



Najważniejsze są sprawy ludzi

21 STYCZNIA zakończyła się w naszym przedsiębiorstwie kampania sprawozdawczo-wyborcza Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. W tym roku była ona niezwykle długa. Zainaugurowana zebraniem przed X Zjazdem PZPR, poprzez rozmowy indywidualne, sam Zjazd i wreszcie zebrania sprawozdawczo-wyborcze na wszystkich szczeblach partyjnych, dała członkom PZPR możliwość wypowiedzenia się na wszystkie nurtujące ich tematy.

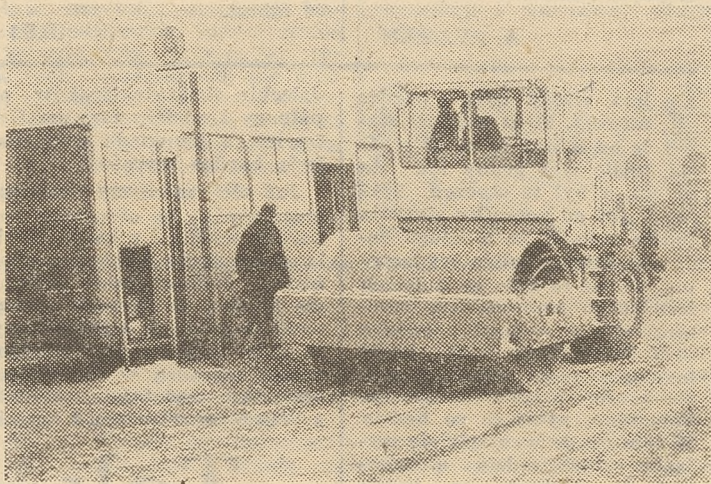
O kampanii sprawozdawczo-wyborczej w MPK nazajutrz po jej zakończeniu rozmawiam z I sekretarzem KZ PZPR Ryszardem Gurbielem.

— Dziś trudno zapewne jeszcze o dokładną analizę wniosków zgłaszanych na partyjnych zebraniach w organizacjach partyjnych. Można jednak spróbować pokusić się o pewne uogólnienia. O czym rozmawiali członkowie partii w MPK?

— Zaczę od tego, że wniośki z listopadowej konferencji zakładowej już posegregowaliśmy i przesłaliśmy kompetentnym organom. Jeden z nich, leżący w naszej gestii, został zrealizowany. Chodziło o rozdział XIV POP działającej przy zarządzie przedsiębiorstwa i właśnie od 21 stycznia, obok dotychczasowej

XIV POP działającej w pionie dyrektora i głównego księgowego, działają też XVIII POP obejmująca pion pracowniczy oraz XIX POP, do której należą pracownicy Ośrodka Szkolenia, Ośrodka Rehabilitacyjno - Wypoczynkowego. Dzięki tej reorganizacji mamy nadzieję uzyskać bliższy kontakt członków nowych organizacji z resortowymi dyrektorami. A wracając do pytania, można stwierdzić, że mniej było obecnie wniosków ogólnych, o wiele więcej natomiast mówiono o

(Dokończenie na str. 5)



Fot. JACEK BEDNARCZYK

O tych, co pracowali w sylwestrową noc

TRADYCYJNIE już w sylwestrową noc XIII Koło ZSMP, działające w Pionie Ruchu, zorganizowało akcję „Sylwester z...”. Po godz. 21.00 wyruszyły z Dworca Głównego dwie ekipy: w jednej przewodniczący ZZ ZSMP w MPK Władysław Michalski i zastępca kierownika ZNR Zdzisław Mazur, a w drugiej zastępca dyrektora MPK Marian Dudek i przewodniczący XIII Koła ZSMP Tomasz Twardowski.

Składano życzenia tym pracownikom, którzy Nowy Rok witali w pracy: prowadząc autobus czy tramwaj (choć te już w nocy nie jeżdżą, to pamiętano o motorowych, którzy zjeżdżali późno i Nowy Rok witali w zajezdni) lub dyżurując w Punkcie Kontroli Ruchu. Załącznikiem do życzeń była koszula flanelowa (dla panów) i bluzeczka (dla pań) — te suveniry ufundowała dyrekcja MPK.

Oczywiście niemożliwe było dotarcie z życzeniami do wszystkich pracowników MPK, którzy pracowali w Nowy Rok, ale chyba tym, do których dotarliśmy było miło, że ktoś o nich pamięta.

(T.T.)

Przyszła naprawdę ostra zima

Obowiązuje „alarm C”

TEGOROCZNA zima pokazała pazury — sypnęła śniegiem, zmroziła arktycznym powietrzem. Przypomnieliśmy sobie, co to prawdziwa zima, gdy mróz sięgał —30 st. C. W tej sytuacji w przedsiębiorstwie ogłoszono zimowy „alarm C”, co w praktyce jednoznaczne jest z ogłoszeniem stanu klęski żywiołowej.

Stan klęski żywiołowej to brzmi groźnie i pewnie nie jeden z Czytelników zapyta, czy było to adekwatne do istniejącej sytuacji, tzn. czy w przedsiębiorstwie było już tak bardzo źle.

Tragicznie rzeczywistość nie było, choć pamiętać trzeba, że cztery dni przed ogłoszeniem alarmu na trasy nie wyjechało aż blisko sto autobusów, w dniu jego ogłoszenia (tj. w poniedziałek 12 stycznia) zabrakło ich znów około 60, a w niektórych zakładach powstały problemy, z którymi nie zawsze umiano sobie poradzić. Były silniki, które przez dwa dni nie były ani na chwilę włączane, było masowe zamrażanie autobusów, brakło ludzi na zaplecach w Czyżynach i w Woli Duchackiej. Jak bardzo mróz dawał się naszej załodze we znaki, niech świadczy fakt, że niektóre tramwaje w Nowej Hucie po prostu przymarzły do szyn i były kłopoty z ich uruchomieniem. Do tego wszystkiego można jeszcze doliczyć kłopoty komunikacyjne, wynikające nie tylko z mrozu, ale i z sporych ilości śniegu blokującego przede wszystkim tramwajowe zwrotnice.

Ogłoszenie „alarmu C” pozwala podjąć działania, które nie są możliwe w sytuacji normalnej. Można więc dokonać przede wszystkim przesunięć kadrowych, wzmacniając najbardziej zagrożone odcinki. Można było więc zasilić zaplecza ZAC i ZAW pracownikami z ZNT, a taksówką bagażową oddać do dyspozycji ZTS i ZTO dla tworzenia dodatkowych pogotowi torowych i śniegowych. A wreszcie, można było wprowadzić pewne działania, głównie so-

cialne, poprawiające rzeczywistość ciężkie warunki pracy naszej załogi, zwłaszcza tych, którzy muszą pracować na otwartej przestrzeni. Wprowadzono więc bezpłatne posiłki profilaktyczne, bezpłatną gorącą herbatę w bufetach zakładów eksploatacyjnych.

Te posunięcia pozwoliły na poprawienie nie tylko organizacji pracy i komunikacji, ale i poprawę warunków pracy tych, którzy bez względu na śnieg, mróz i czas robią wszystko, by z zakładów pracy wyjechało jak najwięcej taboru i by jak najlepiej funkcjonowała komunikacja w mieście. A naprawdę nie jest to

(Dokończenie na str. 5)



Ostrożność nakazem chwili

W OSTATNICH miesiącach wzrosła liczba wypadków przy pracy. Ten kto interesuje się zamieszczaną w każdym miesiącu w „Sygnałach” kroniką wypadków, zauważył, że z kilku ilości ich doszła jesienią do kilkunastu. Co było powodem takiej sytuacji i jak wygląda to w kontekście lat ubiegłych? — z tymi pytaniami zwróciłem się do kierownika Działu BHP AUGUSTYNA DOBROWOLSKIEGO

„Statystycznie w porównaniu z rokiem ubiegłym, a nawet ostatnimi 5 latami jest gorzej. Mniej jest natomiast wypadków ciężkich, pozostawia-

jących trwałe kalectwo. Smutne jest to, że statystykę ubiegłoroczną podwyższyli nam pracownicy młodociani i kierowcy. W grupie tych pierwszych wydarzyło się w ub. roku w stosunku do roku 1985 o 7 wypadków więcej — w sumie 10, w tej drugiej o 15 więcej — łącznie 30. W roku 1986 mieliśmy w przedsiębiorstwie o 23 wypadki więcej niż w roku 1985. W stosunku do lat poprzednich — w statystyce bierze się pod uwagę ostatnie 5 lat — w roku ubiegłym wzrost ilości wypadków nastąpił o 23 procent. Wśród pracowników młodocianych o ponad 100 procent. Głównymi przyczynami wypadków, jakim ulegali kierowcy są poślizgnięcia przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusów, wypadki drogowe i te, które zaistniały przy obsłudze wozów oraz pobicia przez nietrzeźwych pasażerów. Dwieście kierow-



Fot. JACEK BEDNARCZYK

(Dokończenie na str. 2)

● Zebraniem w 14. POP zakończono kampanię sprawozdawczo-wyborczą PZPR w naszym przedsiębiorstwie. Z 14 POP powstały trzy nowe organizacje: 14, 18 i 19. Podziału dokonano tak by członkowie poszczególnych pionów znaleźli się w jednej POP.

● Od 19 do 28 stycznia br. przebywała w naszym przedsiębiorstwie grupa robocza pracowników z zakładów komunikacyjnych z Lipska. Zgodnie z umową pracowali wspólnie z pracownikami traktacji autobusowej.

● Prawdziwy „karnawał bajek” zorganizował dla dzieci naszych pracowników Dział Kultury i Sportu. Dzieci mogły uczestniczyć w takich spektaklach jak: „Pinokio w potrzasku”, „Baśń o pięciu braciach”, „Sindbad żeglarz” oraz „Hanusia i mysz Pompeusz”.

● Pomyślano także o rodzicach. Dorośli mogli się wybrać na „Mazowsze”, Kabaret „Piwnicy pod Baranami”, czy podziwiać przeboje okresu przedwojennego w widowisku muzycznym „Taka noc nie powtórzy się więcej”. Mogli też bawić się dowcipem niezastąpionego sołtysa Kierdziołka.

● Nasze przedsiębiorstwo zajęło drugie miejsce (po HiL) we współzawodnictwie „O zdrowie i sprawność załogi”, zorganizowanym wśród zakładów województwa miejskiego krakowskiego. Toż samo miejsce przypadło nam, w takim samym współzawodnictwie, ale zorganizowanym przez Departament Socjalny Ministerstwa Komunikacji. Współzawodnictwu patronowało OPZZ, GKKFiT, i ZSMP.

15 DNI W MPK

● Dbają o swoich czytelników nasze panie bibliotekarki. Na kiermaszu książek, sprzedano ich za 35 tys. zł. Można było kupić między innymi książki autorstwa: K. Baczyńskiego, J. Kochanowskiego, H. Sienkiewicza, J. Krasińskiego, L. Tołstoja, H. Gmurzowskiej i wielu, wielu innych poczytnych autorów.

● Od 12 do 19 stycznia trwał w przedsiębiorstwie „alarm C”. Ze względu na niskie temperatury i opady śniegu potrzebne były specjalne działania, by zapewnić funkcjonowanie komunikacji w mieście. Mimo bardzo trudnych warunków komunikacja funkcjonowała nie najgorzej. Ba, były nawet linie autobusowe, które przynajmniej do południa kursowały zgodnie z rozkładem jazdy. Niby zima nam nie nowina, ale ile wysiłku trzeba było włożyć by „jednak jeździło” wiedzą tylko ci co pracowali, bywało i po 24 godziny. Dzięki ofiarności tysięcy ludzi pracujących dzień i noc na mrozie i śniegu, komunikacja jako tako funkcjonowała.

● Po raz pierwszy od niepamiętnych czasów, w ważniejszych punktach komunikacyjnych, pojawiły się podczas ostatnich mrozów, koksiki. Ogień podtrzymywali w nich pracownicy komunalni miasta, ale 10 ton koksiku odstąpiło ze swych przydziałów MPK. Koksiki jeszcze stoją. No cóż podobno niskie temperatury jeszcze mogą być tej zimy. Szkoda, że mieszkający nie rozróżniają ich od koszy na śmieci. No, ale kiedyż Kraków mógł pochwalić się czystością? (F.S.)

O mowo ludzka!

ZAZWYCZAJ mamy pretensję do pracowników nadzoru ruchu, że nie informują pasażerów o zmianach w komunikacji czy odwołanym kursie. Większość naszych PKR jest radiofonizowana i tego rodzaju informacje powinny być przekazywane oczekującym pasażerom. Okazuje się, że jeszcze się taki nie narodził... Tam gdzie ogłaszają, też nie wszystkim to odpowiada, bo często jest to taki język i styl, iż pasażer po prostu nie rozumie informacji. Oczywiście jest, że regulatorzy „nie muszą” kończyć polonistyk, ale usłyszawszy taką informację „kto do siedemnastki, proszę na drugą stronę, która wyjeżdża z zajeżdźni”. Na pewno nikt nie wie gdzie jest ta druga strona i gdzie stoi siedemnastka. Ten rodzaj „informacji” często mam „szczęście” słyszeć na pętli w Łagiewnikach. (G.C.)

Konferencja PRON

POD HASŁEM „Porozumienie — Odrodzenie — Rozwój” odbyła się kampania sprawozdawczo-wyborcza w podstawowych ogniwach PRON. Zebrania odbywały się w zakładach. Wybierano nowe kierownictwo ogniw i delegatów na konferencję zakładową, która obradowała 29 stycznia. W trakcie konferencji, która podsumowała dokonania ruchu w naszym przedsiębiorstwie w czasie pierwszej kadencji, wybrano również nowy skład Zakładowej Rady, a także delegatów na konferencję dzielnicową, krakowską oraz delegatów na Kongres PRON, który obradował będzie w maju.

