

SYGNAŁY

MPK

DWUTYGODNIK

ZAKŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

NR 4 (315)

ROK XII

28 II 1987 r.

Cena 5 zł

Zanim miasto się obudzi



Panom przypominamy o Dniu Kobiet. Paniom z tej okazji składamy najlepsze życzenia.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

DWORZEC AUTOBUSOWY
MPK w Borku Fałęckim to miejsce gdzie od świtu do późnych godzin wieczornych panuje olbrzymi ruch. Nic dziwnego, skoro znajdują się tu początkowe przystanki kilkunastu linii miejskich i strefowych. W godzinach nocnych dworzec pustoszeje, a jedynym środkiem łączącym tę odległą część miasta z centrum jest autobus linii „608”. Kiedy po godzinie 3 nad ranem przyjeżdżamy na końcówkę komunikacyjną w Borku, zastajemy właśnie jeden z dwóch kursujących tej nocy — z 18 na 19 lutego — autobusów linii „608”. Po krótkiej rozmowie jego kierowca, z jednym tylko pasażerem rusza z zajmowanego stanowiska i kieruje się w stronę centrum miasta. Odjeżdża z dokładnością co do jednej minuty. Po jakimś czasie nadjeżdża drugi wóz. Na swoim stanowisku staje również z dokładnością co do jednej minuty.

Główny inspektor techniczny ruchu Edward Kościelny mówi:



— Kierowcy linii nocnych pilnują się i jeżdżą bardzo dobrze. Obligują ich do tego między innymi przesiadki pasażerów, którzy muszą zdążyć z jednego autobusu do drugiego.

Czekamy na pierwsze jazdy autobusów linii dziennych, a jest tych linii aż dwanaście — „101”, „133”, „145”, „141”, „255”, „133”, „147”, „235”, „119”, „165”, „245”. Rozglądam się wkoło. Dworzec autobusowy jest dobrze oświetlony, a stanowiska postojowe dobrze widoczne i oznaczone. Nie najlepiej natomiast usytuowany jest Punkt Kontroli Ruchu, a pracujący w nim regulatorzy mają ograniczoną widoczność. Czas się dłuży, zaczynamy więc rozmowę na temat godzin pracy regulatorów.

(Dokończenie na str. 5)

PIERWSZE w 1987 r. posiedzenie Prezydium Komisji Historii Ruchu Młodzieżowego przy Zarządzie Zakładowym ZSMP odbyło się 13 lutego. Tematem były działania komisji do kwietnia br. W zamierzeniach m.in.: włączenie się do centralnych obchodów 30-lecia ZMS, zorganizowanie ekspozycji z okazji 30-lecia ZMS w MPK (w kwietniu), odtworzenie nazwisk wszystkich przewodniczących ZMS w przedsiębiorstwie, wywiady z byłymi działaczami ZMS. Wśród spraw organizacyjnych nadal aktualny jest temat weryfikacji byłych działaczy, stąd Prezydium Komisji zwraca się ponownie do wszystkich byłych działaczy ruchu młodzieżowego o składanie ankiet, które posłużą weryfikacji (ankiety można składać u przewodniczącego KHRM w MPK — Franciszka Orszańskiego, lub w Zarządzie Zakładowym ZSMP w MPK). W posiedzeniu Prezydium uczestniczył sekretarz KHRM przy ZO ZSMP Kraków-Podgórze Kazimierz Cebula.

Komisja Historii Ruchu Młodzieżowego

KOMISJA Historii Ruchu Młodzieżowego przy ZZ ZSMP w MPK Kraków zwraca się do wszystkich działaczy Związku Młodzieży Socjalistycznej w naszym przedsiębiorstwie o przekazanie albo wypożyczenie dokumentów lub innych pamiątek dotyczących działalności ZMS na terenie przedsiębiorstwa w latach 1957—1976. Ekspozyty te zostaną wykorzystane dla zorganizowania wystawy dorobku ZMS w MPK. Ponieważ wystawa planowana jest w kwietniu br., więc ekspozyty należy dostarczyć do 15 kwietnia do: FRANCISZKA ORSZĄNSKIEGO przew. komisji (asystent dyrektora), ZBIGNIEWA KIELBRATOWSKIEGO — sekretarz komisji (Dział Kadr) lub do Zarządu Zakładowego ZSMP. Jednocześnie komisja zwraca się szczególnie do byłych przewodniczących ZMS w MPK o pisemne przekazanie swoich wspomnień o działalności w ZMS.

PREZYDIUM KHRM przy ZZ ZSMP w MPK

Odpowiedź WZSM

Gdzie jest 460 patronackich mieszkań?

W 21. NUMERZE „Sygnałów” z ubiegłego roku przedrukowaliśmy z „Trybuny Ludu” tekst Jolanty Zając poruszający, na przykładzie MPK, trudne sprawy mieszkaniowe. Na publikację tę odpowiedział zastępca prezesa Wojewódzkiego Związku Spółdzielni Mieszkaniowej w Krakowie Jerzy Miklas. W „Trybunie Ludu” ukazała się skrócona wersja tej odpowiedzi. My publikujemy całość oraz napisany specjalnie dla „Sygnałów” komentarz autorki

JEDNA z publikacji „Trybuny Ludu” z dn. 5 XII 86 r. wywołała nasze szczególne zainteresowanie; do-

tyczy to artykułu zatytułowanego „Gdzie jest 460 mieszkań patronackich?”. Oczywiście nie tytuł jest najistotniejszym elementem informacji prasowej — a ten może rodzić nieoczekiwane skojarzenia — ale jego treść i do niej winni jesteśmy kilka zdań wyjaśnienia.

W połowie lat siedemdziesiątych wobec już wtedy występującego niedoboru mieszkań, podjęto w Krakowie realizację mieszkań w ramach tzw. budownictwa patronackiego.

Stosownie do zawartego w tej sprawie porozumienia pomiędzy Zarządzeniem Wojewódzkiego Spółdzielni Mieszkaniowej, Federacji Socjalistycznego Związku Młodzieży Polskiej i Zarządu Rozbudowy Krakowa, stworzono możliwość pozyskania dodatkowej liczby rąk do pracy przy prostych robotach budowlanych, z drugiej zaś strony umożliwiono po odpracowaniu części wkładu, uzyskanie przez młodych ludzi przydziału mieszkania w trybie przyspieszonym.

W tym czasie spółdzielnie zaniechały przyjmowania nowych członków, a więc ta forma była często jedyną drogą do pozyskania mieszkania.

W początkowym okresie realizacja porozumienia prze-

(Dokończenie na str. 5)

Coraz więcej związkowców

Od 29 stycznia trwa kampania sprawozdawczo-wyborcza w związkach zawodowych MPK. W 9 oddziałowych radach związkowych wybrano przewodniczących:

I tak w Kole Emerytów i Rencistów przewodniczącym został Stefan Jasek, w ZBL — Marian Palek, w ZAC — Janusz Lijowski, w ORW w Osieczanach — Halina M. Wójcik, w ZAP — Bronisław Nida, w ZSP — Andrzej Grzybek, w ZTO — Barbara Raczek, w ZAW — Tadeusz Zgłowiński i w ZAB — Karol Jemczura.

Na zebraniach przeważa tematyka socjalna. Na uwagę zasługuje znaczny wzrost szeregów w trakcie trwania kampanii. O wzrastającej popularności działalności związkowej świadczy też 90-procentowa frekwencja na zebraniach.

F. SERWIN



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

◆ **OD GRUDNIA 1985 r.** do września 1986 przeprowadzono pomiary napełnienia linii autobusowych MPK w Krakowie. A oto kilka ciekawostek i wniosków wypływających z tych badań.

◆ Najwięcej osób przewozi w godzinach szczytu linia „119” — 193 osoby w obliczonym na 148 pasażerów, a mieszczącym maksymalnie 200 osób „Ikarusie 280”. Tylko o trzy osoby mniej jeżdżą w szczycie autobusami „125”, a 178 pasażerów mieści się w wozach linii „201” — do Skawiny.

◆ W ciągu dnia średnio 100 osób — najwięcej w naszym mieście — przewożą również autobusy linii „119”, 77 osób korzysta przeciętnie z autobusów „231 bis” na trasie Cementownia — Niepołomice przez Wyciążę, Wolicę, a 73 osoby z wozów linii „174”.

◆ Najbardziej komfortowo mogą czuć się natomiast pasażerowie linii „111” z Cementowni do Ruszczy. Jest ich bowiem średnio tylko 11. Nie mogą też narzekać ci, którym przychodzi korzystać z autobusów „146” z Kujaw do Przylaski Rusieckiej, bo jest ich średnio w jednym kursie 16 oraz na linii „215” z Nowego Kleparza do Marszowca — 15 osób na kurs.

◆ Sporo osób korzysta z linii „A” pospiesznej — w szczycie 116 pasażerów, najwięcej ze wszystkich linii pospiesznych.

◆ Za niewystarczające uznano warunki podróżowania na następujących liniach — „101”, „102”, „119”, „128”, „129”, „139”, „142”, „147”, „153”, „157”, „164”, „165”, „173”, „174”, „184”, „198”, „201”, „227”, „231 bis” i „249”.

Autobusowe ciekawostki

◆ Bardzo dobrze natomiast jeździ się pasażerom na trasach: „100”, „107”, „109”, „110”, „111”, „113”, „114”, „116”, „118”, „120 bis”, „121”, „126”, „131”, „136”, „141”, „144”, „146”, „151”, „194”, „207”, „211”, „215”, „217” i „250”.

◆ W wyniku analizy zebranych danych, postanowiono przedstawić osobom kompetentnym 17 wniosków. A oto niektóre z nich:

◆ Jeden z jeżdżących w szczycie autobusów linii „104” skierować na linię „101”, a drugi skierować do rezerwy na końcówce.

◆ Zmniejszyć liczbę kursów na linii „107” do Kosocic.

◆ Zmniejszyć liczbę kursów na liniach zaczynających bieg w Pleszowie — „111”, „131” i „151”, tak by mogły na nich jeździć 3, a nie jak dotychczas 4 autobusy.

◆ Zmniejszyć liczbę kursów na linii „120 bis”, zmieniając jednocześnie jej numer na „150”.

◆ Dodać 1 autobus w godzinach szczytu na linię „135”.

◆ Skierować autobus z linii „137” na linię „174”.

◆ Zmniejszyć liczbę kursów na linii „146”, a w czasie wakacji w dni wolne od pracy uruchomić linię rekreacyjną na trasie Pleszów — Przylasek Rusiecki.

◆ Oprócz autobusu szczytowego z linii „137”, skierować na trasę linii „174” jeszcze jeden wóz z linii „130”.

◆ Drugi autobus z linii „130” skierować na trasę „184”.

◆ Zmniejszyć liczbę kursów na linii „215” bądź skierować do Marszowca niektóre autobusy linii „115”, przy likwidacji trasy pozamięskiej.

◆ Dodać jeden autobus na linię „A”, kosztem linii „250”.

◆ Ponieważ autobusy linii „C” kursują nieregularnie, przez co obciążane są wozy pozostałe na trasie, należy wzmocnić nadzór nad tą linią, a zwłaszcza skierować pracownika do Punktu Kontroli Ruchu w Nowym Prokocimiu. (Opr. kg)



W Ubiegłym roku dyrekcja MPK Kraków podpisała z zakładami VE VERKE HRSKOMBINAT w Lipsku umowę o kontynuowanie współpracy. Polega ona na wymianie grup pracowników oraz wymianie kolonijnej i wczasowej.

W styczniu gościła w naszym przedsiębiorstwie ośmioosobowa grupa pracowników zaplecza autobusowego z Zakładów Komunikacyjnych w Lipsku. Pracownicy ci po krótkim przeszkoleniu bhp i pobraniu odzieży ochronnej udali się do Zakładu Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka. Tam mogli zapoznać się z technologią eksploatacji autobusów „Ikarus” w ciężkich warunkach zimowych. Wyjątkowo ostra w tym roku zima uwiarydlała wszystkie zalety i wady tego autobusu, a tym samym koledy z Lipska zdobyli większe doświadczenie.

Wprawdzie zawodowo zainteresowani byli głównie pracą na zapleczu, ale interesowało ich wszystko. Zwiedzili więc Wydział Pracy Chronionej, Główną Dyspozytornię Ruchu, a nawet Zakład Napraw Tramwajów. Bardzo szczegółowo interesowali się regeneracją części autobusowych w Zakładzie na Woli, oraz sprawami socjalnymi załogi.

Gościom zorganizowano wycieczki po Krakowie, umożliwiono zwiedzenie Kopalni Soli w Wieliczce, Zakopanego i pobyt na terenie muzeum martyrologii w Oświęcimiu i Brzezince.

Na spotkaniu podsumowującym pobyt kierownik delegacji Rainer Bauman podkreślił duże zdyscyplinowanie

Bronisław Hulboj
najlepszym mistrzem
nauczycielem i wychowawcą

CEKAWY przebieg miało zebranie X Koła ZSMMP w Zakładzie Taksówek 13 lutego. Przeprowadzono plebiscyt na „Najlepszego Mistrza, Nauczyciela, Wychowawcę, Młodzieży” — tym zaszczytnym tytułem w ZTK wyróżniono Bronisława Hulboja, brygadzystę elektryków samochodowych, długoletniego pracownika ZTK, nauczyciela zawodu.

W dyskusji — chwilami burzliwej — szukano przyczyn zajęcia dopiero 4 miejsca wśród kół w MPK w tradycyjnym współzawodnictwie. Postanowiono każdemu członkowi koła przydzielić zadanie indywidualne, a także pożytkować do współpracy młodych pracowników zaplecza, absolwentów ZSZ MPK.

