

O sprawach wielkich i małych lecz ważnych dla załogi

W ZASADZIE co tydzień, w poniedziałek o godzinie 13 w pomieszczeniach Komitetu Zakładowego PZPR spotykają się sekretarze wszystkich 19 działających w MPK podstawowych organizacji partyjnych, by omówić ostatnie wydarzenia, uzgodnić poglądy, podyskutować. 2 lutego w spotkaniu takim wziął udział reporter „Sygnałów”.

Program spotkania właściwie taki, jak co tydzień. Najpierw sprawy organizacyjne, potem omówienie najważniejszych wydarzeń rozpoczynają-

cego się tygodnia, następnie informacja wewnątrzpartyjna, z kolei informacja o pracy na największych MPK-owskich inwestycjach, ocena sytuacji w zakładach i wreszcie, jak na każdym zebraniu wolne wnioski. Zebranie trwało niespełna 2 godziny w czasie których właściwie każdy mógł zabrać głos, przedstawić swoje problemy, ale i pochwalić się osiągnięciami.

Sprawy organizacyjne omówił I sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel. Mówił o spotkaniu z posłem Janem Ja-

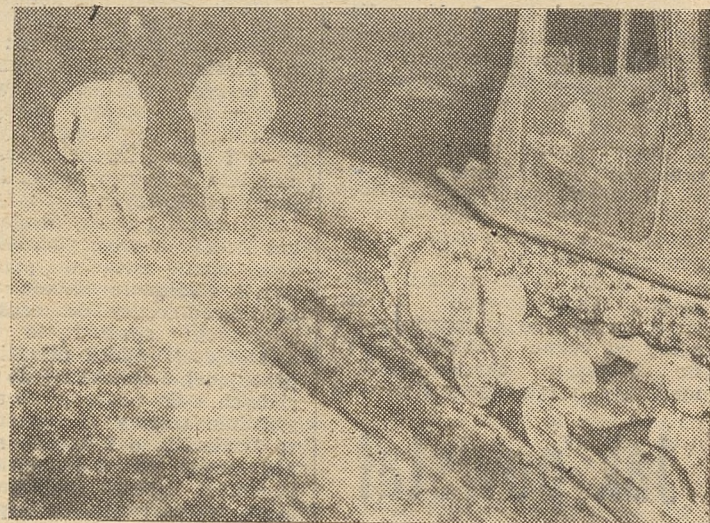
nowskim, które odbyło się 2 dni później, poruszył problemy stojące przed organizacją partyjną w lutym i marcu. Bardzo poważnie trzeba potraktować sprawę też do dyskusji przed IV Plenum KC PZPR. Rozpoczynają też działalność komisje Komitetu Krakowskiego i Komitetu Dzielnicego. W ich skład, jakże by mogło być inaczej, wchodzi pracownicy MPK. Tych ludzi czeka też wiele pracy.

Sprawy organizacyjne poruszył sekretarz KZ Kazimierz Mamoń. Przypominał o konie-
(Dokończenie na str. 5)

Spotkanie z posłem

POSEŁ na Sejm PRL, prof. Jan Janowski spotkał się w MPK z liczną zgromadzoną reprezentacją załogi oraz mieszkańcami nowych osiedli Podgórze. Po brzezi wypełniona sala konferencyjna przy ul. Brożka dobitnie świadczyła o dużym zainteresowaniu społecznym spotkaniem z przedstawicielem najwyższego organu władzy ustawodawczej. Świetne wystąpienie, prof. Janowski, który skupił się głównie na niedawno uchwalonym, a długo i gorąco dyskutowanym planie społeczno-gospodarczym oraz bieżących problemach normalizacji stosunków politycznych i gospodarczych z krajami zachodnimi, wywołało szereg dyskusyjnych głosów z sali. Mówiono o gospodarce w kraju i przedsiębiorstwie, szczególnie w aspekcie oceny reformy gospodarczej przez komisję ekspertów Międzynarodowego Funduszu Walutowego i Banku Światowego, o stosunkach państwa z Kościołem, ale i o problemach Krakowa i jego obywateli.

(jmm)



Nocne zmagania ze śniegiem i lodem

Jedziemy w stronę Łagiewnik. Niezwykle ruchliwe w ciągu dnia ulice, teraz łatwo można przejechać, bez korków, bez komunikacyjnych utrudnień. Nie dziwnego, jest już prawie 23.30 i niewiele samochodów znajduje się na centralnych arteriach miasta. Do baz zjeżdżają z dziennych linii ostatnie autobusy i tramwaje. Gasną światła w oknach domów. Mieszkańcy miasta udają się po pracowitym dniu na spoczynek.

Od strony ulicy Brożka wjeżdżamy wozem z napisem „Nadzór Ruchu” na teren ZTP i innych obiektów MPK. przejeżdżamy przez ulicę Rzemieślniczą i zatrzymujemy się przed rozjazdem tramwajowym, prowadzącym w ulicę Wadowicką. Tu właśnie brygada Mariana Dusika z Zakładu Torów usuwa gruby lód, który nagromadził się na torowisku. Prace wykonywane są pod kierownictwem Bogusława Panka. Oporna, twarda pokrywa lodu z trudem ustępuje pod młotami pneumatycznymi. Wypożyczony MPK do wspólnej akcji — „zima” z KPRD spychacz na gasienicach, z trudem ściga skruszały lód z torowiska. Obok pracuje „bialorus” Zakładu Torów.

Jest mróz. Może nie tak wielki, jak w styczniu, ale

notować trudno. Zamarzają długopisy. Łączymy się z Główną Dyspozytornią...

— „Jaka temperatura jest w tej chwili w Krakowie?”

— „...minus 12 stopni”.

Więc jednak jest mróz. Po kilkudniowym ociepleniu, wraca znowu zima.

(Dokończenie na str. 5)

Ilu nas?

W STYCZNIU 1987 r. w MPK pracowało 7323 osoby, także w niepełnym wymiarze godzin. Po uwzględnieniu przeliczeń stanowi to 6773 pełne etaty. W styczniu przystąpiło do pracy 80 osób, a zwolniono 73 osoby. Na kursie motorniczych były 32 osoby, a kierowców autobusowych jedna mniej.

(kg)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Już pora myśleć o letnich wczasach

ZA OKNAMİ śnieżno i zimno, ale Dział Socjalno-Bytowy już przygotowuje bazę dla letniego wypoczynku załogi MPK. Czas też już podjąć decyzję, jako że ci, którzy zdecydują się na spędzenie wczasów letnich (tzn. od czerwca do września włącznie) powinni złożyć wniosek do końca marca.

Wniosek taki powinien zawierać potwierdzenie kierownika komórki organizacyjnej o terminie urlopu zainteresowanego, informację o zarobkach współmałżonka składającego wniosek oraz informację Działu Obrachunku Płac i Zasiłków MPK o zarobkach z ostatnich trzech miesięcy.

A trzeba przyznać, że ofert jest w tym roku sporo. Latem pracownicy naszego przedsiębiorstwa będą mieć do dyspozycji 3223 miejsc. Ok 100 osób będzie mogło wyjechać za granicę, do następujących miejscowości: Vilminz, Saupsdorf, Bucha w NRD oraz Terlicko w Czechosłowacji. W kraju natomiast oprócz MPK-owskiego ośrodka w Osieczanach, który przyjmie latem 456 osób, skorzystać będzie można z ośrodków w: Zakopanem, Zawoi, Potęgowie, Jastrzębiej Górze. Przygotowano też 1700 skierowań na tzw. wczasy turystyczne. Skierowania na te wczasy muszą być potwierdzone w miejscu pobytu wczasowicza. Dofinansowanie wynosi tu 400 zł za każdy dzień 14-dniowego wypoczynku. Dofinansowanie przysługuje też pracownikowi MPK, który korzysta z wczasów w zakładzie pracy małżonka. Jest ono traktowane tak, jak przyznawanie 14-dniowych wczasów.

Wszystkich zainteresowanych wczasami odsyłamy do szczegółowej informacji, jaka została już rozesłana do zakładów. (kg)

Bezmyślność

DZIW BIERZE jak ludzie potrafią być bezmyślni. Wystarczy jedna decyzja, by w godzinach szczytu wystąpił niesprawny wagon tramwajowy, który psując się, zatarasował ruchliwe skrzyżowanie, by zniweczyć wysiłek setek ludzi pracujących w ciężkich warunkach.

Można też „utopić” wszystkie wozy na linii np. „164” na os. XXX-lecia, posyłając tam kolejne autobusy i pozabawić jednocześnie całkowicie komunikacji wielotysięcznej osiedle Piaski Wielkie.

Czyżby odpowiedzialnych nie obowiązywało myślenie? (F.S.)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

W DNIACH 2-3 stycznia 1957 roku utworzono w Warszawie Związek Młodzieży Socjalistycznej (ZMS). Fakt utworzenia jednolitej organizacji ruchu młodzieżowego miast był momentem zamykającym proces powstawania w 1956 r. (po rozwiązaniu ZMP) wielu różnych grup i kół młodzieży. Ponieważ w br. obchodzimy 30-lecie powstania ZMS, spróbujmy przypomnieć, jak tworzyła się ta organizacja na terenie naszego przedsiębiorstwa.

Już w lutym 1957 r. „Nowe Tory” (poprzednik „Sygnałów MPK”) prezentują program działania Związku Młodzieży Socjalistycznej pod wymownym tytułem „Stwórzmy ZMS”. Nie jest to jednak proste, przecież ZMP pracował na terenie przedsiębiorstwa dobrze i po zmianach państwowych zalamanie u młodzieży i rozczarowanie do organizacji młodzieżowej było za silne. Wielu MPK-owskich działaczy młodzieżowych okresu ZMP, na zawsze wyłączyło się z pracy w ruchu młodzieżowym. Po dłuższym okresie apatii i martwoty, z inicjatywy Komitetu

Jak powstał ZMS w MPK?

Miejskiego ZMS rozpoczynają się rozmowy z młodzieżą. Aktyw byłego ZMP nie chce jednak angażować się w tworzenie nowej organizacji. Na początku lipca 1957 r. próbowano zawiązać grupę ZMS złożoną z młodych pracowników warsztatów i administracji. I ta próba nie powiodła się, kol. Wojdyło przewodniczący grupy został wkrótce powołany do wojska, a pozostali jej członkowie uchylali się od pracy.

Dlatego dopiero trzecie podejście do utworzenia ZMS w MPK 14 listopada 1957 r. było udane. „Nowe Tory” relację z niego opatrzyły tytułem „Do trzech razy sztuka”. Licząca 43 osoby grupa wykonała w tym dniu Komitet Zakładowy ZMS, jego I sekretarzem został Stanisław Pułki, II sekretarzem Tadeusz Cygan (kiedyś działacz Związku Walki Młodych!). W tym czasie ZMS oparł swą pracę na młodzieży z Ruchu, podejmując m. in. akcje przyjeżdża z pomocą „ruchowcom” w przestrzeganiu przepisów o wsiadaniu tylnym a wysiadaniu przednim pomostem.

Proces tworzenia się Związku Młodzieży Socjalistycznej w MPK zamyka zebranie wyborcze 3 kwietnia 1958 r. Po zdjęciu przez Komitet Miejski ZMS z funkcji I sekretarza Komitetu Zakładowego ZMS w MPK Stanisława Pułki (15 marca 1958 r.), wybrany zostaje nowy Komitet Zakładowy Związku. I sekretarzem zostaje Tadeusz Cygan, II sekretarzem Janusz Łubek, członkami: Józef Siwek, Czesław Warmus, Waldemar Czuba, Bogdan Ehrenkreuz, Stefan Strach. ZMS w MPK liczy już wówczas 120 członków.

Drozsze taksówki

ZARZĄDZENIEM nr 8 dyrektora MPK z 23 stycznia br. podnosi się od 1 lutego opłaty za korzystanie z usług taksówek osobowych i bagażowych Zakładu Taksówek. Obecnie za korzystanie z taksówek osobowych płaci się w dni powszednie za pierwszy kilometr 75 złotych, za każdy następny 25 złotych, za godzinę postoju 250 złotych, natomiast w nocy, w niedziele i święta: za pierwszy kilometr 87,50 złotych, za każdy następny 37,50, za 1 godzinę postoju również 250 złotych. Za każdą sztukę bagażu umieszczonego na bagażniku dachowym dolicza się 20 złotych. Przy wyjeździe poza I strefę opłat taryfowych (granicę obszaru zabudowanego) pobierana jest dodatkowa należność.

Opłaty według I taryfy — dziennej stosuje się w godzinach od 5.00 do 23.00, według II — nocnej w godzinach od 23.00 do 5.00. Opłaty dla jednostek gospodarki uspołecznionej zarówno za korzystanie z taksówek osobowych, jak i bagażowych obliczane są według innej taryfy.

Taryfa opłat za korzystanie z taksówek Zrzeszenia Prywatnego Handlu i Usług, podwyższona została wcześniej, bo już od 26 stycznia. Dodać należy, że obie taryfy są identyczne. (M.B.)

Dwuletni dorobek ZSMP

PIERWSZE w 1957 roku plenarne posiedzenie Zarządu Zakładowego ZSMP odbyło się 23 stycznia br. Plenum to dość ważne dla zakładowej organizacji ze względu na ocenę dwuletniego dorobku ZSMP w MPK (połowa kadencji), zarazem podsumowując kampanię rozmów indywidualnych w ZSMP. Prowadzący obrady Władysław Michalski omówił krótko działalność w roku 1956. Organizacja może pochwalić się wieloma konkretnymi osiągnięciami i liczy się zarówno w Podgórzu jak i w Krakowie. Wciąż jednak nie wszyscy członkowie wykazują zadowalające zaangażowanie, przez brak aktywności i konsekwencji wiele punktów bogatego programu jest realizowanych słabo.