Fakt, że konferencja zakładowa może wybierać delegata na Kongres, świadczy o roli, jaką odgrywa ona w Krakowie. MPK-owska organizacja PRON jest bowiem nie tylko największą organizacją podstawową w dzielnicy, ale również organizacją naprawdę dynamiczną. Energiczny udział działaczy PRON w kampaniach wyborczych do rad narodowych i Sejmu stworzył liczną grupę radnych, wywodzących się spośród naszej załogi. Pod-

jęcie apelu PRON o udział w Narodowym Czynie Pomocy Szkole doprowadziło do zorganizowania akcji zbierania deklaracji oferujących specjalne fundusze na ten cel. W ciągu jednego kwartału ub. roku zebrano tych deklaracji 1560, a przecież akcja nie została jeszcze zakończona. Ruch podpisał specjalną umowę z Radą Pracowniczą, w której obie strony zobowiązały się wspomagać wzajemnie w działaniach, które je interesują. Dotyczyć ma to głównie umacniania poczucia i nawyku gospodarności wśród członków załogi i poczucia bycia gospodarzem we własnym zakładzie pracy.

Tak się składa, że działania te zgodne są z тезami opublikowanymi przez Radę Krajo-ową PRON, które mają być kanwą do dyskusji w trakcie kampanii i w obliczu zbliżającego się Kongresu. Główne sprawy poruszone w nich to jednocześnie społeczeństwa do wspólnych działań dla dobra kraju, lokalnych społeczności, bez względu na światopogląd i stosunek do obecnej rzeczywistości. Do zrobienia jest bowiem dużo i to nie tylko w sferze demokratyzacji życia politycznego, ale również w sprawach ułatwiających codzienne życie w miejscu pracy, nauki, zamieszkania.

Zebrania zakładowe wykazały, że również w MPK jest wiele do zrobienia, że nie wszędzie PRON włącza się aktywnie w życie tramwajarskiej społeczności. Pierwsza kadencja ruchu nie zawsze pozwalała wykształcić się indywidualnościom, które miałyby odważyć poruszyć sprawy drażniące ludzi. Zabrakło w niektórych zakładach takich, którzy potrafiliby porwać za sobą innych zapaleńców. Być może kadencja przyniesie zmiany w tej dziedzinie i MPK-owscy PRON-owcy jeszcze mocniej zaznaczą swą obecność w przedsiębiorstwie.

Względy techniczne powodują, że konferencję będziemy mogli omówić dopiero w następnym numerze.

A. ZYZMAN

Nakaz chwili

(Dokończenie ze str. 1)
ców uległo ciężkim wypadkom. Najdłuższa nieobecność w pracy wynosiła w tej grupie 73 dni.

Głównymi przyczynami wzrostu wypadków w grupie pracowników młodocianych są: brak nadzoru i zatrudnianie przy pracach wzbronionych. Trudno tu nie wspomnieć o dwóch wypadkach jakim ulegli w ub. roku właśnie pracownicy młodociani. Jeden z nich wydarzył się w ZAP. Uczeń klasy II ZSZ MPK zatrudniony został do pracy nie związanej z nauką zawodu, do mycia okien w budynku administracyjnym zakładu. Drugi również w ZAP. Szesnastoletni junak z OHP otrzymał polecenie umycia benzyną ścian olejnych w warsztacie ślusarskim. Zarówno jeden, jak i drugi wypadek mógł zakończyć się tragicznie. Tak w jednym, jak i drugim ukarani zostali odpowiedzialni za organizację pracy młodocianych.

Zmniejszyła się ilość wypadków przy pracy w grupie motorniczych z 17 w roku 1985 do 10 w roku 1986. Niepokojem napawają wypadki przy pracy zaistniałe z winy zakładu pracy. Między innymi dwa wypadki porażenia prądem

elektrycznym na skutek nieprawidłowego podłączenia przewodu do grzałki. Powtarzają się też wypadki najechania pociągu na pociąg, powodem których jest nieprzebranie dozwolonej odległości między jednym, a drugim składem oraz rozwijanie zbyt dużej szybkości. Najechanie jednego pociągu na drugi stało się przyczyną śmiertelnego wypadku w ub. roku.

Wzrost wypadków przy pracy zanotowano w roku ubiegłym w następujących zakładach: w ZNT z 1 jaki miał miejsce w roku 1985 do 7, w ZNA z 1 do 5, w ZAP z 5 do 11, w ZAW z 10 do 17, w ZTO z 3 do 8. Natomiast poważne obniżenie ilości wypadków przy pracy: w ZTH z 15 do 6, w ZAC z 6 do 4, w ZBL już drugi rok pracowano bez wypadków”.

O wzrastającej liczbie wypadków w przedsiębiorstwie mówiono już na kilku operatywkach kolektywu administracyjnego i społeczno-politycznego. Podjęto szereg ustaleń, zmierzających do zahamowania istniejącej sytuacji. Na pewno wszystko to jest konieczne, ale jak nauczyć ludzi myśleć, jak narzucić ich wyobraźni sytuacje, w których mogą się znaleźć, jeżeli pracę swoją wykonywać będą niezgodnie z zaleceniami, przepisami i wbrew zdrowemu rozsądkowi? (M.B.)

Aż cztery razy!

CZYSTOŚCIĄ nasze pojazdy, niestety, nie grzeszą. Okazuje się, że nawet cztery razy w ciągu jednego dnia myty autobus też jeździ brudny. Tak, to nie pomyłka. Takie przypadki były w ZAW. Kierowcy za mycie aut płacił się, i słusznie. Tylko, że... W październiku kierownik zajeżdźni skreślał kilkanaście wpisów dziennie, bo autobusy szczeroki i wody nie widziały. Przy tej okazji „wyszyły” właśnie owe brudasy „myte” czterokrotnie. (F.S.)

Nowe linie

Od 17 stycznia MPK uruchomiło nową linię „237” na trasie Nowy Kleparz — Zielonki — Przybysławice. Długość trasy wynosi 11.600 m. Czas trwania kursu — 68 minut. W dzień powszedni, święta i soboty kursuje 1 autobus z częstotliwością co 70 min.

Również od 17 stycznia br. uruchomiono kursowanie linii „145” na trasie Borek Fałęcki — Zbydniowice — Zbydniowice I. Długość trasy wynosi 7560 m. Czas — 54 min. W dni powszednie i soboty robocze kursują 2 autobusy z częstotliwością co 20 minut. W święta i w sobotę wolną od pracy kursuje 1 autobus z częstotliwością co 60 minut. (B.S.)

dzieckie okrzyki Kraków od północy i odcieły tory na Katowice, a kanonada cały czas była bardzo wyraźna.

Już nie mieliśmy żadnych wątpliwości, że ofensywa jest bardzo wielka i z każdą chwilą wyzwolenie Krakowa coraz bliższe. Jednocześnie baliśmy się bardzo, że Niemcy widząc swój pogrom (a wiedzieliśmy, że cały Kraków jest zamieniany) wysadzą w powietrze wszystkie ważniejsze obiekty z Wawelem włącznie. I czy nie

Tak było

zaczyna uprowadzać ludzi i mordować tak, jak mordowali na Dąbiu parę dni wcześniej. Tramwaje dalej kursowały, a Niemcy uciekali w kierunku Bielani i ul. Zakopiańskiej. W ten dzień i wolskoje z tramwaju pucielali.

Jadąc z dworca ok. godziny 16.30 i dojeżdżając do Rynku Głównego widziałem, że ludzie coś pokazują ku górze i uciekają do bram domów. Stanałem i ja, bo tam był przystanek. Wybiegłem z wozu i zobaczyłem kilka samolotów radzieckich, lecących pośród rozrywających się pocisków niemieckiej artylerii przeciwlotni-

czej, które na szczęście nie trafiały w cel. Po przełocie samolotów jechałem dalej w kierunku Wolnicy. Gdy byłem na ulicy Stradom, na wysokości kina „Warszawa” znów zauważyłem, że ludzie uciekają do bram i coś pokazują. Zatrzymałem tramwaj i jednocześnie usłyszałem przeraźliwy gwizd bomby z samolotu, która uderzyła za mną gdzieś w okolicy ul. Senackiej i przede mną w róg ul. Stradom i Dietla, wyrzucając cały narożnik 2 i 3 piętra zabijając 2 konie od platformy, bo woźnica uciekł wcześniej. Trzecia bomba padła na ul. Gazowej (róg ul. Bocheńskiej) też niszcząc narożnik domu. Wskutek uderzenia bomby przy ul. Dietla lecący na dół gruz zerwał górne przewody traktacji tramwajowej i tym samym wyłączył prąd.

Zabezpieczyłem wóz i oddałem do zajeżdźni, a klucz majstrowi. Kanonada armat była bardzo bliska, a od strony Bronnowa słychać było trzaski pojedynczych strzałów i terkot karabinów maszynowych. Wojska radzieckie częściowo w nocy były już w Krakowie. Jeszcze na ulicy Kalwaryjskiej (obecnie Pstrowskiego) toczyły się walki uliczne. Niemcy wieczeni i w nocy wysadzili wszystkie mosty w powietrze. Wojska radzieckie ostatecznie wyzwoliły Kraków 18 stycznia. Kraków był znowu wolny i cały, co ludność witała ze iza-ami wdzięczności w oczach.

ALEKSANDER DUBIEL

GDY PRZED kilku laty przychodziłem do pracy w MPK, znalazł się pewien starszy pan, rodowity krakowianin, który wyjaśnił mi, w jakie to środowisko wchodzi. Dowiedziałem się wtedy, że w „Tramwaju” (bo ponoć prawdziwy krakowianin nie powie „MPK”) pracuje załoga, która jest tak zżyta ze sobą i swoją firmą, że można powiedzieć iż stanowi jedną wielką rodzinę, przyjacielską i solidarną. Nie miałem powodów, by temu nie wierzyć. Tym bardziej że pierwszy okres pracy wspominam raczej sympatycznie i długo będę pewnie pamiętał jednego z kierowników, który — gdy stanąłem bezradny wobec problemów przedsiębiorstwa i obowiązujących w nim niepisanych zasad i praw — potrafił poprosić mnie do swego pokoju na kawę, by wytłumaczyć, na czym polegają moje obowiązki i jak powinienem się z nich wywiązywać, by dać sobie radę. Temu człowiekowi jestem wdzięczny do dzisiaj.

Okazuje się jednak, że w tramwajarskiej rodzinie nie zawsze wszystko jest tak, jak głosi wieść. Oto przyszła zima i gdy wydaje się, że przejawów solidarności zawodowej powinno być najwięcej, sprawa zaczyna się komplikować. Podczas gdy jedni nie baczac na śnieg i mróz robią wszystko, by jak największą ilość taboru wyjechała na miasto i, by po nim możliwie najlepiej jeździła, inni patrzą tylko na własny interes, nie licząc się z tym, że przekreślają tym samym trud i wysiłek kolegów. Że jak jest, albo — powiedzmy z większym optymizmem — „że tak bywa”, udowodniły zdarzenia z pierwszego dnia obowiązywania w przedsiębiorstwie „alarmu C”, czyli praktycznie stanu klęski żywiołowej. Pierwszy przypadek, to Zakład Tramwajowy w Nowej Hucie; podczas gdy cała zmiana robiła wszystko, by uruchomić jak najwięcej przymarzniętych do szyn tramwajów, ktoś najbezcelniej skradł 56 styków, unieruchamiając tym samym kilkanaście wagonów.

Samo życie

nawet tych już odmrożonych. Pomijając już całą stronę etyczną kradzieży, pozostaje jeszcze sprawa wspomnianej wyżej zawodowej solidarności. Ona to zawiodła!

Przed laty własną i swoistą etyką kierowali się również złodzieje (wspominał o niej nawet jeden z bohaterów serialu telewizyjnego „Alternatywy 4”, Balcerek), dziś i one tracą na znaczeniu. Zresztą ciekaw jestem, w ilu zakładach pracownicy zaplecza rzeczywiście emocjonują się wynikami eksploatacyjnymi?

Drugi przypadek dotyczy już motorniczych, którzy rzeczywiście nie mieli tego dnia lekkiej pracy, lecz śmiem wątpić, czy myśleli wtedy o tym, jak wypadnie ocena całego przedsiębiorstwa? Oto z petli w Łagiewnikach rusza z trudem przeładowana „10”, lecz zapchane śniegiem zwrotnice utrudniają jej opuszczenie petli i tylko przytomność motorniczego uchroniła ją przed ponownym wjechaniem na petlę, tym razem na peron dla linii „22”. Ale motorniczy ma obok kabiny swych kolegów, którzy właśnie skończyli pracę i wracają do domów, więc jeden wydłubuje śnieg z szyn i na siłę przekłada zwrotnice, drugi sprawdza, czy wszystkie koła przejeżdżają prawidłowo. Udało się, zwrotnica za nami i wszyscy wsiadają do wagonu dzieląc się głośno wrażeniami. — Jak ja przełożyłeś? — pyta motorniczy kolega i słyszy wyjaśnienie (a słyszy je również i przynajmniej połowa pasażerów w wagonie), że nasz „racjonalizator” zwrotnicę po prostu zabił jakimś kamieniem, by nie odbiła znów w stronę petli, lecz tego kamienia po przejechaniu tramwaju już nie wybił bo i po co. — Niech się martwi teraz ten z „22” — dodaje niefrasobliwie. No i racja! Tylko, nie pomyślał, że i jemu też ktoś kiedyś może wbić taki kamień w zwrotnicę.

