

936/1988



Posiedzenie plenarne KZ PZPR

MPK w II etapie reformy

Jak wyglądać będzie nasze przedsiębiorstwo w II etapie reformy? Na czym polegać będą zmiany? Co z atestacją i wartościowaniem? — oto problemy, nad którymi zastanawiali się członkowie plenum KZ PZPR podczas ostatniego, poniedziałkowego (11. I) posiedzenia. Wprowadzenia do dyskusji dokonał dyrektor ds. ekonomicznych **Zbigniew Dymek**, przedstawiając ogólne zasady i kierunki rozwoju MPK w okresie wdrażania II etapu reformy.

Atestacja i wartościowanie to w naszym przypadku nie innego, jak wyszukiwanie i wykazywanie niewłaściwych stanowisk, eliminowanie niepotrzebnych prac, analiza tras autobusowych i tramwajowych, dzięki czemu chcemy osiągnąć poprawę wskaźników ekonomicznych i gospodarczych przedsiębiorstwa — powiedział m. in. — Pragniemy dostosować działalność przedsiębiorstwa do aktualnej sytuacji. Wiemy, w jakim kierunku przebiegać ma nasz rozwój, gdzie i kiedy dokonać należy pewnych zmian. Mamy pewne propozycje, które doty-

czą problemów ekonomiczno-finansowych, rozrachunku gospodarczego, gospodarki materiałowej i racjonalizacji zatrudnienia. Mamy propozycję, by m. in.: ceny sprzedawanych biletów pracowniczych były kalkulowane w oparciu o ceny biletu normalnego, a różnice mogłyby pokryć zakłady pracy, by przy zakupie i „kasowaniu” autobusów zapewnić reprodukcję prostą zamierzamy zmienić system wynagrodzeń (być może oparty on będzie na podobnych zasadach jak w PGM). Zmianom musi ulec pogląd dotyczący rentowności przedsiębiorstwa, staramy się też uniknąć placenia podatku dochodowego.

Oczywiście program zmian jest jeszcze otwarty, jeśli będzie potrzeba, dokona się pewnych modyfikacji — część z tych prac kierownictwo MPK chce wykonać jak najszybciej, gdyż nie można zwlekać.

Po zaakceptowaniu przez członków plenum, które prowadził i sekretarz KZ Ryszard Gurbel, przyjętych zadań, omawiano sprawy organizacyjne. W trakcie zebrania wysłuchano również wykładu lektora KK PZPR **Stanisława Sroki** na temat problemów światowego socjalizmu oraz problemów krajów socjalistycznych w walce o pokój i bezpieczeństwo.

W plenum uczestniczył członek Egzekutywy KK PZPR **Władysław Michalski**. (De)

Jaki był rok 1987

Jaki był miniony rok dla przedsiębiorstwa — jak zrealizowaliśmy określone przed rokiem przez samych siebie planowane zadania, jak wypełniliśmy swą służbę w stosunku do społeczeństwa naszego miasta — mówi dyrektor naczelny **TADEUSZ TRZMIEL**.

Trzeba stwierdzić, że był to bardzo trudny rok, pełen niepokojów o realizację zadań planowych i niespotykanych w ostatnich latach negatywnych zjawisk. Były nimi trudne warunki atmosferyczne w I kwartale, długotrwałe, obfite opady śniegu, szereg dni z bardzo niskimi temperaturami. Doprowadziło to do sytuacji, iż w styczniu brakowało do planu 58 wagonów tramwajowych i 25 autobusów, a w konsekwencji był brak 527 tys. wozokilometrów. Katastrofalna sytuacja zatrudnieniowo-płacowa nie ułatwiała sytuacji. Dodatkowym u-

trudnieniem był ciągły brak niektórych części zamiennych, podzespołów i zespołów do eksploatacji wagonów tramwajowych i autobusów.

Te uwarunkowania stwarzały zagrożenie realizacji rocznych zadań — planowych. Dość stwierdzić, że jeszcze po sześciu miesiącach ubiegłego roku, zaległości w wykonaniu wozokilometrów w komunikacji masowej wynosiły 300 tys. Podobna sytuacja była w całym kraju. Przedsiębiorstwa ograniczały oferowane usługi przewozowe od 22 proc. w Warszawie, do 38 proc. w Stalowej Woli.

Naszą odpowiedzią był wysiłek o pełną realizację zadań rocznych, o opanowanie sytuacji, wydawałoby się beznadziejnych. Zaferowaliśmy miastu — po przerwie wakacyjnej — 205 pociągów tramwajowych i 514 autobusów, a więc tyle, ile zakładał roczny plan budowany w zupełności innych uwarunkowaniach w październiku 1986 r. Podjęto działania interwencyjne: uruchomiono ostatnie rezerwy organizacyjne, wprowadzono istotne modyfikacje systemów placowych w grupie prowadzących pojazdy. Dzięki pełnej poświęcenia pracy załogi i kierownictwa naszych zakładów — dziś możemy mówić, że zadania roczne, określone w planie techniczno-eksploatacyjno-ekonomicznym za rok 1987 zostały nie tylko zrealizowane, ale w wielu pozycjach przekroczone — przy znacznie niższym w stosunku do roku '86 zatrudnieniu w podstawowych grupach zawodowych: kierowców, motorzystów i pracowników zaplecza. W 1987 r. na 23 liniach tramwajowych o długości 268 km i na 100 liniach autobusowych (5 więcej niż w 1986

roku) i długości 983 km (o 50 km więcej niż przed rokiem) — przewieźliśmy 740 mln pasażerów, wykonując pracę przewozową mierzoną wozokilometrami w ilości 78 mln tj. o 264 tys. więcej niż zakładał plan.

Bardzo korzystnie kształtuje się również sytuacja finansowa przedsiębiorstwa. Wykonany zysk szacowany na ok. 700 mln złotych jest wynikiem znacznej obniżki kosztów eksploatacji taboru i urządzeń trakcyjnych, wyko-

(Dokończenie na str. 5)

W OSTATNIM ubiegłorocznym numerze „Sygnałów” pytaliśmy, czy w tym roku uda się zorganizować zabawę sylwestrową w odnowionym budynku przy ul. Bocheńskiej. Zaskoczenie już nie było i 120 osób bawiło się do białego rana. Imprezę zorganizował Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników MPK. O północy uczestnikom życzenia pomyślności złożył dyrektor **TADEUSZ TRZMIEL**.

Podobna impreza dla pracowników MPK odbyła się w „Domu Tramwajarzy” przy placu Serkowskiego.

Fotoreportaż z sylwestrowej zabawy w przyszłym domu kultury przy ulicy Bocheńskiej zamieszczamy na str. 5.

Fot. **STANISŁAW MAKAREWICZ**

Czy będziemy mieli 30 wagonów tyrystorowych?

SPRAWA wagonów tyrystorowych wraca na nasze łamy co jakiś czas, raz w kontekście sukcesu wspólnego z AGH zespołu autorskiego, to znów jako przyszłości i możliwości wdrożenia rozwiązania do produkcji seryjnej.

Dziś znów o tej drugiej sprawie, a powodem do tego jest spotkanie autorów, użytkowników i producentów (raczej przyszłych) tego wagonu z przedstawicielem Urzędu Postępu Naukowo-Technicznego i Wdrożeń, które odbyło się w naszym przedsiębiorstwie 1 grudnia. Jak twierdzi inż. **Ireneusz Walkowiak**, reprezentujący Zespół Środków i Urządzeń Transportowych tego urzędu, sprawa wdrożenia wagonu do produkcji byłaby w zasadzie rozwiązana, gdyby chorzowski „Konstal” zechciał przyjąć na ten produkt zamówienie rządowe. Pozwoliłoby to być może pokonać dotychczasowe kłopoty materiałowe i uwolnicze-

nić produkcję, ale dyrektor „Konstalu” — **Tadeusz Kudzielka** chce być dla rządu partnerem rzetelnym. Jak jednak można być rzetelnym, gdy na zamówienie przed dwoma laty w „Elektromontażu” Nowa Huta 10 zestawów układów czeka dotąd bezskutecznie? „Elektromontaż” tłumaczy się niewywiązywaniem się z zamówień piaseczyńskiej „Laminy”, ale to niczego nie zmienia.

Podobnie jest z przekładnikami, które są i niedoskonałe i nie ma ich kto produkować. Jeśli miał zagwarantowane dostawy wszystkich elementów, to chętnie takie zamówienie od rządu przyjąłby. (Dokończenie na str. 5)

Rocznica wyzwolenia

17 STYCZNIA, na dzień przed wyzwoleniem Krakowa **TADEUSZ FRANISZYN**, pseudonim „Jagoda”, żołnierz Armii Krajowej, nakręcił ukrytą kamerą film, na którym znalazły się kadry z umocnieniami Krakowa od strony Podgórza oraz zdjęcia przedstawiające obóz koncentracyjny w Płaszowie. Specjalnie dla czytelników „Sygnałów MPK” przedstawiamy dziś opis tych wydarzeń, które rozegrały się 43 lata temu. Mówi **Tadeusz Franiszyn**:

Na dzień przed ucieczką Niemców z Krakowa, niestety już po wywiezieniu więźniów z obozu w Płaszowie udało mi się wreszcie dokończyć kręcenie filmu, który zacząłem jeszcze we wrześniu 1944 roku. Rozmawiałem wtedy nad zbiorami hitlerowców, wiedziałem, że zawsze potem je tuszowali, postanowiłem więc stworzyć dokument, który być może kiedyś przyda się ludziom badającym okrucieństwa wojny. Przyszedł mi na myśl obóz koncentracyjny w Płaszowie, postanowiłem utrwalić więc na taśmie filmowej wieżę z „Rysia”, udawał się zakochanych a podczas obejmowania się uruchamiałem kamerę. Sfilmowałem więc to, co chciałem, ale brakowało jeszcze ujęć od frontu. We wrześniu nie mogłem tego zrobić, bo Niemcy jeszcze bardzo pilnowali, ale właśnie w styczniu 1945 roku nadarzyła się okazja. Pomagało mi dwóch „granatowych policjantów”, naturalnie również członków Armii Krajowej, którzy szli za mną, tworząc osłonę. Tym razem filmowałem z odległości 5—10 metrów.