W skład Zarządu Koła dookooptowano w tajnym głosowaniu kol. Krzysztofa Włodarczyka, powołano też 3-osobowy zespół, który przedstawi na naradzie roboczej w marcu br. stanowisko koła ZSMMP w sprawie propozycji zmiany prowizji.

Podczas zebrania kol. Tadeusz Łytek został wyróżniony odznaką „Za zasługi dla ZSMMP ziemi krakowskiej”.

załogi MPK, dobrą organizację pracy oraz oszczędność materiałów. Goście podziwiali zaplecze socjalne dla załogi, a przede wszystkim Oddział Pracy Chronionej, w którym ludzie niepełnosprawni mogą, pracując, przychodzić do zdrowia, względnie po utracie zdolności wykonywania dotychczasowego zawodu, zdobywać inną specjalizację. Jak wynika ze słów tow. Bauman, taka wymiana grup pracowników sprzyja nie tylko kontaktom zawodowym, ale pozwala też na bliższe poznanie i nawiązanie znajomości.

Z wielkim zadowoleniem członkowie delegacji przyjęli ponowne propozycje dyr. Tadeusza Trzmiela o udostępnieniu dla ich załogi kilku miejsc w Ośrodku Rehabilitacyjno-Wypoczynkowym w Osieczanach, w którym pracownicy lipskiego kombinatu mogliby leczyć schorzenia układu kostno-stawowego.

Na zdjęciu: goście z Lipska podczas zwiedzania Zakładu Napraw Tramwajów. (T.Z.)

Fot. STANISŁAW TYRAN



Pierwszy w historii ZMS w MPK sekretarz Komitetu Zakładowego — Tadeusz Cygan na spotkaniu po 30 latach.

Fot. ANDRZEJ WIŚNIEWSKI

„EKONOMIKA I ORGANIZACJA PRACY” — miesięcznik przydatny do edukacji ekonomicznej załogi

PRZY WDRAŻANIU II etapu reformy gospodarczej, przeprowadzaniu atestacji stanowisk pracy, organizowaniu kursów szkoleniowych oraz w samokształceniu w przedsiębiorstwach przydatny jest miesięcznik „Ekonomika i Organizacja Pracy”, wydawany przez Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne w Warszawie. Czasopismo poświęcone jest teorii i praktyce ekonomiki i organizacji przedsiębiorstwa.

Tematyka pisma obejmuje następujące problemy: II etap reformy, przegląd organizacji i atestacja stanowisk pracy, polityka płac — systemy motywacyjne, sprawy zatrudnienia, realizacja programów oszczędnościowych, innowacje w dziedzinie organizacji i zarządzania, rezerwy produkcyjne, polityka kadrowa, służby organizatorskie, rytmiczność produkcji, zespołowe formy organizacji pracy i wynagradzania, jakość produkcji, rachunek ekonomiczny, mierniki oceny działalności przedsiębiorstw, usprawnianie organizacji, postęp techniczny i organizacyjny, metody i techniki organizatorskie.

Miesięcznik prezentuje również wyniki badań naświetlających przebieg różnych procesów w gospodarce narodowej, w przemyśle i w przedsiębiorstwach. Zamieszcza również informacje z zagranicy. W czasopiśmie prowadzone są działy „Głosy czytelników” oraz pytań i odpowiedzi związanych z problematyką pisma. Przeglądy, polemiki, recenzje i informacje bibliograficzne łączy czasopismo z nurtem rozwoju organizacji i zarządzania w Polsce i na świecie.

Stale i systematycznie otrzymywanie czasopisma zapewnia jedynie prenumerata, którą przyjmują oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch”. Adres redakcji: 00-098 Warszawa, ul. Niecała 4a.

Na 30-lecie ZSMMP

SPOTKANIA pokoleń zwykle bywają okazją do wspomnień dla starszych i pytań ze strony młodzieży. Nie inaczej było podczas takiego spotkania w klubie „Bajkał”. Zaproszono na nie m.in. b. wiceprzewodniczącego Zarządu Wojewódzkiego ZMS, dziś członka KC PZPR, redaktora naczelnego „Gazety Krakowskiej” Sławomira Tabkowskiego, przewodniczącego Komisji Historycznej Ruchu Młodzieżowego przy ZK ZSMMP, członka Sekretariatu KK PZPR, kierownika Wydziału Polityczno-Organizacyjnego KK Kazimierza Gronia, byłego przewodniczącego ZW ZMS, dziś członka OPZZ Franciszka Adamczyka, byłego wiceprzewodniczącego ZW ZMS w Krakowie, dziś redaktora naczelnego „Rzeczywistości” Jerzego Pardusa, pierwszego, wybranego w 1957 r. sekretarza ZZ ZMS w MPK Tadeusza Cygana, byłego wiceprzewodniczącego ZW ZMS, dziś dyrektora PGM Śródmieście Stanisława Marcinkowskiego, byłego przewodniczącego Głównej Komisji Rewizyjnej Zarządu Głównego ZMS, przewodniczącego ZP ZMS w Żywcu, dziś dyrektora MPKGK w tym mieście Władysława Bułkę i wielu innych.

Młodzież reprezentowali: przewodniczący ZK ZSMMP Krzysztof Matzka, kierownik Wydziału Historii Ruchu Robotniczego ZG ZSMMP Marek Kaszuba, przewodniczący ZZ ZSMMP, członek Egzekutywy KK PZPR Władysław Michalski, działacz MPK-owskiej organizacji młodzieżowej.

— Dziś ZSMMP w MPK liczy 807 członków — powiedział otwierając spotkanie

Władysław Michalski — jesteśmy największą organizacją w Podgórzu i jedną z lepszych w Krakowie. Świadczy o tym chociażby fakt wygrania współzawodnictwa X-lecia ZSMMP wśród zarządów zakładowych.

— Ale sami mówicie, że tylko 6 spośród 15 kół można uznać za dobre — ripostował po lekturze leżącego na stole numeru „Sygnałów” Kazimierz Groń.

Ta ocena, zawarta w relacji z posiedzenia plenum ZZ ZSMMP, jest jednak raczej dowodem trzeźwości spojrzenia kierownictwa zakładowego ZSMMP, któremu nie zawracają w głowie sukcesy.

Działacze ZMS mówili o radości działania, a także naukach, jakie pobrali w organizacji. Członkowie ZSMMP pytali o sposoby przełamania marazmu, trafiań do kolegów nie zrzeszonych w organizacji. Franciszek Adamczyk stwierdził, że podział ruchu młodzieżowego w 1956 bardzo pomógł w jego rozwoju, pozwolił włączyć i zainteresować znacznie więcej młodych ludzi.

Piotr Pogan mówił o kryzysie Turnieju Młodych Mistrzów Techniki. Zainaugurowano go przed 20 laty, dziś, mimo że formalnie istnieje, daleko mu, z wielu przyczyn, do dawnej świetności.

Władysław Bułka, wiele mówił właśnie o konieczności zwalczania bierności. Organizacja zawsze jest dobra, tam gdzie ludzie chcą działać. Nie ma szans działania organizacja, która jest tylko po to, żeby była.

Wiele uwag, wspomnień, kawa, ciastka. Kameralna atmosfera sprzyjająca wymianie poglądów i podziękowaniu za pracę tym, którzy wcześniej tworzyli młodzieżową organizację. (kg)

Medal dla krwiodawców

UROCZYŚCIE obchodzono 25-lecie Klubu HDK w Krakowskiej Fabryce Kabli. W ciągu 25 lat istnienia klubu oddano tam aż 2,6 tys. litrów krwi. Niektórzy z członków wraz z klubem obchodzili 25-lecie przynależności do wielkiej rodziny krwiodawców. Obecnie klub HDK w „Kablach” liczy ponad 400 członków. W uroczystości brał udział przewodniczący Klubu HDK z MPK Krzysztof Paprocki, który otrzymał dla naszego klubu od gospodarzy piękne wyróżnienie w postaci pamiątkowego Medalu 25-lecia Honorowego Dawstwa Krwi. Klub HDK w naszym przedsiębiorstwie swój jubileusz obchodzić będzie w listopadzie br. (M.B.)

Uwaga emeryci i renciści

ZARZĄD Pracowniczej Kasy Zapomogowo-Pożyczkowej i Kolo Emerytów przy MPK w Krakowie zawiadamia swoich członków, że składki członkowskie od stycznia 1987 roku przyjmowane są w pierwszy poniedziałek, wtorek, środę i czwartek każdego miesiąca, przy placu Serkowskiemu 7 od godz. 12.00 do 16.00.

Co z tą taryfą?

DWIE panie oczekujące na tramwaj na przystanku obok Poczty Głównej chwiliły sobie stojący obok MPK-owski radiowóz. W razie potrzeby można go podobno wynająć zamiast taksówki, a opłata jest niższa od taryfy taksówek kursowych.

Skoro nie trzeba tacić czasu na czekanie w kolejce, opłata powinna być chyba wyższa? (j.o)

Z DNIEM likwidacji nocnych linii tramwajowych znacznemu pogorszeniu uległy dojazdy do pracy pracowników MPK, korzystających z przewozów pracowniczych oraz linii nocnych. W styczniu sytuacja była wręcz tragiczna. Zmusiło to motorniczek ZTP do przeprowadzenia ankiety na ten temat! Oto wnioski:

1. kierowcy linii nocnych i przewozów zamkniętych nie jeżdżą zgodnie z planem (nie wszyscy oczywiście). Szczególne „pochwały” zebrały linie 810 i 608.

2. na trasach podmiejskich samowolnie skracają trasy, jeśli przypuszczają, że na końcowym odcinku trasy nie będzie pasażerów. Np. w dniu 20 i 25 stycznia nie dojechał do Słodzińskiego autobusu linii 809, mimo że jeździł.

3. nagminne są przypadki aroganckiego zachowania kierowców wobec motorniczek. Jeśli autobus jedzie wcześniej niż to przewiduje rozkład, kierowca nie zabiera dobiegającego akurat motorowego. Jeśli jedzie później i motorowy idzie pieszko w kierunku zajezdni lub innego autobusu, opóźniony autobus, na który czekał, ma go na pełnym biegu i nie zabiera. Np. 25 stycznia autobus linii 603 jechał opóźniony i nie zabrał idącego motorowego, mimo że ten był ubrany w mundur MPK.

Propozycje z podgórskiej zajezdni

4. Główna Dyspozytorna, pod której adresem motorowi kierują swoje pretensje, twierdzi, że przewozy pracownicze jej nie interesują. Nie zawiadamia także dyspozytora zajezdni, że autobus danej linii nie wyjechał z zajezdni macierzystej. Informacja taka pozwoliłaby motorowemu albo skoryzyszczyć z innego połączenia albo oczekiwać na następny autobus, zamiast na przystanku, w świetlicy zajezdni. Ważne zwłaszcza w czasie złej pogody.

Zanotowano także wnioski do kierownictwa ZNR dotyczące rozkładów jazdy linii nocnych i usytuowania przystanków.

1. przystanek na ul. Cekiery, usytuowany na stromiznie i solidnym przeciagu, przeniesie na ul. „Korony” na ul. Pstrowskiego. Pozwoli to kierowcom uniknąć niebezpiecznego hamowania, a motorowemu schować się w bramie lub w PKR.

2. przedłużyć trasę autobusu 609 do hoteli pracowniczych Na Skarpie na żądanie. Jeździ nim bardzo często po kilku motorowych.

3. opracować na nowo rozkład jazdy autobusu 613. Wg rozkładu powinien wykonać 10 kursów, a czasu starcza mu jedynie na 8. Nie ma żadnej możliwości planowej jazdy.

4. sprawdzić „przeloty” autobusów przy ul. Cekiery. Około godz. 4.00, gdy do pracy jedzie stamtąd duża grupa motorowych, jest 40-minutowa luka.

5. wpisać w rozkład autobusu linii 608, że jest przewozem pracowniczym.

Linie nocne i przewozy pracownicze są dla motorniczek jedyną możliwością dostania się do pracy. Spóźnienia, ostatnio dużej grupy motorowych, zupełnie dezorganizują wyjazdy tramwajów, a motorowych narażają na utratę zarobku, jeśli zastąpili ich motorowi z rezerwy.

Jednocześnie zostali przez motorowych pochwaleni kierowcy autobusów 610-2 i 16-C, obsługujący linie na stałe.

MOTORNICZOWIE ZTP

Zatrzymaj pan i otwórz drzwi

NIKTÓRZY pasażerowie traktują autobus jak taksówkę. Zdarza się, że wsiadają do wozu nieodpowiedniej linii lub zapomną sobie wysiąść tam, gdzie planowali, a później po zorientowaniu się, że nie jadą we właściwym kierunku, przeciskają się do kabiny kierowcy i proszą: „...panie, zatrzymaj pan i otwórz drzwi, chciałbym wysiąść...”.

Z reguły kierowcy nie reagują na takie propozycje-prośby. Wiedzą, że za zatrzymanie się między przystankami zrobić mogą mandat. Znalazł się jednak taki, który uległ prośbie starszej kobiety i pozwolił jej wysiąść, a było to przed przystankiem przy parku Krakowskim. Kobieta wysiadła. Kilku pasażerów z sympatią oceniło postępowanie kierowcy, kilku innych odniosło się do niego sceptycznie. Jakżeż nie przyznać racji tym drugim. Kierowca zatrzymał przecież wprawdzie tylko na chwilę, ale bez wyraźnej potrzeby, cały ruch na jednym paśmie. Poza tym wysiadanie w takim miejscu nie było bezpieczne dla starszej i nie tak już sprawnej kobiety.