W 20 minut później ulicą Pstrowskiego jechał tramwaj linii „22”, bo motorniczy nie poradził sobie ze zwrotnicą, słyszałem komentarze zgromadzonych na przystanku pasażerów, którzy zżębieni denerwowali się kłopotami z komunikacją. Naszym bohaterem tej historii zdradzę tylko, że w tych komentarzach nie było żadnej różnicy między motorniczymi z Podgórze a z Nowej Huty, między tymi z „10” i tymi z „22”. Ludzie mówili źle o „tych z MPK, którzy jeżdżą dziś, jak sami chcą”, a oni jeździli tego dnia tak, jak tylko mogli. Kiedyś w „Tramwaju” podobno obowiązywała zawodowa solidarność, tylko czy ona jeszcze istnieje...?

ADAM ZYZMAN

W czasie dwudziestostopniowego mrozu miałam przyjemność studiować ogłoszenie, wywieszone koło dyspozytorni, wymalowane wielkimi literami, z którego wynika, że jako motornicza zastępująca nie mam prawa do otrzymywania dwu tabletek asprocołu, zafundowanych przez MPK. Dostawiając dwa ch. Autor ogłoszenia, powołuje się na polecenie przełożonej przychodni przyzakładowej.

Zawsze sądziłam, że służba zdrowia powołana jest do bardziej wzniosłych celów, niż czynienie z dyspozytorów (to oni wydają leki) harpagonów. Na miarę naszych czasów oczywiście, Molierowski skąpiec liczył złote talary, a nie pastylki. Mrozy mnie nie zmogły, obeszłam się więc bez służbowej taski. Oczekiwanie na pracę „na rezerwie” skracałam sobie w czasie mroźów dziękowaniem. Opatrzności, że skoro już jestem motorniczą, to nie jestem nią w Nowej Hucie. Przez parę lat nurtowało mnie pytanie dlaczego w 102 i 105 nie zrobiono kabin? Nie są to wozy, tak jak N-ki przeznaczone do śmierci technicznej. Azurowa zastępka, oddzielająca stanowisko motorniczego od reszty wagonu nie zasługuje na miano kabiny. Temperatura w tych typach tramwajów jest obok motorniczego tylko 5 st. wyższa od tej za drzwiami. A na dworze było — 27 stopni. Nie dano motorniczym z ZTH nawet tej odrobiny

starania o komfort jazdy, jaką wraz ze storami do N-ek otrzymali ich koledzy z ZTP.

Pytanie: gdzie się podziały oryginalne pokrowce, jest z pewnością pytaniem nietaktownym.

Grzałki zainstalowane w wozach znacznie lepiej grzeją sumienie przeło-

Okiem motorniczego

Striptiz na mrozie

żonych niż nogi motorniczych. Od czasu, gdy firma, a nie ZUS, płaci chorobowe, nie można już powiedzieć, że zdrowie dba o siebie samo, za kabinę trzeba płacić.

We wszystkich typach wagonów motorniemi walczyli z mrozem własnym przemyśłem. Ostanieli się, jak mogli np. pudłami. Nie znany autor tego niezwykłego skutecznego rozwiązania zyskał sobie ich wdzięczność do grobowej deski. Nie doczekali się motorowi, by tę prowizorkę zastąpiono rozwiązaniem stałym.

Apel historyków techniki

OCHRONA zabytków techniki w okresie modernizacji i rekonstrukcji przemysłu i całej gospodarki narodowej stanowi istotny problem z technicznego i społecznego punktu widzenia oraz badań nad historią techniki i gospodarki w Polsce.

Logika rozwoju techniki zasadza się na wymianie starszych maszyn i urządzeń technicznych na nowe — wydajniejsze, bezpieczniejsze w obsłudze i użytku, efektywniejsze w eksploatacji oraz na wprowadzaniu zupełnie nowych, nieznanych poprzednio modeli i rozwiązań zmieniających organizację, technologie i całe oblicze produkcji i eksploatacji. Na tym właśnie polega postęp naukowo-techniczny.

Obecnie w gospodarce narodowej programuje się zwiększenie efektywności gospodarowania między innymi poprzez wdrożenie i rozwijanie postępu naukowo-technicznego i związanej z nim modernizacji i rekonstrukcji przemysłu i gospodarki. Będzie się to wiązać z technicznie i ekonomicznie uzasadnionym usuwaniem, a często i złomowaniem starych, mniej przydatnych modeli maszyn i urządzeń. Wśród nich mogą znaleźć się i znajdują na pewno dzieła techniczne i obiekty dokumentujące poszczególne etapy rozwoju techniki, będące świadectwem zmateriaлизованej twórczej myśli technicznej i wysiłków ludzi, którzy nad nimi pracowali, tworzyli je oraz tych, którzy na nich pracowali. Wiele z tych jeszcze pracujących maszyn, środków transportu, instalacji czy budynków może już teraz być zaliczone do zabytków techniki. Są również nimi pracujące jeszcze całe kompleksy produkcyjne — odlewnie, zakłady włókiennicze itp., które w całości stanowią zabytki techniki świadczące o rodzaju produkcji i warunków pracy ludzi.

Jednocześnie jest wiele maszyn i urządzeń, które w niedługim czasie będą uważane za zabytki techniki, a więc swobodnego rodzaju obiekty techniczne — potencjalne zabytki techniki. Będą one już za kilkanaście lat mówili o obecnym

etapie rozwoju i spełniały taką samą rolę kulturotwórczą, jak aktualne zabytki.

Chodzi więc o to, aby jeszcze używane oraz przyszłe, potencjalne zabytki techniki uchronić od niepotrzebnego zniszczenia, zachować je dla społeczeństwa, dla prac badawczych i naukowych.

Oczywiście, jest samo przez się zrozumiałe, że nie można i nie potrzeba chronić wszystkich wycofanych maszyn i urządzeń. Trzeba przeprowadzić wnikliwą selekcję opartą tak na znajomości przedmiotu, jak i odpowiedniej definicji potencjalnego zabytku techniki, a w tym i zabytków kompleksowych. Należałoby takie definicje wypracować. Sprawa ma wyraźny aspekt gospodarczy, łączy się z założeniami reformy gospodarczej, samorządnością przedsiębiorstw oraz polityką fiskalną państwa. Dlatego obok definicji „zabytku techniki”, należy wypracować zasady i sposoby zabezpieczania zabytków techniki na wszelkich szczeblach organizacji zarządzania.

Nader interesujące jest, że potrzebę ochrony zabytków techniki odczuwa właśnie społeczność inżynierska, która wdraża postęp techniczny, i tym samym wymienia i likwiduje stary park maszyn na nowy — przydatniejszy, bezpieczniejszy, wydajniejszy.

Problemowi temu poświęciło ostatnio bardzo dużo czasu Polskie Towarzystwo Historii Techniki, będące członkiem Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT. Skupia ono w swych szeregach tak historyków techniki i przemysłu, jak i inżynierów oraz osoby, a także przedsiębiorstwa zainteresowane historią techniki i ochroną zabytków techniki, co pozwala mu na wszechstronne naświetlenie problemu historii techniki, przemysłu, komunikacji, budownictwa itd.

Celem wszechstronnego omówienia tego problemu Polskie Towarzystwo Historii Techniki organizuje w dniach 30 marca i 1 kwietnia 1987 r. wspólnie z Zarządem Głównym NOT, przy udziale generalnego konserwatora zabytków, przy współudziale Urzędu Postępu Naukowo-Technicznego

i Wdrożeń sesję naukowo-techniczną — „Ochrona zabytków techniki w okresie modernizacji przemysłu”. Przewiduje się wygłoszenie referatów przedstawicieli przemysłu i gospodarki narodowej, konserwatorów zabytków pracujących w ramach Ministerstwa Kultury i Sztuki oraz historyków techniki.

Sesją zainteresowane są instytucje i organizacje bratnich stowarzyszeń naukowo-technicznych krajów socjalistycznych. Zainteresowanie wyrazili również historycy techniki krajów zachodnich.

Sesja ma opracować wstępne założenia do opracowania wytycznych ochrony ruchomych i stacjonarnych zabytków techniki, a w tym i potencjalnych zabytków techniki, a więc swego rodzaju „Karty ochrony zabytków techniki”.

Na sesji ma być naświetlony obecny stan ochrony zabytków techniki i przemysłu w Polsce oraz przedstawione pozytywne i negatywne strony tego zagadnienia.

Dlatego też Polskie Towarzystwo Historii Techniki zwraca się do wszystkich, którym leży na sercu sprawa ochrony zabytków, o podzielenie się wiadomościami o stanie obecnych i potencjalnych zabytków techniki i przemysłu, o wysiłkach podjętych w tym kierunku. Chodzi tu nie tylko o ich zabezpieczenie, ale i wykorzystanie rezultatów tych starań. Chodzi o zgromadzenie materiałów fotograficznych, opisowych, o taśmy filmowe i wiele innych dokumentów. Towarzystwo liczy na współudział bratnich stowarzyszeń naukowo-technicznych i rad wojewódzkich NOT oraz ich komisji historycznych. Towarzystwo spodziewa się szerokiego odzewu całego społeczeństwa. Zainteresowane osoby, instytucje proszą się o kierowanie korespondencji pod adresem Redakcji „Przeglądu Technicznego” lub Polskiego Towarzystwa Historii Techniki — Pałac Kultury i Nauki — Muzeum Techniki NOT, 00-901 Warszawa.

robią kabiny z kabin skasowanych autobusów. Mają fajki do spuszczenia luzowników, kliny do podkładania pod koła tramwaju (zabezpieczające przed stacjonowaniem się), kliniki do blokowania iglic zwrotnic i jeszcze inne szykany. Wyjazd do Katowic może nie tak atrakcyjny, jak wyjazd do Norymbergi, motorowi nie są zbyt wymagający, do Katowic chętnie pojadą. Ostatnie narady w ZTP i ZTH pokazały, że znają się na swojej pracy i są zainteresowani polepszeniem jej warunków. Firma by nie zbankrutowała, gdyby kilku motorowych objechało parę zakładów komunikacyjnych w kraju. Jest tylko pewne niebezpieczeństwo. Po przyjeździe z takiego objazdu okazałoby się, że się zupełnie zdemoralizowaliśmy, zażądaliśmy zainstalowania w kabinach w czasie upałów wentylatorów, jak w innych zakładach komunikacyjnych bywa.

A w MPK Kraków termowentylatory są tylko dla urzędników, stojących na mrozie przez kilka godzin regulator na Nadzoru Ruchu już nie jest ich dziełem.

W ciężkie dla wszystkich, a dla pracowników sieci i torów najgorsze, styczniowe dni, jeszcze raz wyszedł na jaw fakt, że podczas ukazuje się naga, gdy na dworze trzaskają mrozy.

MARTA MICHAŁOWSKA

Z prasy zakładowej co raz dowiadujemy się, że przyjechali do nas goście z Norymbergi, z Holandii, a nie długo pewnie i z Chin. Nasi przedstawiciele ich rewizytują. Odwiedziny bywają owocne. Tylko Bóg raczy wiedzieć, dla kogo. Dla motorowych nie wynika z tych wzajemnych reweransów kompletnie nic. Cóż nam z wiadomością, że w Holandii tramwaj jedzie co kilka sekund i komputer włącza mu wolną drogę. Prywatnymi kanałami dowiadują się motorowi, że w Katowicach w 102



41 lat pracy w MPK

„Kiedyś, a było to w pierwszych latach po wojnie, nie tak łatwo było dostać się do pracy w Tramwaju. Było to jedno z liczących się w naszym mieście przedsiębiorstw, a zarobki w nim były lepsze niż w wielu innych zakładach pracy...” — tak rozpoczyna opowieść o długich latach pracy w MPK WŁADYSŁAW BUCKI z Wydziału Gospodarki Odzieżą — „Mimo ukończonej szkoły zawodowej, wyuczonego fachu szewskiego i 3-letniej praktyki w tym zawodzie po zatrudnieniu 10 stycznia 1946 roku w Miejskiej Kolei Elektrycznej, jak wówczas przedsiębiorstwo nasze się nazywało, ukończyłem kurs konduktorski i rozpocząłem pracę na liniach. Przyznam się, że mile wspominałem te lata, kiedy jako konduktor jeździłem w tramwajach. Później konduktorów zastąpiły kasowniki, a mnie skierowano do pracy zgodnej z wykształceniem. Taka była wówczas potrzeba, a ja oczywiście wyraziłem na to zgodę. No i tak leciały mi te lata, ale gdybym trochę był młodszy, to wróciłbym do pracy na linię. Ile dzisiaj zarabiam? Motorniczowie, a ile ja... a teraz liczą się pieniądze. Z mojej pensji nie tak łatwo opłacić mieszkanie, światło, gaz, węgiel i mieć jeszcze na życie. Brakuje ludzi do pracy... Kto przyjdzie za takie wynagrodzenie? Jestem jedynym szewcem w wydziale na pełnym etacie, drugi pracuje w niepełnym wymiarze godzin i myślę, że nieprędko będzie nas tu więcej. Teraz ludzie prócz pracy szukają też pieniędzy. Przez tyle lat w jednym przedsiębiorstwie człowiek żyje z ludźmi, pamięta tych, co odeszli, poznaje nowych. Tak to jest w zakładzie pracy, gdzie spędziło się połowę życia. W ciągu tych lat wszystkich nie opuściłem ani jednego dnia bez usprawiedliwienia i nigdy się do pracy nie spóźniłem. Tak się jakoś składa, że zdrowie mi dopisuje i nie korzystam ze zwolnień lekarskich. Do tego wszystkiego chciałbym jeszcze dodać, że bardzo zmieniły się produkowane w naszym kraju buty. Dawniej buty ze skóry wytrzymały dwa lata, obecnie dwa do trzech miesięcy. Pracy więc szewcom przybyło”.

Władysław Bucki, który parę lat temu podniósł swoje kwalifikacje zdając egzamin mistrzowski, uważany jest przez kierownictwo WGO za bardzo dobrego fachowca i zdyscyplinowanego pracownika. Pozostaje nam życzyć Jubilatowi kolejnych długich lat pracy w MPK. (M.B.)