Film ten jest dokładnym dokumentem tamtych dni i — jak wyraził się jeden z prokuratorów krakowskiej Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich — „przedstawia dużą wartość dla dochodzeń prowadzonych przeciwko winnym hitlerowskich zbrodni”. notował **WACŁAW DROHOBYCKI**

22 grudnia odbyło się przekazanie kluczy do nowo ukończonej akumulatorni dla ZTP. Wprawdzie obiekt nie jest w pełni wyposażony, gdyż brakuje jeszcze pięciu prostowników (50 proc. mocy zaprojektowanej), ale uruchomienie jej pozwoli już teraz na zakończenie codziennego wożenia akumulatorów z ZTP do ZTH. Ostatnio wożono ich ok. 250 sztuk miesięcznie.

29 grudnia odbyło się noworoczne spotkanie dyrektora T. Trzmiela z komendą Tramwajarskiego Szczepu ZHP, działającego przy naszym przedsiębiorstwie. Rozmowy „między nami harcerzami” (wszak dyrektor jest również instruktorem harcerskim, choć ostatnio nie ma czasu działać aktywnie na tym polu) poświęcone były ocenie działalności szczepu w roku minionym i możliwościom zwiększenia aktywności na terenie przedsiębiorstwa.

30 grudnia odbyła się ostatnia w starym roku narada kierowników zakładów poświęcona podsumowaniu minionego roku w zakładach (nie dla wszystkich był on tym razem dobry, jeśli idzie o realizację zadań) i określeniu najważniejszych zadań w nowym roku 1988. Narada była też okazją do wręczenia nagród kierownikom wyróżniającym się zakładów i zwiększenia im o 10 proc. funduszu nagród w zakładzie oraz wręczenia nagród zwycięzcom w konkursie BHP „Jesień '87”.



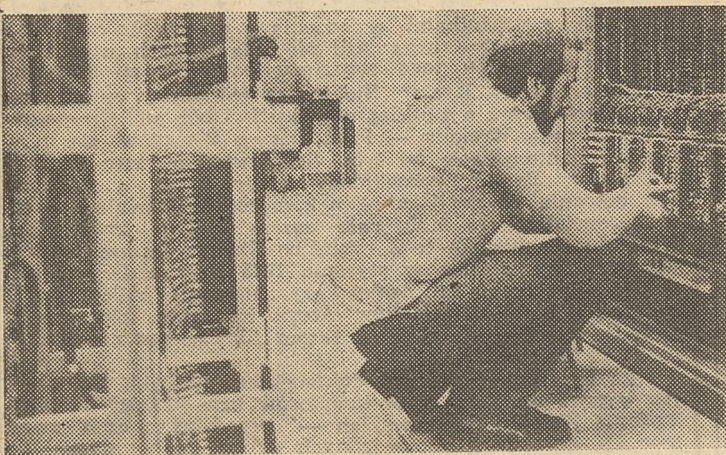
W tym samym dniu odbyło się uroczyste spotkanie ok. 100 wyróżniających się pracowników z dyrekcją i przedstawicielami władz politycznych i administracyjnych miasta i dzielnicy. Najlepsi pracownicy dostali nagrody, najbardziej zasłużyli dla przedsiębiorstwa goście uroczyste adresy z podziękowaniami.

31 grudnia — 1 stycznia nowo wyremontowany Dom Kultury MPK przy ul. Bocheńskiej inaugurował swoją działalność baletem sylwestrowym, którego organizatorem był Zarząd Związku Zawodowego.

W tym samym czasie trwała tradycyjna akcja Koła ZSMP w Pionie Ruchu „Sylwester z kwiatkiem”.

4 stycznia przekazano do zagospodarowania Zakładowi Zaoptowania nowo ukończoną halę magazynową, w której znaleźć ma się w przyszłości centralny magazyn części. Kierownictwo ZZP jest w zasadzie zadowolone, ale niepokoi się tym, że nie można nigdzie znaleźć dokumentacji hali, by sprawdzić czy wszystko zostało wykonane zgodnie z projektem.

7 stycznia w Osieczanach odbyło się spotkanie podsumowujące współpracę przedsiębiorstwa z Politechniką Krakowską. Ocena ta wypadła bardzo dobrze, a nieorientowanym przypominać tylko najważniejsze sfery współpracy: autobus na gaz, strategię dyspozytorską w ruchu i program komputeryzacji przedsiębiorstwa. (A.Z.)



PRZY dalszej rozbudowie nowej centrali pracuje ADAM MIARKA. Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Podsumowanie konkursu bhp

MAMY za sobą kolejny konkurs bhp, który trwał od lipca do grudnia ub. roku. Na całość, zgodnie z regulaminem, złożyło się: 6 przeglądów warunków pracy załogi w tym 5 nie zapowiadanych, wewnętrzne konkursy bhp, wnioski dotyczące postępu technicznego i wnioski racjonalizatorskie. Ujemną punktację wprowadzono za niewykorzystanie w terminie wniosków z przeglądów i poleceń służby bhp, nieaktualne szkolenie bhp i badania pracowników oraz za zainicjowane wypadki przy pracy.

Po podsumowaniu zdobytych punktów kolejne miejsca w konkursie bhp „Jesień '87” zdobyły wśród zakładów eksploatacyjnych: I — ZAB (707 pkt.), II — ZAW (671), III — ZTH (645), IV — ZAC (640), V — ZTP (636), VI — ZAP (602), VII — ZTX (554), a wśród zakładów zaplecza technicznego: I — ZZP (664), II — ZTS (657),

III — ZNA (617), IV — ZTO (576), V — ZNT (568), VI — ZSP (541), VII — ZBL (528). Za zajęcie trzech pierwszych miejsc zakładom przyznano nagrody: ZZP i ZAB po 60.000 złotych, ZTS i ZAW po 45.000 zł, ZNA i ZTH po 30.000 zł.

Podczas narady kierownicz, naczelny dyrektor MPK wręczył dyplomy uznania wyróżniającym się w konkursie zakładom, a puchar przechodni zdobywcom pierwszych miejsc — ZAB i ZZP, natomiast 7 stycznia na spotkaniu kierownictwa przedsiębiorstwa z kierownikami zakładów, które w konkursie zdobyły czołowe lokaty oraz służbą bhp, omówione zostały wyniki konkursu oraz przedyskutowany projekt zmiany regulaminu konkursu na rok 1988. Wnioski zgłaszane były przez kierowników zakładów na podsumowaniu konkursu.

Uczestniczący w spotkaniu kierownicy zakładów domagali się kontynuowania konkursów bhp, uważając że jest to jedna z najlepszych form dopingu do utrzymywania zakładów na odpowiednim poziomie jeżeli chodzi o stan bhp, rozwijanie ruchu racjonalizatorskiego w dziedzinie poprawy warunków pracy i starania o unowocześnienie parku maszynowego. Nie notowane w historii działalności przedsiębiorstwa jest osiągnięcie prawie bardzo dobrych wyników w zakresie przestrzegania terminów badań okresowych i szkoleń bhp.

Wprowadzony do regulaminu konkursu temat wypadkowości miał niewątpliwie wpływ na obniżenie o ponad 20 procent wypadków przy pracy. Na spotkaniu zaproponowano utrzymanie dotychczasowego regulaminu konkursu i wprowadzenie tylko niewielkich zmian dotyczących przeglądów zakładów — zamiast 6 tylko 4 w półroczu, ustalenia stałych członków komisji konkursowej, wprowadzenia zwiększonej punktacji za postęp techniczny, racjonalizację i działalność w zakresie poprawy warunków pracy i wprowadzenia nagród rzeczowych dla wyróżniających się w konkursie.

(M.B.)

WSPÓŁPRACA

naszego przedsiębiorstwa z Politechniką Krakowską liczy sobie 13 lat. Początkowo umowa o współpracy zawarta była między MPK a Instytutem Pojazdów Szynowych PK w 1977 roku, podobną umowę podpisał Instytut Elektrotechniki i Elektroniki, a w 1980 podpisano umowę po prostu między Politechniką a MPK. Korzyści ze współpracy są obustronne i na szczęście nie jest to tylko formalność. Wspomnę tylko, iż właśnie w ramach współpracy powstała koncepcja kompleksowej komputeryzacji w procesie zarządzania przedsiębiorstwem.

Grupy studenckie odbywają zajęcia laboratoryjne na terenie MPK. Prace dyplomowe, pisane przez studentów PK, związane z MPK są nam rokrocznie przekazywane. Oczywiście nie jest to żadna analiza współpracy, do tematu będę powracać, nie sposób jednak nie wspomnieć wypowiedzi dr. inż. Wiesława Starowicza z politechniki. Przy kolejnym spotkaniu podsumowującym współpracę powiedział między innymi, iż dzięki właściwemu podejściu do tej sprawy kierownictwa MPK, naukowcy-teoretycy mają możliwość sprawdzenia swoich koncepcji w praktyce. Na spotkaniu 8 stycznia nasze przedsiębiorstwo otrzymało medal 40-lecia Politechniki Krakowskiej. (fjs)

Fot. TADEUSZ ZWOLINSKI



To nie tajemnica, że mamy plagę pijanstwa w kraju. Nie trzeba studiować statystyki, żeby stwierdzić, że wzrasta ilość wypijanych litrów wódki, wina czy piwa. Wystarczy przejść ulicami miasta, zobaczyć kolejki przed sklepami monopolowymi lub takimi, w których sprzedają wino czy piwo. Do zbyt częstych należą obrazki zataczających się przechodniów, a w środkach miejskiej komunikacji nietrzeźwych pasażerów znajdujących się bardzo często w opłakanym stanie — brudnych,

Autobusy i tramwaje sypialniami dla pijaków

cuchnących i pokaleczonych, jeżdżących od końca do końca linii aż do lekkiego wytrzeźwienia.