O zatrzymaniu autobusu pomiędzy przystankami proszą przeważnie osoby starsze, a także goście z innych miast, którzy nie znają dokładnie miejsc stałych przystanków i kierunków linii. Z tych dwóch kategorii osób, pierwsze gdy im kierowca odmówi bywają często bardzo złośliwe. „Lecą” wówczas epitetów w rodzaju... nieużytek, złośliwy typ, a nawet i gorsze. Stojący najbliżej przednich drzwi pasażerowie starają się wówczas bronić kierowcy i ganić zaciętwioną pasażerkę czy pasażera, którzy jakby zapomnieli, że zapłacili tylko za bilet uprawniający ich do przejazdu autobusem czyli środkiem masowej komunikacji, a nie za taksówkę.

(M. B.)

DZIĘKUJEMY

MOC pozdrowień — życzeń ze zgrupowania piłkarzy ZKS „Tramwaj” zima '87 — przesyłają: zawodnicy, trenerzy, kierownictwo. Więcej optymizmu, życzliwości. Będzie lepiej!!!



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Kto wyliczy te straty

ZIMA bywa co roku, co roku też są z nią te same kłopoty. Wydawać by się mogło, że w takim razie przypisać je należy tylko nieudolności organizacyjnej odpowiedzialnych ludzi. No bo skoro na pewno wiadomo z czym i jakie będą trudności? Jest to, niestety, tylko pozorna logika. Cóż bowiem z tego, że organizacyjnie wszystko gra, jeżeli przy 25-stopniowym mrozie paliwo w przedsiębiorstwie starczy tylko na jeden dzień? Cóż z tego, że setki ludzi „wychodzą z siebie” całą mroźną noc, by autobusy mogły rano wyjechać, a potem paliwo zimowe (niestety tylko z nazwy) zamarza w autobusach? Cóż z tego, że sztab ludzi całą noc pilnuje zwrotnic i czyści je, jeżeli potem pęka szyna czy grzałka, która też ma działać tylko w warunkach zimowych, trzaska przy 20 stopniach mrozu? Przecież i ta stała, i te grzałki powinny być na nasze warunki, a więc powinny wytrzymać 30 stopni poniżej zera. Powinny.

Od 12 do 19 stycznia codziennie zespół odpowiedzialnych ludzi oceniał sytuację w komunikacji. Odwołano wszelkie inne posiedzenia i narady. Przede wszystkim skoncentrowano się na zapewnieniu pracownikom optymalnych warunków. A więc bezpłatne gorące posiłki i gorąca herbata docierały praktycznie wszędzie gdzie pracowano. Z Zakładu Taksówek skierowano wozy do odśnieżania. Codziennie wysyłano w teren cysternę po paliwo. Towarzyszyły jej plugi i piaskarka.

Prawie całkowicie przeorganizowano system pracy. Często pracowano po 12 godzin. Jedne zakłady zasilaly swoimi pracownikami inne. (Tak było w wypadku ZNA i ZAW.) Pozornie w najlepszej sytuacji była administracja, bo to praca w pomieszczeniach, ale... Temperatura 10 i mniej stopni też pracy nie sprzyjała. Na szczęście i tu nie oglądano się na dyrektywy. W drzwiach wejściowych przy ul. Brożka, Dział Ogólny założył kotary, pociągnął dodatkowe przewody, by pomieszczenia można ogrzewać. Wysłano ludzi do Cieszyńska i Olszyna po termoregulatory. Czy nie można było ich kupić np. w lecie? Można by było, gdyby były. Tak już u nas w kraju niestety jest, że wiele normalnych rzeczy robi się „na akcję”, tracąc niepotrzebnie nerwy i zdrowie.

Czy nie można było mieć wcześniej zapasu paliwa? Ano nie, bo przydział jest przydziałem i na chińskiego boga nikt wcześniej nie może zrozumieć, że potem, po to paliwo musiały jechać trzy auta, nie napędzane przecież powietrzem. Gdzie u diabła logika, gdy wiadomo, że komunikacja stanąć nie może?

Dni bardzo niskich temperatur przeżyliśmy. W porównaniu z innymi służbami komunalnymi nie narzekano na nas. Ale takie zimy i takie mrozy to przecież nic nadzwyczajnego w naszym klimacie. Kiedy jednak nadchodzi, dopiero wtedy można dostać konieczny przydział, potrzebne części itp. Absurdalne w normalnych warunkach oszczędności pochłaniają potem w ciężkich sytuacjach ludzkie zdrowie i nerwy. Czy ktoś wyliczy te straty?

F. SERWIN

JUŻ PO KILKU zaledwie dniach pracy w naszej firmie zdobył sobie pozycję gwiazdy prima sort wśród regulatorów i utrzymał ją do dziś. Wpuszczenie w tłum motorniczek najpiękniejszej gołej striptizerki nie wywołało większych emocji, niż samo przypomnienie jego osoby. Kiedyś powiedział mi, że kierownik Nazimek uważa go za najlepszego regulatora i tak go będę tytułowała w felietonie.

W opowieściach, które od zarania jego kariery wiedli o nim moi koledzy, jawił się nierzadko średniowieczny święty, który walczył ze słabościami swego ciała i ducha oraz opornością materialnego świata zdobywał łaski Najwyższego Boga. Po kilku osobistych z nim spotkaniach, z obrazu pozostało jedynie zdobywanie łaski szefa, i to nie najwyższego.

Podstawową jego cechą, którą narażił się motorniczom, jest pilnowanie kursowania tramwajów „co do minutki” wg rozkładów jazdy. Udręczonymi mniejszą komunikacją wydawać się może kłopoty rosy na spieczonych pustyni. Z bliska kłopot okazuje się fatamorgana. Punktualność motorniczek zależy od stanu tego, czym jeżdżą i po czym jeżdżą oraz rozkładów jazdy.

Otóż w naszej firmie rozkład jazdy jest sztywny. Należy przez to rozumieć, że te same czasy przelotów obowiązują dla danej linii w dzień ciepły i pogodny oraz w trzaskający mróz, rano przed brzaskiem na pustych ulicach i po godzinie 14.00, przy zapchanym skrzyżowaniach i tramwajach, w czasie tanieży, odpustu i wyświetlaniu serialu „Alternatywy 4”, przy wszystkich

załączonych i sprawnych zwrotnicach oraz wszystkich wyłączeniach i niesprawnych, dla składów typu N, 102N, 105N i 105Na, dla solówek, podwójnych i potrójnych.

W tym stanie rzeczy nie ma się co dziwić, że regulator żądający bezwzględnie przestrzegania rozkładu uważany jest przez motorniczek, delikatnie mówiąc, za niezyciowego. Większość

jego kolegów po fachu „nadspieszenie” rzędu 3 min. puszcza płazem, on natomiast robi aferę nawet z jednej minuty i żąda wyjaśnień oraz straszny raportem.

Szczególnie „zastąpił się” w czasie remontu torowiska między Pocztą Główną a Dworcem Głównym. Dział Koordynacji Przewozów, zajęty opracowywaniem skoordynowanych rozkładów jazdy, zachował się wtedy niczym troskliwa mamusia, która zabiegając o miejsce na medycynie dla synka, zapomina mu tymczasem zmienić zasikaną pieluchę. Nie opracował rozkładów jazdy na czas remontu dla linii „T”, na której kursowały składki typu N, trójwagony, drogą okrężną, przez plac Dominikański, a więc dodatkowo trzy przystanki i to w I obwodnicy. Motorowi byli zobowiązani do przestrzegania rozkładu opracowanego dla zwykłej trasy dla wagonów typu

105Na. Nikt z tego powodu nie został ukarany, za to motorowi musieli jeździć „co do minutki”. Rozliczani co kółko, straszni bezustannie raportami, chwytali się różnych sposobów na „najlepszego regulatora”. I tak jeden, używany do wytłumaczenia nadspieszenia 1 minuty na trasie, której przelot wynosi 50 min, z flegmą odpowiadał: — Staratem się, ale mi nie wyszło.

OKIEM MOTORNICZEGO

Najlepszy regulator

Niektórzy trochę później wyjeżdżali z poprzedniej końcówki. Innym sposobem było odczekanie nadspieszenia na przystanku. Ponieważ pasażerowie wydzielali się, że tramwaj stoi, motorowy wychodził z wozu, spacerował wzdłuż całego składu, kopał „szynowe”, macał luzowniki, byle te parę minut zleciało. Ja byłem najbardziej niecierpliwy. Stałem paręnaście metrów przed samą pętlą, a więc już w polu widzenia najlepszego regulatora, wyjęłam gazetę i czytałam 3 min. Gdy zaczął mi wytłumaczać powód nadspieszenia, odpaliłam, że przecież na pętlę przyjechałam dokładnie wg rozkładu.

Nie każdy motorowy potrafi uderzyć w pokorę czy też robić z siebie pajaca na przystanku. Co któregoś diabli biorą i częstuje „najlepszego regulatora” tekstem, od którego można się rozchorować. Motorniczki li-

ni, mającej pętlę trzy przystanki wcześniej, zapytany, po co przyjechał (a przyjechał się...) odpalił: „A na pana popatrzeć”. Inny, postraszony raportem, zagroził użyciem tegoż raportu do celów sanitarnych w sąsiednim pomieszczeniu. Najstymulniejsza jest odzywka motorowej, baby o złotym sercu i niewyparzonej głowie, która miała pecha przyjechać aż dwie minuty wcześniej.

Ledwie weszła do PKR, a najlepszy regulator z miejsca zaczął jojeżdżać: „Co ja z panią zrobię! Pani przyjechała 2 minuty wcześniej! Co ja z panią zrobię”. „A ptkochałby się pan, aleś pan stały na serce, to by pan padł” — usłyszał jej odpowiedź. Ilekroć patrzę na najlepszego regulatora, odnoszę wrażenie, że ktoś go podłączył do gniazdka z wysokim napięciem, jak się go dotknę, to porazi. Niektórzy mówią, że nawet siusiać wolą jeździć na drugą końcówkę.

A przecież można dyrygować motorowymi bez szarpającego nerwy napięcia i bezustannego straszenia raportami. Wystarczy przyjrzeć się pracy ekipy kierownika Nazimek w Nowych Bronowicach czy Salwatorze, albo zobaczyć, jak chłopcy ze Śródmieścia rozkładują zatrzymanie w I obwodnicy. Żaden z nich nie pozwolił sobie chociaż motorowemu po głowie — są szanowani i lubiani. Jeżeli mój bohater reprezentuje najlepszy gatunek regulatora, to ja osobiście wolę pośledniejszego.

MARTA MICHAŁOWSKA

NA POCZĄTKU 1987 pragnęlibyśmy przekazać dyrekcji MPK w Krakowie kilka starych, nie załatwionych jeszcze spraw z nadzieją na szybkie uporanie się z nimi dla dobra pasażerów i dla zaskarżenia sobie przez władze MPK ich wdzięczności.

Dlaczego MPK wykazuje maksymalną tendencję do utrudniania życia ludziom starszym, chorym, a nawet tym sprawnym, przez oddalanie od siebie przystanków — tramwajowego i autobusowego w jednym kierunku? Wybrane przykłady:

— rondo Kotlarskie: przystanek autobusu 174 i 128 w kierunku Nowej Huty, oba oddalone od przystanku tramwajowego o kilkadziesiąt metrów, każdy w inną stronę. Mało kto tam wsiada do autobusów, które dobiegnie przez „labirynt” ronda za podjeżdżającym autobusem. Efekt jest taki: autobus lub tramwaj „ucieka”, a my musimy czekać dalej, bo Ktoś Bardzo Ważny, specjalista od przystanków, pewnie jeździ swoim samochodem i nie miał czasu lub ochoty pomyśleć, gdy był czas projektowania, a teraz to już wymagałoby zbyt dużo zmian. Jedyne rozwiązanie — konieczne, jak uważamy — to „skomasowanie” obu przystanków autobusowych koło restauracji „Nowa”. Rewolucyjna zmiana polegałaby na wybudowaniu zatoczki dla autobusów, ale chyba te przystanki służą pasażerom, czyż nie?

— przystanek tramwajowy oraz autobusowy pospieszny „A” koło AWF w kierunku Nowej Huty. Przystanek tramwajowy przesunięto o kilka metrów w pobliżu AWF, wybudowano tam wysepkę dla tramwajów, a o autobusie zapomniano. Powiem więcej: prawdopodobnie celowo go postawiono, jako że wcześniej już wybudowano zatoczkę dla autobusów kilkadziesiąt metrów bliżej. Niestety, cierpią na tym użytkownicy linii „A”, zmuszeni do dalekich spacerów przez szefów tej linii.

— Nowa Huta, plac Centralny, przystanek w kierunku centrum Krakowa. Stają tam: tramwaje: „4”, „9”, „22”, a „15” stanowiąca bardzo wygodne połączenie z centrum „przelatuje” bokiem przez pl. Centralny, gdyż jej przystanek jest u wylotu al. Rewolucji Kubańskiej, przed placem. Tłum ludzi czekających na „czwórke” trafia przysłowiowy „szlag”, gdy widzą przejeżdżającą obok z reguły pustą „15”. A tak łatwo w tym przypadku pomóc tym czekającym: skierować tramwaj tak, by objechał plac Centralny. Niezbyt często kursująca „15” nie „zatka” ruchu na tym placu, nie ma obawy! Bardzo za to usprawni ruch podróźnych.