Fot.: S. MAKAREWICZ

Krakowskie muzeum komunikacji sprawą nie tylko Krakowa

„Doceniając znaczenie zachowania zabytków techniki jako dóbr kultury narodowej świadczących o tradycjach twórczej działalności kolejnych pokoleń inżynierów i techników, stowarzyszenia naukowo-techniczne i NOT powinny sprawować nadal społeczny patronat nad ochroną zabytków oraz nad muzealnictwem technicznym kraju” — fragment Uchwały XX Kongresu Inżynierów i Techników Polskich z 1982 roku.

Konferencja naukowo-techniczna na temat „organizacja i metody ochrony zabytków techniki w transporcie”, zorganizowana została w Warszawie przez Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji i Główną Komisję Muzealnictwa i Historii Transportu — Polskie Towarzystwo Historii Techniki. Honorowym gościem konferencji, podkreślając wagę jej obrad, był wiceminister komunikacji: Adam Wieladek. Uczestniczyli w niej też: prezes Polskiego Towarzystwa Historii Techniki Alfred Wiślicki, dyrektor Muzeum Techniki NOT w Warszawie Jerzy Jasiuk, wiceprezes NOT i sekretarz generalny SITK Zdzisław Hyla, dyrektor Muzeum Kolejnictwa w Warszawie Jan Kamiński, generalny konserwator zabytków Andrzej Gruszecki.

Konferencja była pierwsza tego typu w kraju. Organizatorzy spodziewali się, że wpłynie ona na dalszą integrację środowiska związanego z ochroną zabytków techniki w kraju i przyniesie wymianę doświadczeń pomiędzy branżami. Założeniem konferencji była ocena doświadczeń w ratowaniu zabytków techniki i wskazanie drogi do ich ochrony. Miłym akcentem rozpoczynających się obrad w budynku ZG NOT w Warszawie było wręczenie 15 działaczom Złotych Odznak przyznanych przez Ministerstwo Kultury i Sztuki za opiekę nad zabytkami techniki.

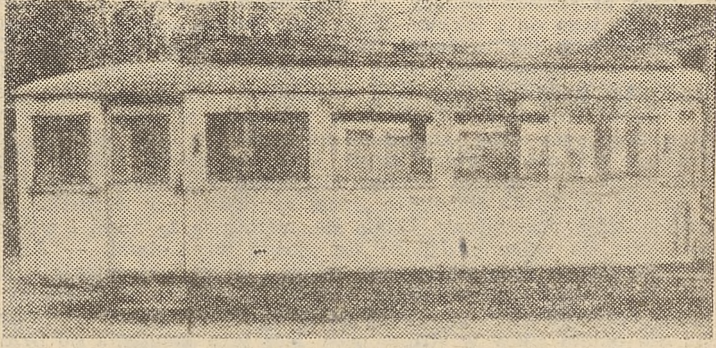
Konferencja zajęła się sześcioma rodzajami transportu: kolejnictwem, drogownictwem, komunikacją miejską, żegluga śródlądowa, lotnictwem i transportem samochodowym.

Referaty programowe ukierunkowały dyskusję, która w wielu przypadkach była gorąca. Zabierający głos przedstawiali stan zabytków w reprezentowanych przez siebie branżach, zamierzania w dalszym działaniu i nierzadko wysuwali wnioski, bardzo często mało optymistyczne. Szczególnie przedstawiciele dróg i mostów, których działalność w zakresie ochrony zabytków z uwagi na charakter eksponatów jest wyjątkowa, narzekali na szereg utrudnień w pracy. Bardzo często obiekty o muzealnej wartości są likwidowane, by na ich miejscu lub w pobliżu można było wybudować nowe. Na przykład stary most można by nawet uratować, ale zainteresowanie miejscowych władz jest zbyt małe lub żadne. Sporo miejsca poświęcono sprawie wywożenia z kraju zabytków techniki. Jesteśmy krajem zbyt mało zasobnym w takie dobra, aby można było je jeszcze tracić. Szczególnie gdy są to pojedyncze egzemplarze. Jeżeli chodzi o zabytki techniki w przedsiębiorstwie miejskiej komunikacji, to zainteresowanie starym taborem wzrosło w latach siedemdziesiątych. Inicjatywy zmierzają

do jego rekonstrukcji, na początku miały charakter raczej akcyjny. Tworzenie muzeów jest w tej branży niezwykle kłopotliwe z uwagi na rozmiary eksponatów, takie powstać więc mogły tylko przy zakładach eksploatacyjnych. W tej chwili skansenami starego taboru tramwajowego dysponują dwa przedsiębiorstwa w Krakowie i Łodzi.

Mimo ogromnej ilości tematów konferencja, przynajmniej w dziedzinie wymiany doświadczeń i integracji środowiska związanego z ochroną i zbieraniem zabytków techniki, spełniła swoje zadanie. Przedyskutowano wiele problemów. Dwudniowe obrady komisji podsumowano i wyciągnięto z nich szereg wniosków. Trudno w tej informacji wymienić wszystkie. Ograniczę się więc tylko do niezwykle ważnego dla naszego przedsiębiorstwa. Otóż jeden z tych wniosków dotyczy przyznania podstaw prawnou organizacyjnych i środków finansowych dla dwóch tworzących się w Polsce muzeów komunikacji miejskiej w MPK w Krakowie i w Łodzi.

Informację o warszawskim spotkaniu zakończył słowami tak często na nim wypowiedzianymi... „ochrona dóbr kultury, stanowiących dorobek myśli i pracy wielu pokoleń jest obowiązkiem państwa i powinnością jego obywateli”. (M.B.)



OBSERWOWAŁEM funkcjonowanie przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej „MKV” w Miskolcu. Czyniłem to zarówno z punktu widzenia pasażera, jak i pracownika MPK.

Rzucają się w oczy duże, przestronne, funkcjonalne punkty kontroli ruchu, jakże różniące się od naszych MPK-owskich pakamer, czy kiosków typu „Ruch” pozbawionych sanitariatów, w których pracownik służby ruchu nie ma warunków do pracy, nie mówiąc już o kierowcach czy motornych, którzy przecież w czasie przerwy posiłkowej powinni zjeść w higienicznych warunkach (przykładowo PKR na os. XXX-lecia obsługujący bardzo obciążone linie autobusowe: 103, 114, 164). Na Węgrzech PKR mieszczą punkt kontrolny, poczekalnię dla prowadzących pojazdy, punkty sprzedaży biletów, także miesięcznych, a więc może, wzorem węgierskim, wprowadzić taką sprzedaż i u nas, na większych punktach; mogliby to robić na przykład renciści zatrudnieni w niepełnym wymiarze godzin, a poprawiłoby to obsługę pasażerów oraz zlikwidowało dantejskie sceny w kilku punktach sprzedaży biletów okresowych, które miałyby wyłączność na wystawianie nowych biletów, w takim PKR byłaby też poczekalnia dla pasażerów oraz punkt techniczny z magazynem podstawowych części zamiennych i ogumienia. W krakowskim MPK zbliżone warunki panują jedynie w nowym PKR w Mistrzejowicach.

Bijemy natomiast Węgrów pod względem informacji dla pasażerów. Tabliczka rozkładowa w Miskolcu zawiera bowiem tylko następujące informacje: nr linii, trasę, godzinę pierwszego i ostatniego odjazdu, oraz minimalną i maksymalną częstotliwość — wahająca się od 3 do 30 minut na najbardziej obciążonej linii autobusowej nr 1. Być może, z tego właśnie powodu tabliczki te są czytelne i nie giną. Zainteresowani mogą natomiast nabyć za jedyne 15 forintów informatory komunikacyjne, które zawierają przepisy

porządkowe i taryfowe, dokładne czasy odjazdów z przystanków początkowych, a także planik komunikacyjny miasta. Kilkanaście lat temu podobne informatory były w sprzedaży w Krakowie, były nawet plany ponownego ich wydania, ale jak do tej pory nawet informatory do użytku służbowego nie dotarły wszędzie tam, gdzie być powinny (to znaczy do każdego PKR, gdzie przecież na honorowym miejscu widnieje tabliczka z napisem „Informacja”). I co ma zrobić nieszczeny regulator zatrudniony w rejonie Podgórze zapytany zniechęca o podanie odjazdów między 10 a 12 na linii „208”? Albo spławia „na-

Komunikacja miejska w Miskolcu

tręta” zdawkowym „nie wiem, to nie mój rejon”, albo też łapie za telefon, który jak na złość nie daje połączenia i wydzwania do kolegi z PKR na Dworcu lub też na Główną, aby jednak „natręta” poinformować. A pasażer? No cóż, ma prawo zwątpić w kwalifikacje takiego pracownika, który o podstawowe rzeczy musi gdzieś dzwonić. To tak, jakby pracownik informacji kolejowej z krakowskiego dworca telefonował do kolegi z Poznania, lub do Ministerstwa Komunikacji, aby dowiedzieć się o której godzinie odjeżdża pociąg z Poznania do Bydgoszczy.

Mimo że w Miskolcu nie ma przystanków „na żądanie” to kierowca nie zatrzyma się na pustym przystanku, jeżeli pasażer nie naciśnie przycisku nad drzwiami. Poprawia to zdecydowanie płynność ruchu, gdyż eliminuje zbędny postój na przystankach, na których nikt nie wsiada, ani nie wysiada, a przecież zadaniem komunikacji jest dowieźć pasażera do celu podróży szybko i sprawnie. I jakoś nikt z tego problemu nie robi, w przeciwieństwie do naszych służb ruchu, które za takie postępowanie karzą kierowców raportami dyscyplinarnymi. Zwyczaj

taki panował kilka lat temu na liniach z Salwatora, zadowoleni byli kierowcy (oszczędność paliwa, mniejsze zużycie części), oraz pasażerowie, którzy sprawnie dojeżdżali do pracy lub do domu. Znalazło to nawet odbicie w liście pasażerów do redakcji „Sygnałów MPK” opublikowanym w numerze 14 z 15 IX 1986 r. A przecież wystarczy odrobina elastyczności, aby sprawę załatwić po myśli wszystkich zainteresowanych. Pomimo opisanych powyżej zwyczajów, autobusy w Miskolcu kursują nad podziw regularnie i nikt nie ma pretensji do kierowcy o 3- czy 4-minutowe „nadspieszenie” przyjazdu, gdyż nikt nie będzie wy-

magiał, aby autobus utrudniał płynność jazdy innym użytkownikom drogi, wlokąc się jak przysłowiowy dół, aby stracić kilka minut.

Miskolckie tramwaje i autobusy zaopatruje się w nagłośnienie, przez które prowadzący pojazdy informują pasażerów o zbliżających się przystankach. Dużym ułatwieniem w pracy kierowców jest wyposażenie autobusów w automatyczne skrzynie biegów.

Tramwaje hamują bezgłośnie, dzięki zastosowaniu hamulców pneumatycznych, tego też typu są mechanizmy otwierania drzwi. Słynne torowiska węgierskie zdają tam, w przeciwieństwie do odcinka krakowskiego egzamin z trwałości, chyba dlatego, że na Węgrzech po torowiskach samochody nie jeżdżą, nie powodując wykruszenia płyt betonowych.

Prowadzący pojazdy sygnalizują zamiar zamknięcia drzwi pojazdu, a pasażerowie są nad podziw zdyscyplinowani i nie usiłują wskakiwać w ostatniej chwili. Pośpiech w tym przypadku jest najprostszą drogą do kalektwa, z czego Węgrzy zdają sobie sprawę.

Linie pospieszne są to linie szczy-

towe, kursujące w godzinach największego obciążenia linii normalnych, które dublują. Są to właściwie linie przyspieszone, typu dawnej 319 lub 324, na których autobusy zatrzymywały się na ważniejszych przystankach. Opłata taka sama jak na liniach normalnych, nie są ważne bilety miesięczne.

Na najdłuższych trasach obowiązuje podział na strefy, za przejazd w każdej strefie należy skasować osobny bilet. Komunikacja nocna funkcjonuje jedynie w noc sylwestrową, zresztą nie ma potrzeby w ciągu roku jej uruchamiania, gdyż pierwsze odjazdy są kilkanaście minut po godzinie trzeciej, ostatnie koło godziny pierwszej. Przez całą noc kursuje tylko tramwaj linii 1 obsługujący najważniejsze punkty miasta.

Komunikacja jest droga, o czym świadcza ceny biletów. Ostatnio bilet tramwajowy kosztował 2 forinty, a autobusowy 4 forinty, są to ceny różne w różnych miastach Węgier (w Budapeszcie bilety są tańsze). Jak to ma się do innych cen można zauważyć stosując popularny w naszym kraju przelicznik „alkoholowy”, otóż średnia cena butelki wódki równa się kosztom 20 przejazdów autobusem w Miskolcu. U nas amator „pół litra” musi odmówić sobie ponad stu przejazdów, aby swój ulubiony trunk nabyć. W oficjalnym przeliczeniu bankowym na złotówki (z dopłatą turystyczną, forint kosztuje 6 złotych 20 groszy) jeden bilet tramwajowy kosztuje 12,40 zł, a autobusowy 24,80. Około 80 procent Węgrów korzysta z biletów miesięcznych (w cenie od 15 do 160 forintów).

Wszystkim niezadowolonym z systemu funkcjonowania miszkolckiej komunikacji podaje na wszelki wypadek, że skargi można składać w siedzibie „MKV” — Miskolc, Szondi Gy. u. 1. I piętro, pokój 106, telefon 60-133, codziennie z wyjątkiem sobót i niedziel w godzinach 7.30—15.00. Autor powyższych spostrzeżeń był tylko chłonnym obserwatorem komunikacji na Węgrzech.

ADAM PABIAN

Najważniejsze są sprawy ludzi

(Dokończenie ze str. 1)

sprawach zakładu i przedsiębiorstwa.

— Zakończyły się zebrania pozjazdowe, teraz ciężka praca czeka członków Komitetu Zakładowego...