Kilka dni temu opowiadał mi dyspozytor z PKR na Azorach o olbrzymich kłopotach, jakie mają z nietrzeźwymi pasażerami kierowcy autobusu. Nigdy bowiem nie wiadomo, czego można się po takim człowieku spodziewać. Jeden wyjdzie z wozu spokojnie, drugiego trzeba wyprasać i dobrze jeżeli skończy się tylko na obelżliwych wyzwiskach wobec tych, którzy ośmielili się zakłócić jego pijacki sen, a reakcja trzeciego może skończyć się dla interweniującego wręcz tragicznie.

Z roku na rok wzrasta ilość pobitych przez nietrzeźwych pasażerów pracowników MPK. Najbardziej narażeni są ci, którzy mają z nimi bliski kontakt, a więc kontrolerzy biletów, kierowcy i motorniczowie oraz pracownicy PKR. W przypadkach bardziej dramatycznych — co ostatnio zdarza się coraz częściej — konieczna jest interwencja MO. Zdarza się również coraz częściej, że do zapijaczonych i nieprzytomnych wzywany jest również lekarz pogotowia ratunkowego, do którego należy decyzja przewiezienia delikwenta do izby wytrzeźwień czy do szpitala.

Kiedyś mówiło się w zakładach eksploatacyjnych przedsiębiorstwa, że najwięcej pijaków w środkach masowej komunikacji bywa w dniach wypłat lub w dniach popularnych imienin; w tej chwili dla tych co piją — a piją coraz więcej — każdy dzień jest dobry. W każdym więc dniu bywają kłopoty z nietrzeźwymi pasażerami. (M.B.)

Pentaconta na Wawrzyńca

HISTORIA nowoczesnej łącznicy telefonicznej, zakupionej przed laty dla centrali ruchowej, jest dość powszechnie znana. Przechowywana w nie najlepszych warunkach, długo nie mogła znaleźć miejsca w pomieszczeniach przy ul. św. Wawrzyńca, aż ostatecznie utraciła dawną jej przez producenta gwarancję i praktycznie wymagała remontu jeszcze przed zamontowaniem.

Dopiero niedawno budowlani wyremontowali odpowiednie pomieszczenia w budynku przy ul. św. Wawrzyńca 15, a połączone siły Wydziału Łączności i specjalistycznego przedsiębiorstwa, zajmującego się tego ty-

pu pracami przystąpiły do pracy. Ostatecznie nowa centrala została włączona „do ruchu” późnym wieczorem 3 grudnia, przejmując rolę wysłużonej centrali telefonicznej, która była tam zamontowana przejściowo na trzy lata, a funkcjonowała przez... dziesięć. Jednak i teraz, gdy przyszło do odłączenia „staruszek”, co niektórym pracownikom Wydziału Łączności zrobiło się jej żal. Sprawiała bowiem im tyle kłopotów, że tej nocy nie bardzo wiedzieli, jak przyjdzie im odtąd bez nich żyć. Szczególnie zaniepokojony był Marek Owsiński, który dotychczasową centralę znał równie dobrze, jak samego siebie, zaś z tą, firmy Pentaconta, zetknął się po raz pierwszy.

Nowa centrala daje abonentom wiele nie znanych dotąd możliwości, choćby rozmawiania z dwoma rozmówcami bez konieczności wyłączenia jednego z nich. Można też rozmowę przekazać innemu abonentowi, należy tylko wykreślić „2”, a potem jego numer. Wystarczy tylko chcieć być uprzejmym. Poza tym wprowadzono wiele zmian numerów, do których wszyscy się już przyzwyczaili. A więc wszystkie dotychczasowe numery zaczynające się na 100, zaczynają się obecnie na 200, zaś numery zaczynające się dotąd na 200, zaczynają się na 300. Pozostałe cyfry w numerach pozostają bez zmian. Poza tym zmienione zostały również

numery kierunkowe łączące te centralę z innymi w przedsiębiorstwie. I tak: chcąc zadzwonić na centralę Brożka wykreśla się teraz cyfrę 5, a nie 15 jak dotąd, wyjście „na miasto” uzyskuje się wykreślając 1, a przez 0 otrzymuje się połączenie z telefonistką w centrali. Pozostałe numery pozostają bez zmian.

Kierownik Wydziału Łączności Wiesław Nowak twierdzi, że montaż „pentaconty” to dopiero pierwszy etap modernizacji systemu łączności telefonicznej w przedsiębiorstwie. Następna w kolejce czeka już centrala w ZAC, a także i centrala w samym zarządzie przedsiębiorstwa przy ul. Brożka, w której przekazniki atestowane były ostatni raz przed ponad 40 laty! (AZ)

Sylwester XIII Koła ZSMP

TRADYCYJNIE już XIII Koło ZSMP, działające w Pionie Ruchu MPK Kraków, zorganizowało w noc sylwestrową akcję „Sylwester z kwiatkiem”. Po godz. 22.30 z PKR na Dworcze Głównym wyruszyły dwie ekipy: główny księgowy M. Janowski i przewodniczący ZZ ZSMP W. Michalski oraz zastępca kierownika ZNR W. Witkiewicz i przewod. XIII Koła ZSMP T. Twardowski. Składały one życzenia wszystkim pracownikom „ruchu” którzy Nowy Rok witali na stanowiskach pracy. Kierowcy nocnych autobusów otrzymywali ponadto podarki w postaci termosy, ufundowanego przez dyrektora MPK. Dla wielu pracowników była to miła niespodzianka i dowód pamięci ze strony organizacji młodzieżowej i dyrekcji przedsiębiorstwa. (W.M.)

ZA NAMI nie ma nic. Tam już tylko kolektor — mawiali pracownicy Zajezdni Autobusowej w Płaszowie pięć lat temu. Właściwie wiele się pod tym względem zmieniło. „cywilizacja” nie ma ochoty tam się zagnieździć. Obiekty i teren wokół nich przejęło MPK po Przedsiębiorstwie Transportowo-Sprzętowym Budownictwa Komunalnego. Było to przejęcie z marszu, to znaczy pierwsze autobusy wyjechały 5 stycznia 1983 r. po wyprowadzeniu się dotychczasowego użytkownika. Były to stare „jelcze”. Tu miały doczekać się i faktycznie niebawem doczekały śmierci technicznej. Nareszcie będzie zajezdnia najgorsza, przestaną się nas czepiać — myślało tu i ówdzie. Stan taboru powiększał się sukcesywnie, „przychodziły” nowe autobusy typu „ikarus”. Byli tacy co zacierali ręce. Mimo złożliwości takich stwierdzeń, trudno było w tym pierwszym okresie odmówić im logiki. Nie przystosowana do eksploatacji autobusów baza, stary rozlatujący się tabor, załoga... zbieranina z wszystkich zakła-

Płaszów — dawna „kolonia karna”

dów. Niby w pozostałych zajezdniach ogłoszono, iż oczekiwani są ochotnicy, i tacy faktycznie się zgłaszali, ale tak po prawdzie to starano się czyścić własne zakłady. Kierownictwo zakładu także było nowe, bez doświadczeń. I stał się pierwszy cud. Stare „jelcze” nie tylko, że wyjeżdżały bez spóźnień z zajezdni, ale jeździły punktualnie, mniej niż nowsze autobusy miały zjazdów. Na liniach obsługiwanych przez „Płaszów” na autobus można było liczyć. W Płaszowie stał się też i inny cud. Ogólnie narzeka się na kierowców po kursie DM. Mówi się, że są niedouczeni, „zarzynają” autobusy, częściej z nich jest wręcz nieodpowiedzialna. W Płaszowie stało się inaczej. Oprócz małej grupki kierowców z większym stażem pracy, trzon stanowili właśnie deernikowicze. Owszem, bywało, że ten i ów się nie sprawdził, ale to były wyjątki. Tak już zo-

stało do dziś. Zakład w Płaszowie jest najlepszym, „najrowniej” wykonującym plan. Nie zalała go ubiegłoroczna zima. Owszem, bywało już kruch. Wydawało się, że coś pęknie i któregoś dnia nie wyjadą. Ale nie takiego się nie stało. Mimo że przecież mają kłopoty kadrowe, że w większości załoga młoda, że jak wszędzie: tak i tam brak ludzi, ale... Codziennie zastępca kierownika Andrzej Stokłosa zalecał dzwonić do siebie do domu o godz. 21.00 i jeżeli brakowało na zmianę nocną kierowców... sam wyjeżdżał na trasę. Było też w grudniu parę takich dni, gdy kierownik zakładu miał przygotowane auto i gdyby coś się działo, także by jeździł. Z satysfakcją mówi, że mu się to „nie udało”. Wyjechał wszystkimi autobusami — stało się w końcu ubiegłego roku ich ambicją. Czy mogło być inaczej? — pyta kierownik Marian Lesiak. Płaszów jeździ planowo przy 2, 3 osobach w rezerwie. Co to oznacza, wiedzą w zakładach, gdzie kłopoty z planem mają i przy 20 kierowcach z rezerwy. Świadczy to ni mniej ni więcej tylko o dużej dyscyplinie wśród kierowców.

ZAP przed terminem zgłosił o realizacji wszystkich zadań w 1987 r. Wykonali wszystkie wskaźniki. Przepięknie. Niestety, jeśli chodzi o ocenę warunków pracy podczas behawioralnego przeglądu, są na szarym końcu. Oczywiście nie o bałagan i nieład tu chodzi, ale właśnie o warunki pracy. Brak było myjni. Na „rozruch” mieli jedną wysłużoną tokarkę. Podczas jednej z minionych zim przy 20 stopniach mrozu, w hali napraw było — 8 stopni. Czy mogło być ina-

czej, jeżeli nie można było zamknąć bram wjazdowych, bo na kanałach nie mieściły się autobusy? Gdy na upartego chciało to zrobić, mechanicy musieli wczolgiwać się do kanałów. Kiedyś byłem świadkiem, gdy podczas niskiej temperatury w hali — ówczesny kierownik zakładu Bogdan Poziutko dostał polecenie bhp, by zamknąć połowę hali. Deliberował wtedy, co bardziej opłaca się jemu i załodze: konsekwencje z niewykonania planu, czy kara za nieprzebranie bhp.