Pytania pasażera

— dlaczego w MPK panuje od dawna niespokojny „duch”, wprowadzający nieustanny ferment. Nie stałego — oto dewiza tego „ducha”. Nieustanne zmiany tras (niedawne dla „5”, „10”, „17”, „15” i in.), ustawiczne zmiany rodzajów i ilości wagonów w pojeżdżających obecnie nowoczesnymi składami 3-wagonowymi kursującymi na niezbyt długiej trasie w porównaniu do „4”, analogicznie wyposażonej, ale zjawiającej się nader rzadko. Proponujemy zbadać, dlaczego linia „4” od wielu lat, można powiedzieć „od zawsze” nie ma szczęścia do swych kierowców, może nie jest lubiana. Niestety, jej pasażerowie mogą też jej nie lubić, ale muszą z niej korzystać, czy tramwaje tej linii kursują ogromnie rzadko, a łączy ona bardzo odległe dzielnice na trasie wschód — zachód, prowadząc przez centrum Krakowa. Wystarczy spojrzeć na tłumy, na przystankach oczekujące daremnie na tramwaj. Proponujemy, by niektóre bardzo długie linie, jak właśnie „4” oraz „3”, łączące odległe dzielnice północ — południe, MPK otoczyło szczególną opieką i potraktowało jako dzisiejsze zastępstwo metra, zwiększając wydatnie częstotliwość kursowania. Odciałyłoby to z pewnością inne linie, a bardzo pomogłoby tysiącom pasażerów.

Od dawna oznakowanie krakowskich autobusów MPK jest nie do przyjęcia. Na zewnątrz z przodu — autobus pospieszny „A”, z tyłu nie, w środku okazuje się, że wsiadliśmy do „125” lub innego. Z boku najczęściej nie ma niczego. Na temat trasy nie ma żadnych informacji. Obrazki takie są codziennością, reakcje kierowców na pytania o trasę często niegrzeczne, o czym też wiemy. W dziedzinie autobusów mimo obietnic (w prasie) niewiele się zmienia. Zachodzi pytanie, czy tramwaje należą do innego świata? Bo tam jest na ogół wszystko w porządku! Oznakowanie jest dobre.

Chciałoby się bardzo, by MPK zyczliwie i konstruktywnie traktowało postulaty pasażerów, znających z codziennej praktyki funkcjonowanie pojazdów tej firmy, istniejącej wszakże po to, by służyć im na co dzień i to jak najlepiej. Życząc sobie jeszcze lepszej komunikacji w Krakowie (przynajmniej — w porównaniu z innymi miastami nie jest najgorsza!), my — korzystający z dobrodziejstwa MPK codziennie życzymy dyrekcji i załodze przedsiębiorstwa sympatii ze strony tysięcy pasażerów. A sympatia ta z pewnością będzie faktem, gdy dyrekcja będzie kochać swych klientów ułatwiając im codzienne życie. (a.d.)

MIAŁEM ten artykuł poświęcić dalszym rozważaniom o możliwościach poprawy funkcjonowania naszego przedsiębiorstwa. Życie przyniosło jednak inne sprawy — może mniej ważne, ale warte uwagi.

Ostatnio uczestniczyłem w naradzie K., poświęconej problemom Y, odbywającej się w dniu Z. Dokładne dane nieważne, bowiem narady (jak mogę twierdzić z obserwacji kilku) są do siebie podobne. Na początku trwającego trzy godziny zebrania starałem się śledzić poszczególne wystąpienia, jednak ich sztapowatość (poza 1–2 pozytywnymi wyjątkami) usypiała i zniechęcała nawet najmniej wybrednego konesera naradomani (uwaga: nie mylić z narodomanią). Na marginesie można zadać pytanie: czy konieczne jest odbywanie w MPK aż 150 ogólnozakładowych narad rocznie? Nie o tym chciałem jednak pisać, gdyż jest to sprawa wymagająca oddzielnego artykułu. Chciałbym natomiast dramatycznie zaapelować do wszystkich potencjalnych uczestników wszelkich możliwych konferencji: Obywatele! Towarzysze! Panie i Panowie! Żyjcie w Polsce i z tego chociażby względu MUSICIE mówić po polsku. Język, którym się posługujecie ma tyle wspólnego z językiem polskim, co chiński z angielskim. Przesada? Zatem przeczytajcie!

Jak już wspominałem, początkowo śledziłem wystąpienia od strony merytorycznej. Z biegiem czasu zacząłem

zwracać uwagę na formę wypowiedzi, notując dziwniejsze zwroty i starając się je przetłumaczyć na język polski. Chciałbym teraz kilka z nich przytoczyć, prosząc zarazem uczestników narady, by, po pierwsze nie obrażali się, odnajdując wypowiedzianą przez siebie kwestię, a po drugie by przemyśleli to, co przeczytają.

Ulubionym przebiegiem wszelkich narad (i nie tylko) jest słowo „temat”. Nie mogę niestety, ze względu na brak miejsca, przytoczyć wszystkich możli-

Zza okna Pracowni Socjologicznej

Mowa polska...

wych sposobów zastosowania tego wyrazu. Oto zatem tylko nieliczne przykłady: „w tym temacie”, „poruszyć temat”, „zmniejszyćby się temat”, „odbieram temat od sekretarzy”, „parę słów w temacie”, „nie każdy prowadzi temat”, „temat wagi zagadnień”. Jak widać „temat” jest dobrym na wszystko (jak piosenka). Pozostałe przebiegi naradowe to: „zakres” (np. „system w tym zakresie”), „zabezpieczyć” (np. „zabezpieczyć realizację wykonania tematu”) oraz „uruchomić” (np. „uruchomić właściwe tendencje”). Te słowa przewijały się w prawie wszystkich wypowiedziach uczestników konferencji.

Uczestnicy narady mieli także duże kłopoty ze składnią i logiką. Proszę spróbować określić sens poniższych zwrotów i zdań: „niezadowolone adresem”, „jeżeli jest jakoś to jest jakoś”, „bo niemożna, jak my byli”, „ludzie, czy mięso nie chcą kupować”, „połowa większa załogi”, „w dalszym ciągu regulowane Osieczany”, „miałem na hucie burzliwą operatywkę”, „łącznie z kierowcą, który by przyszedł za kierowcą”, „jest system w tym zakresie, temat stosowny, to stosow-

na droga w tym zakresie”, „nazwisko wo powiedzieć, kto to powiedział”, „jak pion zarówno ja”, „dajemy elastyczność w szkolenie”, „eliminujemy błędy, aby je przeniesić na nasz grunt”, „elementu, czy osób, które są w OHP” itp., itd., dziesiątki podobnych zwrotów. Proszę się nie śmiać. Szanowni Państwo! Kiepczymy swój język, nasz piękny język polski.

Na zakończenie kilka słów o zupełnej innej sprawie. Otóż w jednym ze swoich felietonów pani Marta Michalska bardzo krytycznie oceniła dyscyplinę pasażerów („Sygnały MPK” z 15.01.87). Uwielbiamy oni ponoć wsiadać przednimi drzwiami (takich

Metro w Krakowie

NIEDAWNA konferencja naukowo-techniczna, która odbyła się w Myślenicach, właściwie przesądziła odpowiedź na to pytanie. Zdaniem ogromnej większości jej uczestników jedynym skutecznym rozwiązaniem kłopotów komunikacyjnych naszego miasta jest budowa kolei podziemnej. Oponentów, których głos słycać dziś słabo, wskazują jedynie na niebezpieczeństwo pośrednio związane z budową metra — znaczna poprawa komunikacji może złączyć dotychczasowe bariery ograniczające rozwój miasta tak dalece, że zacznie ono znów się rozrastać. A czym grozi dalszy rozwój Krakowa, dziś coraz mniej ludzi trzeba przekonywać.

Nie sposób lekceważyć tego głosu, bo oparty on jest o doświadczenia innych, podobnych aglomeracji, trzeba też jednak zastanowić się, jak usprawnić krakowską komunikację. Specjaliści obecni w Myślenicach wskazywali, że w krakowskich warunkach nie zda egzaminu wprowadzenie tramwaju do tunelu, bowiem nie rozładuje go tłoku na liniach tramwajowych. Także szybka kolej miejska, choć nie można nie doceniać jej znaczenia, może okazać się nie całkiem przystosowana do krakowskich warunków.

A więc metro. Tu jednak trzeba wyjaśnić, że podjęte dziś prace przyniosą efekty najwcześniej za ok. 30 lat. Takie są realia. I choć trudno brać za dobrą monetę porównanie, że w Warszawie prace nad wprowadzeniem metra rozpoczęto w 1928 roku, a budowę rozpoczęto dopiero niedawno, bo wiele czynników złożyło się na taki właśnie rozwój wypadków, to z całą pewnością krakowskie metro możemy budować dla naszych dzieci, a nie dla siebie. Trzeba też jednak powiedzieć, że jeśli dziś nie zapadną decyzje i nie rozpoczyna się prace projektowe, to i przyszłe pokolenie nie będzie miało sprawnego systemu komunikacyjnego w mieście.

Uzasadniać tezę o konieczności budowy metra w Krakowie można na wiele sposobów. Czynią to też fachowcy w oparciu o argumenty komunikacyjne, społeczne, historyczne, demograficzne i wiele innych. Jednocześnie są też porównania z innymi krajami — od ZSRR do USA.

O szczegółowości już przeprowadzonych w Krakowie prac świadczy chociażby referat prof. dr. hab. **Romana Ciesielskiego** — „Wpływy dynamiczne na obiekty budowlane w pobliżu linii metra, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki Krakowa”. Tytuł wyjaśnia temat tej pracy. Profesor wskazuje w niej na konieczność szczególnie ostrożnego podejścia do tej sprawy w pobliżu budowli zabudowanych. W zakończeniu stwierdza jednak jednoznacznie: „Najważniejszym pytaniem, na które miało odpowiedzieć niniejsze opracowanie, jest pytanie, czy metro krakowskie (część W-Z) według przedstawionej koncepcji trasy, nie spowoduje trudności w związku z oddziaływaniem dynamicznym na powierzchnię i czy nie przyniesie to dodatkowych dużych kosztów na ochronę czy zabezpieczenie budynków? Odpowiedź jest tu jednoznacznie pozytywna dla wybranej koncepcji trasy minimalizującej liczbę obiektów, które muszą być rozważane jako narażone na wpływy dynamiczne. Dodatkowe ewentualne budowle ochronne zabezpieczające przed przekazywaniem drgań będą nieelastyczne, a koszty ochronne w porównaniu z innymi rozwiązaniami — umiarkowane”.

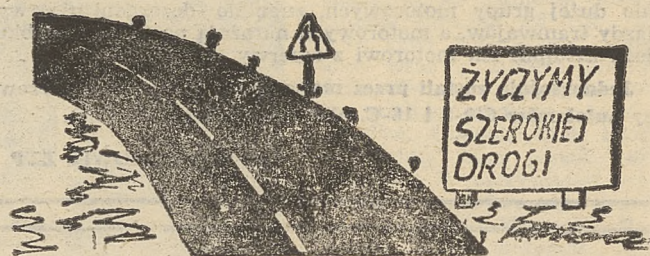
Trasa, o której pisze w swym opracowaniu prof. Ciesielski przebiega od Mydlnik poprzez Bronowice, ul. Podchorążych, 18 Stycznia, plac Wolności, plac Biskupi, dworzec główny, rondo Mogiłskie, ul. Kryniczną, Meissnera, Akacjową, osiedla Kościuszki, Niepodległości, aleję Róż, Hutę Lenina do Węgorz Krzesławickich. Omija ona więc zabudowane centrum miasta, nie przytaczając dylematów budowlanych i konstrukcyjnych. Jest to jednak tylko jedna z kilku koncepcji budowy krakowskiego metra.

Trudno przytaczać tu wszy-

stkie projekty przebiegu tras przyszłej kolei podziemnej, wszak jest to wciąż sprawa odległej przyszłości. Nie ulega jednak wątpliwości, że bariera komunikacyjna jest dziś jedną z najważniejszych w naszym mieście. A jej pokonanie nie jest tak proste jak gdzie indziej. Zwraca na to uwagę prof. **Janusz Bogdanowski** mówiąc, że przecież nasze miasto to nie zespół kilkuset, czy kilku tysięcy obiektów zabytkowych, lecz zabytkowy organizm, w który ingerować trzeba niezwykle ostrożnie. W budowanej od nowa Warszawie można było pozwolić sobie na tzw. rusztowy system tras komunikacyjnych, jest on na pewno nowoczesny i funkcjonalny, tylko że jego przeniesienie do Krakowa, o którym czasem się słyszy, spowodowałoby zbyt dużą ingerencję w tę zabytkową tkankę. Dlatego sprawy krakowskiej komunikacji, tej naziemnej i tej podziemnej, nie mogą być rozpatrywane w oderwaniu od historii, wartości kulturowych.

Prace nad przyszłym systemem komunikacyjnym Krakowa już się zaczęły. Podobnie zresztą, jak w kilku innych ośrodkach w naszym kraju. W Łodzi ma to być, tak jak w naszym mieście, metro, w Poznaniu szybka kolej miejska, podobnie na Śląsku. Sprawa jest jednak bardzo złożona i zapewne nieraz będziemy do niej na łamach „Sygnałów” powracać. Bo z całą pewnością MPK, bez istotnej pomocy, nie jest w stanie sprostać wciąż rosnącemu potrzebom komunikacyjnym, a przecież rozwijanie komunikacji indywidualnej, o czym przekonano się już na świecie, nie jest rozwiązaniem mogącym przynieść jakikolwiek pozytywny skutek. Wręcz przeciwnie, i po Krakowie jeździ się już coraz trudniej, zatrzuwając ludzi, przyrodę i kamienie.