Szczegółową ocenę działania kół ZSMP, a więc podstawowych ogniw związku przedstawił Kazimierz Sabala wiceprzewodniczący ds. organizacyjnych: spośród 15 kół działających wśród młodzieży pracującej, 5 zalicza się do kół słabych, 4 do działających niestabilnie (zrywy i przerwy w działaniu), o 6 kołach można mówić jako o kołach dobrych. K. Sabala przedstawił także wnioski mające poprawić działalność kół.

Z kolei Jarosław Dąbrowski członek Prezydium ZZ ZSMP omówił przebieg i wnioski z kampanii rozmów indywidualnych w ZSMP. Z różnych przyczyn zdołano przeprowadzić rozmowy z niespełna 70 proc. członków — nie wszystkie więc koła podeszły do tematu poważnie.

W dyskusji zastanawiano się jak należy ulepszać i wzbogacać o nowe formy działania program zakładowej organizacji. I tak np. Bogusław

Cudze chwalicie...

NIEZBYT ŁATWA w tym roku zima zmusiła kierownictwo przedsiębiorstwa do zwrócenia się z prośbą do krakowskich zakładów pracy o „wypożyczenie” po kilku pracowników. Parę przedsiębiorstw odpowiedziało na apel i co się okazuje? Wypożyczonych wcale nie trzeba długo wprowadzać w specyfikę naszej pracy. Nie tylko, że nie wydają się nowicjuszami, ale w niektórych przypadkach pracują lepiej niż MPK-owcy. Nie muszą dodawać, że niezbyt podobna się to tubylcom, którzy niechętnie patrzą na „madraki”. Jest też i inny problem. Ciągłe słyszę, że płace i warunki pracy w MPK są o wiele gorsze, niż w większości krakowskich zakładów pracy. Tymczasem np. pracownicy „Elektromontażu” gdyby pracowali u nas zarobiliby około 7-8 tysięcy zł więcej niż w swoim zakładzie pracy. Kierownictwa zakładów niechętnie też pożyczają nam swoich ludzi, bo obawiają się, że ci mogą w MPK pozostać. Sprawdza się więc stare przysłowie, że „wszędzie dobrze gdzie nas nie ma”. (fis)

Morawiec z ZNT sugerował iż Zakładowa Szkoła Aktywu powinna do swjej pracy wykorzystać video znajdujące się w MPK, a także aby po zebraniach kół wyświetlać filmy fabularne. Jerzy Krauss z ZAB zaproponował zorganizowanie kursu mikrokomputerowego dla młodzieży, o potrzebie integracji aktywu z różnych kół i zakładów mówił Tomasz Twardowski z Pionu Ruchu. Zbigniew Kielbratowski z Działu Kadr omówił początki działalności Koła ZSMP w Hufcu OHP przy MPK, zwracając się do przewodniczących kół z apelem o otoczenie opieką młodocianych pracowników zarówno uczniów naszej ZSZ jak i junaków OHP.

Do wielu tematów ustosunkowali się uczestniczący w Plenum: I zast. dyr. MPK ds. ruchu Marian Dudek i wiceprzewodniczący ZD ZSMP Kraków Podgórze Andrzej Tylko.

Plenum w uchwale przyjęło wnioski korygujące program działania ZSMP w MPK, przyjęty na IV Konferencji Spraw-Wyborczej w 1954 r. Dotyczy one zarówno spraw typowo organizacyjnych mających usprawnić pracę Zarządu jak i przede wszystkim wprowadzenia do programu naukowych i atrakcyjnych form działania.

Komisja Propagandy
ZZ ZSMP MPK Kraków

Czy jesteśmy tak bogaci?

OD LAT już w MPK do pełnego zatrudnienia brakuje paru setek pracowników, ale mniej więcej liczba zwolnień jest taka jak przyjęć.

Różne są sposoby werbowania ludzi do pracy. Najpowszechniejszą formą są reklamy. Były już reklamy kinowe, jest reklama telewizyjna, od dłuższego już czasu stosowana jest reklama prasowa i ta jak dotychczas daje największe efekty. Są jeszcze ogłoszenia przyklejone w naszych pojazdach i giełdy pracy. Zbyt mało zainteresowanie naboorem pracowników przejawiają same zakłady. Przeważnie ograniczają się do sporządzania zapotrzebowania i narzekania na niewystarczające zatrudnienie. Ba, trzeba pilnować by w zakładach naklejano ogłoszenia w pojazdach.

Wiadomo powszechnie, iż z roku na rok chętnych do pracy będzie coraz mniej. Zakłady kokietają chętnych wszelkimi możliwymi sposobami. Oczywiście w większości przypadków musi być lepsza organizacja pracy i właściwe dysponowanie ludźmi już przyjętymi do pracy. U nas jest to o tyle trudniejsze w wypadku prowadzących pojazdy, że jakby nie kombinować jeden kierowca nie będzie w stanie prowadzić dwóch autobusów. Jest tu jednak inny problem. Na przykład w ZAW jest grupa ponad 70 kierowców, którzy w roku przynajmniej w 6 miesiącach byli na zwolnieniu lekarskim, część z nich nie przepracowała nawet jednego miesiąca bez zwolnienia. Nie chcę by zrozumiano, że mam zamiar kwestionować zasadność decyzji lekarzy, ale może ci ludzie po prostu nie mają zdrowia, by być kierowcami? To, że chętnych do pracy brakuje nie oznacza wcale, że zatrudniać trzeba bez wyjątku wszystkich. Co bowiem z pełnego stanu zatrudnienia, jeżeli do pracy zgłasza się 70 proc. ludzi? Ba, wiem także o przypadkach gdy kierowcy dziwnym zrządzeniem losu przebywają na zwolnieniu lekarskim przeważnie w zimie. Podkreślam tu jeszcze raz, że ja wiem o takich przypadkach paru i nie mam za-

Kierowcy z Woli o pieniądzach przedsiębiorstwa

TAK SIĘ ZŁOŻYŁO, że byłem niedawno na spotkaniu pracowników Zakładu Wola Duchacka z kierownictwem zakładu, na którym najlepsi w roku ubiegłym pracownicy zostali wyróżnieni odpowiednimi nagrodami. Nagrody wzięto, nagrodzeni podziękowali, kierownik zakładu poprosił o dalszą dobrą postawę w pracy, a że była jeszcze chwila czasu, zaczęto dzielić się kłopotami i zmartwieniami, głównie zawodowymi. Rychno okazało się, że w zasadzie interes jednych i drugich jest wspólny, gdyż obydwu stronom zależy na jak największym zysku przedsiębiorstwa. I choć na zysk ów różnie patrzą i różnie wiążą z nim nadzieje, to jednak wnioski były podobne, a dotyczyły sposobów jego zwiększenia.

Skoro jednym z głównych składników zysku jest dochód pochodzący ze sprzedaży naszych usług, to coś trzeba zrobić, by wpływy te były w MPK jak największe. Przede wszystkim krytykowano sam fakt sprzedaży biletów przez prowadzących pojazdy, gdyż szczególnie niewygodne jest to w nowych autobusach M-11, ale szybko zrozumiano, że dziś nie można od tego odejść. Pozostał jednak problem, że sa-

ma sprzedaż mogłaby przynosić znacznie większe dochody, a jakoś w przedsiębiorstwie nikt się do takich działań nie kwapi. Wystarczy tylko na przykład wprowadzić przy sprzedaży biletów w pojazdach jakąś specjalną opłatę. Robią tak w PKS i w PKP, robią za granicą, dlaczego więc i my nie moglibyśmy pójść na takie rozwiązanie. Ostatecznie jeśli ktoś nie kupił biletów w kioskach „Ruchu”, to może ponieść za to konsekwencje finansowe.

Drugi problem to ilość pasażerów jeżdżących w Krakowie „na gapę”, która jest odwrotnie proporcjonalna do ilości naszych kontrolerów. Pewnym wyjściem z tej sytuacji byłoby nadanie uprawnień do kontroli biletów również i kierowcom, ale to z kolei spowoduje nowe komplikacje. Oni najlepiej widzą kto w samochodzie kasuje bilety, a kto tego unika i mogliby włączyć się niejednokrotnie do takich akcji. Ale co zrobić w sytuacji gdy kierowca wypisze komuś bilet kredytowy?

Będzie musiał wtedy po skończeniu pracy jechać z Woli Duchackiej na ulicę Bohaterów Stalingradu, by rozliczyć się z druków, bo przecież już nazajutrz ukarany może przybyć do Wydziału z pieniędzmi na mandat. Na takie wycieczki nikt z kierowców nie ma ochoty i sprawa, mówiąc nieładnie, po prostu „nie chwyć”. A szkoda, bo może przyniosłaby rzeczywiste jakieś efekty. Tylko jakie? Gdy się nad tym ktoś zastanowi, pomyśli być może i nad tym jak to rozwiązać, by można było wykorzystywać ochotę kierowców do kontrolowania biletów, nie gonić ich codziennie lub co kilka dni (w zależności od szczęścia w łapaniu gapowiczów) do Wydziału. Może pomogą tu dyspozytorzy, może trzeba innych sposobów, w każdym razie kierowcy sami wyszli z inicjatywą i szkoda byłoby ją zaprzepaścić skoro może ona przynieść przedsiębiorstwu większy zysk. (A. Z.)

Udana inicjatywa

ZARZĄD Szkolny ZSMP w ZSZ MPK zorganizował w dniach 26-30 stycznia br. szkolenie dla nowych zarządców kół klasowych w ZSZ, w ośrodku szkoleniowym ZG ZSMP w Lubinie. W programie zajęć było przede wszystkim zapoznanie się ze statutem ZSMP, programem działania organizacji na terenie MPK i szkoły, wymiana doświadczeń z organizacjami młodzieżowymi innych szkół, z których młodzież uczestniczyła także w szkoleniu w Lubinie. Nie brakło też innych elementów, jak praca społeczna przy odśnieżaniu obiektów ośrodka, czy codzienne dyskoteki, gry i zabawy na śniegu, projekcja filmów fabularnych. Młodzież uczestnicząc w tych wszystkich przedsięwzięciach uczyła się zarazem je organizować. Była to udana inicjatywa szkolnej organizacji.

ANDRZEJ CHROBAK

Co komu szkodzi?

WSTRZASY szkodzą nie tylko zabytkom! Jak się okazało, w poniedziałek, 2 lutego br. zaskoczyły także fasolce po bretońsku, rozwiązanej przez Dział Socjalny jako posilek regeneracyjny dla motorowych i kierowców. Tak przynajmniej tłumaczył kierownik Działu Socjalnego. Fasolka zaskoczyła motorowym i kierowcom. A komu zaskoczyła ta historia? (J. O.)

Ze sportu

DRUŻYNA reprezentująca XV Koło ZSMP z ZAW wzięła udział w halowym turnieju piłki nożnej o puchar TKKF i „Echa Krakowa”, rozegranym w dniach 24-25 stycznia 1957 r. w hali „Armatury”. Pierwszy mecz to zwycięstwo z drużyną „Wesoła” — w rzutach karnych 3:2 (w normalnym czasie był remis 2:2), bramki w meczu strzelił Waldemar Janas, a karne: Jacek Dusik, Waldemar Janas i Piotr Machaczka. Niestety w drugim meczu po porażce ze „Starą Krowodrzą” 0:2 drużyna nasza odpadła z turnieju.

ANDRZEJ MITKA

*

WEWNĘTRZNA sprawą młodych z Zakładu Tramwajowego w Podgórzu były eliminacje zakładowego turnieju tenisa stołowego o puchar przewodniczącego Zarządu Głównego ZSMP. W rozegranym w dniu 24 stycznia w Klubie „Bajkał” eliminacjach zwyciężył Zdzisław Urban, drugi był Jerzy Słaboń, a trzeci Antoni Targosz (wszyscy z ZTP). Szesciu najlepszych zawodników turnieju będzie reprezentowało MPK w eliminacjach dzielnicowych turnieju.

W ROKU 1986 MPK przekroczyło podstawowe plany eksploatacyjne i wartościowe. Wzrost też, w porównaniu z rokiem poprzednim poziom świadczonych usług.

Srednio w 1986 r. w inwentarzu było: 542 tramwaje i 673,6 autobusu. MPK-owski tabor wzbogacił się w tym roku o 42 wagony typu 105-N i 101 autobusów — 82 „M-11” i 19 „ikarusów 260”. Jednocześnie wycofano z eksploatacji 42 wagony tramwajowe typu „N” i „ND” oraz 92 autobusy, głównie „berliety”.

Na szczyt poranny wyjeżdżało przeciętnie z zajeżdźni 441,5 wagonów tramwajowych, o 4,5 więcej niż planowano i 493,2 autobusy — 3 więcej niż założono. Nieco gorzej wyglądał natomiast powrót kłakowian z pracy. Po południu jeździło po mieście 436,2 wagony tramwajowe — 0,8 mniej niż planowano i 489,5 autobusu — 0,7 mniej niż w założeniach. Lepiej niż planowano przedstawiały się w ubiegłym roku wskaźniki techniczno-eksploatacyjne: gotowości technicznej i wykorzystania taboru.

W 1986 r. przedsiębiorstwo kupiło 47 taksówek osobowych i 14 bagażowych. Ponieważ jednak równocześnie wycofano z eksploatacji 51 samochodów osobowych i 12 bagażówek, trudno tu mówić o przyroście taboru.

MÓWIĄ LICZBY

Poważnie poprawiła się jakość komunikacji autobusowej w porównaniu z rokiem 1985. Znacznie mniej było straconych kursów, zjazdów z trasy, późnych wyjazdów, a więc straconych wozokilometrów. Gorzej natomiast jest z tramwajami. Zjazdy oraz stracone z przyczyn technicznych wozokilometry trapią tę trakcję coraz bardziej. Zmniejszyła się natomiast, co cieszy, ilość straconych kursów tramwajowych oraz późnych wyjazdów.

Jak wskazują wstępne obliczenia, wpływy MPK w minionym roku wyniosły 2.267,7 mln zł i były wyższe od planowanych o 197,6 mln. Koszty natomiast wyniosły ok. 7 miliardów zł, co przy dotacji ponad 5,5 mld, pozwoli wygospodarować zysk ok. 927 mln zł.