Co dziś, po pięciu latach zmieniło się w ZAP? Teren jest ogrodzony, plac wyasfaltowany. Zrobiono szereg prac adaptacyjnych i modernizacyjnych. Największe znaczenie ma jednak — jak twierdzi kierownik — doskonałe „usprzętowanie” zakładu. Cieszy hala OT z trzema prawdziwymi kanałami. Wprawdzie jeden z tych kanałów musiał być zajęty na obsługę codzienną, drugi na stanowisko lakiernicze, ale jest jeszcze trzeci. Niestety — pozostałe cztery stare kanały — to te, do których nadal trzeba się wczolgiwać. Zmienił się też tabor, dziś „jelcze” to historia. Płaszów dysponuje „ikarusami”, oczywiście pojedynczymi. Ma też myjnię — wprawdzie pod chmurką, ale jest. Są bufety i jadalnie. Nadal jest to wprawdzie „koniec świata”, ale dziś nikt już o Płaszowie nie mówi, że to „kolonia karna”. Ze starej gwardii pozostało ponad 100 osób, a w ogóle w zakładzie pracuje około 450 ludzi. Ba — w ZAP pracuje także 6 pań z poprzedniego przedsiębiorstwa. Jedną z nich, Bożeną Jesionką, prowadzi sekretariat. Twierdzi, że nie da się porównać

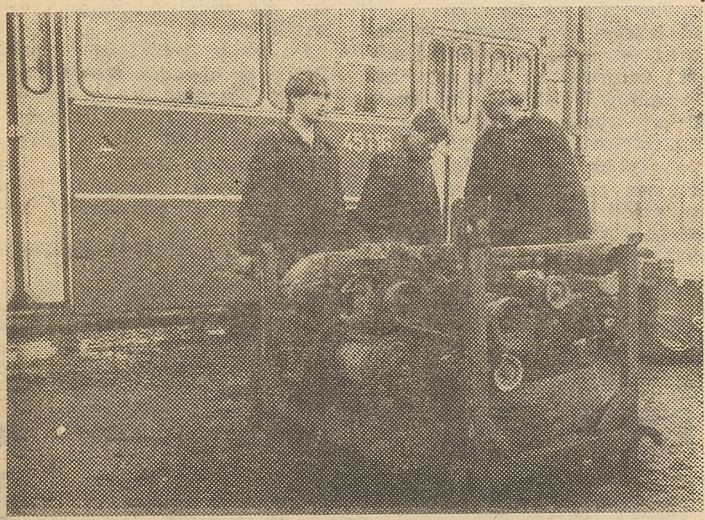
początków i dnia dzisiejszego. Wtedy trzeba było po prostu robić wszystko i nikomu, lub bardzo niewielu przychodziło do głowy, że jest coś takiego, jak zakres czynności. Zresztą, jeżeli kierownicy byli do wszystkiego, czy inni mogli narzekać? Właściwie dziś z tymi kierownikami niewiele się zmieniło. Jak już pisałam jeżdżą po trasach, a kierownik zakładu stał się po ostatniej naradzie roboczej „smakowem eksperymentalnym”. Załoga narzekała na jakość zup regeneracyjnych, no to Marian Lesiak „dostał polecenie” codziennego jadać zup i zapisywania uwag. Szef nie narzeka, opisuje wrażenia smakowe i twierdzi, że to nawet nie najgorszy pomysł, bo przynajmniej ma czas zjeść śniadanie, bo... musi.

Załoga tak jak przed pięciu laty narzeka na to samo: na warunki pracy, niskie zarobki, bufet i daleki dojazd. Narzeka, ale jak widać pracuje nie najgorzej. Narzekają też na uciążliwe linie, to znaczy takte, na których szczyt jest cały dzień (174, 184 np.). Ja twierdzę, że sami sobie winni. Skoro można liczyć na te autobusy, to po co fatygować się dojazdem z przesiadkami? Piszę to jednak po cichu, żartem, by nie wzięła sobie tego do serca załoga.

O Płaszowie można by dużo dobrego jeszcze napisać. Oczywiście nie oznacza to, że tam nie ma problemów. Są, ale rozwiązywane są tam na miejscu — raz lepiej, raz gorzej — ale wspólnie. I to jest ważne.

15 stycznia załoga ZAP będzie miała jubileusz pięciolecia. Najlepsi i ci, co wytrwali owe pięć lat otrzymają nagrody. Ja — wcale nie z okazji jubileuszu — życzę „tylko” realizacji planów — tak jak dotychczas.

F. SERWIN
Fot. S. MAKAREWICZ



PODWÓJNA moralność, inna dla kobiet i inna dla mężczyzn, odeszła wraz z epoką Dulskich. Nastąpiła, przynajmniej w naszej firmie, podwójna sprawiedliwość, inna dla motorniczych i inna dla pracowników zakładów pomocniczych. Nakazuje karać motorniczych nawet znacznie ponad miarę ich czynów, a innych pracowników pozostawia bez żadnej kary.

Wypadek, który zilustruje działanie w praktyce podwójnej sprawiedliwości, miał miejsce 14 listopada 1987 roku o około godzinę 8 rano na torowisku w dzielonym między ulicą Bratystawską a ulicą Pielęgniarek. Motorniczy J. S. nr 789 dojechał z os. XXX-lecia na pierwszy przystanek, zabrał pasażerów po czym minął skrzyżowanie. Za tymże skrzyżowaniem na torowisku stał wóz wieżowy Zakładu Sieci i Podstacji, którego obsługa w składzie 3 osób naprawiała sanki najazdowe sygnalizacji ulicznej, wzbudzonej przez tramwaj na ul. Pielęgniarek. Wóz stał tyłem w stronę os. XXX-lecia, miał włączony „koguta”. Okazało się to za małym zabezpieczeniem, gdyż warunki atmosferyczne były wyjątkowo niekorzystne. Panowała silna mgła i światło „koguta” było po prostu niewidoczne już z odległości paru metrów.

Mgła powoduje osiadanie na szynach cienkiej warstewki wody, wzbogaczonej o dymy z Nowej Huty, Łęgu i Bóg wie jeszcze skąd, co daje idealne wręcz smarowanie. Nieszczęścia zawsze chodzą parami, dzień wcześniej na ul. Pielęgniarek pękła rura wodociągowa i na przejeździe przez torowiska utworzyła się błotnista kałuża, tramwaje rozlewały błoto po szynach aż do os. XXX-lecia. Bardziej ślisko już chyba w tym miejscu być nie mogło. Motorniczy ledwo deptał po śniegu, a już wpadł w poślizg. Nieorientowanym wyjaśniam, że tramwaj w poślizgu w czasie manewru hamowania leci na zbity pysek, natomiast w czasie manewru rozruchu wyje jak szalony i nie rusza z miejsca, czyli zachowuje się akurat odwrotnie niż by należało.

Motorniczy w wagonach typu 105 Na nie ma praktycznie żadnych możliwości zapanowania nad poślizgiem, jakie miał, dzięki sypaniu piasku, w wagonach typu N. Mówienie o jakimkolwiek przekroczeniu prędkości czy

niezachowaniu ostrożności nie ma najmniejszego sensu. Tym razem każde depnięcie pedału jazdy powodowało upadnięcie w poślizg. Jedynym bezpiecznym manewrem było stanie w miejscu i czekanie aż przestanie być ślisko. Jest to rozwiązanie teoretyczne, w praktyce zmusza się motorniczych do kontynuowania jazdy w każdych, nawet groźnych wypadkach, warunkach. Sprawa poślizgu jest w przedsiębiorstwie znana i walczona w związku z Cichym Kąciem. Zwolano kiedyś komisję, która ustaliła, że przy suchych, ciepłych pogodach tramwaj 105 Na o znakomitych parametrach hamowania nie zachował ich w Cichym Kąci.

Po przetłumaczeniu z języka technicznego na potoczny oznacza to, że ruszył i nie można go było żadną miarą zatrzymać dopóty, dopóki sam nie stanął. Motorniczy mógł jedynie od-

pachołka z migaczem ani znaku ograniczenia prędkości, co przy panujących tego dnia warunkach atmosferycznych musiało się skończyć jak się skończyło. I dobrze, że tylko tak.

Winnym uznano wyłącznie motorniczego, a skutkiem jego interwencji uznano współwinnym. Natomiast wszystkie koszty, to jest całe 36.000 zł, kazano zapłacić wyłącznie J. S. To jeszcze nie był koniec płacenia. Potrącono mu premię miesięczną oraz czternastą pensję. W sumie stracił mianowicie 60.000 zł tylko dlatego, że panowie z sieci mają inklinację samobójczą. Odwołanie nie nie wskóralo. Pomogło dopiero pismo do samego dyrektora naczelnego MPK, który umorzył połowę z owych 36.000 zł. Czyli motorniczy i tak zapłacił 40.000 zł.

Nasurwa mi się w związku z tą sprawą kilka uwag. Wobec motorniczych nagminnie stosuje się zasadę: jeden za

Na niekorzyść motorowego interpretowano nawet te okoliczności, które moim zdaniem motorowej przemawiają akurat odwrotnie. Poinformowano mnie, że w tym miejscu jest ruchliwe skrzyżowanie z ul. Bratystawską, co wymaga szczególnej ostrożności. Tytuł, że J. S. właśnie opuścił to skrzyżowanie. Po przejeździe Bratystawskiej zaczął hamować przed skrzyżowaniem z ul. Pielęgniarek. Między tymi dwiema ulicami miał torowisko wydzielone. Twierdzenie, że mógł tam stać jakiś tramwaj jest austriackim gadaniem. J. S. przejechał na os. XXX-lecia, nie miał żadnego tramwaju i jako pierwszy wyjechał z pętli. Tramwaj nie sfrunął nagle z sąsiedniej gałazki ani nie wjechał z boku jak wóz wieżowy.