— ...obecnie zbieramy wnioski pozjazdowe, gdy to zakończymy, poświęcimy im jedno posiedzenie Egzekutywy KZ, a następnie trzeba będzie przystąpić do realizacji.

— Kampania miała charakter nie tylko sprawozdawczy, ale i wyborczy. Może kilka zdań na ten temat.

— Na 19 podstawowych organizacji partyjnych, mamy obecnie aż 11 nowych I sekretarzy. Świadczy to o tym, że coraz więcej ludzi wyraża chęć podjęcia nielatywnej pracy społecznej. Chciałbym tu podkreślić, że większość z dotychczasowych I sekretarzy pozostała w składach Egzekutyw. To pozytywny objaw świadczący o poważnym podejściu do wyborów i chęci zachowania ciągłości działania organizacji.

— Czym przede wszystkim zajmowano się podczas kampanii wyborczej?

— Staraliśmy się wprowadzić w życie sześć podstawowych celów: wzmocnienie roli Egzekutywy i I sekretarza w zakładzie, współpraca z organizacją młodzieżową, nie na zasadzie prowa-

dzenia za rękę, lecz ułatwiania pracy, doradzania, współpraca ze związkami zawodowymi, samorządem pracowniczym, działalność zakładowych kolektywów. To nie są łatwe sprawy, ale w interesie przedsiębiorstwa muszą one zostać dograne.

— Czy są już tu jakieś konkretne ustalenia?

— Tak, sekretarze Komitetu Zakładowego spotkali się z przedstawicielami Rady Pracowniczej. Ustaliliśmy, że wraz ze związkowcami będziemy spotykać się co miesiąc, by omówić sytuację gospodarczą przedsiębiorstwa, działania niezbędne dla jej usprawnienia, wymienić doświadczenia, podyskutować. Dzięki temu na naradach będziemy mogli prezentować wspólne stanowisko. Chcielibyśmy, by podobny model funkcjonował w zakładach. Oczywiście jest sprawą, że ludzie różnie patrzą na różne rzeczy, niech więc się spotkają i uzgodnią poglądy, a przede wszystkim kroki, które mogłyby przynieść poprawę.

— A więc dążenie do tego, by organizacje społeczne czuły się gospodarzami zakładów?

— Oczywiście. Z naszych doświadczeń wynika, że tam gdzie dobry jest zakład, dobrze działa organizacja partyjna i odwrotnie. Chcemy mieć więc wszędzie naprawdę dobre organizacje.

— Czym jeszcze będzie się zajmować organizacja partyjna w najbliższym czasie?

— Chcemy usprawnić przebieg informacji. Mówiłem już o reorganizacji XIV POP, reorganizacji służącej właśnie temu. Ale też co najmniej raz w miesiącu, członkowie Komitetu Zakładowego chcą być wśród załogi, nie na zebraniu oficjalnie, a właśnie w miejscu pracy.

— Pracujecie więc podobnie jak najwyższe władze partyjne kraju?

— Tak, staramy się wprowadzać dobre wzory, zwłaszcza, gdy sprawdzają się one w praktyce.

— O czym najczęściej mówią ludzie w zakładach?

— Dominują problemy ludzi młodych, stanowisk pracy. Ale my jako partia nie możemy zajmować się każdą śrubką, nakrętką. Musimy natomiast stworzyć taki klimat, by ludzie pracowali naprawdę wydajnie. Sprawy ludzkie muszą być w centrum naszej uwagi.

— Pracy dla organizacji partyjnej nie zabraknie.

— Oczywiście tak. I mamy nadzieję, że uda nam się pomyślnie zrealizować wnioski z kampanii pozjazdowej, ale o tym możemy rozmawiać najwcześniej za pół roku.

— Dziękuję za rozmowę.
KRZYSZTOF GACEK



ŚWIADKOWIE najechania tramwaju linii „19” na „8” 20 stycznia długo nie zapomną tego wydarzenia. Ci, którzy to widzieli, twierdzą, że uszkodzonych było i tak niewiele. A to dzięki przytomności motorniczego z „19” który zorientowawszy się, że zaczęła się korbą nastawnika, nie mając hamowania i nie mogąc ściągnąć pantografu, polecił pasażerom położyć się na podłodze. Zdawał sobie sprawę, że musi dojść do zderzenia ze stojącą tuż za przystankiem „8”. Skończyło się dość szczęśliwie.

W chwili zsyłania tekstów do druku przyczyna wypadku nie była jeszcze znana. „19” została zabezpieczona do badań biegłych i komisji. Dochodzenie prowadzone jest przez WRD WUSW w Krakowie pod nadzorem prokuratora. W wyniku wypadku uszkodzonych zostało 11 osób. Wszystkie wagony (5) zostały uszkodzone, w tym 3 poważnie. Straty są duże. Lokalne dzienniki skłaniały się do osadów, iż nie bez winy jest tu nie najlepszy stan starego taboru. (FIS)

Fot. JACEK BEDNARCZYK



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Obowiązuje „alarm C”

(Dokończenie ze str. 1)

łatwe. Brak paliwa zimowego powoduje niejednokrotnie usterki autobusów, zamarzają układy hydrauliczne i pneumatyczne, stale zapychają się i zamarzają zwrotnice, wysiadają ogrzewanie i sterowanie zwrotnic. Te wszystkie awarie trzeba usuwać i wypada przyznać, że usuwanie są w zasadzie bez problemów i narzekań.

Gdy tuż po ogłoszeniu alarmu wybrałem się na nocny rekonesans po mieście, przebieg przygotowania całego układu komunikacyjnego trwał pewną parą. Pogotowia torowe i śniegowe, mimo —25 st. C., pracowali z poświęceniem. Byli i tacy, którzy pracowali bez przerwy już drugą zmianę, a nie mieli jeszcze czasu na zjedzenie posiłku. Co dziwniejsze w rozmowach z tymi ludźmi nie było w zasadzie narzekań na ten stan rzeczy, a podkreślano potrzeby wynikłe z sytuacji. Spotkałem też nocy i motorniczego, który, jak sam przyznał, był już w pracy... 25 godzinę, a nadal jeździł tramwajem, przecierając trasę.

Zdarzyło się nam podwozić do zajezdni w Czyżynach kierowcę, który jechał do pracy już na półtorej godziny

przed terminem jej rozpoczęcia.

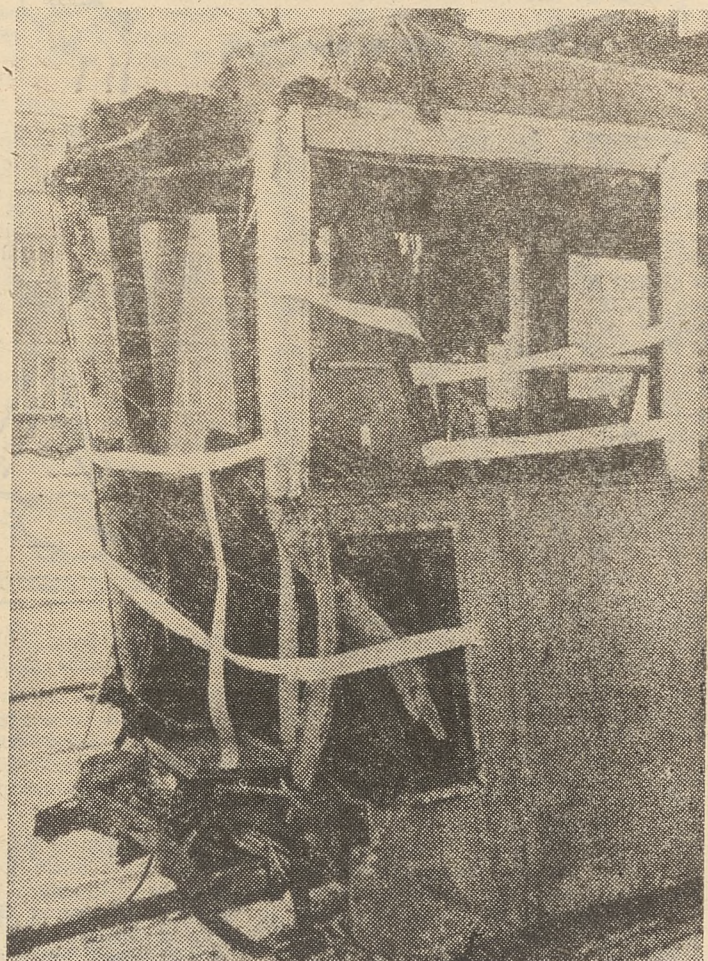
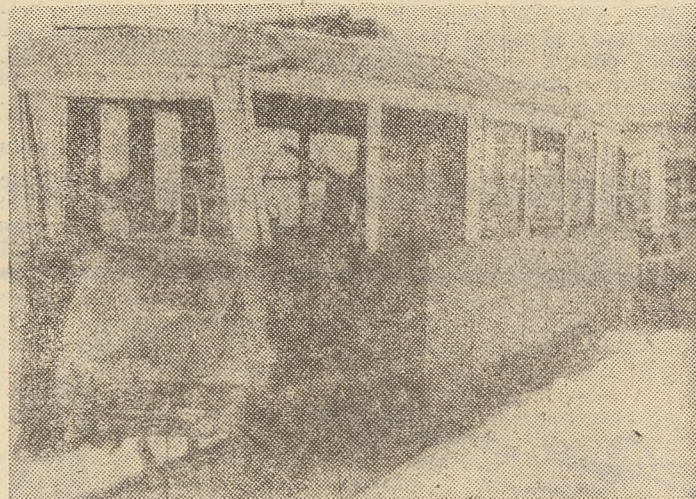
— Wprawdzie odpowiednia grupa ma obowiązek przepalania autobusów co jakiś czas przez całą noc — tłumaczył — ale na wszelki wypadek lepiej być przygotowanym na to, że trzeba będzie rozgrzewać autobus samemu. To zawsze wymaga sporo czasu.

Nie wiem, czy wszyscy kierowcy tak rzetelnie podchodzili do swych obowiązków, ale trzeba przyznać, że największe mrozy jakoś przejeżdżaliśmy i poza incydentalnymi przypadkami, nasze wyjazdy były zmniejszone zaledwie o około 5 proc., co nie stanowi zbyt dużego utrudnienia dla miasta i jego mieszkańców. A przecież, by to osiągnąć, trzeba było jeszcze niewyliczalnego wysiłku całej rzeszy pracowników zaplecza, którzy potrafili uporać się ze zwiększoną ilością awarii. Rozmawiałem np. z pracownikami zaplecza w Woli Duchackiej, gdzie temperatura w hali spadała niejednokrotnie poniżej zera. Pracownicy przyznają, że tak prawdę mówiąc, to nie bardzo wiadomo, co lepsze, bo gdy wjeżdża do hali, zamiast autobusu, jeden wielki sopel to albo ręce do niego przymarzają, albo wszystko topnieje i

woda leje się na głowy pracującym w kanałach. Oczywiście robi się wszystko, by poprawić warunki. Są ciepłe posiłki i gorąca herbata, pilnuje się zamykania bram przy wjeżdżaniu autobusów. Społeczny inspektor pracy interweniuje, gdy któryś z kierowców uruchamia niepotrzebnie silnik w hali w miejscu gdzie nie ma odciagu spalin.

Kierownik Bogdan Pozłótko, który jako jedyny wśród kierowców zakładów nie szukał na sztabie żipowym jakichś obiektywnych przyczyn swoich kłopotów, ale przyznał, że zawiniła zła organizacja pracy i błędy nadzoru, uważa teraz, że potrzeba jeszcze miesiąca, by doprowadzić wszystkie autobusy do stanu używalności. Ale błędy popełnione w czasie poprzedniego ataku zimy powinny nauczyć wszystkich, jak postępować, gdy wróci duże mrozy. Uważa, że wszystko zależy będzie od średniego nadzoru i jego zdolności organizacyjnych, bo kierowcy i pracownicy zaplecza w zasadzie dają z siebie wszystko. Trzeba tylko umieć wykorzystać tę ciężką i pełną poświęcenia pracę, a na pewno nie będzie wtedy takich kłopotów, jakie mieliśmy ostatnio.

ADAM ZYZMAN





ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

KRAKOWSKA Spółka Tramwajowa, która w czasie od 16 marca do 15 kwietnia br. uzyskała 27.477,11 koron dochodu czyli przeciętnie po 886 koron dziennie, miała w miesiącu maju 29.656,66 koron czyli 956 koron dziennego wpływu. Cyfra ta rzuca korzystne światło na rentowność nowego przedsiębiorstwa, którego akcje znajdują się obecnie przeważnie w rękach zagranicznych kapitalistów. Byłoby dobrze, gdyby miejscowe koła finansowe zwróciły uwagę na ogłoszoną subskrypcję tych akcji i rozpatrzyły się w szansach powodzenia tego przedsiębiorstwa, celem ewentualnego zakupu akcji.

„CZAS” — 8 czerwca 1901 rok

Linie kolei elektrycznej

WCZORAJ odbyło się ważne posiedzenie komisji tramwajowej miejskiej. Rozpatrzyła ona pismo dyrekcji kolei elektrycznej, obiecującej przyspieszenie budowy nowych linii kolei przez ulicę Długą, Zwierzyńską i do Parku Jordana. Budowa ma być rozpoczęta za półtora roku, pod warunkiem, że gmina zgodzi się na odroczenie budowy linii Sienna — Starowiślna — Dietla — Stradom, dopóki nie będzie rozpatrzone propozycja, czy nie byłoby lepiej przedłużyć tę linię aż do Wisły, do projektowanego Nowego Mostu, zamieścić natomiast obowiązującej budowy do ulicy Starowiślniej wzdłuż ulicy Dietla aż do Stradomia. Komisja uchwaliła zaproponować sekcji ekonomicznej następujące wnioski: odpowiedzieć dyrekcji kolei elektrycznej, że gmina miasta Krakowa ob staje przy postanowieniach kontraktowych, nie ma wszakże nic przeciwko temu, by przyspieszyć budowę linii przez ulicę Długą, Zwierzyńską i do Parku Jordana. Gmina byłaby skłonna zwolnić Spółkę Tramwajową od obowiązku budowy linii przez ulicę Dietla i do ulicy Starowiślniej do Stradomia i odroczyć budowę linii Sienna — Starowiślna, jeżeli Spółka zbuduje w zamian linię od Stradomia (Hotel Royal) przez ulicę św. Gertrudy i Kolejową wzdłuż Plant do ulicy Lubicz. Ciekawa rzecz jak ten orzech Spółka ugryzie?