Niekorzystnym zjawiskiem, które dawało nam się we znaki jest przekroczenie planowej liczby wozokilometrów, pisałam już o tym wielokrotnie. Te nie zaplanowane wozokilometry powodują wzrost kosztów, bo dotacja przyznawana jest w oparciu o ilość wozokilometrów planowanych. Przekraczanie tego planu jest asekuracją ze strony kierownictwa zakładów. Ale z drugiej strony — gdyby styczniowe mrozy i opady wystąpiły miesiąc wcześniej, mogłoby się okazać, że bez tej asekuracji ubiegłoroczny plan nie zostałby wykonany.

F. SERWIN

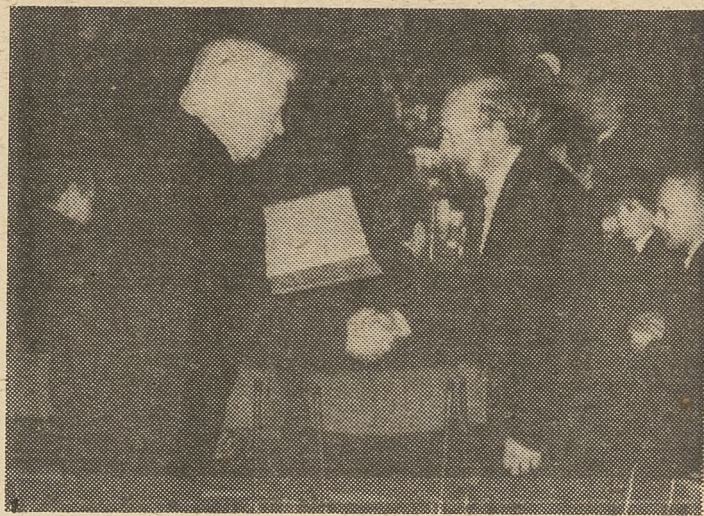
Porozumienie jest koniecznością

— Porozumienie i współpraca załogi MPK jest zawsze możliwa, a szczególnie w tym trudnym okresie konieczna — te słowa wypowiedziano na pierwszym założycielskim zebraniu Obywatelskiego Komitetu Ocalenia Narodowego w MPK 4 listopada 1982 r.

Były to lata niezwykle trudnej i skomplikowanej sytuacji politycznej i gospodarczej kraju. Z zawiedzionych nadziei, oczekiwań i zniechęcenia zrodził się Patriotyczny Ruch Odrodzenia Narodowego. Ludzie nie od razu zrozumieć i zaakceptowali jego idee, może nie wierzyli, iż porozumienie jest możliwe? A jednak Ruch przetrwał, skupiał coraz więcej zwolenników. Zebrań w kampanii wyborczej PRON można wysnuć wniosek, że minął bezpowrotnie czas niepokoju i ostrych konfliktów politycznych wśród załogi naszego przedsiębiorstwa. W okresie ostatniej kadencji liczba członków PRON została podwojona i dziś jest ich 804. Na II Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej wręczono 38 dyplomów z podziękowaniami za dotychczasową pracę w PRON.

Zebrany odczytano telegram z życzeniami od sekretarza generalnego Krajowej Rady PRON — Jerzego Jaskierni.

W dyskusji zwrócono uwagę, że często słyszy się, iż radni bywają bezsilni wobec niemożności egzekwowania swoich ustaleń. Jak stwierdził



Stanisław Rzeźnik, nie jest to wyrazem lekceważenia radnych i, jak można by wnioskować, działalności PRON. Sprawa wynika z faktu stawiania żądań niemożliwych do zrealizowania przez tych, do których są kierowane. Przykładem mogą tu być postulaty pod adresem naszego przedsiębiorstwa. Ot, wyznacza się na przykład termin ustawiania wiaty w sytuacji, gdy wiadomo, że ten termin nie może być dotrzymany, bo zrealizowanie wniosku zależy od producenta wiat. Inny przykład, to „nakazanie” usytuowania przystanku w miejscu, gdzie przeczy to wszelkim zasadom bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowego rozsądku.

Stawianie żądań i postulatów ciągle nie kosztuje, gorzej z kosztami ich realizacji. By „radni nie byli bezradni” muszą sobie z tego zdawać sprawę.

Inny mówca zaapelował o włączenie się wszystkich pracowników MPK w Narodowy Czyn Pomocy Szkole. Wprawdzie jesteśmy zakładem, gdzie bardzo dużo osób zadeklarowało dowolne składki na ten cel, ale w stosunku do liczby załogi jest ich wciąż niewiele.

W wyborach przeprowadzonych jawnie delegaci konferencji ponownie obdarzyli swoim zaufaniem Bogdana Kowalczyka, wybierając go na przewodniczącego Zakładowej Rady PRON. On też będzie reprezentował naszą załogę na II Krajowym Kongresie PRON.

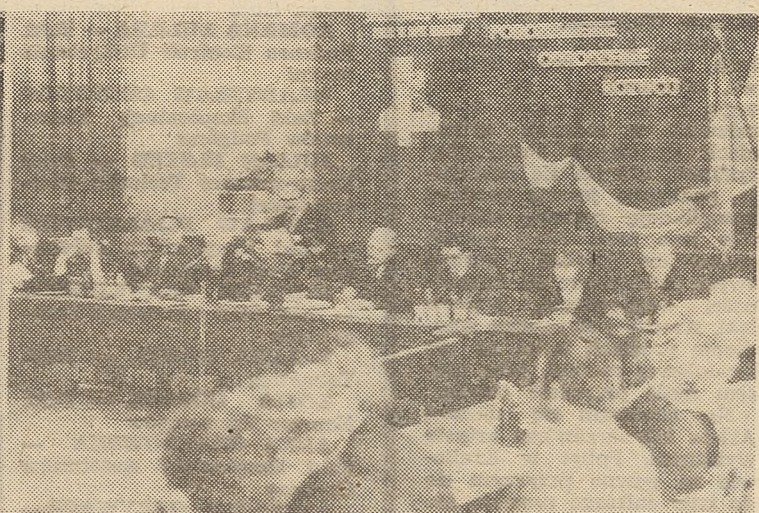
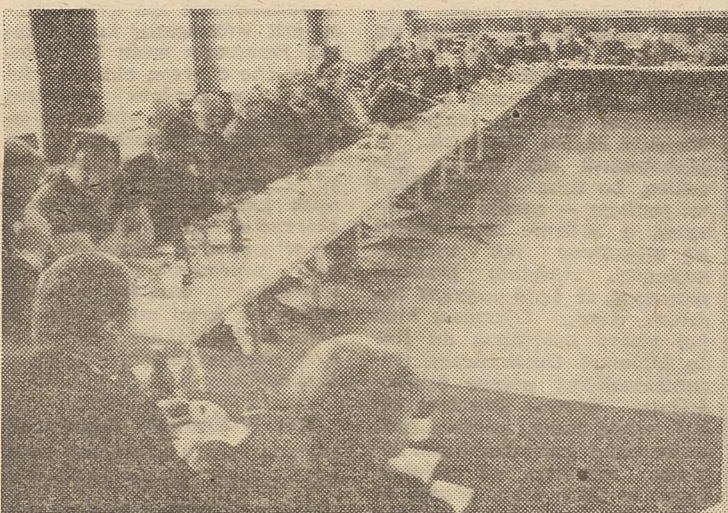
Delegatami na konferencję krakowską zostali: Bogdan Kowalczyk oraz wiceprzewodniczący: Jan Piotrowski i Wiesław Spruch.

W skład Prezydium weszli ponadto: Adam Zyzman, Jerzy Krauss, Maria Burałowska — wiceprzewodniczący, Krzysztofora Piękoś — sekretarz, Bronisława Raczek, Marian Bławut, Roman Weisio, Bolesław Plauta — członkowie.

Nowo wybranym władzom PRON życzymy zadowolenia z pracy, zadowolenia, bo władzy i profitów ta działalność nie daje.

F. SERWIN

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



WE WRZESNIU ubiegłego roku na rogu Długiej i Basztowej wykołotałem trójwagony „3”. Między pierwszym a drugim wózkiem I wagonu zwrotnica przełożyła się sama z kierunku na lewo na kierunek w prawo, skutkiem czego przód pierwszego wagonu wybrał się na Dworzec Główny, a tył i pozostałe dwa wozy do „Bagateli”. Była wolna sobota, godzina piąta rano, a mimo to olbrzymi tłum gapiów. Zjechał radiowóz Nadzoru Ruchu, wypadkowy oraz pogotowie techniczne i dźwigowe. Chłopcy z Podgórze zgrabnie poskładali pociąg, ratując to, co do uratowania było. Za to inspektor Nadzoru Ruchu głośno, w obecności tłumy pasażerów, wykrzykiwał, że ten cały ambaras jest wyłącznie z mojej winy, gdyż jechałam za szybko. Kiedyś jadąc na Dworzec Towarowy miałam pecha zabrać go przy placu Zgody i przez most na Wiśle ciągnąć jeśli nie na cały, to i tak za duży gaz.

Teraz dowodził, że skoro tam jechałam z nadmierną prędkością, to i tu też. Odgryzłam mu się twierdząc, że jeśli zdradza żonę z koleżanką z pracy, to wcale nie oznacza, że i z dziewczyną ze Szpitalnej, Pasażera, który ośmielony „dyskusją” z inspektorem wysyłał mnie do garnków, wysłałam do łopat. Przedstawienie było niezłe. Na skrzyżowaniu Basztowej i Długiej o piątej rano była włączona sygnalizacja świetlna. Stojąc na przystanku nie mam żadnej możliwości zobaczenia pociągu stojącego na drugiej ulicy. I choćbym przez most na Wiśle nawet fruwała, na tym skrzyżowaniu muszę jechać powoli, gdyż w razie ruszenia pociągu z Basztowej wpadłabym prosto na niego, a kabina jest z przodu pociągu. Ciągłotek samobójczych nie mam. Po złożeniu mojej „3” okazało się,

że zasilany z sieci jest tylko pierwszy wagon, pozostałe dwa stanowią jedynie obciążenie, bo pożywały się kable łączące wagony. Uczono mnie, że w wozach typu 105N tyle musi być wagonów ciągnących co ciągniętych, brakowało mi zatem jednego podwójnego składu. Nie chciałam ryzykować, więc inspektora nadzoru, który kazał mi jechać, poprosiłam o wpisanie polecenia jazdy w kartę drogową. Odmówił. W końcu, ukurzona, ruszyłam. Ryzykowałam albo spalenie rozrusznika pierwszego wagonu, a to by mnie sporo kosztowało, albo staczanie się z pochyłości

„3” urwało się ciężko drzwiowe. Praktycznie oznacza to, że jedno skrzydło drzwi kręci się luzem. Mechanika nie było „pogot” nie jeździł, zgłosiłam więc awarię na Główną Dyspozytornię. Inspektor z głównej polecił mi zablokować skrzydło hakiem do zwrotnicy i zabierając po drodze pasażerów dojechać do Bieżanowa, gdzie dyżurny mechanik usunie awarię.

Nie chciałam po drodze „zgubić” w biegu nawet najbardziej zaplutego pijaka, choćby to jego zakatowaną rodzinę miało nareszcie uwolnić od gehenny. Słodkiutkim głosem poinformowa-

OKIEM MOTORNICZEGO

Pierepalki z Nadzorem Ruchu

na przeszkodę na drodze, np. cysternę z benzyną, też nie przyjemność. Po przyjeździe do zajeżdźni zadzwoniłam do kierownika Mazura, który poinformował mnie, że obowiązkiem inspektora było wpisanie polecenia w kartę.

Na drugi dzień ów inspektor napałtował mi się w PKR na Salvatorze. Gdy czyniłam mu wymówki, że na mnie zwałił całe ryzyko za nieregulaminowy zjazd awaryjny, ten z rozbrajającą szczerością powiedział: „Gdyby się coś stało, to by była pani winna. Po co pani pojechała?”. Komentarza nie trzeba.

W ciepły wiosenny dzień, były imieniny Jana czy też Stanisława, co drugi pasażer był pijany, a przechodząc co czwartą. Na os. XXX-lecia stwierdziłam, że w ostatnich drzwiach mojej

wałam inspektora z głównej, że z przyjemnością spełnię jego polecenie, ale niech wpierw każe regulatorce z os. XXX-lecia wpisać mi je w kartę drogową. W razie wypadku mój wpis byłby niewiarygodny. Zapadła długa chwila ciszy, po czym usłyszałam nowe polecenie: „Bez ludzi do ronda Mogińskiego”. Komentarza nie trzeba.

Po paru miesiącach z zainteresowaniem śledziłam na mistrzejowickiej pętli poczynania osiłka, świeżo przeładowanego z wiejskich rubieży na grunt krakowski, który z wysiłkiem wydierał płytę z chodnika. Jak mi wyjaśnił, właśnie spełniał polecenie Głównej Dyspozytorni, które miał za świętość, i ową ciężką płytę miał zamianować zablokować drzwi (urwało mu się ciężło) w drugim wagonie swojej „16”. Główna nie kazała mu demolować

chodnika, a jedynie zablokować połówkę, a on przypuszczał, że nikt w Krakowie nie jest w stanie takiej płyty spod drzwi ruszyć. Nie znał biedaczysko, bo dopiero parę dni jeździł, wyuczonych pasażerów w Nowej Hucie. Mój komentarz zaczęłam od: „Ty idioto...”.

Dzień wydania instrukcji dla motorowych wydaje się być równie bliski, jak dzień powstania Królestwa Pokoju na Ziemi. Motorowi spodziewają się, że w owej instrukcji będą dokładnie wyliczone polecenia, które motorowemu musi bezwarunkowo spełnić i wszystkie, których mu spełnić bez wpisania w kartę nie wolno oraz takie polecenia, których mimo wpisania w kartę wykonać nie wolno. Na razie instrukcji nie ma, a zepsutym składem trzeba do zajeżdźni zjechać. Warto przy takiej okazji pamiętać, że motorowemu odpowiada całkowicie za powierzony mu tramwaj, a inspektorzy z Nadzoru Ruchu za utrzymanie płynności komunikacji na mieście.