Tramwaj nie był zbyt uszkodzony, można go było wycofać, zobaczyć w kabinie jaka jest widoczność z przodu w metrach oraz sprawdzić drogę hamowania po minimalnym rozruchu. Takimi drobiazgami nikt sobie w naszej firmie nie zawraca głowy, motorniczy i tak zapłaci. Gdy jednak trzeba było bronić przedsiębiorstwa, jak w przypadku kolizji „19” z „8” w Borku, chęci zrobienia wizji lokalnej nie zabrakło. W tydzień po opisanym zdarzeniu na wiadukcie nad ulicą Prądnicką przeczytał się następny wóz wieżowy. Miał duże szanse zlecieć z mostu, gdyż ubezpieczający rozmawiał sobie z kierowcą i nie przypuszczał, że za chwilę parę centymetrów będzie go tylko dzieliło od zielonych łak raj. Jak widać, niektórym nie pomaga nawet tłuczenie tramwajem do głowy.

Poruszano tę sprawę na naradzie motorniczych w ZTP (wielokrotnie zresztą). Zadziwiająca propozycja złożył jeden z bossów z ZTO. Proponował mianowicie, żebyśmy my, motorowi, zgłaszali przypadki niezabezpieczenia robot bezpośrednio do niego. Na taki numer żaden z motorowych nie pójdzie. Nie jesteśmy na etacie kapusiów i nie bierzemy za bossów Sieci i Torów ich pensji. Niech każdy robi swoje. My będziemy zgłaszać awarie, bo to jest naszym obowiązkiem, za sposób ich usuwania nie bierzemy odpowiedzialności.

A sprawa J. S. kwalifikuje się moim zdaniem do sądu pracy, ewidentnie go bowiem skrzywdzono.

MARTA MICHAŁOWSKA

OKIEM MOTORNICZEGO

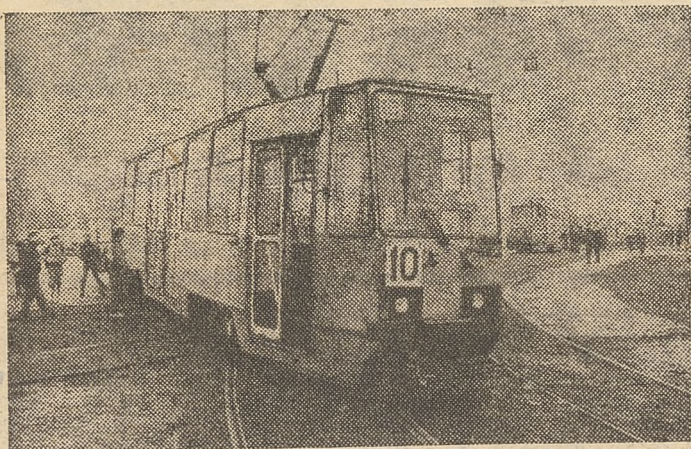
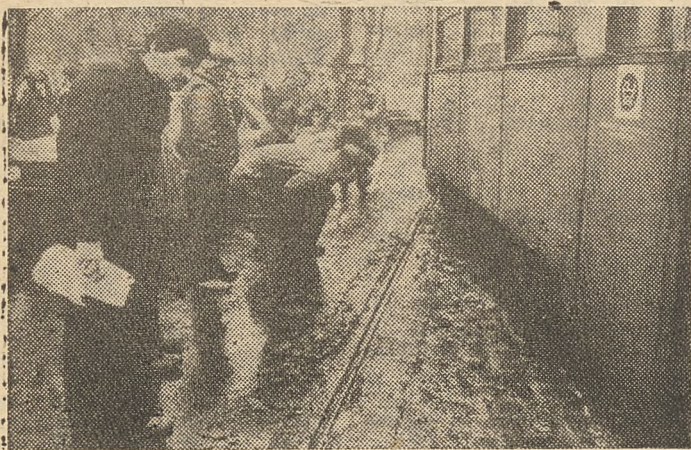
Podwójna sprawiedliwość

mówić litanię do Matki Boskiej Nieustającej Pomocy, jest to wyłączna w takich przypadkach metoda hamowania, o ile zdąży się ją odmówić całą. J. S. nie zdążył, gdyż nadział się na wóz wieżowy. Trafiał idealnie w środek, gdyż urwał w swoim wagonie prawy i lewy kierunkowskaz. Uszkodzeń było nieco więcej, ale jak na czołowe zderzenie — niewiele. Został także uszkodzony wóz wieżowy. W sumie straty oszacowano na około 12.000 zł co przy 200 proc. narzutu dało około 36.000 zł strat. Ofiar w ludziach nie było.

Teraz doszła do głosu podwójna sprawiedliwość. W myśl obowiązujących przepisów „kogut” na dachu służy jako ostrzeżenie w ruchu ulicznym. Nie jest zabezpieczeniem na torach, zwłaszcza, że wóz stał tyłem do kierunku ruchu tramwaju po torowisku, o czym kierowca doskonale wiedział. Uznać trzeba, że pracowano bez ubezpieczenia, obsługa powinna wynosić 5 osób, a wynosiła 3. Żadna z tych osób nie ubezpieczała wozu, nie ustawiono też

wszystkich, choć już nie wszyscy za jednego, co znakomicie ilustruje powyższy przykład. Przepisy o zabezpieczeniu robot sieciowych i torowych, zwłaszcza we mgle, są jednoznaczne. Gdyby uwaga motorniczego była wystarczająca, jak mniemam się w naszym przedsiębiorstwie, w ogóle nie trzeba by żadnych zabezpieczeń. Motorniczy J. S. jechał maksymalnie ostrożnie, innej możliwości prócz stania na torach i czekania na słońce nie miał. Sama wysokość strat sugeruje, że się nie rozpedził. Przy nieco większej prędkości z wozu wieżowego zostałaby kupa złomu. Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego skorzystał z okazji i doliczył motorowemu koszty naprawy uszkodzenia, jakie przy tym zderzeniu w żaden sposób nie mogło powstać, a mianowicie za spadnięcie silnika z ramy. Ciekawe, że spadł z ramy wioślesetki logramowy silnik, a żaden z pracowników nie rozbił sobie nawet nosa. Silnik mógł zlecieć jedynie wtedy, gdyby nie był przykręcony, ale to nie wi-

Czy powodem awarii są tylko przypadki?



JEDNYM z podstawowych mankamentów w naszej działalności przewozowej jest zbyt duża awaryjność taboru. Tylko w grudniu ub. roku było 70 zatrzymań na trasach spowodowanych stanem technicznym wagonów. Dla porównania — w grudniu 1986 roku takich zatrzymań było... 46. Nie jedyna to niestety przyczyna wyczekiwania godzinami, aż pojawi się tramwaj. Zmora w komunikacji tramwajowej są także wykolejenia. Jeżeli zdarzy się ono na skrzyżowaniu w newralgicznym punkcie miasta, sparaliżowana jest nie tylko komunikacja tramwajowa. Układ komunikacyjny Krakowa jest fatalny i o tym nikogo przekonywać nie trzeba. Szczególnie więc potrzebna jest ostrożność i koncentracja uwagi, a niestety to najczęściej zawodzi. Nasz fotoreporter tylko w grudniu ub. roku, zarejestrował trzy wykolejenia w niebezpiecznych komunikacyjnych punktach miasta. Łagiewnicka pętla została wyłączona z ruchu, bo pilot wyjeżdżającego z zajezdni tramwaju nie przełożył zwrotnicy. „Szczęście” do wykolejenia miało w grudniu ub. roku skrzyżowanie pod Bagatela. 17 i 18 grudnia w godzinach szczytu ruch w tym miejscu wstrzymywany był na kilkadziesiąt minut. 17 grudnia motorniczy nie zauważył, że zwrotnica jest nie przełożona (była zablokowana przez drewnianą listwę). Doszło do wykolejenia. Następnego dnia natomiast „8” wykoleiła „12”. Dwunastka jeszcze nie przejechała wszystkimi wózkami przez zwrotnicę, a ósemka — ruszając za wcześniej — już ją przełożyła. Zatrzymanie „tylko” 75 min. Do widowskiego i jednocześnie bardzo groźnego w skutkach wypadku doszło 21 grudnia pod Dworcem Głównym. Nie dość, że wszystkie wagony „12” stały w innych kierunkach, doszło jeszcze do zderzenia z samochodami osobowymi. Jedną osobą zosta-

ła ranna. By było „ciekawiej” mimo przeprowadzenia przez specjalną komisję wizji lokalnej tak do końca nie wiadomo co było przyczyną wypadku. Zwrotnica była sprawna, tramwaj, pantograf i sieć też niby w porządku. Nie stwierdzono winy motorniczego. Nie ma więc przyczyny? Przecież cudów nie ma. Ten przypadek badany jest przez biegłych.

Fachowcy twierdzą, iż bardzo dużo wykolejeń jest niestety z winy motorniczych. Prowadzący tramwaje ostrożnie wyjeżdżają na zwrotnice, ale tylko pierwszym wozem. Najczęściej wykoleja się na łukach ostatnie wagony. Czasami stojąc na przejściu z przerażeniem patrzy z jaką „fantazją” i przyspieszeniem przejeżdża tramwaj. W ten właśnie sposób wykoleiła się „1”. 9 stycznia br. pod „gołębnikiem” przy Waryńskiego. Po wypadku na rondzie Czyżyńskim 8 stycznia br. stwierdzono, wprawdzie mechaniczne uszkodzenie zwrotnicy — mogło to nastąpić gdy już tramwaj na nią najechał — ale... Wykoleił się znów drugi wózek drugiego wagonu. Motorniczy musiał jechać za szybko, gdyż uderzył w stojącą na przystanku „5”. i wykoleił ją. Dwie osoby zostały ranne i „przy okazji” uszkodzony słup trakcyjny i

zerwana sieć. Wobec faktu, iż tu byli ranni, 2 godz. i 25 min. zatrzymania w ruchu stały się już mniej ważne.