KRZYSZTOF GACEK



łobuzów jest aż 40 proc.), a i pozostali mają zakusy na te zaczerpnięte wrota. Muszę się przyznać, że przez ostatnie trzy tygodnie obserwowałem czy tak jest w rzeczywistości. Możliwości obserwacji miałem duże, gdyż codziennie na dojazdy do i z pracy poświęcam 2 godziny. Wyniki doświadczenia są jednoznaczne: to, co napisała pani Marta znacznie odbiega od rzeczywistości. Pasażerowie bowiem respektują przepisy o wsiadaniu do pojazdów! Bardzo nagminne jest natomiast inne zjawisko: „tresowanie” pasażerów przez kierowców i motorniczów. Codziennie z przykrością obserwowałem, jak osoby mające prawo wsiadać przednimi drzwiami, są w rozmaity sposób tego oduczane — począwszy od zatrząskiwania drzwi „przed nosem” poprzez wulgarne wyzwiska, po profilaktyczne przytrząskiwanie drzwiami (za karę). Nie chodzi mi jednak bynajmniej o licytowanie się z p. Martą kto jest lepszy: pasażerowie czy motorniczowie i kierowcy? Sedno sprawy tkwi w tym, aby wreszcie przestać traktować pasażerów jako motłoch przeszkadzający w naszej odpowiedzialnej pracy. Zjawisko traktowania pasażera jako dodatku do wozokilometra (lub pasażerokilometra) jest co najmniej niefortunne. Proponuję wszystkim pracującym w MPK przypomnieć sobie przysłówia o tabakierze i nosie: warto pomyśleć kto jest tabakierem, a kto nosem.

KAZIMIERZ ŁABNO

Zanim miasto się obudzi

(Dokończenie ze str. 1)

rów ruchu — ostatnio od 6 do 22. Jest limit godzin nadliczbowych. Po przekroczeniu go regulator otrzymać może tylko wolne. Ludzie chcą pracować, ale za pracę woliliby otrzymywać pieniądze.

Rozmowę przerywa kolejny już przyjazd autobusu linii „608”. Kierowca nie zabawia tu jednak długo. Zmienia oznakowanie na „103” i z miejsca odjeżdża, aby teraz kontynuować pracę na tej z kolei linii.

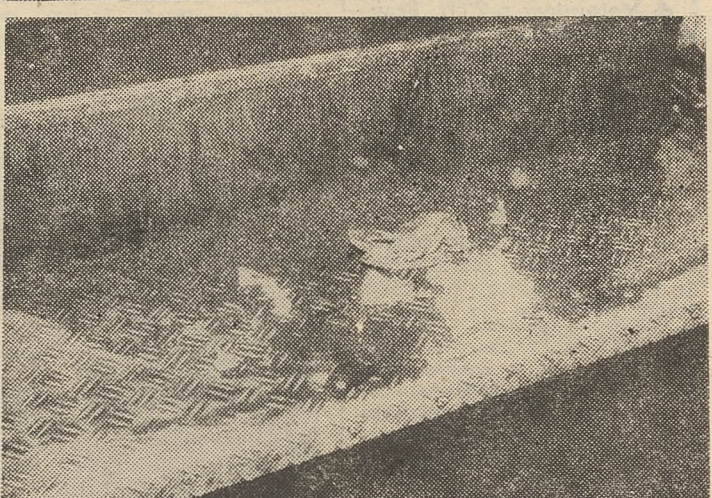
Patrzmy na rozkład jazdy. Zastanawiamy się co jest z autobusem linii „101”, który o 4.10 miał odjechać, a mimo że jest już godzina 4.20 jeszcze nie nadjechał. Pierwszy autobus linii „101” nr boczny 21113, odjeżdża o godzinie 4.26. Tył autobusu jest brudny. Nie wygląda na to, by kierowca po wieczornym zjeździe do zajezdni korzystał z myjni. Autobus linii „133” według rozkładu jazdy powinien odjechać o godzinie 4.20, a tu o 4.52 jeszcze go nie ma. Autobus linii „245” nr boczny 25017, różni się czystością od innych i odjeżdża

dla zgodnie z rozkładem jazdy o 4.27. Kierowca autobusu linii „255” nr boczny 22004, który powinien odjechać o godzinie 4.25, na dworzec przyjeżdża dopiero o 4.30. Skarży się, że po nocnych przewozach pracowników, ma niesprawnego wóz i dlatego zabrał więcej czasu. Autobus linii „235”, nr boczny 45047, który miał odjechać o 4.25, na dworcu w ogóle się nie pojawia. Ostrzeżony przez kolegów o kontroli, okrąży nas i przyjeżdża dopiero o godzinie 4.32. Zgodnie z rozkładami jazdy odjeżdżają autobusy linii „147” nr boczny 45119, „245” nr 21081, „133” nr 45001, „101” nr 21072, „119” nr 34230, „119” nr 34186.

Kiedy o godzinie 5.00 odjeżdżamy z dworca w Borku Fałęckim, rozpoczyna się poranny szczyt komunikacyjny. Dziesiątki osób zmierzają tu z różnych stron, by którąś z linii autobusowych dojechać do zakładu pracy. Miasto się przebudziło, zaczyna tętnić życiem. Kontynuujemy przerwana porannymi wyjazdami autobusów rozmowę i dochodzimy do wspólnego wniosku,

że godzina 6.00 jest zbyt późna na rozpoczęcie pracy przez regulatorów. Nad punktualnymi wyjazdami wozów na linie na pewno czuwać winni przede wszystkim dyspozytorzy w zajezdniach. Ale na końcówkach komunikacyjnych, szczególnie tak dużych jak dworzec autobusowy w Borku Fałęckim, powinni już od pierwszych wyjazdów aż po ostatnie zjazdy być regulatorzy ruchu. Wprawdzie zasadniczym celem wizyty w Borku było sprawdzenie punktualności odjazdów, ale poczyniliśmy również inne spostrzeżenia; że kierowcy raczej rzadko ubierają się do pracy w mundury, mało dbają o czystość swoich wozów, a oznakowanie prawidłowe jest przeważnie tylko na przedniej szybie. Oczywiście spotkaliśmy również zdyscyplinowanych kierowców, odjeżdżających punktualnie na linie, prawidłowo oznakowanymi wozami, czystymi tak z zewnątrz, jak i wewnątrz. Szkoda tylko, że było ich mniej od tych pierwszych.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Gdzie jest 460 patronackich mieszkań

(Dokończenie ze str. 1)

biegała bez większych zakłóceń i zgodnie z regulaminem w 2 lata po odpracowaniu części wkładu — uczestnicy patronatu otrzymywali mieszkania.

I tak dla przykładu przekazano do dyspozycji ZK ZSMP dla potrzeb patronatu młodzieżowego: w r. 1979 — 120 mieszkań, 1980 — 135, w 1981 — 161 mieszkań (mimo że w tym roku w spółdzielniach nie przekazano żadnych mieszkań pod potrzeby członków oczekujących w ramach budownictwa powszechnego), w 1982 — 55 mieszkań, w 1983 — 82 mieszkania.

Zmniejszanie liczby przekazywanych mieszkań wynikało z załamania się w latach 1980—81 realizacji budownictwa mieszkaniowego. Znacznie wydłużył się okres oczekiwania na mieszkanie zarówno dla spółdzielczego budownictwa powszechnego jak i dla innych odbiorców mieszkań, w tym dla patronatu.

Na skutek zmian organizacyjnych po r. 1980 uległa likwidacji Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkaniowa, jedna ze stron porozumienia. W czerwcu 1983 roku powołano na zasadach dobrowolnego zrzeszenia Wojewódzki Związek Spółdzielni Mieszkaniowych.

Mimo że WZSM nie jest następcą prawnym WSM, Zarząd Związku w imieniu spółdzielczości podjął szereg działań zmierzających do likwidacji powstałych w poprzednim okresie zobowiązań. Zbilansowano wg stanu na dzień 1.01.1984 r. zaległości w zakresie realizacji przydziału mieszkań w ramach akcji patronackiej — wynosiły one wówczas 567 mieszkań.

W porozumieniu i z upoważnienia Rady WZSM postanowiono, że corocznie w ramach ustaleń koordynacyjnych rozdziału mieszkań przeznaczać się będzie pewną pulę mieszkań, proporcjonalną do ogólnej liczby mieszkań do podziału, dla likwidacji powstałych zaległości.

Na mocy zatwierdzonych przez Radę ustaleń koordyna-

cyjnych, Zarząd WZSM postawił do dyspozycji ZK ZSMP: w roku 1984 — 59 mieszkań, w 1985 — 77 mieszkań, w 1986 — 50 mieszkań. (dla porównania w 1986 r. na potrzeby kilkunastu tysięcy członków spółdzielni oczekujących 12—15 lat w ramach budownictwa powszechnego przeznaczono — 450 mieszkań). Z prostego rachunku wynika, że stan zaległości w tzw. patronacie jakkolwiek rzeczywistocie ma miejsce, jest już mniejszy niż podane w artykule 460 mieszkań.

Licząc się z realiami Zarząd Krakowski ZSMP opracował wykaz kryteriów przydziału mieszkań, uwzględniający okres odpracowania, warunki rodzinne, zdrowotne, zaangażowanie społeczne i wg nich dysponuje przekazanymi przez WZSM mieszkaniami. Podane przykłady przez p. red. J. Zając ukazują na pewno niełatwą sytuację bardzo wielu rodzin w Polsce, ale trudno nam ocenić czy są to przypadki najtrudniejsze wśród uczestników patronatu — tej oceny dokonują zespoły działające w ramach organizacji młodzieżowych.

Zywnym nadzieję, że z trudnym wygospodarowane mieszkania przez spółdzielczość mieszkaniową trafiają do najbardziej potrzebujących.

Rozumiemy rozgoryczenie uczestników patronatu, ale z drugiej strony ta trudna sytuacja dotknęła też szerokie rzesze członków spółdzielni oczekujących wiele lat na upragnione mieszkanie, którym nie dane było skorzystać z możliwości odpracowania wkładu ani wpłynąć na uzyskanie przyspieszenia przydziału.

Zarząd WZSM planuje podejmowanie przy ścisłej współpracy z Zarządem Krakowskim ZSMP dalszych działań zmierzających do ostatecznej likwidacji powstałych zaległości — mimo niewątpliwiej bariery jaką stanowi tu zmniejszająca się do tej pory podaż mieszkań spółdzielczych.

Zast. prezesa zarządu ds. mieszkaniowych
mgr inż. JERZY MIKLAS

OD AUTORKI:

NA TEMAT tej argumentacji rozmawiałam z przedstawicielami ZSMP. Niestety, mimo szczegółowości nikogo ona nie zadowala. I trudno się dziwić; efekty patronatu od początku były jednym z podstawowych mierników autorytetu ZSMP. Niesolidność spółdzielczości coraz bardziej utrwalała opinię organizacyjnej niewiarygodności. WZSM ma w tym swój kolejny udział — w 1984 roku w podpisanym z Zarządem Krakowskim ZSMP porozumieniu zadeklarowano realizację umowy do 1988 roku. Niestety, z planowanych na 1986 rok 123 mieszkań, patronat otrzymał zaledwie 50 — ponownie dały o sobie znać ogólne trudności budownictwa. Ale w tej sytuacji członkowie patronatu nie znają nawet przybliżonej daty otrzymania własnego M. Co gorsze z roku na rok rośnie cena za jaką nabrali się na hasło „własną pracą szybciej niż w spółdzielni do własnego mieszkania”; m. in. do ceny mieszkań zawartej w umowie muszą dopłacać różnicę cen aktualnie obowiązujących.

Spółdzielcze problemy połowy lat 70-tych ratowali własną ciężką pracą. Zastanawiam się dzisiaj parawanem ogólnego kryzysu budownictwa w tej sytuacji wydaje się być wielkim nieporozumieniem, tym bardziej, że tak jak od uczestników patronatu konsekwentnie wymaga się wszystkich warunków umowy, tak od spółdzielni, naturalną kolejną rzeczą trzeba żądać rzetelności w realizacji własnych zobowiązań.

I jeszcze jedno. Trzeba przypomnieć, że obecny prezes WZSM był szefem WSM, a więc stroną podpisującą umowę. W tej sytuacji zamiast bić się w cudze pierś warto się zastanowić czy kierownictwo krakowskiej spółdzielczości cechują kryteria działania: przedsiębiorczość, odpowiedzialność, inicjatywa oraz umiejętność stwarzania realnych perspektyw rozwojowych kierowanego przez siebie zrzeszenia.

JOLANTA ZAJĄC



ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

„SEKCJA EKONOMICZNA RADY MIASTA odbyła wczoraj posiedzenie, na którym rozpatrzyła podanie dyrekcji Krakowskiej Spółki Tramwajowej o pozwolenie umieszczenia rozety przewodu elektrycznego na budynku ujeżdżalni miejskiej pod Kapucynami, przy ulicy Straszewskiego, którą pójdzie tor nowej linii kolei elektrycznej do Parku Jordana. Sekcja zezwoliła na umieszczenie rozety pod warunkiem usunięcia jej w każdej chwili na wypadek gdyby gmina zarządziła zburzenie ujeżdżalni. „CZAS” — 6 marca 1902 roku

NOWE LINIE KOLEI ELEKTRYCZNEJ W KRAKOWIE

Austriackie przedsiębiorstwo Schnikerta, mające budować nowe linie kolei elektrycznej w Krakowie rozpięło licytację na roboty ziemne, brukowe i ułożenie szyn nowych linii kolei elektrycznej w naszym mieście. Formularze ofert, warunki i plany znajdują się w biurze Krakowskiej Spółki Tramwajowej przy ulicy Gazowej 14. Termin składania ofert wyznaczony jest po dzień 15 marca br.