Bywa, że interes motorowego i inspektora jest całkowicie rozbieżny. Np. po wykołajeniu przeze mnie „8” na zwrotnicy na Rzemieślniczej inspektorzy usiłowali jak najszybciej usunąć skład z ul. Wadowickiej i uruchomić komunikację tramwajową do Borku, a chłopcy z pogotowia dźwigowego starali się tak usunąć moją „8”, by nie porozrywać jej do reszty, a to przedłużyło zatrzymanie.

W życiu jest tak, że albo my, albo nas. W przypadkach wątpliwych motorowemu może zawsze poprosić o wpisanie podejrzanego polecenia w kartę. I tak powinni czynić motorowi aż do wydania instrukcji.

MARTA MICHAŁOWSKA



„Krakowski tramwaj” Argentyńczyka

ARIELA MŁYNARZEWICZA poznałem w budynku krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych. Sympatyczny Argentyńczyk z Buenos Aires, którego dziadek Samuel z Białegostoku przybył na odkryty przez Kolumba kontynent przed pierwszą wojną światową, pokazywał mi swe grafiki wykonane w czasie pobytu na studiach w Krakowie. Jedną z nich wzbudziła szczególnie moje zainteresowanie. Nosiła bowiem tytuł „Krakowski tramwaj”.

No cóż, jestem profanem, na sztuce współczesnej niewiele się znam i patrząc na grafikę zastanawiałem się, gdzie tu jest choćby jeden element przypominający tramwaj. Ale jak widać, zabrakło mi wyobraźni, bowiem artysta od razu wyjaśnił, jakie treści zawiera dzieło.

— Popatrz, to jest czarna droga. Tramwaj jedzie na szynach czyli żelazną drogą. Ty stoisz w środku tramwaju i patrzysz przed siebie, dookoła, przez szyby, które są raz czyste, raz brudne, raz wyraźne i przeźroczyste, innym razem zamglone. I widzisz przez nie cały świat, który może okazać się fantastyczny, baśniowy. Podczas jazdy zmieniają się formy światła oglądanego, nastroje barw. Tu widzisz chmury, tutaj znówu ludzi ubranych w różne dziwne stroje. A tu znówu droga nam się zwięża i boimy się, czy nasz tramwaj się zmieści. Ale jedziemy dalej i droga się rozszerza. To już jednak jest poza moją grafiką.

— Ciekawy jest Twój świat widziany z okien tramwaju. Ale powiedz, czy nie interesuje Cię również to, co znajduje się wewnątrz pojazdu? — Wewnątrz jest tłok, ścisk, nie masz możliwości patrzenia z perspektywy. A dla artysty najważniejsza jest perspektywa, a nie zbliżenie.

— Czy to jest jedyna praca, którą poświęciłeś krakowskiemu tramwajowi?

— O nie, ja chcę wykonać cały cykl, ale to już chyba w Buenos Aires, bowiem wrócić tam wyjeżdżam i wracam do swego atelier. Myślę jednak, że powstanie jeszcze niejedna grafika czy obraz poświęcony temu tematowi: jazda tramwajem przez stare miasto...

Przy okazji kilka słów o artyście. Ariel Młynarzewicz od dziecka zdradzał zamiłowanie do sztuki. Otrzymał stypendium artystyczne Fundacji Narodowej i studiował w Akademii Sztuk Pięknych w Buenos Aires pod kierunkiem wybitnego artysty argentyńskiego **Eduardo A. Diverta**. Potem był asystentem na Wydziale Grafiki ASP, zaś w 1977 roku podjął studia uzupełniające we Florencji, następnie zaś w Paryżu. Swoje prace prezentował na wielu wystawach zbiorowych i indywidualnych, m. in. w rodzinnym mieście i innych miastach Argentyny, Punta del Este w Urugwaju, Limie w Peru, Galerij „Otwarte drzwi” w Paryżu, na Biennale Va d'Olse w Ille de France, Hawanie na Kubie i Pinal del Rio. Od 1981 roku zdobył wiele nagród, m. in. Złoty Medal Banku Prowincjonalnego w Santa Fe, drugą nagrodę w Salonie Narodowym,

Nagrodę Państwową, Nagrodę Muzeum Sztuki Wystawienniczej w Buenos Aires i Muzeum Sztuki Nowoczesnej w tym mieście, wyróżnienie specjalne Galerij Cique w stolicy Argentyny, Nagrodę Związku Artystów-Plastyków Argentyny.

W Polsce przebywa na studiach uzupełniających z dziedziny miedziorytu, które odbywa pod kierunkiem **Stanisława Wejmiana**.

Oprócz grafik czarno-białych, wykonuje prace kolorowe, odznaczające się istną orgią barw. Tematem bywa człowiek w różnych sytuacjach życiowych. Precyzyjny rysunek, którym się posługuje, podkreśla jeszcze bardziej komplikacje życiowe bohaterów jego prac. Ariel potrafi znakomicie oddać nastrojów bohaterów: od beznadziejności niemowlęcia, poprzez lęk, strachy i zwyczajne zmęczenie prostych ludzi, aż do żywiołowej radości, jaką czasem może przynieść chwila.

Nie zawaham się nazwać Ariela Młynarzewicza artystą wybitnym. Pobyt w Krakowie na pewno przyczyni się do jego dalszego rozwoju artystycznego. A Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu w Krakowie także przyniesie korzyść, bowiem na najbliższej wystawie w Buenos Aires Ariel zareklamuje usługi krakowskiego MPK, które potrafi tak świetnie dbać o wyobraźnię pasażerów...

RYSZARD DZIESZYŃSKI

fot.

STANISŁAW GAWLIŃSKI

CENTRUM BADAWCZO-WDROŻENIOWE MERCOMP

jest bardzo prężną spółką utworzoną przez grupę państwowych przedsiębiorstw z kilku miast. Krakowski jej oddział produkuje osprzęt elektrotechniczny i elektroniczny, dla którego wciąż poszukuje nowych zastosowań. Ostatnio poważnie zainteresował się możliwościami współpracy przy wytwarzaniu taboru komunikacji miejskiej. W tym celu MERCOMP nawiązał kontakty w Finlandii, konkretnie z tamtejszą firmą **STRÖMBERG**.

STRÖMBERG jest potężnym, znanym od prawie stu lat, zatrudniającym dziś 8 000 pracowników wytwórcą wyrobów elektrotechnicznych, z których niemal jedna trzecia wędruje na eksport. Jedną z głównych specjalności Skandynawów są nowoczesne układy napędowe, znajdujące zastosowanie m. in. w tramwajach i trolejbusach. Ich sercem są kłatkowe silniki asynchroniczne i falowniki napięciowe, będące dumą fińskich konstruktorów, a w części stero-

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy w okresie od 1 stycznia 1986 r. do 30 czerwca 1986 r. obchodzili jubileusz pracy w MPK.

35 LAT

ANDRZEJ BALON — Zakł. Taksówek.
JANINA HEBE — Wydział Taryfowo-Biletowy
WŁADYSŁAW JĄSKOWIEC — Zakład Taksówek
JAN KALISZ — Zakł. Ekspł. Tramw. Nowa Huta
JOANNA KRUK — Wydz. Taryf.-Biletowy
WŁADYSŁAW POKUTA — Zakład Naprawy Tramwajów
ROMAN SEWERYN — Zakł. Transp. i Sprzętu Specjalnego
JÓZEF SOLARZ — Zakład Naprawy Tramwajów

25 LAT

ALBIN APOSTOLIK — Zakł. Torów
STANISŁAW BABIARZ —



Zakł. Eksploatacji Autobusów. Bieńczyce

MARIAN BŁACHUT — Zakł. Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

ROMANA BULARA — Zakł. Nadzoru Kontroli Utrzymania Ruchu

WŁADYSŁAW CURZYDŁO — Zakł. Eksploatacji Tramwajów Podgórze

JULIAN ELSTER — Dział Elektronicznej Techniki Obliczeniowej

CZESŁAW FIJAŁKOWSKI — Zakł. Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka

JADWIGA FRANKIEWICZ — Zakł. Sieci i Podstacji Trakcyjnych

HELENA GORYL — Zakł. Taksówek

ZOFIA GÓRNIK — Zakł. Napraw Tramwajów

ANNA GRZYBOWSKA — Zakł. Eksploatacji Autobusów Czyżyny

ANTONINA GRZYWACZ — Zakł. Eksploatacji Tramwajów Podgórze

HALINA KISIELEWSKA — Zakł. Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu

JERZY KIJOWSKI — Zakł. Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu

STEFAN KOPTA — Zakł. Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

(C.d.n.)

Najstarszy członek Klubu HDK

Najmilszym wspomnieniem uratowanie życia

W LISTOPADZIE

jubileusz 25-lecia działalności obchodzić będzie Klub Honorowych Dawców Krwi. Wraz z nim będą mieli swoje święto ludzie o otwartych sercach, którzy dzielą się z drugimi tym, co mają najcenniejsze do ofiarowania — własną krew. Jednym z nich będzie **Władysław Mikołajski**, który po 37 latach pracy w zawodzie kierowcy, przeszedł na wcześniejszą emeryturę. Mimo że odszedł z pracy zawodowej, nadal pozostał krwiodawcą i członkiem Klubu HDK w MPK. Pan Władysław mówi o sobie...



— „W 1943 roku jako kilkunastoletni chłopiec wstąpiłem do Szarych Szeregów. Był to czas trudny dla Polaków. Harcerstwo mogło działać tylko w konspiracji. Kiedy rozpoczęła się wojna miałem tylko 10 lat, kiedy się skończyła 15. Mimo to zdążyłem jeszcze znaleźć się również w AK. Oczami dziecka widziałem rannych, zabitych. Wziłem ciężko rannych. Opiekowałem się swoim wodzkiem, bo taką przydzielono mi funkcję — opieki nad rannymi, a zadanie to starałem się wypełniać jak mogłem najlepiej, złożyłem przecież przysięgę, że będę pomagał ludziom. Kiedy Ojczyzna była już wolna należałem do Rady Główniej Opiekuńczej. Organizowaliśmy pomoc żywnościową. Zawsze starałem się być wśród ludzi, właśnie tych najbardziej potrzebujących pomocy. Pierwszy raz oddałem krew w 1956 roku. Mimo, że wówczas krwiodawcą można było być tylko odpałniony, ja oddawałem krew z potrzeby serca, dla ludzi ciężko chorych. Kiedy tylko rozpoczęło się honorowe dawstwo krwi, bez namysłu przystąpiłem do niego i do dzisiaj krew swoją oddaję bezpłatnie. W ciągu ponad 40 lat oddałem 61 litrów krwi i nadal oddawać ją będę dokąd tylko będę mógł to robić. Krwiodawstwo jest

czynem społecznym, darem serca, który łączy ludzi niezależnie od światopoglądu. Krwiodawcy to ludzie dobrej woli, walczący o życie innych. Daleka jest im myśl o wojnie. To oni właśnie są w pierwszych szeregach tych, co walczą o pokój. Najpiękniejszym wspomnieniem dla krwiodawcy jest uratowanie kogoś życia. Pamiętam może 17-letniego ciężko chorego chłopca, dla którego w szpitalu oddałem krew... Dziwnym zbiegiem okoliczności spotkałem go po 10 latach, zdrowego i w pełni sił. Z mojej jak również innych kolegów z pracy krwi, skorzystał ciężko poszkodowany w wypadku człowiek, również pracownik tego co ja wówczas przedsięwzięcia. Wiem, że krwi mojej nie zastąpi żadne lekarstwo, więc tym chętniej dzielę się nią z innymi”.

Pan Władysław Mikołajski posiada szereg odznaczeń, między innymi Krzyż Partyzancki, ale również wszystkie odznaki Honorowego Dawcy Krwi — Brązową, Srebrną i Złotą, Złoty Krzyż Zasługi i najwyższą jaką może otrzymać długoletni krwiodawca „Zasłużony dla zdrowia narodu”.

M.B.

Fot. **WŁADYSŁAW MALEC**

MERCOMP wchodzi w tramwajową branżę

Prąd zmienny lepszy niż stały

wnieżej 16-bitowy system mikrokomputerowy.

W przygotowanej przez MERCOMP ocenie poziomu technicznego napędu ze **STRÖMBERGA** czytamy m. in., że eliminacja silników prądu stałego ułatwia utrzymanie tramwajów i trolejbusów w ruchu, zmniejsza koszty eksploatacji, zwiększa niezawodność i ułatwia remonty. Napęd ma zdolność zwrotu energii hamowania pojazdu do sieci prądu stałego (z której może być bez przeszkód zasilany) przez co można oczekiwać istotnych oszczędności energetycznych. Zastosowanie przekształtnika z falownikiem napięciowym daje szeroki zakres wyregulowania prędkości obrotowej silnika przy dobrych własnościach jezeli chodzi o zapewnienie momentu nominalnego w dołnym zakresie prędkości obrotowych.

Przekształtnik ma niewielkie stosunkowo gabaryty i ciężar. Układ elektryczny napędu u niewrażliwa go względem spadków napięcia w sieci zasilającej. Zupełnie bezproblemowe jest sterowanie kilku silników z jednego falownika. Konstrukcja przekształtnika umożliwia łatwy montaż i zapewnienie szczelności wnętrza. Łatwy jest również dostęp do wnętrza w razie awarii. Ale awarie ze względu na dużą niezawodność napędu powinny się zdarzać bardzo rzadko.