Częsta przyczyna wypadków jest też tak zwana jazda na pamięć. Klasycznym przykładem jest tu rozjazd przy Cekiery. Zwrotnice przekłada regulator w punkcie. Bywa że nie zdąży po przejechaniu np. „6” jeszcze przełożyć zwrotnicę, a czekająca na przystanek „8” rusza za wcześnie i jeżeli się nawet nie wykolei to skręca w lewo, miast w prawo w Pstrowskiego. Motorowi tłumacza się, iż nie widzieli jak była przełożona zwrotnica bo było „ciemno”. Znowu powołam się na fachowców. Nawet w takich przypadkach ponoć widać „po błysku na szynach”. „Idzie” tak, jak iglica jest przełożona. Zresztą tłumaczenie, iż zwrotnicy nie było widać jest żadnym tłumaczeniem, bo motorniczy ma obowiązek być pewnym. Jeżeli nie widzi, powinien sprawdzić.

Po co to wszystko piszę? Przecież nie dla tematu samego. Wprawdzie nie ludzę się, iż ktoś z reguły nieostrożny, „nawroci” się po przeczytaniu tego tekstu, ale... Już pierwsze dni nowego roku wskazują, że przestróg i ostrożności nigdy dość.

FILOMENA SERWIN



Zdjęcia: J. BEDNARCZYK i S. MAKAREWICZ

OD DŁUŻSZEGO czasu trwa dyskusja, a raczej powszechna krytyka stosowania azbestu w przemyśle, a w szczególności w budownictwie mieszkaniowym. Niemal cała prasa, radio i telewizja opublikowały szereg artykułów i audycji, w których czarno na białym udowodniono, że wszelkie materiały, do produkcji których używa się azbestu, są szkodliwe; same jego włókna, gdy dostaną się do organizmu człowieka nawet w minimalnej ilości mogą spowodować prędzej czy później śmierć. Krakowska prasa również pisała na ten temat; w swych artykułach wskazywali na ujemne skutki ocieplania bloków mieszkalnych płytami, w których jednym ze składników jest właśnie azbest. Nikt nie może więc posadzić nas, dziennikarzy, o chęć bronienia azbestu, tym bardziej, że wskutek również i naszych interwencji krakowskie firmy budowlane w znacznym stopniu ograniczyły jego stosowanie.

W dzisiejszej publikacji chciałbym natomiast zasygnalizować inny aspekt „problemu azbestowego”. Otóż twierdzą bowiem (na podstawie rozmów z osobami kierującymi i pracującymi w przedsiębiorstwach bezpośrednio związanymi z produkcją i wykorzystywaniem elementów budowlanych), że jeszcze przez długie lata azbest będzie w dalszym ciągu stosowany przy budowie domów mieszkalnych. Mimo że wszyscy, z dyrektorami tych przedsiębiorstw włącznie, wiemy o jego szkodliwości i skutkach, jakie niesie stały z nim kontakt! Takie bowiem są realia i taka konieczność — jak do tej pory nikt jeszcze nie wymyślił materiału zastępczego posiadającego takie jak azbest właściwości. Natomiast czy zrobiono wszystko, by taki substytut wyprodukować sztucznie — to zupełnie inna sprawa. Wydaje mi się, że pomimo prób nie wykorzystano jeszcze wszystkich możliwości. Jestem przekonany, że w kilku przynajmniej przypadkach można by zastosować mate-

riały opracowane w naukowych laboratoriach. Zajmują się tym problemem nie tylko nasi naukowcy, również za granicą, wskutek presji opinii społecznej szuka się (i coraz częściej znajduje) innych technologii i materiałów. Nie patrząc na koszty, w niektórych krajach zrywa się i wymienia wszystko co ma jakikolwiek kontakt z azbestem. Warto również przytoczyć fakt, że bardzo często firmy stosujące takie technologie osiagają najwyższe wskaźniki dynamiki rozwoju. A więc również i pod względem finansowym jest ten interes opłacalny.

Byłem niedawno w jednym z 6 w Polsce zakładów produkcyjnych, w

dyrektor — pod warunkiem, że będę miał zabezpieczone pełne zatrudnienie. Natomiast po każdej wizycie dziennikarza i opublikowaniu zebranych materiałów (często nieprawdziwych lub przekłamanych) kilku ludzi odchodzi z zakładu. Wydaje się więc, że kierownictwo „Izolacji” panuje nad sytuacją i różnymi (zgodnymi zresztą z duchem reformy) metodami stara się przyciągać ludzi do pracy i utrzymywać produkcję na tym samym poziomie. Przy pracach remontowych i inwestycyjnych, a nawet przy bezpośredniej produkcji pracowało tu lub dalej pracuje kilkanaście zakładowych zespołów gospodarczych, których członkowie zaro-

czynnymi firmami, których prace w tym zakresie są dalej posunięte. Pokazywano mi np. włoskie włókno sztuczne mające zastąpić azbest, ale jak mówi dyrektor „to jeszcze sprawa niepewna. Faktycznie, już przy pierwszych oględzinach widać, że jeśli wyeliminowano nawet negatywne właściwości chemiczne włókna azbestowego, to działanie mechaniczne (wbijanie się włókien w pęcherzyki płucne przy oddychaniu) jest takie samo, albo jeszcze gorsze. Nam też przecież zależy na tym, by nie działać ze szkodą dla ludzkiego zdrowia, jesteśmy w stanie zastosować każdą dobrą technologię i każdy nowy materiał, ale jak na razie w szukaniu nowych rozwiązań jesteśmy sami — stwierdza dyrektor.

Tak wygląda „problem azbestu” widziany z drugiej strony i przedstawiony przez producenta elementów. Znajdą się zapewne Czytelnicy, których żadne argumenty wskazujące na konieczność (niestety) stosowania przez najbliższe lata azbestu w budownictwie nie przekonają. I bardzo dobrze, bowiem nie taki był cel tego artykułu. Sam jestem za jak najszybszym wyeliminowaniem tego środka jako materiału izolacyjnego. Nie osiągniemy jednak tego domagając się zamykania przedsiębiorstw produkujących szkodliwe elementy, lecz zmuszając odpowiednio resortowe instancje, instytucje i zakłady doświadczalne do szukania nowych rozwiązań. W przeciwnym bowiem razie ograniczy się jedynie szkodliwą produkcję na kilka lat, a potem znów wszystko wróci do normy, albo nastąpi nawet rozwój produkcji. Sam bowiem widziałem piękne prospekty, na których przedstawiano rzeczy codziennego użytku (mydelniczki, garnuszki, doniczki itp.) wykonane z „użyciem azbestu”. Były piękne ładnie pomalowane i praktyczne — ale brakowało na nich nadruku: **AZBEST MOŻE BYĆ PRZYZYNY WIELU GROZNYCH CHOROBY!**

WACŁAW DROHOBYCKI

Azbest z nadrukiem „szkodliwy dla zdrowia”

którym wyrabia się m. in. eternit falisty. Dyrektor tego zakładu, którego pełna nazwa brzmi: Przedsiębiorstwo Materiałów Izolacji Budowlanej „IZOLACJA” w Szczucinie koło Tarnowa, uważa, że mimo nie najlepszej obecnie atmosfery wokół samego azbestu i materiałów budowlanych, do produkcji których jest on używany, mimo wielu prób doświadczalnych, co najmniej do 1992 roku podstawowym ich surowcem będzie azbest. W dalszym ciągu bowiem jest bardzo duże zapotrzebowanie na tego typu elementy — których głównym odbiorcą są przedsiębiorstwa i kombinaty budownictwa mieszkaniowego. Z całej Polski wydzwanają tu ich przedstawiciele, prosząc np. o rury zsyłowe potrzebne do oddania iluś tam bloków mieszkalnych przed końcem kwartału, o pustaki, płyty itp. Nie zamierzamy ograniczać produkcji — mówi

bił dodatkowo około 5 mln złotych. Od stycznia, po konsultacji m. in. z miejscową organizacją partyjną wprowadzono zakładowy system wynagradzania, a od sierpnia w dziale produkcji stosuje się system akordowy. W związku z tym pracownicy są bezpośrednio zainteresowani tym, by produkcja była jak największa. Przygotowuje się również brygadowy system przy produkcji pustaków.

Zdając sobie sprawę ze złych właściwości azbestu (choć zdaniem kierownictwa nie jest on aż tak groźny jak to się wydaje) w przedsiębiorstwie podejmuje się działania mające na celu zmniejszenie jego szkodliwości. Płyty z eternitu falistego stosowane do pokrycia dachów maluje się specjalnym lakierem, ogranicza się do minimum kontakt robotnika z azbestem, próbuje się nawiązywać kontakty z zagranicą

Jaki był rok 1987

(Dokończenie ze str. 1)

nania wpływów z komunikacji masowej w wysokości 2.667.881 tys. złotych — o 82,5 mln więcej niż zakładał plan, znaczący efektów realizacji programu oszczędnościowego, wyrażających się kwotą 150 mln złotych oraz bardzo dobrych wyników Zakładu Taksówek, którego wynik finansowy osiągał wartość 116 mln złotych. Zysk ten jest wyższy od planowanego o 44 mln zł. Sytuacja byłaby jeszcze korzystniejsza, gdyby nie ingerencja organu założycielskiego, w wyniku której w ostatnich dniach roku usiłowano dokonać korekty dotacji — pozabawiając przedsiębiorstwo 260 mln złotych.