„CZAS” — 11 marca 1902 roku

ZNIŻENIE CEN JAZDY NA KOLEI ELEKTRYCZNEJ W KRAKOWIE

Dyrekcja Krakowskiej Spółki Tramwajowej ogłasza, że z dniem dzisiejszym zniżyła ceny jazdy I klasy na liniach kolei elektrycznej w Krakowie. Dotąd cena jazdy I klasą od Mostu Podgórskiego do Dworca kolei żelaznej, lub Parku Krakowskiego i odwrotnie wynosiła 16 halerzy, obecnie zniżono ją do 14 halerzy. Zniżka wynosi więc 2 halerze przy każdorazowej jeździe. „CZAS” — 2 kwietnia 1902 roku

ROZSZERZENIE TRAMWAJU ELEKTRYCZNEGO

Z wielu bardzo poważnych stron otrzymujemy zapytania co się dzieje z budową nowych linii tramwajowych w Krakowie. Miała się ona rozpocząć w pierwszych dniach kwietnia: rozpisano i przeprowadzono licytację na budowę, przygotowano nawet materiał budowlany. Nagle budowa utknęła, nie wiadomo na jakiej przeszkodzie i zapanowała głucha cisza. Obecnie już najwyższy czas do rozpoczęcia robót. Inaczej linie do Parku Jordana i do mostu zwierzynieckiego doznają opóźnienia. Rozpoczęcie budowy jest także pilne z tego powodu, że w obecnym ciężkim czasie może zapewnić choć części robotnikom skromny zarobek.

POSIEDZENIE RADY MIEJSKIEJ

Sekcja III Magistratu zezwoliła Krakowskiej Spółce Tramwajowej, aby na nowo zbudować się mających liniach, poza obrebnem miasta, zastosowała maszty żelazne kratowe.

„CZAS” — 17 kwietnia 1902 roku

(Wybrała: M. B.)

KRONIKA WYPADKÓW

STYCZEŃ

◆ **KIEROWCA** z ZAP, Zbigniew Flisnik podczas kolizji autobusu z samochodem ciężarowym, doznał 6 stycznia ogólnych potłuczeń. Winę za spowodowanie wypadku ponosi kierowca samochodu ciężarowego. Poszkodowany kierowca autobusu pozostaje nadal na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Mechanik** z ZAW, Stefan Rosek doznał 18 stycznia rany ciętej przedramienia lewej ręki. Wina poszkodowanego, który podczas pracy nie zachował odpowiednich środków ostrożności. Zwolnienie lekarskie — 14 dni.

◆ **Slusarz** z ZTP, Antoni Banaś podczas uderzania młotkiem w gwiazdę nakrętki koła wagonu uderzył się w klatkę piersiową. Winę ponosi sam poszkodowany, który na zwolnieniu lekarskim pozostawał przez 14 dni.

◆ **Motorniczy** z ZTH, Franciszek Nowicki, najeżdżając 26 stycznia tramwajem linii „16” na stojący tramwaj linii „9”, doznał potłuczenia obu nóg, miednicy oraz rany ciętej nosa. Przyczyną wypadku było zaśnieżenie za nastawnikiem. Poszkodowany pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Dyspozytor** ZNR, Marek Żyła, 23 stycznia został pobity przez nieznanego osobnika. Nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Kierowca** z ZAW, Roman Klapouchy, najeżdżał 30 stycznia na ulicy Krowoderskich Zuchów na stojący autobus z ZAB, w wyniku czego doznał potłuczeń. Przyczyną wypadku był niesprawny układ hamulcowy autobusu z ZAW. Poszkodowany kierowca

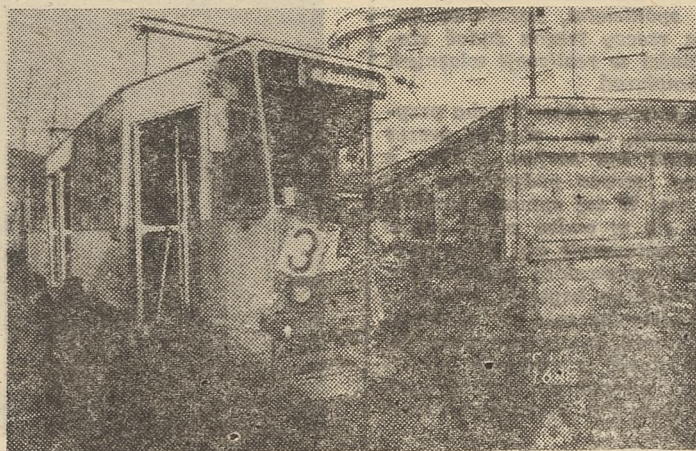
ca pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Monter ogumienia** z ZTS, Roman Myszczyński, podczas szlifowania dętki na nie przystosowanej do tej czynności szlifierce tarczowej, skaleczył palec prawej dłoni. Winę za wypadek ponoszą: kierownictwo Zakładu i poszkodowany, który pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

*

W ub. roku w wyniku najeżdżania jednego tramwaju na drugi zginął motorniczy z ZTP. Już w pierwszym miesiącu br. w kronice wypadków odnotować musieliśmy kolejne najeżdżania na pojazdy własne przedsiębiorstwa. Fakt niesprawności układu hamulcowego może być tylko usprawiedliwieniem w sądzie, nie przywróci zaś utraconej w wypadku sprawności fizycznej czy też życia, o czym prowadzący pojazdy powinni zawsze pamiętać.

(M.B.)



Fot. JADWIGA RUBIS

Zwierzenia rzeczownika

JEST w przedsiębiorstwie „instytucja” rzeczownika praso-owego. Jego obowiązkiem jest m. in. zajmowanie stanowiska i przysyłanie odpowiedzi na notatki krytyczne do prasy, radia i telewizji. Najogólniej rzecz ujmując, jeżeli jest to możliwe, powinna to być obrona pracowników. Tak się też dzieje najczęściej, ale... By móc bronić, trzeba mieć argumenty. Oczywiście jest sprawa, że jeżeli prowadzący pojazd „zwyzywa” pasażera wsiadającego przednimi drzwiami, w stylu „naucz się krowo wsiadać” argumentów na obronę znaleźć nie sposób. To, że kierowców i motorniczych brakuje, nie oznacza wcale, iż ci — co jak ze słownictwa wynika — prze-ważnie z bydlętem mieli do czynienia — muszą wozić ludzi.

W takiej sytuacji rzecznikowi wypada tyko grzecznie przeprosić, poinformować o-

pinie o wyciągniętych konsekwencjach, no i niestety dopilnować, by te konsekwencje wyciągnięto.

Okazuje się, że nawet w sytuacjach oczywistych nie zawsze jest to proste. I tu przykład jeden z wielu, wyszydzony także przez „Tele-ekspres”. W prasie zamieszczona zostaje bądź przychodzi do przedsiębiorstwa — skarga, iż kierowca łaskawie pozwolił wsiąść przednim pomostem dwóm pasażerom, a dwóm następnym zamknął drzwi dosłownie przed nosem, przyczynając zresztą jednego z nich. W takiej sytuacji awantura murowana. Kierowca w awanturze powołuje się na paragraf 6 przepisów porządkowych, gdzie wyszczególniono, kto może wsiadać przednim pomostem. Nie musimy dodawać, że wymiana zdań i to z obydwu stron daleka jest od „wersalu”. Na skargę odpowiedzieć trzeba. Zawiada-

nia się więc odpowiednie kierownictwo o fakcie i prosi o wyjaśnienia. I co się okazuje?

Odpowiedź sprowadza się mniej więcej do tego, że było to zgodne z przepisami, bo pasażer nie miał „widocznych” uprawnień, by móc wsiadać tymi drzwiami. Przyszłam, że ilekroć czytam taką odpowiedź, trafia mnie szlag. Czyżby przepisy musiały też stanowić, że wymagana jest logika i zdrowy rozsądek?

Przeróżające, że takie stanowiska zajmują kierowcy. Gdyby pasażer się uparł i chciał dochodzić swego, to niby dlaczego ma znać przepisy znajdujące się wewnątrz pojazdu, skoro on dopiero wsiada? Myślę, że ta argumentacja, mimo iż wielce przewrotna, ma więcej logiki niż przycięcie pasażera drzwiami „zgodnie z przepisami”. Ktoś może powiedzieć, iż budujące jest takie respektowanie przepisów i do czego, jak do czego, ale do ich łamania namawiać nie można. I też bym tak twierdziła, gdyby wszystkie zarządzenia były przynajmniej w 60—70 proc. respektowane.

Przepisy mówią także, że na końcówkach trzeba podjeżdżać od razu na przystanki dla wsiadających, że należy posiadać i sprzedawać bilety. I co z tego? Mimo że za łamanie tych przepisów stosowane są kary, łamie się je nagminnie. Nie słyszałam natomiast, by ktoś był ukarany, że pozwolił wsiadać pasażerom przednim pomostem. Jeżeli w jakimś urzędzie wymagają od nas zbędnych — często podwójnych — pieczętek i papierków, nazywamy to biurokracją i urzędniczą głupotą. A przecież tam też mają przepisy. Jak wobec tego nazwać opisywany tu przypadek i odpowiedzieć na niego? Brak wyobraźni — to za mało.

FILOMENA SERWIN

Dokument już jest!

PISALIŚMY o kłopotach związanych z ujednoliceniem metod atestacji stanowisk pracy w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. I oto 5 lutego dyrektor MPK wydał Zarządzenie nr 10, dotyczące właśnie przeglądu stanowisk pracy w MPK. Opracowano też szczegółowy harmonogram prac. Wyniki działań atestacyjnych powinny być znane do 15 grudnia 1988 r. Jednak tylko nie zorientowanemu może się wydawać, że jest to odległy termin. Pracy bowiem, choć sporo już zrobiono, pozostało bardzo wiele. Już 1 kwietnia powinny rozpocząć się badania pilotażowe niektórych stanowisk pracy w przedsiębiorstwie. Ich zakończenie przewidziano na 30 czerwca. Wówczas, już na konkretnych przykładach będzie można powtórzyć szkolenia pracowników, którzy odpowiadają za atestację.

Właściwe przygotowanie atestacji jest sprawą o ogromnym znaczeniu, wszak przegląd stanowisk pracy powinien stać się stałym elementem działalności każdego przedsiębiorstwa. Od tego więc, jak wypadnie ta pierwsza atestacja, zależy bardzo wiele.

Trudno przepisywać w gazecie całe zarządzenie zawarte na kilkunastu stronach. Bezpośrednio zainteresowani mają je już zapewne, dla pozostałych kolumny liczb i diagramy zapewne nie byłyby interesujące. A jak żmudna praca czeka zespoły kontrolujące, niech świadczy fakt, że przy ocenie linii tramwajowych wypełnić trzeba będzie karty z tak szczegółowymi informacjami, jak np.: liczba przystanków na trasie z uwzględnieniem przystanków przy wyspach dostosowanych do pojazdów wielowago-

nowych, na lukach i innych przystanków, liczbę skrzyżowań z sygnalizacją świetlną i sygnalizacją dla tramwaju, długość torowiska wydzielonego, torowiska wydzielonego, wbudowanego w jezdnię i torowiska dostępnego także dla innych pojazdów.

A przecież to tylko przykład elementów, jakie podlegać będą ocenie, która złoży się na końcową charakterystykę linii.

Podobne karty oceny sporządzono również dla stanowisk pracy i ludzi — kierowców, motorniczych, pracowników warsztatów, urzędników. Atestacja, prawidłowo przeprowadzona, powinna dać odpowiedź, czy wszyscy są w pracy w pełni wykorzystywani, jak można pracę usprawnić. (kg)

Gdzie ten kodeks?

8 GRUDNIA 1986 R. o godz. 6.00 poprosiłem regulatora na placu Bohaterów Getta o wyciągnięcie mnie na listę chętnych do zjedzenia zupy regeneracyjnej.

— Absolutnie, w żadnym wypadku! — warknął.

Skutkiem szczegółowej informacji (do której nasz regulator dał się namówić) — dowiedziałem się, że zarówno regulatorów jak i kierowców obowiązują specjalne „nakazy i zakazy nazimkowe” regulujące sposób korzystania z posiłków regeneracyjnych, po myśli których tzw. „dwurazówkom” na punktach kontroli ruchu zjadanie regeneracyjnej zupy jest surowo zabronione. Regulator wyjaśnił mi, że gdyby tak „ktoś” złapał takiego kierowcę dwurazówkowego na nielegalnym jedzeniu zupy — ot np. mnie, to wtedy mnie nie by się... nie stało, ale on, hm..., ho, ho — on?... regulator — za moje nielegalne jedzenie zostałby siarczyście ukarany co najmniej pozbawieniem premii, a może i czymś gorszym.

Doprawdy, niepotrzebnie ten regulator sił się na stwierdzenie, że przy zjadaniu zupy nic by mi się nie stało. A co do diabła mogłoby mi się stać przy przenoszeniu za pomocą tzw. łyżki stawy z talerza do jamy ustnej? Przecież zjadanie zupy jest tak oczywiste, jak to, że urzędnika MPK używa szminki, a dyspozytor drapie się po głowie przy wyjazdach itp. W tym kontekście taka „dopoda”, że przy jedzeniu zupy nic by mi się nie stało — to

przecież zwykły nonsens. A cóż by mi się mogło stać, skoro tu, w MPK nie mam ani jednego osobistego wroga; bo gdybym wrogów miał, wtedy mógłbym się obawiać, że może mi się coś stać, choćby np. przez wyspanie trucizny do przedmiotowej zupy. Ale jest tu kilka dalszych znaków zapytania: regulator nie wytłumaczył mi, kogo mam rozumieć pod słowem „ktoś”; czy tym „ktoś” jest np. szef Zakładu Nadzoru?

Trudno, skoro są „specjalne przepisy nazimkowe” — nie wypada nie innego, jak się ino podporządkować, a regulatorowi nisko czapka się pokłonić. Tak, tak pokłonić się, bo szczerze mówiąc, jestem okropnie zaskoczony, jak ten czas leci, a regulatorzy w tym tempie nadążają za postępem...

