać materiał.

UFEK: A to nakrętki będą?

GŁOS II: Jak nie będzie, to się dorobi, albo trza będzie odpalić coś magazynierowi.

UFEK: A jakby bez rachunku? To przecież moje zarobione pieniądze.

GŁOS II: Bez rachunku? To jest inna rozmowa. Jak na fuchę, to przyjdź po południu. Tylko miej coś dla wartownika, żeby cię z tą swoją maszyną wpuszcili.

UFEK: A ile wtedy będzie kosztować?

GŁOS II: A, dasz 25 tysięcy, przyniesiesz 2 połówki i będzie. Tylko pamiętasz, że to dopiero po 13-tej kupujesz?

UFEK: A nakrętki wtedy będą?

GŁOS II: A co cię nakrętki obchodzi. Jak tylko kierownik nie przyzwala, to wszystko będzie jak trzeba.

W parę godzin później (przed samą północą)

GŁOS II: A to ty. Połówkę masz?

UFEK: Mam.

GŁOS II: To dobra. Drugą zostaw dla wartownika. A teraz forsa. Trzeba liczyć? Dobra, wierzę. Wypróbuj se tę maszynę.

UFEK: (Włącza maszynę, słychać szum i dźwięki z „piskami”). Działa! Działa! Halo baza! Halo baza! Nareszcie wracam.