Czynnikami decydującym i zwrotnym w sytuacji określonej w czerwcu ub. roku była modyfikacja systemu płac. Była ona możliwa dzięki skutecznej interwencji przedsiębiorstwa, Federacji Związków Zawodowych i Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej. Uruchomienie nowych mechanizmów płacowych spowodowało zainteresowanie pracą kierowców i motorniczek, podejmowaną przez pracowników pozostałych grup zawodowych MPK. Płaca w MPK na niektórych stanowiskach stała się porównywalna na krakowskim rynku pracy. Osiągnięte efekty płacowe zahamowały w miesiącu wrześniu odpływ załogi z przedsiębiorstwa — od października ub. r. notujemy powolny przyrost zatrudnienia, np. w listopadzie — 86 pracowników.

Optymistycznym zjawiskiem jest powrót do MPK pracowników, którzy wcześniej rozwiązali umowę o pracę ze względu na niskie zarobki — jest ich w ostatnich 3 miesiącach około 40.

Ważnym zakresem naszej działalności są inwestycje, modernizacja i remonty kapitalne. Działania te decydują o rozwoju układu komunikacyjnego i jego wyposażenia technicznego jak również o rozwoju przedsiębiorstwa. W minionym roku na inwestycje dla potrzeb zaplecza, poprawy warunków pracy i usprawnienia komunikacji miejskiej w ramach działalności MPK przeznaczono kwotę 2.105.099 tys. zł. Rok miniony możemy

zaliczyć do szczególnie udanych w zakresie uzyskanych efektów w sferze inwestycji i modernizacji. W tym okresie było najwięcej oddanych przedsiębiorstwu i jego załodze obiektów takich jak obiekt ZSiP, obiekt ZTH — SO — II i myjnia, hala magazynowa — ZZZP, akumulatornia — ZTP, dom kultury przy ul. Bocheńskiej oraz modernizacja ZNA i ZAP.

Dynamiczna rozbudowa zaplecza umożliwiła likwidację ostatnich budynków drewnianych w zespole obiektów Rzemieślnicza — Brożka, oraz rozbiorę najtrwalszej prowizorki MPK tzw. „Foryszówki” — byłego obiektu Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych. Inwestycje MPK mogły być zakończone dzięki dobrej pracy załóg budowlanych pracujących na rzecz MPK ale i trosce i opiece władz politycznych i administracyjnych miasta.

Ważną dziedziną działalności kierownictwa przedsiębiorstwa, którą traktuje się równorzędnie z podstawowymi zadaniami planowymi jest działalność socjalno-bytowa. Osiągnięciem w tej dziedzinie, w ub. roku było przekazanie przez Spółdzielnię Mieszkaniową „Tramwajarz” — w dwa lata od jej założenia — pierwszych 75 mieszkań pracownikom przedsiębiorstwa w bloku przy ul. Białoruskiej 19. Wydarzeniem był również zakup dwóch obiektów w Zakopanem przeznaczonych na domy czasowe dla załogi przedsiębiorstwa.

W działalności socjalno-bytowej dominują starania o bazę czasową pracowników. Ze skierowań skorzystało w ub. roku 4136 pracowników i członków ich rodzin. Koszt skierowań wyniósł 52 mln zł. W koloniach i obozach młodzieżowych — letnich i zimowych, uczestniczyło 1366 dzieci. Dzieci zgłoszone na wypoczynek spędzały wakacje w 10 krajowych i 5 zagranicznych ośrodkach wypoczynkowych. Koszt tych wyjazdów wyniósł 41 mln zł. Rozwinięta działalność prowadzona w dziedzinie ochrony zdrowia pracowników. System rehabilitacji zdrowotnej w Ośrodkach z roku na rok zyskuje coraz większe zainteresowanie. W roku ubiegłym no-

towano 100 proc. wykorzystania miejsc rehabilitacyjnych.

Powodzeniem cieszy się zaakceptowany przez załogę system profilaktyki zdrowotnej na stanowisku pracy, rozszerzony w tym roku na nowe zakłady.

Ważnym ogniwem jest działalność kulturalno-sportowa, w której dużą rolę winien odegrać — przekazany po remoncie — Dom Kultury. W celu uatrakcyjnienia form działalności socjalnej prowadzimy współpracę i wymianę zagraniczną z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi miast zaprzyjaźnionych z Krakowem — Lipskiem, Wielkim Tyrnowem, Norymbergą oraz Dreznem. Współpraca przyjmuje formy wymiany: kolonijno-wczasowej, grup roboczych, doświadczeń z zakresu pracy partyjnej, związkowej i organizacji młodzieżowych oraz wymiany kulturalno-sportowej. Z oczywistych względów przedstawione problemy, dominujące w minionym roku, to tylko wycinki wszechstronnej i wielotematycznej działalności. Mimo wielu końcowych sukcesów, mamy świadomość dużej jeszcze niedoskonałości naszych działań szczególnie z punktu widzenia pasażera.

Do podstawowych mankamentów zaliczyć trzeba dużą awaryjność komunikacji tramwajowej, co w sposób zasadniczy wpływa na ocenę jej funkcjonowania w trudnym układzie komunikacyjnym miasta. Zbyt duża jest awaryjność taboru autobusowego, niski poziom estetyki taboru i urządzeń komunikacyjnych, daleka od oczekiwań pasażera informacja na pojazdach i urządzeniach trasowych.

Podziękowania należą się kierownictwom i załogom krakowskich zakładów pracy, które udzieliły nam pomocy. Są to: HiL, Kabel, Unitra-Tel-pod, Kuźnia-Sułkowice, Stomil, Centrostal, Mostostal, Energoprzem, KPIS, KPRE, PZRI, KBM Nowa Huta i wiele innych.

1988 rok będzie przede wszystkim czasem wdrażania zasad II etapu reformy gospodarczej. Chcemy jednoznacznie się w nią wpisać — poprzez wdrażanie centralnie nowych zasad finansowo-ekonomicznych.

(Dokończenie ze str. 1)

tym bardziej, że od produkcji tramwajów tyrystorowych wcale się nie odżegnuje. Nie jest jednak nadal rozstrzygnięte, które z rozwiązań będzie przyjmowane przez odbiorców, bo pamiętać trzeba, że istnieje też wagon „106N”, opracowany w Instytucie Elektrotechniki w Warszawie. Trzeba więc wyprodukować te 10 wagonów, które mają być testowane w różnych miastach, a dopiero później decydować o wyborze.

Tę pierwszą przeszkodę braku części dla dziesięciu wagonów będzie być może można pokonać przy pomocy Urzędu Postępu Naukowo-Technicznego i „Elektromontaż” je zrobi, ale do produkcji dalszych potrzebuje odpowiednich warunków organizacyjno-ekonomicznych, pozwalających mu na wprowadzenie dodatkowej produkcji, dla jego profilu w zasadzie ubocznej. Wszak będzie teraz musiał powołać dla niej specjalny wydział.

Powołanie specjalnej komórki musi natomiast spowodować zapewnienie jej stałej pracy, dlatego 10 zestawów to za mało. Zwiększenie produkcji „Elektromontaż” (przy założeniu, że oczywiście będzie z czego produkować) zmusiło w zasadzie przedstawicieli „Konstalu” do przyjęcia za-

30 wagonów tyrystorowych

sady, że może produkować tyle tramwajów tyrystorowych, na ile wyrażą zgodę ich odbiorcy. Odbiorca takiej produkcji jest z pewnością nasze przedsiębiorstwo — tj. ok. 30 wagonów w roku przyszłym, ale inne w zasadzie nie wyrażają większego zainteresowania. Ewentualną większą produkcję „Elektromontaż” mogłoby przyjąć też nasze przedsiębiorstwo po to, by w ramach remontów kapitalnych i napraw powypadkowych wagonów „105N” przerobić je na wagony tyrystorowe. To dawałoby w skali roku znacznie większą ilość nowoczesnego taboru w Krakowie.

Jeśli by natomiast testowanie wagonów w innych miastach się sprawdziło, przyniosłoby to wzrost zamówień w „Konstalu”, w ten sposób tramwaj zostałby w zasadzie wdrożony do produkcji, bez zasady wyłączności, gdyż można przewidzieć, że warszawska „106” też znajdzie swoich zwolenników. A ponieważ oba rozwiązania nie wymagają w zasadzie zmian konstrukcyjnych samego wago-

nu, chorzowski producent gotów jest spełniać indywidualne życzenia poszczególnych odbiorców.

W ten sposób ustalono, że wagony tyrystorowe będą w zasadzie produkowane już od roku przyszłego. Będą, o ile będą miały odpowiednie urządzenia zapewnione przez przemysł elektroniczny. Sprawa wydaje się na pierwszy rzut oka prosta. Wszak idzie o niewielką ilość średniej klasy tyrystorów, wybranych z katalogu produkowanych w naszym kraju części. Rzecz jednak w tym, że nie ma pewności czy są one w ogóle produkowane, bo... nie ma na nie zbytu.

W ten sposób wpadamy w błędne koło, z którego wyprowadzić nas może chyba tylko sam urząd będący inicjatorem tego spotkania. A może rozwiązaniem byłoby wspólne przedsiębiorstwo wdrożeniowe (może spółka) wszystkich firm biorących udział w tej produkcji? Może wówczas wszyscy będą zainteresowani. Lecz tu znów potrzebna będzie pomoc Urzędu Postępu Naukowo-Technicznego i Wdrożeń, który rejestruje takie przedsięwzięcia. Można więc mieć nadzieję, że pierwsza inicjatywa urzędu będzie początkiem ruchu w tramwajowo-tyrystorowym interesie.

ADAM ZYZMAN



FOTOREPORTAŻ



Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ

Okiem czyżyńskiego kierowcy...

CZY MOŻNA przepracować 27 lat w jednym przedsiębiorstwie i być generalnie niezadowolonym z pracy? Okazuje się że tak. Przyszedł do redakcji kierowca, właśnie z 27-letnim stażem pracy. Wydaje się, że ktoś, kto przepracował tyle lat, nie powinien być pracownikiem złym, a jednak... Poniżej przedstawiam problemy z jakimi przyszedł, nie będę ich komentować, nie będę tu niczego wyjaśniać. Myślę, że zrobią to po ukazaniu się gazety, odpowiedział... Do tematu mam bowiem zamiar powrócić niebawem.