„CZAS” — 19 czerwca 1901 roku

DZISIAJ o godzinie 10.00 z rana w sali obrad sekcji Rady Miasta w magistracie zebrali się komisja reambulacyjna dla trzech nowych linii kolei elektrycznej w Krakowie, a mianowicie dla linii: 1) Rynek Główny — Sławkowska — Długa, 2) Rynek — Szewska — Podwale — Wolska — Park Jordana, 3) Rynek — Sienna — Starowiślna — Dietla. Komisji przewodniczył radca Namiestnictwa dr Ustyanowski ze Lwowa; w skład jej wchodzi, jako reprezentant ministerstwa kolejowego pan inspektor generalnej inspekcji Mikulski z Wiednia, dalej reprezentanci Rady Miejskiej magistratu, wojskowości, dyrekcji skarbowej, policji, poczty i telegrafu, dyrekcji kolei elektrycznej. Komisja o godzinie 11.00 udała się z magistratu do miasta i rozpoczęła szczegółowo badać projektowane nowe linie elektryczne. Czynności komisji potrwać dwa dni.

„CZAS” — 6 września 1901 roku

2 WRZEŚNIA o godzinie 10.45 w nocy, wozy tramwajowe zjeżdżające z Parku Krakowskiego zderzyły się przy kościele św. Idziego.

„CZAS” — 3 września 1901 roku

WYBRAŁA: M.B.



AMERYKA Łacińska zawsze była szczególnie urodzajnym terenem dla obserwacji UFO. Obserwacje zdają się nadchodzić falami, które określone są przez niektórych badaczy latających spodków mianem „flapów” („Flap” — w slangu lotniczym — nalot). Największe „flapy” w Ameryce Łacińskiej wystąpiły w 1952, 1954, 1957 i 1965 r. Wydarzenia z lat 1978—79 zdają się świadczyć, iż miał miejsce w tym okresie kolejny „flap” NOL. Nie sposób jednak w krótkim opracowaniu opisać chociażby wyrywkowo relacje z różnych krajów, dlatego też przedstawiam tylko trzy przypadki z Chile, które zostały opisane m. in. w książce T. Beckley'a i M. Macklina „UFO” (1980), z której zaczerpnąłem poniższe dane.

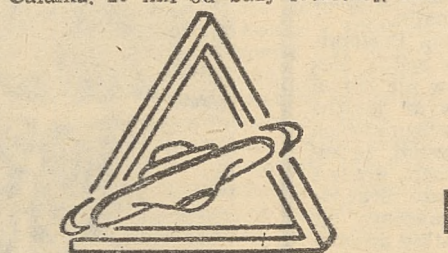
W maju 1978 r. dwóm pilotom F-4E w czasie lotu szkoleniowego nad Antofagastą, w pobliżu bazy lotniczej, radar naziemny zakomunikował, że zauważono nieznany obiekt lecący z szybkością ponad 900 mil na godzinę. Odrzutowce znalazły go na wysokości 37000 stóp.

„W miarę, jak zbliżaliśmy się do obiektu coraz bardziej, mogłem stwierdzić, że jest to olbrzymi statek otoczony mglistą substancją — wspominał kapitan Catalan Farias. — Kiedy znalazłem się w odległości ok. 2 mil od statku ten skręcił gwałtownie w bok przy szybkości blisko 40000 mil na godzinę”.

Kapitan Ernesto Gonzales Yarra, który kontrolował spotkanie samolotu

z nieznany obiekt na radarze, potwierdził raport pilota. „W ciągu 30 sekund UFO oddaliło się 30 mil od myśliwca. To jest niewiarygodnie szybko. Żaden samolot na świecie nie potrafi w ten sposób manewrować...”

Nie było to jedyne spotkanie pilotów z NOL podczas tej „fali”, 16 grudnia 1979 r. pluton policji w mieście Calama, 20 mil od bazy lotniczej, zau-



ważył olbrzymią kulę na niebie. Widział ją także tysiące obywateli.

„Był zachód słońca kiedy ją zobaczyliśmy — oświadczył major policji Ivan Gonzales Jorquera. — Nigdy przedtem nie widziałem czegoś podobnego. Było to zdecydowanie jakiegoś rodzaju UFO”.

Zaalarmowano Pierwsze Skrzydło Powietrzne w bazie lotniczej Cerro Moreno w północnym Chile. Dowódca — generał Benjamin Opazo Brull zarządził przechwycenie obiektu. Z bazy wystartowały cztery odrzutowce, które stosując się do instrukcji radaru

Sugestie socjologa

TRZY MIESIĄCE pracy w przedsiębiorstwie to okres bardzo krótki. Na dodatek jeśli jest to pierwsza praca w życiu, podjęta zaraz po ukończeniu studiów, wygląda to tym mizerniej. Niemniej zawód mój — socjolog — zobowiązuje do stawiania diagnoz, przedstawiania opinii i wniosków mogących w jakimkolwiek stopniu wpłynąć na poprawę funkcjonowania przedsiębiorstwa, a tym samym na polepszenie warunków pracy ludzi. Dlatego postaram się przedstawić kilka swoich przemyśleń. Nim jednak do nich przejdę, chciałbym poświęcić parę zdań pracy socjologa.

Istnieje sporo stereotypów i niejasności dotyczących tego zawodu. Niektórzy wyobrażają sobie go podobnie, jak autorzy satyrycznej audycji „Z socjologią na ty”. Inni wyobrażają sobie jeszcze więcej, umiejscawiając socjologa bądź jako pracownika pionu socjalnego, bądź ośrodka zdrowia. Kim jest zatem socjolog w zakładzie pracy? Otóż jego podstawowym zadaniem jest doradzanie w sprawach funkcjonowania zakładu. Socjolog podejmuje badania mogące podnieść wydajność pracy, poprawić warunki zakładu, zajmuje się sprawami adaptacji i stabilizacji zawodowej. Powyżej wymienione zadania to nie teoria i pobożne życzenia, ale praktyka wielu przedsiębiorstw, także i naszego.

Znacznie gorzej jest z wykorzystaniem opinii socjologów. O korzyściach płynących z zastosowania ich wniosków traktuje wiele artykułów (patrz „Humanizacja Pracy”, „Zarządzanie”, „Studia Socjologiczne” — czasopisma te pełne są tekstów opisujących wymierne efekty pracy socjologów). A u nas? U nas socjolog jest piątym kołem u wozu. Przeprowadzane wielkim nierzadkiem sił i środków, badania lądują w najlepszym wypadku głęboko w szafach decydentów. Proponuję zatem krótki rachunek sumienia naszej kadry kierowniczej różnego szczebla. Otrzymujecie Szanowni Państwo, od lat różnego rodzaju analizy płynące z Pracowni Socjologicznej. Co z tymi badaniami robicie? Wykorzystujecie ich wyniki jako potwierdzenie Waszych też wygłaszanych na naradach i zebraniach, a potem... Ile wniosków sformułowanych

przez socjologa zostało zrealizowanych w praktyce, a ile wylądowało w szufladach?

NIE WSTYDŹMY SIĘ ZARABIAĆ

To hasło kieruję pod adresem przedsiębiorstwa, które jak wszyscy wiemy żyje z dotacji (5 mld zł rocznie!). W tym, że dotacje płyną do MPK nie ma nic zdrożnego — z dotacji żyje większość przedsiębiorstw komunalnych na całym świecie. Niemniej obok życia „na cudzym garnuszku” warto mieć trochę własnych pieniędzy. Jednym ze sposobów ich uzyskania, dość prostym, jest reklama. W Polsce kto żyw bierze się za nią — od TV po prasę i różne zakłady pracy — gdyż przynosi ona krociowe zyski. Jak wiadomo reklama może być wizualna, bądź dźwiękowa.

Otóż w MPK można zastosować oba rodzaje: wizualną stanowią mogą kolorowe, estetyczne plansze, ulotki itp. zawieszane wewnątrz lub na zewnątrz pojazdów, zaś dźwiękową — reklama nadawana przez głośniki umieszczone w autobusach, tramwajach i na końcówkach. Reklama dźwiękowa pozwoli ponadto na wkroczenie MPK w cywilizację XX wieku. Stać się to może poprzez informowanie przez głośniki w pojazdach i na pętlach o trasach przejazdu, godzinach odjazdu, najbliższych przystankach itp., a także nadawanie spokojnej muzyki. Kierowcy, motorniczowie, jak również pracownicy PKR otrzymaliby gratyfikacje za obsługę urządzeń nagłaśniających.

Poważne kwoty zyskałoby przedsiębiorstwo (np. firmy polonijne płacą bardzo słono za reklamowanie swoich wyrobów, podobnie firmy prywatne i spółdzielnie), zyskaliby również pasażerowie (a także turyści wsiadający do tramwaju mknącego w nieznanym dla nich kierunku!). O wzroście społecznej oceny funkcjonowania MPK nie trzeba chyba nikogo przekonywać. Może więc warto spróbować?

„EDEN” W MPK

Nie zamierzam zachęcać do zatrudnienia w charakterze doradcy szejka Amala czy też podjęcia przez MPK produkcji plastikowych krokodyli. Chciałbym natomiast zwrócić uwagę na komputery pokazujące w serialu „Powrót do Edenu”. Otóż można i w MPK mieć równie szybki, efektywny i — co najważniejsze — efektywny system gromadzenia i udostępniania informacji. Nie bójmy się nowoczesności, wprowadzajmy nowe metody szybko i zdecydowanie! Wiele informacji, które z wielkim trudem i mozołem (piszę to bez cienia ironii) zdobywają kadry czy też księgowość, można mieć na ekranie monitora w ciągu kilku sekund. Wystarczy kupno komputera IBM, programów Studia pana Kajkowskiego, zatrudnienie kilku programistów. Na efekty trzeba będzie oczywiście trochę poczekać, ale warto zainwestować po to, by mieć szybkie, jasne i rzetelne informacje.

SŁUŻBA WOJSKOWA

Wielu pracowników po odświeżeniu wojska nie powraca do pracy w MPK (70 proc.). Można ich zachęcić do tego poprzez udzielanie pożyczek w wysokości 50 tys. zł, które po 2—3 latach pracy byłoby umarzane. W wypadku wcześniejszego odejścia z MPK pracownik musiałby zwracać powyższą kwotę w całości.

KRADZIEŻE

To ważny, a zarazem przykry problem. Niemal we wszystkich zakładach skarżono się na ciągłe kradzieże. Należy zatem — moim zdaniem — poprawić zabezpieczenie obiektów MPK przed kradzieżami poprzez wpuszczanie na ich teren jedynie za okazaniem przepustki i poprzez wyrywkowe kontrole opuszczających zakład pracowników i pojazdów. Można też pomyśleć o odpowiedzialności brygady zaplecza za dany autobus przekazywany przez kierowcę (podobnie sytuacja może wyglądać w zajezdniach tramwajowych). Być może

(Dokończenie na str. 7)

UFO nad Chile

naziemnego znalazły obiekt na wysokości 15000 stóp. Gdy piloci się zbliżyli obiekt wzniósł się prawie prostopadle w górę utrzymując odrzutowce ok. 5000 stóp poniżej siebie.

Również w grudniu 1979 r. miało miejsce jeszcze jedno spotkanie pilotów Chilijskich Sił Powietrznych z nieznany obiekt. Doświadczony pilot myśliwski Luis Lira Bustos podczas

knąć zderzenia. Tymczasem on i pilot — porusznik Jose Fernandez Marzin — podjęli pościg, gdy obiekt ponownie skierował się w niebo.

„Byłem wstrząśnięty, gdy po raz pierwszy zobaczyłem obiekt z bliska — powiedział porucznik Martin. — Gdy przelatywałem pod nim, wydawał się całkowicie nieruchomy, dosłownie zawieszony w powietrzu. Niemożliwe żeby jakiś normalny samolot olbrzymich rozmiarów tego trójkąta mógł utrzymywać się w powietrzu kompletnie nieruchomy”.

Obiekt wzniósł się jeszcze wyżej i w końcu osiągnął wysokość 60000 stóp, po czym wg Pratta Coronę tajemniczo zniknął.

Generał Brull tak skomentował to zdarzenie: „Jeżeli piloci powiedzieli, że coś widzieli, w takim razie nie ma co do tego żadnej wątpliwości — oni widzieli”.

Piloci — szczególnie wojskowi — mają na co dzień do czynienia zarówno z obiektami latającymi, jak i różnymi dziwnymi zjawiskami atmosferycznymi. Są w wysokim stopniu wyszkoleni pod względem rozpoznawania latających obiektów. We wszystkich powyższych spotkaniach stwierdzali oni jednak, że z czymś takim spotkali się po raz pierwszy. Z czym więc się spotkali: z nieznanym zjawiskiem atmosferycznym, czy z UFO?...

BRONISŁAW RZEPECKI (GBNOL)

Sugestie socjologa

(Dokończenie ze str. 6)

wszystko to podziela odstrasza na potencjalnych złodziei.