Otóż nie tak dawno byłem słuchaczem Zaocznego Studium Ekonomiki Przemysłu przy AE w Katowicach, gdzie podczas wykładów dowiedziałem się, że w dorobku prawniczym mamy m. in. kodeks karny, kodeks cywilny, kodeks drogowy, a teraz od regulatora MPK dowiaduję się znów, że już istnieje „Kodeks Nazimkowy”, o którym nikt wcześniej mnie nie informował. Zapewne niedawno ten kodeks wszedł w życie, a regulatorzy już go znają!

Ale gdzie ja, biedny (w wiedzę) mogę taki kodeks nazimkowy kupić? A może tak za rebuchę, spod lady?

M. A. PIĄTEK

Zamierzenia Koła im. Wincentego Pola

Coraz więcej turystów

PODCZAS zebrania sprawozdawczo-wyborczego Koła PTTK im. Wincentego Pola, jakie odbyło się 11 lutego, wybrano na kolejną, dwuletnią, kadencję nowy Zarząd. Przewodniczącą koła została Józefa Maciejasz, wiceprzewodniczącym Krzysztof Doraził, sekretarzem Janina Doraził, skarbnikiem Maria Salaja, członkami: Zygfryd Fenrych, Marek Kleszcz, Marek Pietronicz, Kazimierz Sroka, Dorota Włosińska i Stanisław Wójtowicz.

Z przewodniczącą Koła PTTK im. Wincentego Pola panią Józefą Maciejasz rozmawiam o planach pracy na najbliższe miesiące.

— Czy nowy Zarząd Koła planuje jakieś zmiany w dotychczasowej działalności?

— Nasza działalność zależy od dotacji. Niestety pieniędzy nam nie zwiększono, mimo że koszty wciąż rosną. Chcielibyśmy działać przynajmniej w takim zakresie jak do tej pory.

— A więc organizowanie wycieczek...

— Tak. Jedno- i dwudniowych na trasach górskich, a także zorganizowanie ogólnopolskiego rajdu górskiego i uczestnictwo w rajdach organizowanych przez bratnie koła PTTK z innych przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju. Poza tym wymiana turystyczna z NRD, z kołem o podobnym charakterze jak

nasze, z którym od lat utrzymujemy kontakty. My jeździmy do nich i uczestniczymy w rajdzie, jaki organizują co roku w czerwcu, a oni przyjeżdżają na nasz rajd jaki odbywa się we wrześniu.

— Kiedy i dokąd planowana jest pierwsza wycieczka w tym roku?

— W maju i raczej niedaleko, gdzieś w okolicy Krakowa. A w ogóle to mamy plan wycieczek na cały rok, opracowaliśmy go jeszcze w ubiegłym roku.

— Ilu macie członków koła?

— Jest nas 250 osób i muszę dodać, że kadra nam się odmłodziła. Coraz więcej jest młodych, z czego oczywiście bardzo się cieszymy. W związku z rozrostem członków naszego koła, chcielibyśmy przeszkolić kilka osób na organizatorów turystyki.

— Problem?

— Wzrosły nam stawki za 1 kilometr przebiegu autobusów z 15 złotych do 45 złotych. Podwyższenie opłat za przejazd wpłynie na pewno na zmniejszenie ilości chętnych do korzystania z organizowanych przez nas wycieczek.

Przypomnę jeszcze, że w jesieni Józefa Maciejasz zdobyła I miejsce w konkursie przewodniczących, organizowanym przez Dział Kultury, Sportu i Turystyki. Nagrodzone przezroczą pochodziły ze Szwajcarii Sakońskiej. (M. B.)

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

25 LAT

JANINA KORCZ — Zakł. Eksploatacji Tramwajów — Podgórze

JAN KUBIK — Zakł. Eksploatacji Tramwajów — Podgórze

STEFANIA LACHMAN — Zakł. Eksploatacji Tramwajów — Nowa Huta

STANISŁAW MACIĄG — Zakł. Taksówek

ALOJZY MAJDA — Zakł. Eksploatacji Tramwajów — Nowa Huta

JADWIGA MOTYKA-CZUBAJ — Ośrodek Szkolenia Zawodowego

ALEKSANDRA OREMUS — Zakł. Eksploatacji Autobusów — Płaszów

MARIAN ORZECZOWSKI — Zakł. Torów



FRANCISZKA PROKOČKA — Zakł. Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka

EUGENIUSZ PROKOPOWICZ — Zakł. Taksówek

MICHAŁ STROJNY — Zakł. Torów

KAZIMIERZ TOMASIK — Zakł. Taksówek

KAROL WALIGÓRA — Zakł. Eksploatacji Autobusów Czyżyny

20 LAT

ZOFIA ADAMSKA — Wydz. Ogólny

ZOFIA ANTČAK — Dział Obrachunku Płac i Zasiłków

STANISŁAW BŁASZCZYK — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

KRYSTYNA BUDZIASZEK — Dział Księgowości PKZP

TADEUSZ BULKA — Zakł. Zaopatrzenia

ROZALIA CHWASTEK — Zakł. Sieci i Podstacji

LEOKADIA GAŁĄZKA — Wydz. Taryfowo-Biletowy

BARBARA GÓRKA — Dział Obrachunku Płac i Zasiłków

WANDA GUCWA — Dział Księgowości i Kosztów Własnych

EDWARD IRZEŃSKI — Zakł. Napraw Tramwajów

ANDRZEJ JANIK — Zakł. Eksploatacji Tramwajów — Podgórze

(Cdn.)

Gdzie na kolonie

W POPRZEDNIM numerze informowaliśmy o możliwościach spędzenia MPK-owskich czasów. Dziś wiadomość, gdzie mogą wybrać się dzieci pracowników przedsiębiorstwa. Podstawowym jednak warunkiem zakwalifikowania młodego człowieka na kolonię lub oboz jest złożenie do 20 maja w referacie kolonii Wydziału Socjalno-Bytowego wypełnionej karty kwalifikacyjnej dziecka, zaakceptowanej przez związki zawodowe. Jeśli natomiast dziecko chce wyjechać za granicę, to kartę należy złożyć już do końca kwietnia.

Tu ważna uwaga — na kolonię zagraniczną mogą wyjechać tylko te dzieci, które przynajmniej raz uczestniczyły w kolonii krajowej.

A oto dokąd będą mogły wyjechać dzieci pracowników, emerytów i rencistów: **Piekelnik koło Czarnego Dunajca** — 3 turnusy — od 2 do 19 lipca, od 21 lipca do 7 sierpnia i od 9 do 26 sierpnia — łącznie 164 skierowania; **Krościenko** — 2 turnusy — od 2 do 19 lipca i od 9 do 26 sierpnia — 75 skierowań; **Zawoja** — 2 turnusy — od 21 lipca do 9 sierpnia — 11 skierowań i od 11 do 30 sierpnia — 52 skierowania; **Gólkowice koło Starego Sącza** — kolonia zachowa od 28 czerwca do 19 lipca — 30 skierowań.

Przedstawione wyżej propozycje przeznaczone są dla dzieci od 7 do 10 roku życia. Natomiast starsi (11–15 lat) wyjechać mogą do:

Gdyni — 2 turnusy: 6–26 lipca i 3–23 sierpnia — 140

skierowań; **Oslonina** — również 2 turnusy — od 21 lipca do 9 sierpnia i od 11 do 30 sierpnia — 120 skierowań; **Władysławowa** — 2 turnusy — 16 lipca — 5 sierpnia i 7–27 sierpnia — 94 skierowania i do **Cisnej** na oboz harcerski między 1 a 28 sierpnia — 15 skierowań.

Natomiast kolonie zagraniczne dla dzieci między 10. a 14. rokiem życia zorganizowane zostaną w następujących miejscowościach: **Saupsdorf (NRD)** — 23 lipca — 10 sierpnia — 14 miejsc, **Podolanki (CSRS)** — 1–18 lipca — 14 miejsc; dla 11–14-latków: **Bucha (NRD)** — 24 lipca — 7 sierpnia — 25 miejsc; od 12 do 14 lat — **Mikovec (Bulgaria)** — 22 lipca — 11 sierpnia — 18 miejsc, **Barenstein (NRD)** — 23 lipca — 9 sierpnia — 25 miejsc.

Dla uczniów szkół średnich zorganizowane zostaną dwa obozy — od 1 do 14 lipca we **Władysławowie** — 47 uczestników oraz od 8 do 28 sierpnia w **Trzciance** w województwie piłskim — 42 miejsca. Ponadto uczniowie ZSZ przy MPK będą mogli wypoczywać na obozach zorganizowanych przez ZZ ZSMP.

Wydział Socjalno-Bytowy gwarantuje więc młodym ludziom 875 miejsc w kraju i za granicą. Większość chętnych zapewne będzie mogła skorzystać z obozów i kolonii. Bliższe informacje na ten temat znaleźć można na tablicach informacyjnych. My zamieszczamy jeszcze tylko tabelę odpłatności za kolonie i obozy.

Przy dochodach na 1 członka rodziny	Kolonie	Obozy
poniżej 3.000	bezpłatne	bezpłatne
3.001 - 3.500	1.600,-	1.100,-
3.501 - 4.000	1.800,-	1.200,-
4.001 - 4.500	2.000,-	1.300,-
4.501 - 5.000	2.200,-	1.500,-
5.001 - 5.500	2.500,-	1.700,-
5.501 - 6.000	2.800,-	1.900,-
6.001 - 6.500	3.100,-	2.100,-
6.501 - 7.000	3.400,-	2.300,-
7.001 - 7.500	3.700,-	2.500,-
7.501 - 8.000	4.000,-	2.700,-
powyżej 8.001	4.500,-	3.000,-

Proza życia

TELEWIZJA propaguje teraz dni bez narad, twierdząc, że za dużo mamy dyskusji, a za mało konkretnej pracy. Podobnie od dawna już mówi się, że wiele spraw można załatwić za pomocą telefonu, nie tracąc czasu i papieru. Wzniosłe teorie pozostają je-

dnak teoriami, a rzeczywistość skrzeczy czasem w sposób najmniej oczekiwany.

Telefon do zajeźdni w Nowej Hucie:

— Proszę o połączenie z numerem...

— Niestety, nie mamy centrali, bo w pomieszczeniu trwa malowanie.

Dziękuję, więcej pytań nie będzie. (kg)



W NR. 3 „SYGNAŁÓW MPK” z 15 lutego br. ukazała się notatka pt. „Co komu szkodził”, sygnowana przez autora ukrywającego się pod inicjałami „j.o.”. Jak stwierdza autor, rozwieziona przez Dział Socjalny 2 lutego 1987 r. na posiłek regeneracyjny dla motorowych i kierowców — fasolka po bretońsku zaszkodziła konsumentom, ponieważ jej zaszkodziły wstrząsy!

Nie wiemy, skąd autor notatki otrzymał takie informacje, bowiem nikt z kierowców Wydziału Socjalno-Bytowego nie udzielał nikomu żadnych informacji na ten temat, jak również nie zgłoszono reklamacji w tej

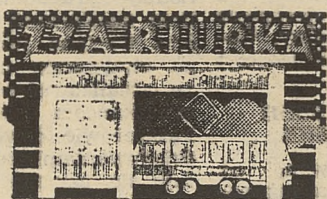
sprawie zarówno z PKR-ów, jak i bufetów.

Nie rozumiemy także, dlaczego wstrząsy miały zaszkodzić tylko fasolce dostarczonej do PKR-ów, skoro cała produkcja była przygotowana przez jedną stołówkę z tych samych surowców i w jednym kotle, a dostarczona została zarówno do PKR-ów, jak i bufetów zakładowych.

Aby uniknąć w przyszłości podobnych nieporozumień, prosimy, by autorzy informacji zamieszczanych na łamach gazety zakładowej wcześniej konsultowali z nami wszelkie skargi dotyczące pracy naszego Wydziału z osobami kompetentnymi, tj. kierownikiem Wydziału — **Ryszardem Laskowskim** lub jego zastępcami ds. bytowych — **Andrzejem Kupcem** i ds. socjalnych — **Wandą Karmańską** — a unikniemy nikomu niepotrzebnych pytań „co komu zaszkodzi?”.

Kierownik Wydziału Socjalno-Bytowego
RYSZARD LASKOWSKI

kiedy rzeczywiście pracy było znacznie więcej niż zwykle i żeby jej sprostać, trzeba było wiele poświęcenia i ofiarności. Teraz sprawa w tym, by minione zasługi nie były pretekstem do obecnego zwolnienia tempa. Musimy, a sprawa to niezmierznie trudna, przywyknąć do codziennej, rzetelnej pracy. Jakże to



trudne, dowodzi chociażby przykład tak modnej do niedawna atestacji. Wiele było o niej hałasów w początkowej fazie, choć co światlejsi zwracali uwagę, że jeśli ta akcja ma się udać, to nie może być właśnie akcją, musi stać się konsekwentnym, codziennym działaniem. Tymczasem znaleźli się już gortownicy, którzy dawno zameldowali o zakończeniu przeglądu stanowisk, przyzwyczajając

ni do wykazywania się łatwymi sukcesami.

Na tym tle pozytywnie wyróżnia się rozważna działalność MPK na polu przeglądu stanowisk pracy. Spokojne działanie, wnikliwość, które są świadectwem poważnego podejścia do sprawy, drobiazgowo przygotowania, ścisła współpraca z

Przeciw zrywom

innymi przedsiębiorstwami tej samej branży. Dopiero niedawno stworzono wzorcowe dokumenty, z wolna rozpoczyna się działalność merytoryczną. Można wyrazić nadzieję, nadzieję — dodajmy — wielce prawdopodobną, że po takich przygotowaniach atestacja w MPK nie będzie odgajkowaniem kolejnej akcji, że wyciągnięte z niej zostaną

wnioski rzeczywiście przydatne dla działalności przedsiębiorstwa.