Finowie dążą do wejścia ze swymi konstrukcjami na rynki krajów socjalistycznych. Skłonni są zawrzeć umowy kooperacyjne. Chęci te zamierza wykorzystać MERCOMP i planuje wspólną produkcję układów napędowych. Być może wejdzie ze swym partnerem w spółkę przy czym zakłada się, że wiele elementów

koprodukcyjnych urządzeń byłoby wytwarzanych w Polsce, na podstawie polskich osiągnięć myśli technicznej.

Kooperacja miałyby objąć produkcję układów napędowych prądu zmiennego najpierw dla tramwajów i trolejbusów, później dla trakcji kolejowej, metra (bardzo dobrą opinię wyrobom **STRÖMBERGA** wystawił zarząd metra w Helsinkach) wreszcie dla licznych urządzeń przemysłowych. Zdaniem fachowców pozwoliłoby to rozwiązać problem braku w Polsce nowoczesnych i energooszczędnych napędów elektrycznych. Zanim jednak dojdzie do sfinalizowania prowadzonych pod egidą Urzędu ds. Postępu Technicznego i Wdrożeń rozmów, MERCOMP chciałby wypróbować fińskie rozwiązania w normalnym ruchu ulicznym w Polsce. Zamierza sprowadzić i zamontować w naszych pojazdach po trzy komplety układów napędowych trolejbusów i tramwajów. Jeden z takich tramwajów miałyby eksperymentalnie jeździć po Krakowie.

(R)

Nocne zmagania ze śniegiem

(Dokończenie ze str. 1)

Dziewięcioosobowa brygada Mariana Dusika wzmocniona czterema ludźmi z brygady popołudniowej, którzy zdecydowali się pozostać w pracy jeszcze na noc, dostała zadanie oczyszczenia rozjazdu i części znajdujących się obok torowisk. Zaplanowaną na tę noc pracę muszą ukończyć do rana, to jest do godziny 4.00, kiedy rozpoczyna się ranne wyjazdy tramwajów z ZTP. Ta praca możliwa jest bowiem tylko nocą, kiedy nie ma ruchu. Na jutrzejszą noc brygadzie torowej Mariana Dusika przydzielony zostanie inny odcinek. Inny rozjazd. Oczyszczane są bowiem tylko rozjazdy i wszystkie rondo w mieście, częściowo wydzielone torowiska.

Pytamy jeszcze o posiłek regeneracyjny...

— Podczas przerwy w pracy, na posiłek udamy się do jadalni w ZTP.

Zmarznieli wchodzimy do „fiata” Nadzoru Ruchu, a właściwie Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego, przekazanego dysponentowi, a więc ZNR i kierujemy się w stronę Nowej Huty Kierowca Ireneusz Leitner, pracownik ZTS, w pracy jest bez przerwy dwunastą już godzinę. Jeździć będzie jeszcze do rana. Taka konieczność. Zastępstwo za chorego koleżę.

Jeźdźnia jest czarna, nie ma ruchu i nieźle by się jechało, gdyby nie te „wzgórza lodowe”, od czasu do czasu znajdujące się na drodze i sprawiające, że samochód nagle podskakuje. Miejscami wpadamy w mgłę. Widoczność staje się niewielka, ale nie jest to mgła jak mleko. O takiej właśnie mgłę, która utrzymuje się nad Pleszowem i utrudnia tam pracę, otrzymujemy komunikat z Głównej Dyspozytorni. Wreszcie dojeżdżamy do Pleszowa i

możemy się teraz sami przejechać, że informacja jest prawdziwa.

Gęsta, biała, trudna do przejechania. Skończyła się też czarna nawierzchnia. Jeźdźnia pokryta jest śniegiem. Rolę pilota „fiata” przejmują towarzyszący nam kierownik ZNR Włodzimierz Nazimek. Kierowca ogranicza szybkość do minimum i poddaje się całkowicie dyspozycji pilota, który podaje: Teraz w prawo, tak dobrze, a teraz trochę w lewo jeszcze w lewo i znów trochę w prawo, no dobrze, jeszcze w prawo. W pewnej chwili zarówno kierowca, jak i pilot zastanawiają się, czy w ogóle jedziemy drogą prowadzącą do pętli tramwajowej... Wreszcie zza mgły już nieco przerzedzonej dostrzegamy światła i z odrobiną ulgi przekonujemy się, że jechaliśmy prawidłowo. Może nie przeżylibyśmy tylu emocji, gdyby torowisko było oświetlone. Tylko przy bramach wjazdowych do zakładów Huty im Lenina pała się lampy Gęstej mgły nic nie rozpraszało i stąd nasze kłopoty.

Pętla w Pleszowie również we mgle. Może w mniejszej niż ta, przez którą przejechaliśmy, ale prowadzący spychacz Ł-34 Andrzej Nowak z ZTS musi dobrze wyteżać wzrok, aby olbrzymią łyżką zakończoną zębami zrywać z odpowiednich miejsc torowiska lód ze śniegiem, a nie uszkodzić przy okazji choćby znajdujących się w niewielkiej odległości kanałów. Oczyszczaniem pętli kieruje główny inspektor ruchu Kazimierz Ziomek. Kiedy rano przyjadą tu pierwsze tramwaje, zastaną pętlę oczyszczoną. Poprzedniej nocy pan Ziomek kierował oczyszczaniem torów w Czyżynach. A więc olbrzymią robotę można zrobić we dwie tylko osoby — prowadzący spychacz i kier-

ujący jego pracą — jeżeli ma się do dyspozycji odpowiedni sprzęt. W dyspozycji ZTO jest drugi taki spychacz, niestety uległ poważnej awarii.

Do miasta wracamy tą samą drogą. Mgła jest już dużo mniejsza. Rozmawiamy o wiosnie. Myliby się jednak ten, kto by sądził, że o urookach tej pory roku. Mówimy o możliwości szybkiego topnienia się śniegu ewentualnych powodziach zamrożonych i zatankanych studzienkach niesprawnych zwrotnicach — po prostu o skutkach krótkotrwałej, ale mroźnej i śnieżnej zimy. Przy okazji dowiadujemy się od kierownika Nazimka, że to właśnie pracownicy ZNR wyszli z inicjatywą oczyszczania rozjazdów, pętli i torowisk wydzielonych z lodu i śniegu co w dużej mierze zapobiegnie niszczeniu elementów układów jezdnych w wagonach, luzowników hamulców, czy desek ochronnych. W przypadku szybkiego topnienia śniegu w mieście, torowiska wcześniej oczyszczone będą wymagały wówczas mniejszego nakładu pracy. Inicjatywę kierownictwa Zakładu Nadzoru Ruchu, poparło przystąpieniem do pracy kierownictwo Zakładu Torów.

Szkoda tylko, że na apel MPK o wypożyczenie sprzętu do usuwania z torowisk w mieście lodu i śniegu odpowiedziały zaledwie dwa przedsiębiorstwa: KPRD i PZRI. Ciężka zima nie pozwala wykonywać wielu prac w budownictwie. Unieruchomiony jest więc sprzęt, który przysłużyłby się do walki ze skutkami zimy. Rzecz w tym, że nie wszystkie przedsiębiorstwa mają właściwe podejście do sprawy, która wszystkich powinna interesować — tak jak wszystkich interesuje sprawność komunikacji w mieście.

MARIA BUBACZEWSKA

O sprawach ważnych dla załogi

(Dokończenie ze str. 1)

czności prowadzenia dokładnej dokumentacji POP. Mówił też o indywidualnych zadaniach dla członków partii. Ta sprawa często jest niedoceniana, a stanowi jeden z najważniejszych momentów skłaniających ludzi do aktywności.

Wiele uwagi poświęcono na spotkaniu sprawom bhp. I trudno się temu dziwić skoro wzrosła liczba wypadków, skoro coraz częściej ulegają im uczniowie i pracownicy młodociani. To musi niepokoić. Stąd trzeba należycie docenić rangę comiesięcznych przeglądów warunków pracy, wszystkie, działające w MPK organizacje muszą dołożyć wszelkich starań, by liczbę wypadków ograniczyć. Nie może być tak, że kontrolujący stwierdzają, iż uczniowie śpią w szatni, a instruktor za pytany, czy wie, co robią podopieczni, odpowiada spokojnie, że pracują z opiekunami. Niestety, to autentyczny wypadek z jednego z zakładów, wypadek, który ułatwia odpowiedź na pytanie, dlaczego młodzi ludzie coraz częściej ulegają wypadkom.

Wciąż modnym słowem jest w naszym kraju „atestacja”. Modnym, choć niektórzy uważają, że sam temat jakby już tracił na atrakcyjności. Nic z tych rzeczy! Właśnie o atestacji trzeba dziś jak najczęściej rozmawiać, by przygotować wszystkich pracowników do jej rozpoczęcia.

Pierwszy etap wiosennego przeglądu zakładów omówił sekretarz Stanisław Majka. Zwrócił uwagę, że cztery pierwsze w klasyfikacji zakłady idą właściwie lew w lew, ale

w następnych jest jeszcze wiele do zrobienia.

I sprawy inwestycji. Im na początku roku zawsze poświęcić trzeba najwięcej uwagi. Przypomnijmy że MPK jest ogromnym placem budowy. W tym roku na inwestycje przedsiębiorstwo przeznaczyło ma 2,2 mld zł, z tego miliard na prace budowlane i montażowe. Sekretarz Majka złożył relację z dyrekcyjnej operatywności poświęconej tym właśnie sprawom. Wymieńmy pokrótce: największa budowa — zajezdźnia przy ul. Łokietka, opóźnienia wynoszą dziś ok. 6 miesięcy, a spowodowane zostały przede wszystkim brakiem blachy trapezowej, w Woli Duchackiej montuje się nowe ogrodzenie, w Bienczycach zagrożone jest ukończenie w terminie budowy kotłowni i przybudówki, w Czyżynach prawidłowo postępują prace przy budowie płyty dla autobusów oraz muru oddzielającego zajezdźnię od pobliskich bloków mieszkalnych, w zajezdni podgórskiej jak najszybciej trzeba postawić akumulatornię, bowiem dotychczas wozą się akumulatory do Nowej Huty, co kosztuje sporo pieniędzy, do marca ma zostać oddana w całości hala Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. To tylko kilka z wielu trwających w tej chwili bądź zamierzonych na ten rok przedsięwzięć.

Poinformowano też sekretarzy POP o ostatnim posiedzeniu Komisji Ekonomicznej KZ, która omawiała założenia planu techniczno-ekonomicznego przedsiębiorstwa. Mówiono tam też o pracy Działu Postępu Technicznego i Racjonalizacji,

który zbyt często hamuje cenne inicjatywy.

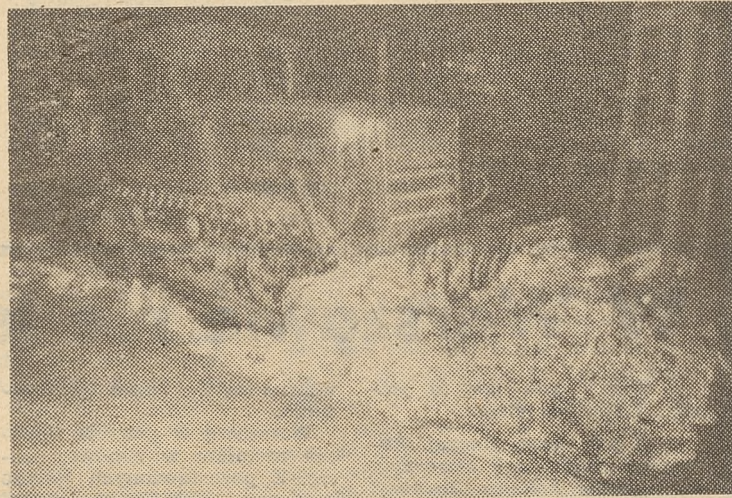
Omawiając sprawę bieżących problemów swego zakładu, przedstawicielka Zakładu Torów powiedziała, że obecnie dużo ludzi zgłasza się do organizacji partyjnej z drobnymi nawet problemami. A że kilka z tych spraw udało się załatwić, to drzwi niemal się nie zamykają. Poruszyła też sprawę wniosków racjonalizatorskich. Jak ludzie mają się tym interesować, skoro zdarza się, że wykonawcy zrobili coś według prototypowej dokumentacji i wzięli już pieniądze, a pomysłodawca wciąż jeszcze czeka.

I tak zakład po zakładzie, organizacja po organizacji mówił sekretarz o problemach i osiągnięciach. Niektóre sprawy można było załatwić od ręki, poprzez rozmowę zainteresowanych, inne odłożono na później.

Wiele emocji we wszystkich zakładach wywołują dziś podwyżki plac i spodziewane podwyżki cen. To trudna sprawa i członkowie partii muszą jej sprostać. Zdać sobie sprawę i uświadomić innym, że podwyżki, które wprowadzono ostatnio w MPK, nie mogły objąć wszystkich, bo na to firmy nie stać. To, co jest, to wszystko co już z pewnym ryzykiem można było wprowadzić.

I już koniec kolejnego spotkania ludzi, którzy czują się współodpowiedzialni za los kraju i przedsiębiorstwa, swego stanowiska pracy i swego zakładu. Jak co tydzień mówiono o sprawach wielkich i małych, lecz ważnych dla MPK i jego załogi.