"PENTAGON" I MASY

"Pentagon" to użyte przez redaktora Lachia określenie Zarządu Przedsiębiorstwa. Stosunki pomiędzy Zarządem a komórkami funkcjonalnymi staną się przedmiotem analiz Pracowni Socjologicznej (oby wyniki nie zginęły w biurkach), gdyż nie są one najlepsze. Sporo animozji czy wzajemnych uprzedzeń, można wyeliminować poprzez częstsze wizyty ludzi z Zarządu w zakładach eksploatacyjnych. Podobnie trudno zaliczyć do idealnych stosunki pomiędzy ZNR a kierującymi pojazdami. Obie grupy nie są bez winy, niemniej częste zatargi można zlikwidować poprzez obowiązkową pracę zatrudnionych w ZNR w zakładach eksploatacyjnych — mówiąc konkretnie np. przez miesiąc, jako motorniczych bądź kierowców autobusowych.

To tylko niektóre z problemów, które zauważyłem podczas odwiedzania zakładów. Nie sposób w krótkim artykule napisać o wszystkim, np. o problemie plac, samodzielności ZTX i ZBL, szkole, możliwości przebudowy struktury MPK itp. Być może będzie jeszcze okazja poruszyć i te zagadnienia. Chciałbym również, aby ten tekst stał się "prowokacją" do dyskusji na temat funkcjonowania MPK. Wielu z Czytelników ma na pewno interesujące pomysły poprawy działania naszego przedsiębiorstwa. Zapraszam do dyskusji.

KAZIMIERZ LABNO

Ryba nie jest najważniejsza

ROZMAWIAM z MARKIEM TRYKIEM, kierowcą ZAW, zwycięzcą jesiennych zawodów wędkarskich "O największą rybę" rozegranych na Dunajcu w Bogumiłowicach.

— Od jak dawna wędkujesz?

— Od dzieciństwa, tak gdzieś 20 lat, początkowo metodą gruntową, a ostatnio także próbuję swoich sił w dyscyplinie muchowej, zachęcony przez kolegów z koła "Zwierzyniec", do którego należą.

— Jesteś więc członkiem koła, które liczy się w okręgu krakowskim, a zawodnicy "Zwierzyniec" odnoszą sportowe sukcesy także na arenie międzynarodowej, jak Janusz Czulak — mistrz Polski z roku 1982 w dyscyplinie spławikowej, od 1981 roku w ekipie narodowej na Mistrzostwa Świata, czy też Krzysztof Sasula — wicemistrz świata w dyscyplinie muchowej z roku 1985. Oczywiście dobrzy zawodnicy macie w kole więcej, przykładowo: koleś Czarnik, Motyka, Wróbel — spławikowcy, czy też Krzepowski, Malinowski i wielu innych.

— Owszem, jest spora grupa dobrych zawodników, do których zaliczają się m. in. nasi koleś z zakładu — Jacek Śliwa i Zygmunt Szklarczyk. Wspólne wyprawy z nimi pozwalają dużo się nauczyć, podpatrzeć jak łowią najlepsi, a potem zastosować...

— W Bogumiłowicach wyniki były nie najlepsze...

— Złowiłem trzy okonie, najdłuższy miał 21 cm. Poniżej były to zawody towarzyskie, dozwolone były wszystkie metody. Zauważyłem, że ryby karpiołate nie żerują (z trudem złowiłem uklejkę) i dlatego postanowi-

łem zarzucić wędkę żywcową. Pomogło. A zanęta, pomimo obfitości na łowisku ryb spokojnego żeru, w tym dniu nie skutkowała.

— Zawiniła tu popularność tego łowiska, które leży przy szlaku kolejowym z Krakowa do Tarnowa, nastąpiło jego przeniesienie przed czym przestrzegali na łamach "Wiadomości Wędkarskich" m. in. Zgigniew Dziedzic — trener kadry narodowej. Wędkarze,



zachęćni wynikami uzyskwanymi przez zawodników nęca intensywnie, zanęta nie jest dostatecznie rozdrobniona, stanowi pokarm, którym ryby się szybko nasycają, a jej pozostałości podlegają w wodzie procesom gnilnym, i takie miejsca są przez ryby z daleka omijane. Co innego na zawodach, gdzie prawidłowo dobrane składniki pozwalają na osiągnięcie takich wyników, jak 27 kg ryb na Kanale Szymońskim, które dały mistrzostwo polski w ro-

ku 1975 Mieczysławowi Wiśniewskiemu z Wrocławia. Ponadto zawody tego szczebla rozgrywane są przeważnie na łowiskach wyłączonych czasowo z eksploatacji wędkarskiej.

— Zgadza się, i tak w trakcie rekreacyjnego wędkowania jesteśmy ograniczeni regulaminowymi limitami, po co więc przynosić łowisko...

— Oprócz błędów w nęceniu można także zaobserwować błędy techniczne, na przykład stosowanie zbyt grubych żyłek...

— Tak. W Bogumiłowicach na żywcówce miałem żyłkę 0,15 mm, czyli taką, którą nie jeden wędkarz uważa za zbyt słabą. A przecież średniej jakości "piętnastka" ma wytrzymałość około kilograma. Życzyłbym każdemu z amatorów mocnych żyłek co najmniej takich ryb...

— Zawodnicy używają jeszcze cienszych: 0,08, 0,06, a nawet 0,04 mm. Francuzi, którzy zaliczają się do najlepszych na świecie, uważają, że wyholowanie stugramowej płoci na zestaw 0,04 mm jest większym osiągnięciem niż złowienie 2 kg szczupaka na żyłkę 0,5 mm...

— Ślusznie, cały urok wędkarstwa to umiejętny hol, dający szansę rybie i wędkarzowi. Potem to jest już tylko zdobywanie mięsa, nie mające nic wspólnego z wędkarstwem. Niestety, dla wielu pseudowędkarzy ryba jest najważniejsza, a przecież idąc nad wodę wędkarz mówi: że idzie na ryby, a nie po ryby.

— Całkowicie się z Tobą zgadzam, dziękując jednocześnie za rozmowę i życząc Ci przystojniowego "połamania kijów" w nadchodzącym sezonie.

Rozmawiał:

ADAM PABIAN



SZANOWNY PANIE INSTRUKTORZE,

nie wiem, czy siadając za kierownicą szkoleniowego autobusu z wyraźnym oznakowaniem "nauka jazdy", aby w jeden z dni największych mrozów, gdy trakcja tramwajowa "siadła", kolizje gonili awarie, zwrótnice się nie przekładały, zatrzymanie trwały godzinami, a zerwania sieci mnożyły się jak króliki — zabrakł przemarniętych do szpi-ku kości pasażerów z odległej od centrum końcówki, by dowiedzieć ich do bardziej komunikacyjnie "ucywilizowanej" części miasta — postąpił Pan zgodnie z przepisami. Jak znam życie, biurokrację i tzw. obieg — pewnie nie. Ale postąpił Pan słusznie i chcę Pana w tej słuszności utwierdzić. Jak dobrze mieć przekonanie, że im zimniej tym cieplej — w ludzkich sercach.

Wybaczy Pan, że nie wymieniam Go z imienia i nazwiska, nawet ich nie znam i nie próbowałem odnaleźć, bo a nuż okazałoby się, iż Pańska, domniemana przeze mnie, "samowola" nie znajduje uznania w oczach zwierzchników. Pal licho szefów — o tym niewiarygodnym przypadku mówi się na mieście. Ludzie na przystankach z niedowierzaniem w oczach występują o wydarzeniu od naczynych świadków, i tych, którzy się za nich podają.

Życzę sukcesów w pracy wychowawczej nowych kadr MPK i odwagi w realizacji mądrych inicjatyw.

Szczerze oddany

REDAKTOR

KRONIKA WYPADKÓW

● Tokarz Bronisław Szupke z ZNT, 2 grudnia ub. r. podczas przetwarzania zardzewiałej obręczy zaprzężył sobie oko. Wina poszkodowanego, który na zwolnieniu lekarskim przebywał 8 dni.

● Zastępca kierownika Działu Kadr Zbigniew Kiełbratowski, podczas wysiadania z tramwaju 2 grudnia ub. r. skrzył nogę. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 26 dni.

● Mechanik Zbigniew Kaczmarek z ZAW, zakładając uszczelkę na głowicę, doznał 3 grudnia ub. r. wicia obcego ciała w prawe oko. M. in. przyczyną tego wypadku było zbyt duże ciśnienie wody. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

● Tokarz Józef Bieliński z ZNT, podczas szlifowania przy nieprawidłowo ustawionym nożu, doznał 5 grudnia ub. r. skaleczenia drugiego palca lewej ręki. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

● Regulator Władysław Woźniak z ZNR, podczas dobierania do tramwaju potknął się na nierównej płycie chodnikowej, przewrócił i skaleczył podbródek. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

● OHP-owiec Mieczysław Strączek z ZTH, odkręcając 1 grudnia ub. r. pokrywę silnika, zaprzężył sobie lewe oko. Przyczyną wypadku obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

● Mechanik Janusz Grabowski z ZAP, podczas odkręcania niesprawnym kluczem koła, doznał stłuczenia i rany ciętej trzeciego palca prawej

ręki 8 grudnia ub. r. Za wypadek obciążać należy winą zarówno zakład pracy, jak i poszkodowanego, który pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

● Zmywacz taboru Urszula Wilk z ZTH, przenosząc 10 grudnia ub. r. ławkę skaleczyła stopę lewej nogi o metalową podstawkę ławki. Wina poszkodowanej. Zwolnienie lekarskie — 11 dni.

● Elektryk samochodowy Bogusław Tomczyk z ZAW, wychodząc 10 grudnia ub. r. z autobusu, pośliznął się na mokrym stopniu i złamał palec lewej ręki. Wina poszkodowanego, który pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

● Kierowca Tadeusz Wach z ZAW, podczas rozładunku akumulatorów 13 grudnia ub. r. przygniótł sobie palec lewej ręki. Wina poszkodowanego, który pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

● Inspektor ds. kontroli biletów Tadeusz Wilczkiewicz z Wydziału Taryfowo-Biletowego, popchnięty 17 grudnia ub. r. przez agresywnego pasażera na szybę w tramwaju, doznał złamania palca lewej ręki. Poszkodowany pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

● Pilot-motorniczy Jan Noworyta z ZTP, najechał 22 grudnia ub. r. w Zajezdni na drugi tramwaj, w wyniku czego doznał ogólnych potłuczeń i rany ciętej głowy. Wina poszkodowanego, który na zwolnieniu lekarskim przebywał 1 dzień.

● Kierowca Jacek Stępień z ZAP na skutek poślizgnięcia się 26 grudnia ub. r. na terenie Zakładu, na mokrej nawierzchni, skrzył lewą nogę. Przy-

czyna wypadku obiektywna, a poszkodowany przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Ślusarz Zdzisław Kurlęto z ZNT, podczas naprawy 30 grudnia ub. r. pantografu, na skutek oberwania śruby mocującej uderzony został częścią odbioraka w głowę, co spowodowało, ranę ciętą. Wina poszkodowanego, który pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

*

W grudniu ub. roku pojazdy MPK brały udział w 192 wypadkach i kolizjach drogowych. W 60 z nich zawinił pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 23 wypadków i kolizji, w tym 10 zawinionych, w ZAC — 14 (5 zawinionych), w ZAW — 25 (10 zawinionych) w ZAP — 17 (11 zawinionych) w ZTH — 44 (8 zawinionych), w ZTP — 55 (10 zawinionych), w ZTX — 11 (5 zawinionych), inny tabor — 3 (1 zawiniony).

Oto opis niektórych zdarzeń, jakie wydarzyły się w grudniu ub. roku.

1 grudnia, godz. 13.30. Kierujący autobusem linii 129, ruszając z przystanku i zmieniając pas ruchu z prawego na lewy, otarł się lewym przednim narożnikiem autobusu o prawy bok jadącego w tym samym kierunku lewym pasem ruchu „fiatem 126p”. Przyczyną kolizji było zajęcie drogi samochodowi osobowemu przez kierowcę autobusu MPK. Straty właściciela „malucha” wynoszą 2000 zł. Autobus nie został uszkodzony.

2 grudnia, godz. 14.45. Autobus linii 173-03 jechał ulicą Gwardii Ludowej w kierunku Prokocimia. Skracając w lewo w ulicę Malborską, otarł się lewym boki o lewy przedni narożnik stojącego przy ul. Malborskiej i przygotowywującego się do skrętu w lewo „fia-

ta 126p”. Przyczyną kolizji było niezachowanie bezpiecznego odstępu przez kierowcę MPK w czasie omijania stojącego samochodu osobowego. Kierowca autobusu MPK ukarany został mandatem. Autobus nie został uszkodzony.

2 grudnia, godz. 5.40. Autobus linii 130-13 jechał ulicą Stachewicza w kierunku Azorów. Na skrzyżowaniu ul. Makowskiego, wykonując manewr skrętu w lewo, wpadł w poślizg na oblodzonej nawierzchni jezdni i uderzył lewym boki w przedni lewy narożnik stojącego przed skrzyżowaniem jadącego w kierunku Dworca Głównego autobusu MPK linii 130-09. Przyczyną kolizji było niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych. Oba autobusy uległy lekkim uszkodzeniom. Straty szacunkowe wynoszą ok. 2000 zł.

2 grudnia, godz. 15.55. Autobus linii 194-02, jechał na petli autobusowej przy rondzie Grunwaldzkim. W czasie omijania otarł się prawym tylnym narożnikiem naczepy o lewy przedni narożnik stojącego autobusu linii 128-01, w wyniku czego powstały uszkodzenia szacowane na ok. 2000 zł. Przyczyną kolizji było niezachowanie bezpiecznego odstępu w czasie omijania stojącego autobusu przez kierowcę wozu linii 194.

3 grudnia, tramwaj linii 1-04 jechał ulicą Franciszkańską w kierunku Salwatora. Na skrzyżowaniu przy Filharmonii najechał przodem na prawy bok wozu silnikowego tramwaju linii 21-05 jadącego w przeciwnym kierunku i skręcającego

w lewo w ulicę Straszewskiego. Oba tramwaje zostały lekko uszkodzone, a straty szacunkowo wynoszą ok. 6000 zł. Przyczyną było zajęcie drogi tramwajowi linii 1-04 przez motorniczego tramwaju linii 21-05.