A przecież właśnie w takich przedsiębiorstwach jak MPK, przeprowadzenie przeglądu jest znacznie trudniejsze niż w innych firmach. Tu nie da się tanim kosztem uzyskać przyrostu produkcji poprzez likwidację stanowisk. Wszak żeby jeździło więcej autobusów, trzeba zatrudnić więcej kierowców, żeby jeździło więcej tramwajów, musi być więcej motorniczych. Wprawdzie w trakcji elektrycznej możliwe jest łączenie ze sobą wozów, co nieco zmniejsza liczbę zatrudnionych, ale i tu istnieją nieprzekraczalne granice. Bo dowcip o połączeniu wszystkich tramwajów w miejsce i okolicy „proszę przesunąć się do przodu”, co byłoby skuteczną receptą na brak motorniczych, pozostawmy między anegdotami.

Atestacja, choć jakby już zmęczona wielu ludzi, trwa, dopiero się rozpoczyna. I tak powinno być, bo szumna akcja musi stać się trwałym procesem.

KRZYSZTOF GACEK



NA SPOTKANIU noworocznym kolektyw przedsiębiorstwa z członkami chóru „Lutnia Robotnicza”, Władysław Czajowski otrzymał adres okolicznościowy z podziękowaniami za 60-letnią pracę w chorze. Pan Czajowski był przez parę dziesięcioleci prezesem chóru. Mimo swych 80 lat nadal pełni funkcję prezesa honorowego.

Na zdjęciu: dyrektor naczelny Tadeusz Trzmiel wręcza Jubilatowi adres okolicznościowy.

Fot. WŁADYSŁAW MALEC



9 LUTEGO BR. odbył się koncert w wykonaniu Zakładowej Orkiestry Detej w Państwowym Domu Pomocy Społecznej w Batowicach. Pod batutą Alojzego Thomysa muzykę odegrali koledzy polskie, melodie oparte na narodowej muzyce węgierskiej, hiszpańskiej i amerykańskiej. Koncert spotkał się z ciepłym przyjęciem.

Na zdjęciu: spotkanie po koncercie. Z prawej: A. Thomys, M. A. Piątek (współorganizator koncertu), prezes orkiestry Krzysztof Gądek oraz członkowie orkiestry.

Fot. BOGUSŁAW SŁAWIŃSKI

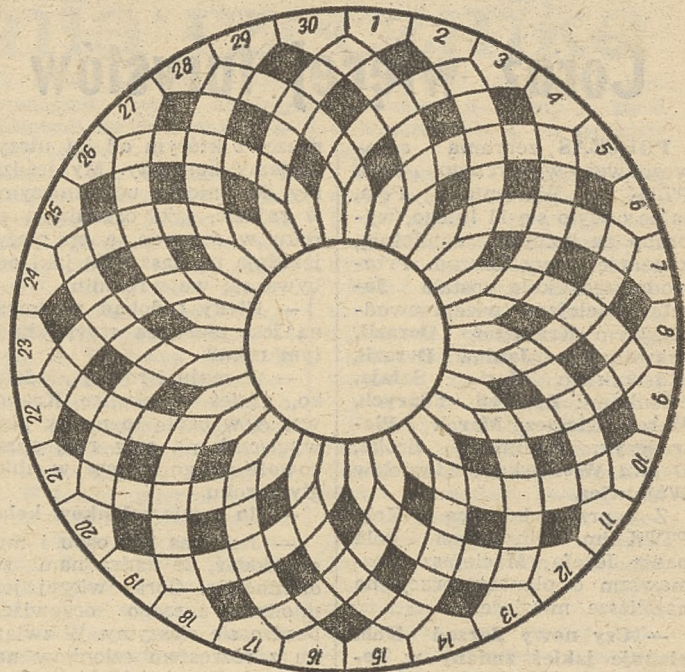


W tramwaju spotykają się dwie stare przyjaciółki, które nie widziały się bardzo dawno.

— Co u ciebie słychać?
— Wyszedłam za mąż! Wyobraź sobie on nie pije, nie pali, nie ogląda się za innymi kobietami.
— Podziwu godne, trzeba mieć tyle silnej woli...
— Istotnie, na razie mam jej jeszcze wystarczająco dużo...



Coś mi się wydaje, że koledy w pracy nie bardzo pana lubią...



UWAGA! Wszystkie odgadywane wyrazy kończą się na tę samą literę.

PRAWOSKRĘTNIE: 2. zakończenie rękawa, 4. palant, 6. hazardowa gra w karty, 8. darmożjad, 10. wykładzina podłogowa, 12. przedstawiciel pełnomocnik, 14. średniowieczny sposób dziedziczenia własności ziemskiej, 16. francuski pisarz i filozof, czołowy przedstawiciel Oświecenia, 18. odstępcą, zdrajca, 20. większy od trio, 22. wtórna jednostka luminacji, 24. samochód naszych sąsiadów, 26. sentymentalny kochanek, wielokrotnie przywoływany w dziełach pisarzy, poetów, 28. tworzywo warstwowe, 30. rada ministrów w państwach o ustroju parlamentarnym.

LEWOSKRĘTNIE: 1. używany do zakręcania włosów, 3. urząd władcy arabskiego, 5. rodzaj wafła oblewanego czekoladą, 7. podłoga z klepek, 9. znany film Lizy Minelli, 11. pistolet maszynowy, 13. kaucja, depozyt, 15. tworzywo do wyrobu guzików, 17. jednostka mocy, 19. pisemne sprawozdanie, 21. śpiew, szczybiół ptaków, 23. zdobywca nagrody, 25. górna część łańcucha górskiego, 27. żeglarz angielski z XVI w., dotarł do Nowej Funlandii, gdzie założył pierwszą kolonię angielską w Ameryce, 29. dawniej: koniec dnia roboczego.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NUMER 3

Prawoskośnie: 1. marabut, 3. manekin, 5. makaronik, 7. matok, 9. Metys, 11. medalista, 14. Malinka, 16. makabra, 18. Mogol, 19. maron.

Lewoskośnie: 2. Marek, 4. magazynek, 6. mameluk, 8. malaria, 10. motor, 12. Mikołajki, 13. Marat, 15. madison, 17. makieta, 20. Moore.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 2 wylosował **TADEUSZ KOWALSKI**. Nagroda do odebrania w redakcji.

ABSURD GONI PARANOJE!

Jak wyliczono w katowickim WPK, przedsiębiorstwo to dopłaca do każdego ujawnionego pasażera na gapę 240 złotych. Rzecz w tym, iż z każdego 1200-złotowego mandatu nałożonego na gapowicza kontroler otrzymuje 240 zł. Do kasy WPK wpływa zatem 960 zł, ale tylko teoretycznie, bowiem od owych 240 zł wynagrodzenia dla kontrolera przedsiębiorstwo musi zapłacić skarbowi państwa 500 proc. podatku od ponadnormalnych wynagrodzeń, czyli 1200 zł. Daje to łączną sumę 1440 zł, co oznacza, że firma traci na każdym ukaranym za jazdę bez biletu 240 zł. W ten sposób w ciągu 10 miesięcy ub. roku „dochody” z tytułu nałożonych kar wyniosły w katowickim WPK 32.130 tys. zł, zaś obciążenia z tego tytułu 42.604 tys. W rezultacie zamiast zarobić WPK straciło ponad 10 mln złotych. Minister pracy, plac i spraw socjalnych aprobuje takie przepisy?

MOŻNA DOSTAĆ 100 TYSIĘCY ZŁOTYCH

Miejskim Zakładom Komunikacyjnym w Warszawie wciąż brakuje pracowników. Dlatego kierownictwo MKZ stosuje różnego rodzaju bodźce, by skłonić kierowców i motorniczów do podjęcia pracy. Np. każdy przychodzący do pracy na te stanowiska pracy może natychmiast otrzymać 100 tysięcy złotych pożyczki, którą się umarza po 3 latach kłopotliwej pracy. Oczywiście cała załoga dostaje odpowiednią odzież służbową. Służba ruchu co 2 lata:

garnitur z dwoma parami spodni, 2 bluzkoszule, 4 koszule, skórzane rękawiczki, ocieplane, kurtkę i buty oraz czapkę. Obecnie wynagrodzenie w MKZ łącznie z godzinami nadliczbowymi przekraczającymi miesięcznie 50, wynosi ok. 39 tys. dla kierowcy i 34 tys. dla motorniczego. Są też „kominarze”, którzy zarabiają znacznie więcej.

PORWAŁ AUTOBUS BO SIĘ SPIESZYŁ...

Z dworca PKS-u w Oławie w mroźny wieczór „wyparował” jeden z autobusów. Udało się go odnaleźć i odzyskać po długim pościgu milicyjnych radiowozów i zrobieniu blokady na ulicy Krakowskiej we Wrocławiu. Nietrzeźwy porywacz wyjaśnił, iż porwał autobus, by zdążyć do... pracy. Jak się okazało, jest on pracownikiem - wrocławskiego MPK!

Mieszanka PIRMOWA NIE TYLKO

skąć po długim pościgu milicyjnych radiowozów i zrobieniu blokady na ulicy Krakowskiej we Wrocławiu. Nietrzeźwy porywacz wyjaśnił, iż porwał autobus, by zdążyć do... pracy. Jak się okazało, jest on pracownikiem - wrocławskiego MPK!

POWAŻNA AWARIA W PARYSKIM METRZE

Wskutek awarii systemu energetycznego na wiele godzin został przerwany ruch na kilku liniach paryskiego metra. Zdaniem specjalistów, przyczyną awarii był niezadowolający stan techniczny urządzeń tamtejszej kolei podziemnej. W złym stanie znajduje się wiele tuneli. Grozi to w każdej chwili bardzo poważnymi następstwami. Tymczasem dyrekcja metra z po-

wodu realizowanej przez obecny rząd premiera Chiraca polityki surowych oszczędności musi redukować wydatki przeznaczane na funkcjonowanie służb technicznych.

SKUTECZNY SPOŚÓB NA ZŁE SAMOPCZUCIE

Naukowcy kanadyjscy stwierdzili, że istotny wpływ na stan psychiczny człowieka mają jony znajdujące się w powietrzu. Zachwianie proporcji między ilością jonów ujemnych i dodatnich może wywołać niekorzystny wpływ na samopoczucie. Gdy osoba niedysponowana zasiadzie za

jąc przeciążony transport naziemny. Nowosybirskie metro powstało w szybkim tempie. Od wzbicia pierwszych pali na budowie do uruchomienia ruchu pasażerskiego upłynęło zaledwie 6,5 roku. Jest to efekt zastosowania nowoczesnych metod pracy i technologii budowlanej. Ocenia się, że budowa metra w warunkach syberyjskiego klimatu jest trzykrotnie trudniejsza niż gdzie indziej. W związku z tym budowniczywie kilkakrotnie musieli dodatkowo odwoływać się do pomocy uczonych, którzy opracowywali oryginalne rozwiązania.

z dużą ciężarówką przejeżdżającą tranzytem przez tureckie miasto Konya, w środkowej Anatolii zginęło 11 osób, a 31 zostało rannych. Był to siódmy poważny wypadek drogowy w Turcji w ciągu 4 ostatnich miesięcy. Łącznie zginęło w nich 110 osób. Dążąc do zmniejszenia liczby wypadków drogowych rozpoczęto w Turcji akcję instalowania w pojazdach dalekobieżnych urządzeń rejestrujących prędkość i czas jazdy.

PRZYSPIESZONE JAK NORMALNE

W okresie mrozów warszawskie MKZ podjęło decyzję, iż wszystkie autobusy przyspieszone linii „400” i „500” powinny się zatrzymywać na wszystkich przystankach linii normalnych. W czasie zmienionych zasad ruchu tych autobusów wprowadzono także inne opłaty za przejazd. Pasażerowie płacili obniżone ceny biletów, tak jak na liniach normalnych.

NA ULICY BYŁO NA SZCZĘŚCIE PUSTO

Nagła awaria systemu kierowniczego autobusu miejskiego w hiszpańskim mieście Leon spowodowała prawdziwy pogrom wśród innych samochodów. Zanim kierowca zdolał zatrzymać pojazd, zniszczeniu uległo 18 zaparkowanych aut. Kraksa wydarzyła się na szczęście w niedzielny, wczesny poranek, gdy było pusto na ulicach, tak że ofiar w ludziach nie było.

(Oprac. l-k)

TRZYNASTA LINIA NIE BĘDZIE PECHOWA!

W najtrudniejszym okresie dla komunikacji, w czasie styczniowych mrozów Zakład Komunikacji Miejskiej w Łomży uruchomił trzynastą linię autobusową w tym mieście. Chciano jak najszybciej po otrzymaniu nowego taboru zrealizować obietnicę daną mieszkańcom osiedla Jantar. Pasażerowie dzwonią z podziękowaniami, ale też dopytują się, czy nie można by w godzinach szczytu zwiększyć liczby autobusów.

CZOŁOWE ZDERZENIE NA ULICY W KONYA

W następstwie czołowego zderzenia autobusu miejskiego

METRO NA SYBERII ZDAŁO EGZAMIN

Pierwsze wybudowane na Syberii metro działa już ponad rok. Pracuje w Nowosybirsku nad Obem, mieście liczącym ok. 1,5 mln mieszkańców, 8,5-kilometrowy odcinek metra połączył ruchliwe centrum miasta z osiedlami mieszkaniowymi lewobrzeżnej części, skutecznie uzupełnia-