KRZYSZTOF GACEK



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

NOWE LINIE KOLEI ELEKTRYCZNEJ

JUŻ W PIERWSZYCH dniach kwietnia br. przystąpi dyrekcja Krakowskiej Spółki Tramwajowej do budowy trzech nowych linii kolei elektrycznej. Najpierw rozpoczną się roboty nowej linii: Rynek — linia AB — Szewska — Podwale — Wolska — Park Jordana. Linia ta mierzyć będzie 1500 metrów długości i mieć następujące przystanki: Rynek — Pałac Spiski: Róg Szewskiej i Plantacji — Collegium Novum: Róg Wolskiej i Zgoda: przed mostem na Rudawie: przy Rogatce: przed mostem do Parku. Za tem mostem pójdzie linia jeszcze o 100 metrów dalej, tak ażeby wozy zmieniać się mogły poza wstępem do Parku. Niewątpliwie zatem publiczność nasza będzie mogła w czerwcu jeździć koleją elektryczną do Parku. Równocześnie rozpoczną się roboty około drugiej głównej linii, którą będzie nowa arteria ruchu w mieście, mianowicie około linii: rogatka przy ul. Długiej — Długa — Sławkowska — Rynek przed Pałacem Spiskim — Wiślna — Zwierzyniecka — Dworzec Zwierzyniecki. Linia ta mieć będzie 2400 metrów, a węzeł łączący ją z innymi liniami do przesiadania i wsiadania znajdzie się naprzeciw Pałacu Spiskiego. Przystanki będą następujące: Rogatka przy ulicy Długiej: narożnik ul. Szlak: Pędzichów: Basztowej: Pijarskiej: Św. Tomasza: Rynek przed Pałacem Spiskim: róg Wiślny i Plantacji: róg Zwierzynieckiej: róg Małej: Rogatka Zwierzyniecka: Dworzec Zwierzyniecki. Co do trzeciej linii: Rynek — Sienna — Starowiślna — Dietłowska — Stradom nie załatwiono jeszcze ostatecznie kwestii, czy należy linię przeprowadzić wprost z ul. Starowiślny do drugiego mostu na Wiśle, a zaniechać linii bocznej przez ul. Dietłowską do Stradomia. Gdyby się utrzymało połączenie przez ul. Dietla, to linia ta miałaby długości 1400 metrów i następujące przystanki: Rynek — Mały Rynek — Poczta róg Dietłowskiej i Starowiślny — róg św. Sebastiana — Bożego Ciała — Stradom. Według programu ruchu wychodzić będzie rano z centralnej stacji jeden wóz na starą linię do kolei, drugi wóz skręci z ul. Krakowskiej w Dietłowską i pójdzie ul. Starowiślną do Parku Jordana, następnie w tej samej kolei, tak że do Rynku będzie się można dostać ul. Grodzką i Dietłowską. Z rynku przed Kościołem N.M. Panny wozy będą krążyły do Parku Krakowskiego i do Parku Jordana. Z Długiej ulicy i od Dworca Zwierzynieckiego będzie można dojechać przed Pałac Spiski i tu się przesiadać do Parku Jordana, do Parku Krakowskiego, do mostu Podgórskiego. Przy tej kombinacji byłaby bardzo potrzebna krótka linia od ul. Długiej do Bramy Floriańskiej na kolej.

Z ul. Długiej do Zwierzynieckiej wozy będą krążyły co 5—6 minut. Ceny jazdy pozostają te same. Za kwotę 10 halerzy w II klasie a 16 halerzy w I klasie będzie można odbyć drogę np. z Parku Jordana do mostu Podgórskiego. W dodatku przewidziane jest podobne niżenie cen w I klasie.

Ogólnie liczba wozów dojdzie do 34 po zbudowaniu nowych linii. Obecnie wozów jest 17. Drugie 17 zamówiono w Fabryce w Sanoku. Oprócz tego do pomocy będą używane dawne wozy w liczbie 14, całkowicie odnowione. Pójdą one najpierw na linię do Parku Jordana. Oferty na roboty nowych linii będą rozpisane w przyszłym tygodniu. Pracę przy nich znajdzie około 150 ludzi. Do prowadzenia ruchu przyjmie dyrekcja około 50 nowych ludzi. Obecnie najętych jest około 100. Miasto z tak szeroką siecią kolei elektrycznych obejmującej najważniejsze punkta i dzielnice, zyska nowy, dogodny i tani środek komunikacji. Zyskają zatem głównie przedmieścia, bo tam będą mogli mieszkać ludzie zamożniejsi. Zyska jednak i śródmieście, bo łatwiejszy będzie dowóz przedmieszczań do centrum.

„CZAS” — 2 marca 1902 roku
(Wybrała: M.B.)

Propozycje pacjentów Zakładowej Przychodni

■ Zainstalować aparat telefoniczny ■ Uruchomić punkt apteczny

KOŁO Towarzystwa Trzeźwości Transportowców w Zakładzie Taksówek jest jednym z aktywnie działających, a formy pracy stosowane przez przewodniczącego Henryka Tokarza, są nie tylko ciekawe, ale godne naśladowania. Do takich należało zorganizowane 30 stycznia spotkanie z kierownikiem MPK-owskiej Pracowni Psychofizjologii Transportu Samochodowego Mieczysławem Kołodziejem. Pan Kołodziej zaproszony został do ZTX w celu wygłoszenia prelekcji o zapadaniu na pewne schorzenia kierowców pracujących długie lata.

Tej grupie zawodowej z powodu dużego obciążenia statycznego, powodowanego brakiem możliwości zmiany położenia ciała, zagrażają zmiany zastoinowe — zylaki. Różnica temperatur w kabinie kierowcy — w zimie zimno, w lecie gorąco — bywa przyczyną nie tylko częstych przeziębień ale również bolesnej dyskopatii. Dotyczy to szczególnie leżwiowej części kręgosłupa. Wibracja natomiast, tak bardzo odczuwana przede wszystkim przez prowadzących samochody ciężarowe, powoduje bóle stawów, nasilające się w czasie odpoczynku kierowcy. Ustawiczna koncentracja wzroku i słuchu prowadzi z czasem do zaburzeń w tych narządach. Choroby przewodu pokarmowego są chyba najczęstszymi właśnie wśród zawodowych kierowców. Wpływ na to mają: wibracja, warunki odżywiania i duże obciążenie nerwowe. Jeżeli chodzi o tę ostatnią przyczynę powstawania chorób przewodu pokarmowego, to stwierdzić należy, że praca

kierowcy jest jedną z najtrudniejszych dla układu nerwowego. Tę właśnie grupę zawodową nekają nerwice, łączące z wegetatywną, bardzo często idące w parze z podniesionym ciśnieniem krwi.

Zainteresowanie tematem, tak przecież ważnym, bo dotyczącym spraw najważniejszych — zdrowia, było ogromne, co wyraziło się w żywej dyskusji, w której padły również dwa postulaty. Pierwszy, aby w holi Zakładowej Przychodni MPK przy ulicy Brożka zainstalować aparat telefoniczny — automat, z którego mogliby korzystać pacjenci. W przypadku otrzymania zwolnienia lekarskiego, chory pracownik, nawet najbardziej oddalony od przychodni zakładu, będzie mógł o tym fakcie poinformować kierownictwo. W tej chwili możliwość takiej otrzymującej zwolnienia lekarskie nie posiadają. Drugi z kolei postulat dotyczył uruchomienia — wzorem dużych zakładów pracy, na przykład Huty im. Lenina — w przychodni punktu aptecznego, z którego korzystać by mogli tylko pracownicy MPK, co podyktowane jest trudnościami w nabywaniu nawet podstawowych lekarstw w aptekach na terenie miasta, co bardzo często jest powodem przedłużania się choroby pacjenta i korzystania przez niego z długotrwałych zwolnień lekarskich. Autorem obu zgłoszonych postulatów, a dodać trzeba, że przyjętych z dużym aplauzem przez uczestników spotkania jest kierowca i wiceprzewodniczący Oddziałowej Rady Pracowniczej Jerzy Szyeik. Przy okazji trudno nie wspomnieć o wzroście

zachorowań w roku ubiegłym wśród załogi ZTX o 47,5 procenta na jednego pracownika w stosunku do roku 1985.

Miłym akcentem spotkania stało się wręczenie bardziej aktywnym członkom Koła TTT w ZTX dyplomów i wydawnictw albumowych. Otrzymał je: Jarosław Dąbrowski, Jan Frączek, Stanisław Pleń, Mieczysław Stachak i Jerzy Szyeik. (MB)



SZANOWNY AUTORZE „dowcipnego” napisu na drzwiach toaletowego przybytku na III piętrze biurowca przy Brożka. Liczyłem na to, że po pierwszym oszołomieniu bulwersującą akcją Marka Kosińskiego ocknie się Pan i wstydliwie zdejmie starannie wykaligrafowaną kartkę treści: „Nie bądź gnojem, rób po sobie porządek — Obserwator”. Niestety, tak się nie stało. Kartka wisi dalej, wzbudzając zrozumiałe zdumienie klientów, odwiedzających mieszczące się na piętrze takie agendy firmy jak Radiowęzeł, Bibliotekę, Dział Kultury (sic!), Sportu i Turystyki, Finanse czy wreszcie naszą redakcję. Czymże my, lokatorzy inkryminowanego piętra zasłużyliśmy na tak szczególnie okrutne traktowanie? A zasłużyliśmy widać tylko my, bowiem choćby piętro niższe nikt nikogo dotąd w takiej formie nie pouczał.

Niniejszym komunikuję: po pierwsze nie czuję się „gnojem”, po drugie nie wydaje mi się, abym kiedykolwiek zrobił coś takiego, by „gnojem” się poczuć, po trzecie mam nadzieję w przyszłości również uniknąć sytuacji, w której na miano „gnoja” bym zasłużył. Osobiście nie sądzę, by wzmiankowana enuncjacja była krzykiem rozpaczliwych, bo jak od niejakiego czasu zwykłem być używanym MPK-owskich wucetów, ten akurat nieczym szczególnym się nie wyróżniał, a raczej wyróżniał się in plus porządkiem i czystością, niezależnie nawet od awarii wodociągowych i zerowych przydziałów kultury w rolkach.

Myślę, że szerszy problem pachnących mydełek, miękich i barwnych papierów oraz suszarek do rąk i świeżo nakrochmalonych ręczników czy ligninowych jednorazówek należy odłożyć gdzieś do piętego etapu reformy — reformy obyczajów. Na razie problem załatwiany jest połowicznie a raczej okazjonalnie, może nie tyle „na pokaz”, jak „dla gości”.

Poza tym uważam, iż motanie w ponurą aferę dyskryminujących treści rozpowszechnianych w formie pisanej — Obserwatora, cieszącego się ponoć powszechnym szacunkiem i wielokrotnie zastępowanego dyrektora kilku najznamienitszych w Polsce teatrów, pana J. P. G., pisującego w „Gazecie Krakowskiej” pod tym skromnym pseudonimem teatralne felietony — uważam za głębokie nieporozumienie. Wiem, że są środowiska, w których mocno jest niecierpiący, ale żeby aż napisy w klozecie... A fe!

Pisywanie zaś pod cudzym nazwiskiem i pseudonimem — to delikt z zakresu prawa autorskiego i cywilnego, co na marginesie wzmiankuje ku wiadomości zainteresowanego.

REDAKTOR



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

W Warszawie nie lepiej niż w Krakowie

— Widzi pan jak to jeżdżą... śródkiem jezdni...

— A jak mogą inaczej skoro przy chodnikach utworzyły się wysokie koleiny lodowe? Przed chwilą widziałem jak zarzuciło przegubem... Na szczęście nikt nie stał w pobliżu krawężnika... było o krok od wypadku.

— Niebezpiecznie prowadzić teraz autobus, niebezpiecznie do niego wsiadać. Jedno lodowisko... i nikt się tym nie zajmie. O... w Warszawie to na pewno jest inaczej. Tam odśnieżają, posypują, a i pewnie częściej jeżdżą, bo to przecież stolica...

Taki dialog usłyszałam, stojąc na przystanku przy parku Krakowskim. Nie mam zwyczaju wtrącać się do cudzych rozmów, toteż i nie odezwałam się ani jednym słowem, chociaż dopiero wróciłam z Warszawy i mam

własne na ten temat spostrzeżenia.

Warszawę w połowie stycznia zastałam w zimowej szacie. Z pozostawionych jeszcze miejscami stert śniegu można było sądzić, że opady były tu większe niż w Krakowie, a i temperatury niższe niż w naszym mieście. Przynajmniej podczas mojego pobytu w stolicy jak dowiadywałam się z komunikatów radiowych było zawsze kilka stopni mniej niż w Krakowie. Stan chodników i jezdni natomiast niczym się nie różnił w obu miastach. W Warszawie jest wszędzie bardzo ślisko. Spod cienkiej warstwy śniegu widać lód. Powierzchnie jezdni są nierówne, pełno na nich wzniesień i wgłębień, a tuż przy chodnikach wysokie, wyłobione w lodzie koleiny. Autobusy tak samo jak w Krakowie unikają więc poboczy jezdni. W ogóle wszystkie pojazdy kolo-

we jeżdżą dużo wolniej niż zwykle. Na przystankach tłumy oczekujących. Widocznie awarie pojazdów i choroby prowadzących nie pozwalają na utrzymanie zgodnej z rozkładami jazdy komunikacji.

Mimo nieregularnej jazdy autobusów i tramwajów nie zauważałam by było to powodowane wypowiedzianą nerwowymi krytykami czy złośliwymi uwagami pod adresem MZK, co niestety dość często usłyszeć można w naszym mieście. Być może za krótko bawiłam w tym mieście, aby przekonać się jak tam jest na styku pasażerów — miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne.

Zaimponował mi natomiast kierowca autobusu linii „175”, który mimo dwudziestokilostopniowego mrozu wpuszczał do wozu pasażerów przednimi drzwiami i nawet czekał na nich aż dobiegną. Dodam jeszcze, że nie byli to ludzie sta-

rzy, ani o widocznym kalectwie. Kierowca ten był po prostu w pełnym tego słowa znaczeniu znowiekim i zziębniętym, zmęczonym pasażerów traktował jak ludzi. Być może był to sporadyczny przypadek, niemniej pozostawiający miłe wrażenie. Tym bardziej miłe, że w tę wyjątkowo mroźną zimę każdy oddech ciepła jednego człowieka do drugiego podwójnie się odczuwa.

Tak więc w Warszawie nie jest lepiej niż w Krakowie. Ostra zima wszystkich już znużyła. Opady śniegu i niskie temperatury nie bywają sprzymierzeńcami ludzi prowadzących tramwaje i autobusy ani też tych, którzy przemierzając oczekują na nie na przystankach. Zarówno jednym jak i drugim potrzeba zrozumienia i wzajemnej tolerancji.