4 grudnia, tramwaj linii 1-04, jechał torowiskiem wydzielonym ulicą Srebrnych Orłów w kierunku Mistrzejowic. O godz. 6.25 najechał na stojący na przystanku „Mistrzejowice” tramwaj 16-01. Obydwa składki zostały uszkodzone, a straty szacunkowo wynoszą ok. 30.000 zł. Komisja badająca stan techniczny wozu linii 1-04 uznała go za technicznie sprawny. Przyczyną kolizji było więc niezachowanie przez motorniczego bezpiecznej prędkości.

16 grudnia, tramwaj linii 8-10 jechał torowiskiem ulicy Waryńskiego w kierunku Borku Fałęckiego. O godz. 13.40 najechał na tył stojącego na przystanku „Wawel” tramwaju linii 6-09. Obydwa tramwaje zostały lekko uszkodzone. Komisja badająca stan techniczny tramwaju linii 8-10 uznała go za technicznie sprawny. Przyczyną kolizji było niezachowanie bezpiecznej szybkości zapewnianej przez panowanie nad pojazdem.

30 grudnia, autobus linii A-06 jechał ulicą Bronowicką w kierunku Nowych Bronowic. Za skrzyżowaniem z ulicą Piastowską, otarł się lewym tylnym narożnikiem o prawy bok wyprzedzanego tramwaju linii 4-12. W wyniku kolizji oba pojazdy zostały uszkodzone. Przyczyną było niezachowanie przez kierowcę odpowiedniego odstępu od wyprzedzanego tramwaju. (M.B.)

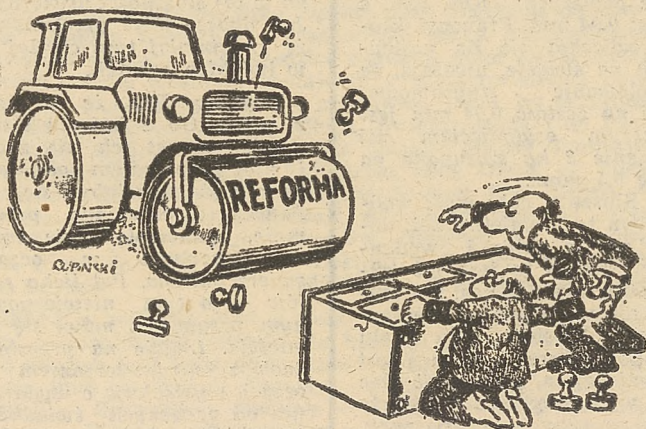
KRONIKA WYPADKÓW



W razie nawrotu ostrych mrozów — licz na własną inicjatywę.
FOT. STANISŁAW MAKAREWICZ

Echa związkowego jubileuszu

BYWALI — na wszelkiego rodzaju zjazdach jubileuszowych, sympozjach i wielkich naradach, powiadają, że nasz był wyjątkowy bo po pierwsze: organizacja była wzorowa, a po drugie było co posłuchać — godzinny koncert data Zakładowa Orkiestra Dęta i Chór Robotniczy „Lutnia”. (fis.)



NOCNE AUTOBUSY TYTUŁEM PRÓBY

W grudniu ub. r. WPK w Tarnowie uruchomiło w tym mieście trzy nocne linie autobusowe, które zostały tak zaprogramowane, by połączyły najdalej od centrum położone dzielnice miasta z dworcami PKP i PKS oraz zajezdnią WPK, a odjazdy z osiedla Jasna II i Zakładów Azotowych były skorelowane z rozkładem jazdy dalekobieżnych pociągów pasażerskich. Normalne bilety kosztują 12 zł, a ulgowe 6. Chętni mogą otrzymać bilety miesięczne ważne na linie nocne. Do 1 marca pracownicy WPK będą obserwowali frekwencję na liniach nocnych i zbierać uwagi mieszkalców Tarnowa. Po okresie próbnym komunikacja nocna może zostać zawieszona lub też zostanie wprowadzona na stałe, przy czym nie wyklucza się możliwości zmian w rozkładzie jazdy i przebiegu poszczególnych linii.

MOSKIEWSKIE METRO W OCENIE WŁADZ

„Stara, dobra legenda o sprawnym, komfortowym i czystym metrze moskiewskim stała się, niestety, tylko wspomnieniem — stwierdził I sekretarz Komitetu Moskiewskiego KPZR, Borys Jelcyń, na konferencji sprawozdawczo-wyborczej związków zawodowych pracowników stoczeń kolei podziemnej. — Zarówno w organizacji pracy, jak i w wyposażeniu technicznym, a także warunkach pracy i warunkach socjalnych moskiewskie metro oddało wiele pozycji. Oczywiście zgodnie z prawdą nie brakło również słów uznania, że tamtejsze metro przewyższa zagraniczne koleje podziemne pod względem liczby przewożonych pasażerów, częstotliwości kursowania i wielu innych wskaźników technicznych i ekonomicznych, ale te pochwały nie mogą przesłaniać błędów i bolączek, które istnieją i o

których zgodnie z nową praktyką szczerego mówienia o wszystkim, nie można zapomnieć” — stwierdził B. Jelcyń.

TRAMWAJOWA LOTERIA W ŁODZI

Aby utrzymać komunikację tramwajową w okresie największych mrozów, w Łodzi zwolniono motorniczych z zasady jeżdżenia ustalonymi dla poszczególnych linii trasami. Poszczególne składy mogły jeździć taką trasą, na jaką pozwalały zamrażnięte i nie dające się odblokować szlaki. W tej sytuacji nie było oczywiście mowy o przestrzeganiu jakiegokolwiek częstotliwości kursowania. Nie było też żadnej gwarancji, że dojedzie się w żądane miejsce, ale tramwaje jeździły i można

Mieszanka PIRMOWA NIE TYLKO

się było dostać przynajmniej bliżej celu. Wyjątkiem stała się jednego dnia ulica Kilińskiego, gdzie pękła rura, zalewając torowisko. W wodzie utknął jeden tramwaj i z nim nadeszła pomoc, został przykuty lodem do szyn.

TAXI W PODZIEMIU, PIESI NA ULICACH

Informując 31 grudnia ub. roku o zniesieniu obowiązku korzystania z przejść podziemnych w czasie nocy sylwestrowej, reporter węgierskiej telewizji, Janos Deri powiedział żartobliwie: „Tak więc piesi będą mogli przekraczać skrzyżowania po jezdni, a kierowcy samochodów powinni na nich uważać, gdyż nie zmusza się ich do korzystania z przejść podziemnych”. A jednak tak się stało, bowiem taksówka popchnięta przez inny samochód, którego kierowca nie przyhamował w porę,

rozbiła barierkę i wyładowała w przejściu podziemnym tuż przy moście Elżbiety. Na szczęście ładowanie było miękkie i nikomu nic się nie stało.

CZOŁOWE ZDERZENIE TRAMWAJU Z... PIUGIEM

Takiego zderzenia chyba jeszcze nie było! W Łodzi doszło do czołowej kłaski tramwaju z piugiem odśnieżającym jezdnię. 5 osób odniosło niegroźne dla zdrowia potłuczenia. O wiele poważniejsze dla ruchu miejskiego w tym mieście miało zerwanie 23 bm. przez pijanego kierowcę ciężarówki trakcji tramwajowej na długości ok. 2 kilometrów, w wyniku czego na cały dzień wyłączona została ulica Limanowskiego, Aleksandrowska i spowodowało ogromne perturbacje dla ok. 100 tysięcy pasażerów w przemysłowym rejonie miasta. Sprawca, Andrzej Aleksanderek z Konstantynowa został aresztowany.

AUTOBUSY I TRAMWAJE SAME NIE POJADĄ

MZK w Warszawie taboru nie brakuje. W dodatku jest to tabor nie wyeksploatowany. Tylko niektóre tramwaje przejechały po 1,5 mln km. Autobusy zostały ujednolicone. Jest 1100 przegubowych i prawie tysiąc pojedynczych „ikarusów”. Pozostało tylko 31 „berlietów” pracujących, do kasacji. Wśród 930 tramwajów jest już sporo na wskroś nowoczesnych. MZK ma też nowoczesne zaplecze, dzięki czemu gotowość techniczna wozów jest wysoka. Codziennie mogłoby kursować o 200 autobusów i 100 tramwajów więcej, gdyby nie brak personelu. Na przełomie lat 1985/86 ode-

zło zbyt wielu pracowników. Z 3200 kierowców zostało 2730, z 722 motorniczych — 582. Z zaplecza technicznego odeszło 450 ludzi. W tej sytuacji poprawy szuka się w organizowanych co tydzień giełdach pracy.

SKYBKE TRAMWAJE CORAZ POPULARNIEJSZE

W 110 miastach Związku Radzieckiego istnieje komunikacja tramwajowa. Długość linii przekroczyła już 100 tys. kilometrów. Z tej komunikacji korzysta co roku ponad 8 miliardów osób. Tramwaj stanowi więc w ZSRR najlepsze uzupełnienie metra w komunikacji miejskiej. W ostatnim czasie w niektórych miastach, jak: Kijów, Wołgograd, Leningrad, Mińsk, Tallin, wprowadza się tzw. szybkie tram-

wane jest zakończenie odbudowy wiaduktu, gdzie zakres prac jest znacznie większy, gdyż wymiany wymagała nie tylko konstrukcja nośna, jak na moście, ale również wspierające filary i belki Wirandella. Ze względu na ich zabytkowy charakter, postanowiono nie zastępować ich nowymi, lecz zrekonstruować. Wymaga to odkucia olbrzymiej ilości przeżartego rdzą i solą betonu i nałożenia warstwy po warstwie nowej wytrzymałej zaprawy.

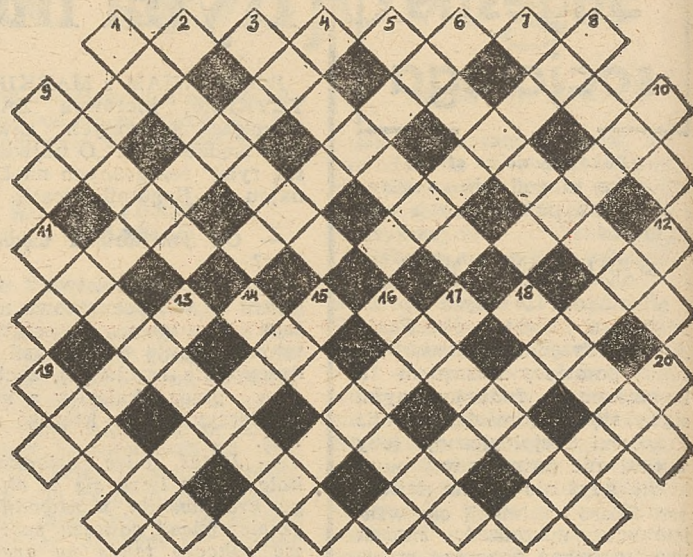
WYBUCH BOMBY W MIEJSKIM AUTOBUSIE

15 osób zginęło, a 10 odniosło poważne rany w wyniku wybuchu bomby zapalającej, którą terroryści podłożyli w zatłoczonym autobusie komunikacji miejskiej w mieście Barranquilla na karaibskim wybrzeżu Kolumbii. W tym samym czasie na przedmieściach tego miasta podpalono dwa inne autobusy miejskie. Ofiar nie było. Przypuszcza się, że zamachów dokonała jedna z lewackich organizacji zbrojnych, która ma na koncie kilka głośnych ataków na instytucje i obiekty publiczne w tym kraju.

GDZIE SA UCHWYTY KOLORU CZERWONEGO

Jak zauważył „Tygodnik Kulturalny”, w nowych autobusach marki „ikarus” na wywietrznikach w suficie umieszczono po polsku i po angielsku następujący napis: „W razie niebezpieczeństwa należy cztery uchwyty koloru czerwonego przekreślić do oporu, zrywając plomby i następnie wypchnąć pokrywę wywietrznika”. Niestety, pisze reporter tego pisma — uwagę czytających zwraca brak ostrych czerwonych uchwytów. Instrukcje, jak obsługiwać mechanizmy istniejące wyłącznie w postaci bytu idealnego mają u nas długą i piękną tradycję. (Oprac. I-k)

KRZYŻÓWKA NR 2



Każdy wyraz zaczyna się na tą samą literę.

Prawoskośnie: 1. bohater wielu filmów Kurosawy, 3. szczególny oddech, 5. grudka złota, 7. zimowa ozdoba dachów, 9. bojowy gaz trujący, 11. nauka zajmująca się problemami ochrony przyrody, 14. może być jarzynowa, 16. członek parlamentu, 18. miasto nad Sanem, 19. letnia stolica piosenki.

Lewoskośnie: 2. reprezentacyjny pokój, 4. wózek z wodą siodową, 6. były portugalski dyktator faszystowski, 8. zbrocznie seksualne, 10. bywa ogórkowy, 12. szpitalna kawalerka, 13. jeden z „siedmiu mędrców greckich”, 15. bimber, 17. jeden z czołowych dyrygentów operowych I połowy XX w. lub rzadkie imię męskie, 20. odrętwienie.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI-UKOŚNIKA NR 1

PRAWOSKOŚNIE: 1. poliwar, 3. Bitunia, 5. brudnopis, 7. bańa, 9. balia, 11. brzeźniak, 14. bekasik, 16. bakelit, 18. boleć, 19. biuro.

LEWOSKOŚNIE: 2. bobak, 4. bikiniarz, 6. brzyda, 8. Baldwin, 10. barok, 12. bigoteria, 13. Benin, 15. bednarz, 17. bałagan, 20. becik.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosował Józef Danida. Do odebrania w redakcji.