M. B.

CORAZ częściej rozstargnięci pasażerowie pozostawiają różne rzeczy w pojazdach komunikacji. Ale przykład Władysława Freindorfa promieniuje na kolegów. Otrzymałmy kolejną porcję korespondencji z pochwałami i podziękowaniami dla naszych pracowników. Pani Ewa Drozdowska zostawiła w tramwaju torebkę z cennymi drobiazgami osobistymi, pieniędzmi i dokumentami. Zgubą zaopiekowała się motornicza STEFANIA LACHMAN, a regulator na końcówce w Mistrzejowicach JERZY JADZAK skutecznie zorganizował spotkanie obu pań. Już po godzinie zguba wróciła do rąk właścicielki, a motornicza nie przyjęła „zmałego”, jakim chciała ją obdarować wdzięczna pasażerka.

„Gratuluję, że dyrekcja MPK, która od lat stara się o dobór pracowników i podnoszenie usług komunikacyjnych może poszczycić się tak wspaniałymi, jak świadczy to zdarzenie, osiągnięciami. Proszę o przyjęcie wyrazów wdzięczności oraz o uwzględnienie powyższych faktów w traktowaniu i ocenie pracy zawodowej tych dwojga pracowników” — pisze pani Ewa Drozdowska.

Sprawność działania pracowników MPK docenia również pani Eugenia Polańska, która zapomniała torebki z lekarstwami dla córki w tramwaju „4”, już po 2 godzinach odzyskała ją z powrotem dzięki motorniczemu JERZEMU CZUBIE (nr sl. 72) i regulatorce z Nowych Bronowic MARII SUPIAŁ (nr sl. 3110).

„Tę drogą choć wyrazić serdeczne podziękowania i jednocześnie podziw, gdyż nie wyobrażałam sobie, że w MPK panuje taka dobra organizacja. Jeszcze raz dziękuję i gratuluję wspaniałych pracowników”.

Tak uczciwość pracowników i serdeczność w podejściu do



ludzkich kłopotów podbudowuje opinię całego przedsiębiorstwa. Jest również i pochwała dla firmy.

„Duże słowa uznania i szacunku na ręce dyrekcji dla wszystkich składa Władysław Ciupczyk.

Bardzo, ale to bardzo dziękuję w imieniu własnym i mieszkańców ul. Chełmskiej. Życzę dużo sukcesów w pracy zawodowej, jak najmniej skarg i kłopotów, wszelkiej pomyślności w Nowym Roku”.

(JMM)

JAKO przedstawiciel „Przeglądu Tygodniowego” w Krakowie chciałbym Panu Dyrektorowi serdecznie podziękować za pomoc udzieloną kierowcy z zajezdni w Płaszowie Mieczysławowi Adamowi Piątkowi w czasie remontu jego „ambulansu”. W tych dniach Wytwórnia Filmów Telewizyjnych „Poltel” ma rozpocząć kręcenie filmu o tym kierowcy i jego akcji „Trza mieć serce”.

Korzystając z okazji życzę Panu Dyrektorowi wszystkiego co najlepsze w Nowym Roku.

LESZEK KONARSKI
„Przegląd Tygodniowy”

ZWRACAM się z uprzejmą prośbą wraz z pasażerami korzystającymi z linii autobusowej „209” o przyznanie nagrody pieniężnej kierowcy Zakładu Autobusowego Wola

Ignacemu Mirkowi (nr służb. 4013). Wymieniony kierowca 26 stycznia 1987 r. był jedynym, który na własne ryzyko dowoził pasażerów do przystanku końcowego mieszczącego się w Morawicy przy Spółdzielni „ALFA”, inni kierowcy linii „209” wysadzali pasażerów w Balicach przy lotnisku.

Wymieniony kierowca przebraźnie obsługuje linię „209” i wyrobił sobie opinię kierowcy bardzo dobrego, odjeżdżającego punktualnie, posiadającego zawsze bilety do sprzedania, odnoszącego się do ludzi sympatycznie. We wspomnianym dniu czekałem na autobus (wraz z innymi pasażerami) godzinę i dość często można było usłyszeć od czekających „że jak Pan Ignac nie przyjedzie to już nie ma możliwości dostania się do Krakowa” i trzeba przyznać że kierowca ten i tym razem nie zawiodł, przyjechał punktualnie i zabrał zmęczonych i na wpół przemokniętych pasażerów. Identycznie rzecz wyglądała po południu (kierowca ten jeździ rano i po południu w godzinach szczytu). Łatwo się zatem domyślić, że we wspomnianym dniu po pracy wraz z innymi pasażerami wracałem do domu też kursem obsługiwanym przez wymienionego kierowcę, stanąłem w przodzie autobusu aby zaobserwować faktyczny stan pokonywanej trasy i stwierdziłem, że nie jest ona idealnie przystosowana do jazdy przez pojazdy kołowe, ale przy dobrej chęci kierowcy nie stanowi ona znowu tak wielkiego trudu do pokonania.

W związku z tym, że kierowca ten wykazał dobre chęci i to nie pierwszy raz, proszę o złożenie podziękowania wymienionemu oraz przyznanie nagrody.

RYSZARD BATOR

pracownik MPK
(oraz 31 podpisów mieszkańców Morawicy, Aleksandrowie i Burowa)

Dziękuję

nie dobrze mógłby mi poradzić, abym zamienił autobus na sanie... Na prośbę, aby powiadomił stosowne służby o moim położeniu, odrzekł, że nie będzie mnie zgłaszał, bo nie ma czasu, po czym odjechał, kierując się w stronę Wiśniowej. W pół godziny później nadjechał z powrotem wioząc około 10 pracowników. Próbowaliśmy ponownie go zatrzymać, ale kierowca spojrzawszy tylko ironicznie na mnie i pojechał dalej. Nie muszę chyba dodawać, że 10 mężczyzn w ciągu kilku minut uwolniłoby mój autobus ze śnieżnej pułapki. Na marginesie chciałbym dodać, że w końcu udało mi się na tyle usunąć śnieg

spod autobusu, że wreszcie wyjechałem o własnych siłach. Była godzina 5.30.

Szanowny Panie Kierowco „berlieta”!!!

Trudno Ci nazwać kolegą, a określenie które najbardziej pasowałoby do Twojej postawy nie nadaje się do publikacji. Mam nadzieję, że wśród załogi Bieńczy jesteś odosobnionym przypadkiem człowieka bezdusznego i pozbawionego jakichkolwiek więzi koleżeńskich.

Dziękuję Ci za „dobrą radę”, ale nie chciałbym w przyszłości korzystać z Twojej „pomocy” i Tobie podobnych.

Z tramwajarskim pozdrowieniem

ANDRZEJ KUREK
kierowca nr sl. 8025
ZEA Płaszów

Wciąż wśród nas

STEFAN JASEK — przewodniczącym Zarządu ORZ Emerytów i Rencistów

OBSZERNIE i szczegółowo podsumował Zarząd ORZ Emerytów i Rencistów swoją dwuletnią działalność na niedawnym zebraniu sprawozdawczo-wyborczym. Wiele osób przeszło w tym czasie z czynnej służby zawodowej w szeregi MPK do grona tych, którzy pozostają na zasłużonym odpoczynku, ale wielu też ubyło ze świata żywych. O jednych i drugich nie zapomniano w sprawozdaniu. Tak jak nie zapomniano o obchodach 80-lecia (1906) powołania Związku Zawodowego Robotników Tramwajowych, które tak uroczystie obchodzono niedawno w przedsiębiorstwie, a w sympozjum brali również czynny udział nasi emeryci i renciści. To właśnie podczas sympozjum wręczony został ufundowany przez dyrekcję MPK sztandar dla MPK-owskiej organizacji związkowej, a zaszczyt jego odebrania przypadł przewodniczącemu ORZ Emerytów i Rencistów Stefanowi Jaskowi. Trudno pominąć tu fakt, że członkowie Zarządu ORZ Emerytów i Rencistów mimo niewysokich emerytur i rent ufundowali symboliczne 500-złotowe gwóźdźki do tego sztandaru.

Sprawozdanie zawierało szczegółowe rozliczenie funduszu Rady, który sięga setek tysięcy złotych, wydatkowanych na wczas, kolonie, obozy i zimowiska, wycieczki, działalność kulturalną, akcje noworoczne, obchody Dnia Kobiet, zapomogi, odwiedziń chorych. Trudno tu nie dodać, że działalnością Rada obejmowała wszystkich emerytów i rencistów MPK, zarówno tych, którzy są członkami Związku, jak i niezrzeszonych. Tych pierwszych jest 616, w tym 193 kobiety, drugich około 3000 — około 800 kobiet. To zainteresowanie Rady wszystkimi emerytami i rencistami przejawiało się przede wszystkim w spotkaniach z najstarszymi byłymi pracownikami MPK. Spotkania przy ciastkach w wielu przypadkach wyciskały łzy wdzięczności i radości, że w przedsiębiorstwie nie zapomniano o nich. W trzech spotkaniach z weteranami pracy, którzy w MPK przepracowali minimum 30 lat, wzięło udział 220 emerytów, a każdy z nich otrzymał 5 tysięcy złotych zapomogi. W okresie sprawozdawczym przyznano 232 zapomogi na kwotę 923 tysiące złotych. Z takich świadczeń jak wczas, kolonie i obozy dla dzieci

i młodzieży, wycieczki czy działalności kulturalno-oświatowej skorzystały 2.134 osoby dorosłe i 440 dzieci emerytów i rencistów. Zarząd rozliczył się z realizacji wniosków, jakie wysunęły zostały na poprzednich zebraniach.

Dyskusja poruszyła wiele spraw interesujących ludzi wprawdzie już nie działających zawodowo, ale żyjących życiem swojego byłego zakładu pracy, zwłaszcza socjalno-bytowych tak bardzo dzisiaj ważnych w naszym życiu.

W wyniku wyborów do Zarządu ORZ Emerytów i Rencistów weszli: przewodniczący — wybrany na drugą kadencję — Stefan Jasek, wiceprzewodniczący Elżbieta Grochola i Jan Jedynak, sekretarz Maria Jeziorek, zastępca sekretarza Marian Cholewa, skarbnik Józef Kolak, zastępca skarbnika Stanisław Pawłowski, na prowadzącego Klub Seniora Józef Bujak, do Komisji Turystyki i Kultury: przewodnicząca Zofia Żoldak, wiceprzewodniczący Walerian Francik i Ryszard Nowaczek, co Komisji Socjalnej: Maria Skupińska, Józef Mazgaj, Bronisław Czubyrt, Anna Sikora, Edward Mastalski, Marian Długosz, Wiktoria Kmiecik, Marianna Strzałka, Zofia Baran.

Wybrano również delegatów na walne zebranie NSZZ Pracowników MPK: Zofię Baran, Józefa Bujaka, Mariana Cholewę, Henryka Czuba, Bronisława Czubyrt, Waleriana Francika, Elżbietę Grocholę, Stefana Jaskę, Marię Jeziorek, Jana Jedynaka, Józefa Kolaka, Juliana Mazgaj, Edwarda Mastalskiego, Ryszarda Nowaczka, Stanisława Pawłowską, Marię Skupińską, Marianą Strzałkę, Annę Sikorę, Bonifacego Wysockiego, Zofię Żoldak i Marianą Długosza.

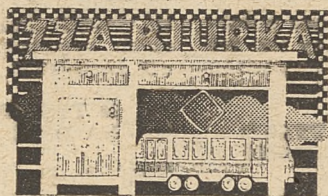
Nowo wybranemu Zarządowi ORZ Emerytów i Rencistów, życzymy sukcesów w nietłwej pracy, jaka czeka go w dwuletniej kadencji, a delegatom pomyślnego reprezentowania na forum związkowym spraw ludzi w wieku już poprodukcyjnym, ale jakże bardzo uczuciowo związanych ze sprawami przedsiębiorstwa.

(M.B.)

Tak to zwykle jest, że najłatwiej trafić na łamy prasy wtedy, gdy ma się kłopoty. Nie inaczej było i w tym roku z komunikacją miejską. Nagle okazało się, że najbardziej znani publicyści, najszlachetniejsze tytuły, zapelnili się uwagami o przewoźniku. Daniel Pasent, którego trudno było podejrzewać o zajmowanie się sprawami tak przyziemnymi, poświęcił jeden ze swych felietonów w „Polityce” komunikacji miejskiej na Śląsku, na ten sam temat obszerny reportaż opublikował Tadeusz Biedziński w „Przeglądzie Tygodniowym”, a prasa codzienna wręcz zalana została informacją o kursowaniu, częściej przestojach, autobusów i tramwajów. „Rzeczpospolita” np. poinformowała, że w stołecznych autobusach otwiera się tylko środkowe drzwi, w innej znów gazecie znaleźliśmy informację, że w czasie najcięższych mrozów łódzkie tramwaje otrzymały błogosławieństwo dyrekcji, na kursowanie „dokąd zwrótnie prowadzą”.

Obraz jaki wyłania się z tego informacyjnego boomeru jest niezbyt wesoły. Wszędzie kłopoty, trudności, obiektywne i subiektywne, zawinione i takie, których sprawców

nie ma. Na tym tle, trzeba przyznać, krakowskie MPK wyszło całkiem przyzwoicie. Krakowscy korespondenci centralnych gazet nie mieli okazji epatować czytelników doniesieniami o komunikacyjnych trudnościach. Owszem było i jest bardzo trudno, wiele komplikacji i kłopotów przedstawialiśmy i przedstawiamy w „Sygnałach”, lecz w po-



równianiu z apokaliptycznymi doniesieniami z innych miast, Kraków jawi się jako oaza komunikacyjnej szczęśliwości. Jest to wynik na pewno dobrej organizacji pracy, jak i poświęcenia tych, którzy te organizacyjne ustalenia wypełniają — pracowników odpowiedzialnych za stan szyn, paliwa, autobusów, tramwajów i wiele innych czynników, bez których niemożliwa jest sprawna komunikacja w ciężkie zimowe dni.

W centrum uwagi

kich właśnie ekstremalnych warunkach, okazuje się najczęściej, jak wiele zależy od ludzi. Bo przecież i w Krakowie pękają szyny, i my mamy kłopoty z zamarzającym paliwem, krakowskie tramwaje i autobusy są takie same, a często gorsze niż w innych miastach, a przecież kłęski komunikacyjnej nie zanotowaliśmy. Owszem ogłoszono alarm „C”, skoncentrowano uwagę wszystkich na sprawach dziś najważniejszych i dało to efekty. W

lokalnych gazetach poruszano sprawy awarii ciepłowniczych, wodociągowych, nie pisząc zbyt wiele o MPK. To wymownie świadczy o pozytywnej ocenie przedsiębiorstwa. A przecież zdarzało się, że awarie innych przedsiębiorstw utrudniały nam życie. Tak było chociażby na pętli autobusowej w os. XXX-lecia, gdzie pełnienie rury wodociągowej zamieniło autobusowy plac w lodowisko. Nawet wtedy kierowcy MPK nie zrezygnowali z wożenia ludzi. Wiele spraw, wiele ludzkich działań składa się na pozytywny obraz pracy MPK tej zimy. Trudno tu wymienić wszystkich, którym zawdzięczamy pozytywne opinie, bo jest ich bardzo dużo. I nawet ci nieliczni, do których były zastrzeżenia, nie potrafili zepsuć ogólnego obrazu, choć przyznać trzeba, że sprawa przedstawiona w tym numerze w liście Andrzeja Kurka zastępuje na najwyższym stopniu. Aż wierzyć się nie chce, że w ten sposób postąpił kierowca wobec kierowcy, do tego pracownik tej samej firmy. Jest to jednak z całą pewnością wypadek odosobniony.

KRZYSZTOF GACEK



A może do kina...

... Zbigniewa Kuźmińskiego „Nad Niemnem” jest drugą już adaptacją filmową powieści Elżyny Orzeszkowej pod tym samym tytułem. Pierwszą dokonał w 1939 roku Karol Szołowski i Wanda Jakubowska. Niestety, premiera przewidziana na 5 września 1939 r. nie odbyła się, a wszelkie materiały i kopie zaginęły w czasie wojny. Reżyser Zbigniew Kuźmiński wiernie oddaje specyficzny klimat powieści. Tworzy go pięknie filmowanymi krajobrazami, dbałością o realia, zachowując w dialogach XIX-wieczną polszczyznę. W rolach głównych występują debiutanci: Iwona Pawlak — Justyna i Adam Marjański — Jan Bohatyrowicz oraz Marta Lipińska, Janusz Zakrzewski, Bożena Rogalska, Michał Pawlicki i inni.

Bilety na projekcje w kinie „Kijów” na seanse popołudniowe i wieczorne. 20, 21 i 22 lutego rozprawdają kaowcy

w poszczególnych zakładach. Skorzystaj z okazji, bo film wyświetlany jest przy pełnej widowni.

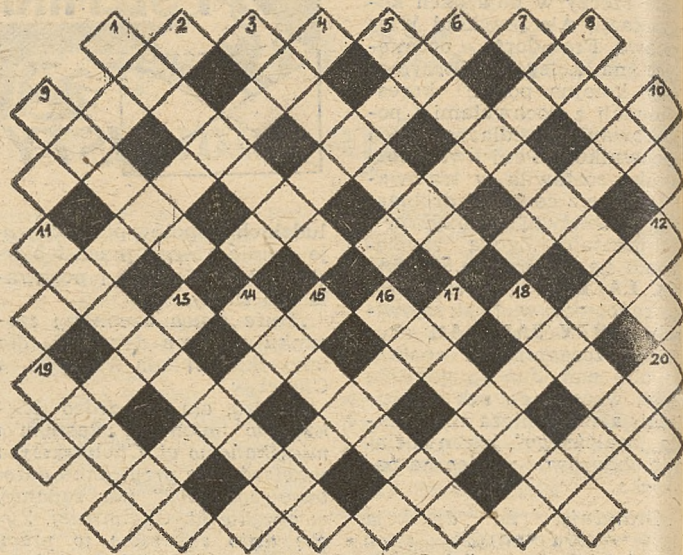
...albo do teatru

„Taka noc nie powtórzy się więcej” — to pełny tytuł mu-



sicalu, który Włodzimierz Gawroński, znany z wielu udanych realizacji telewizyjnych, wyreżyserował w teatrze Bagatela. Niewiele już pamięta atmosferę kabaretów i rewii lat 30. przywoływana niekiedy w przedwojennych filmach na ekranach telewizorów. Ale ówczesne przeboje Andrzeja Własta, Jerzego Petersburskiego czy Henryka Warsa nadal wywołują łezkę wzruszenia i czar minionej epoki. Doczekały się wielu współczesnych aranżacji, a tych dla spektaklu dokonał Janusz Butrym, dyrygujący jednocześnie orkiestra. W przedstawieniu zaangażowany jest prawie cały zespół teatru, trudno więc wymienić wykonawców, bo lista ich jest bardzo długa. Echa „Qui pro quo” czy „Czarnego kota” brzmią nadal w takich szlagierach, jak „Wspomnij mnie”, „Mały żigolo”, „Ta ostatnia niedziela”, „Sex-appeal”...

Bilety na spektakle 25 i 26 lutego — w Dziale Kultury, Sportu i Turystyki.



UWAGA: Każdy wyraz zaczyna się na tę samą literę.

PRAWOSKOŚNIE: 1. afrykański bocian, 3. człowiek-reklama, 5. kruche ciastko migdałowe, 7. tuman, idiota, 9. potomek różnych ras człowieka, 11. zawodnik na „pudle”, 14. nazwa skoczni narciarskiej w Wiśle, 16. okropność, koszmarny tytuł monarchy mongolskiego w Indiach, 19. owoc kasztana jadalnego.

LEWOSKOŚNIE: 2. męskie imię, 4. zasobnik na naboje, 6. dawny egipski gwardzista dworski, 8. choroba zwana zimnicą, 10. silnik, 12. miasto na Pojezierzu Mazurskim, 13. jeden z przywódców rewolucji francuskiej, 15. amerykański taniec towarzyski z lat 60-tych, 17. model kompozycji przestrzennej, 20. znany aktor, odtwórca Simona Templera.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 2

PRAWOSKOŚNIE: 1. samuraj, 3. sapanie, 5. samorodek, 7. sopel, 9. soman, 11. sozologia, 14. sałatka, 16. senator, 18. Sannok, 19. Sopot.

LEWOSKOŚNIE: 2. salon, 4. saturator, 6. Salazar, 8. sodomia, 10. sezon, 12. separatka, 13. Solon, 15. samogon, 17. Serafin, 20. sopor.

Pan Kowalski i pan Malinowski snują plany na nowy rok:

— Mam nadzieję, że w tym roku się polepszy — mówi jeden.

— Co masz na myśli?
— Denerwujesz mnie! Czy musisz zawsze odpowiadać pytaniem? Co za fatalny zwyczaj!

— Co? Ja mam taki zwyczaj?

*
— Należę do ludzi, którzy nie używają wielu słów, — przedstawia się nowy kierownik załódze.

— Rozumiem — odzywa się jeden z pracowników — ja też jestem żonaty...



— Halo, kto przy telefonie? — w słuchawce odzywa się głos kobiecy.

— Centrala MPK.

— Na pewno?

— Na pewno!

— Czy pani się nie myli?

— Nie myślę się, a z kim pani chce mówić?

— Ja, z nikim... telefonuję, bo właśnie znalazłam w notessie męża ten numer...

*
Autobusem linii podmiejskiej jedzie kilku pasażerów. Dobrze się znających i jeden zupełnie im obcy.

— Oj — wzdycha w pewnym momencie jeden ze statych pasażerów.

— Oj — wzdycha jego sąsiad.

Po chwili jeden z nich zwraca się do drugiego:

— Wiesz co, może przestaniemy mówić o polityce...

ZAMIAST SZCZOTKI AUTOMATYCZNA MYJNIA

Myjni tramwajowych nie produkujemy w kraju seryjnie. W zajęzdnach czynności te wykonuje się na ogół ręcznie. Ale może się to niebawem zmieścić, bowiem w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Oczyszczania Miast w Łodzi opracowano automatyczną myjnię tramwajów. Urządzenie jest w pełni zautomatyzowane, sterowane za pomocą fotokomórki. Cała konstrukcja jest nowym rozwiązaniem, opartym na podzespołach wyprodukowanych w kraju. Prototyp powstał w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Urządzeń Komunalnych WUKO w Łodzi, gdzie wykonano całość tzw. urządzeń mechanicznych. Natomiast we wspomnianym ośrodku badawczym wykonano urządzenia sterujące. Automatyczna myjnia podjęła pracę w łódzkim MPK.

PROJEKT DRUGIEGO ODCINKA METRA

W Generalnej Dyrekcji Budowy Metra i „Metroprojekcie” przymierzają się już do budowy drugiego odcinka stołecznego metra — od ul. Waryńskiego do pl. Komuny Paryskiej. Jest już projekt koncepcyjny centrali ruchu metra, która ma się mieścić w 10-piętrowym budynku usytuowanym na miejscu parkingu u zbiegu ulic Marszałkowskiej i Żurawiej. Najbardziej dokuczliwa dla ruchu kołowego będzie budowa stacji pod ul. Waryńskiego, ponieważ na parę lat wyłączy to ten trakt komunikacyjny. Również budowa stacji „plac Konstytucji” ograniczy ruch na Marszałkowskiej między Wilczą a Piękną. Najtrudniejsze zadanie czeka budowniczych pod placem Komuny Paryskiej. Rozważa się możliwość budowy systemem nieodkrywkowym, gdyż ta stacja będzie znacznie niżej niż pozostałe.

wym, gdyż ta stacja będzie znacznie niżej niż pozostałe.

CZERWONE AUTOBUSY ZASTĄPI KOLEJ?

Od 30 maja 1986 r. w woj. nowosądeckim rozpoczęła się era elektrycznego transportu szynowego, kiedy to zakończono elektryfikację linii kolejowej tarnowsko-lełuchowskiej. Od tego czasu rozważany jest pomysł podmiejskiej kolejki elektrycznej, która miałaby kursować na 20-kilometrowej trasie: Marcinkowice — Nowy Sącz — Kamionka, a w przyszłości byłaby przedłużona do stacji Kleczany i Ptaszkowa. Bardzo istotnym aspektem tego projektu jest odciążenie WPK i PKS,



które obsługują te bardzo uczęszczane kierunki ruchu. Nie licząc kursów PKS do Marcinkowic jeżdżą autobusy miejskie linii 16 i 16 bis, a do Kamionki linie 26 i 26 bis. W przypadku uruchomienia kolejowej linii podmiejskiej można by zlikwidować co najmniej połowę kursów autobusowych, co dałoby duże oszczędności paliwa oraz poprawiłoby komunikację w samym mieście poprzez wzmocnienie taboru. Ważny jest też aspekt ochrony środowiska przed spaliniami.

PO MIEŚCIE TYLKO RÓŻOWYM ROWEREM?

W Genewie, za przykładem niektórych miast skandynawskich, podjęto decyzję w sprawie zastępowania w centrum miasta samochodów rowerami. Władze miejskie zakupiły pierwszą partię dwukółowych wózków, pomalowanych na kolor różowy i przekazały je do publicznego użytku. Każdy chętny może obec-

nie przejechać się jasnoróżowym rowerem, a następnie zostawić go w widocznym miejscu. Jeśli eksperyment powiedzie się, władze Genewy rozszerzą publiczny park rowerowy.

ŚRODKI TRANSPORTU Z „DRUGIEJ REKI”

System transportu na Malcie opiera się w znacznej mierze na pojazdach używanych i poddanych renowacji. Maltańczycy nauczyli się oszczędności, kupując środki transportu „z drugiej ręki”, wycofane z użycia przez kraje zachodnie jako przestarzałe. Setki tego rodzaju pojazdów dociera na Maltę, gdzie poddane zostają naprawie i konserwacji, po czym odsprze-

Indonezyjczyków jedyne źródło zarobku, podjęto radykalną decyzję. Jak poinformowała gazeta „Jakarta Post” jeziorze Java utopiono 20 tysięcy tych pojazdów. Nie obyło się to bez protestów, a władze miejskie Jakarty mają nadzieję, że położony zostanie kres walce z plagą riksza toczonych już od ponad dziesięciu lat.

W CELU OCHRONY ZABYTKÓW RZYMU

Celem ochrony zabytków historycznego centrum stolicy Włoch — jazdę próbną po ulicach rzymskich rozpoczęły małe autobusy miejskie, napędzane energią elektryczną czerpaną z akumulatorów. Nieszkodliwe dla środowiska naturalnego autobusy mają metrów długości i 2 szerokości. Są w stanie rozwinać prędkość ok. 50 km na godzinę. W godzinach szczytu centrum Rzymu staje się prawie niedostępne dla pieszych, mówiąc już o wielkiej ilości spalin wydzielanych przez pojazdy samochodowe. Wprowadzając próbne jazdy autobusów o napędzie akumulatorowym, władze miejskie starają się za jednym pociągnięciem rozwiązać problem komunikacji miejskiej i zanieczyszczenia środowiska.

DOLNOŚLASKI GRANIT DLA METRA W STOLICY

Dla warszawskiego metra pracują także załogi dolnośląskich kamieniołomów. Wystrój wszystkich stacji wykonany będzie z marmurów granitów i sienitów zalegających w okolicach Strzegomia. No. z dwóch wyrobisk piławskich Zakładów Kamienia Budowlanego w warszawskiej budowie trafi 1100 metrów kw. polerowanych płyt sienitowych w tym 1000 m czarnych. Pierwsza partia kamienia trafiła do stolicy pod koniec ub. roku.

(oprac. I-1)