Rozgoryczenie kierowcy wynika prawdopodobnie z niedoinformowania i sposobu potraktowania jego osoby przed paroma laty podczas jubileuszu 25-lecia pracy. Pieniądże i owszem dostał, nawet wcześniej niż się spodziewał, bo doliczono mu pracę w innym zakładzie. Ale na dyplom i uroczyste spotkanie z jubilatami się nie doczekał. Być może dlatego, iż ten jubileusz „był wypracowany” nie tylko w MPK. Czemu jednak nikt zainteresowanemu tego nie wyjaśnił? Czy taka była przyczyna? „Mój” kierowca narzeka na niezauważenie, niedocenywanie swojej pracy i wysiłku. Co prawda dostał i to... dwukrotnie taką samą... brązową odznakę wzorowego kierowcy, ale dużo młodszy ma już złotą. Nie to, że jak twierdzi, ma czystą kartotekę, i być może przez cały okres swojej pracy spóźnił się ze dwa razy.

Nie jest też zachwycony regulaminem tak zwanej 14 pensji. Twierdzi, że nie można w jednym szeregu stawiać człowieka prawie sześćdziesięcioletniego z trzydziestolatkiem. W Czyżynach — bo tu mają miejsce zdarzenia — przy 24 dniach zwolnienia lekarskiego w ciągu roku, pracownik pozbawiony jest nagrody z zy-

sku (czternastki). Nie miałby nie przeciwko odejmowaniu dni nieprzepracowanych i wypłacaniu mniejszej nagrody, byleby była jednak wypłacana. Nie rozumie też mechanizmów przeszerzowania. Twierdzi, że grupa jego kolegów (o mniej więcej tym samym stażu pracy) miewała dotychczas taką samą stawkę zaszerzowania. Podczas ostatnich podwyżek płac koledy dostali po 120 zł, on 100 zł za godzinę. Podobno jedynym argumentem kierownictwa był fakt braku pieniędzy. Niestety, to go nie przekonało.

W poszczególnych zakładach MPK większość kierowców ma stałe wozy i stałe linie. Ma to swoje plusy i nie o likwidację systemu tu chodzi. Rzecz w tym, że na jednej linii w czasie 10 godzin prac „robi” się około 100 kilometrów, na innych około 200. Proponuje, by te tak zwane linie łżejsze, nie były przypisane tylko i wyłącznie wybranym.

Kierowca miał uwagi również do pracy nadzoru ruchu. Uważa, że poszczególne punkty regulacji ruchu po to mają instalowane światła, by regulatorzy z nich korzystali. Tak się nie dzieje, przykładem jest punkt pod HiL. Nie wszędzie też regulatorów interesuje, że przez ponad 20 minut nie przyjeżdża z jednej linii ani jeden autobus. Ba — nie wzbudza w nich też większego zainteresowania fakt, że czasem przyjeżdżają razem trzy. Nie tylko nie wiedzą dlaczego, ale też nie fatygują się, by rozładować sytuację. Kierowcy wykazują większą inicjatywę i rozprawiają się sami. Nie zdają egzaminu punkty pomiaru przejazdu. Są właściwie dla kierowców nieprzydatne. Wprawdzie mają oni zaznaczone w rozkładzie jazdy o istnieniu takowego, ale napi-

sana jest tylko ulica, nie konkretny przystanek więc kierowca nie może sobie sprawdzić czy jedzie prawidłowo. Mój rozmówca proponował, by taki punkt pomiarowy był widoczny i oznaczony na przystanku, a dopiero gdzieś dalej powinno się sprawdzać regularność przez odpowiednie służby i karać niepunktualnych.

Na „twardość” stanowiska pracy kierowców w „Ikarusach” narzekania słyszałam już nieraz. Rozmówca także miał zastrzeżenia. Jego zdaniem jest zbyt mała regulacja fotela. Jeżeli oprzeć się o oparcie, nie dostaje się do sprzęgła i odwrotnie. Rozmówca nie należy do ludzi niskich ale też nie jest wysokiego wzrostu. Twierdzi, że w takiej sytuacji jest wielu jego kolegów. Radza sobie jak potrafia i podkładają... cegły, deski, pustaki. Wyjście to może i jest tylko czy bezpieczne i jedyne? Fabryczne lustro do „Ikarusów” są podgrzewane i te są dobre. Podczas wymiany zakładane są jednak już nasze — bez podgrzewania. W zimie przy otwieraniu przednich drzwi ciepłe powietrze z autobusu powoduje zaparowanie lusterek zewnętrznych i kierowca nic nie widzi. Także i z tego powodu zdarzają się przytrafienia pasażerów. Widoczność jest ograniczona także w autobusach, które mają odsuwane drzwi do kabiny.

Wnioski kierowców zgłaszane są przy różnych okazjach, tyle że wnioskodawcy w Czyżynach (tak twierdzi rozmówca) nie wiedzą co się z nimi dzieje. Być może części z nich nie da się zrealizować, szkoda jednak, że o tym nie ma kto poinformować. W ogóle podobno tamtejszy kolektyw jest bardzo ostrożny i niechętnie dzieli się informacjami z zagłosa.

Do problemów mycia autobusów przez kierowców, dolewania oleju do silników i podobno zbyt krótkiego czasu (15 min), w którym kierowca powinien przygotować autobus do wyjazdu powróć niebawem w innym tekście, bo to już także moim zdaniem problem łciwego stosunku zmiennika do zmiennika.

Co na to zainteresowani? Nie wymieniam nazwiska mojego rozmówcy, chociaż je oczywiście znam. Prosił o anonimowość. Twierdzi, że ci co powinni, będą wiedzieli o kogo chodzi. Zobaczymy.

FILOMENA SERWIN

Zima nam niestraszna chociaż brakuje części zamiennych

WYDAWAŁO SIĘ, że ciepła i słoneczna tegoroczna jesień trwać będzie jeszcze przez cały grudzień, tymczasem tylko pierwsze dni miesiąca dawały takie złudzenie. Nagle, bo w ciągu tylko jednej doby wszystko się odmieniło. Niskie temperatury i opady śniegu objęły całą południową Polskę. Gołedź utrudniała jazdę samochodem i poruszanie się pieszych na chodnikach w centrum miasta. Nie wszędzie pamiętano o posypywaniu miejsc, które pokryte lodem zagrażały bezpieczeństwu ludzi idących czy korzystających z miejskiej komunikacji, a więc chodników, przejść i zatok autobusowych. Na efekty takiej sytuacji nie trzeba było długo czekać. Pierwsza kolizja podczas tej zimy w naszym mieście to naechanie jednego autobusu na drugi. Zdarzenie miało miejsce w Nowej Hucie, autobusy należały do MPK, a przyczyna był poślizg na oblodzonej drodze. Powróciła jesień, lecz zimowej aury można spodziewać się w każdej chwili.

W poprzednich numerach „Sygnałów MPK” pisaliśmy o kłopotach z częściami zamiennymi do wagonów tramwajowych i problemach, z jakimi mogą się spotkać zakłady eksploatacyjne podczas nadchodzącej zimy. Tym razem zwróciliśmy się do kierownictwa zakładów autobusowych. Tematem wywoławczym była zima, przygotowania do niej i pierwsze z nią problemy.

Zastępca kierownika ds. ruchu w ZAP — ANDRZEJ STOKŁOSA:

„Dajemy sobie radę. Mimo że już mamy niskie temperatury, a dzisiaj spadł w Krakowie pierwszy śnieg, rano z naszego zakładu wyjechały wszystkie zaplanowane autobusy. Było tylko jedno opóźnienie o pół kursu. Brakuje nam kierowców. Powinno być 230, a jest tylko 200. Pracujemy więc w godzinach nadliczbowych, bo taka jest konieczność. Ciężkie warunki pracy mamy na zapleczu. Dalej trwa rozbudowa pomieszczeń do obsługi technicznej. W warsztatach również odczuwa się braki kadrowe. Brygady liczą średnio tylko po pięć osób. Nie ominęły nas kłopoty z częściami zamiennymi. Między innymi brakuje osłonek klinowych, świec żarowych. Wiele części jest nieoryginalnych.”

Zastępca kierownika ds. ruchu w ZAC — JERZY DYWAN:

„Mieliliśmy dzisiaj przy rannych wyjazdach niewielkie tylko opóźnienia. Z powodu braku kierowcy — jeden z autobusów wyjechał na linię po stracie 3 i pół kursu. Pojechał nim kierowca zasilający — pracownik warsztatu. Do pełnego stanu zatrudnienia brakuje nam 30 kierowców. Mimo to codziennie puszczamy na linię o trzy autobusy więcej. Nasi pracownicy znają sytuację zakładu jeżeli chodzi o braki kadrowe i zawsze, gdy zachodzi potrzeba, podejmują pracę w godzinach nadliczbowych. Są kłopoty z częściami zamiennymi. Trudno wszystkie brakujące pozycje wyliczyć, ale na przykład: głowiczkę sprężarek, świece żarowe do pieców, żarówki do oświetlania wnętrza autobusów. Trzeba tu jeszcze dodać, że mamy najstarszy ze wszystkich zakładów tabor, 60 naszych „Ikarusów” ma już 7 lat, a 40 — 6”.

Kierownik ZAW — BOGUSŁAW POZŁUTKO:

„Nie mamy żadnych kłopotów zimą. Brakuje części? Zawsze czegoś brakowało... teraz szczek i okładzin hamulcowych. Problemy kadrowe? Niedobór do stanu około 30 kierowców, a na zapleczu powinno być więcej mechaników i elektryków. Tymi ludźmi, których mamy musimy wykonywać zadania i wyjeżdżać zgodnie z planem na linię.”

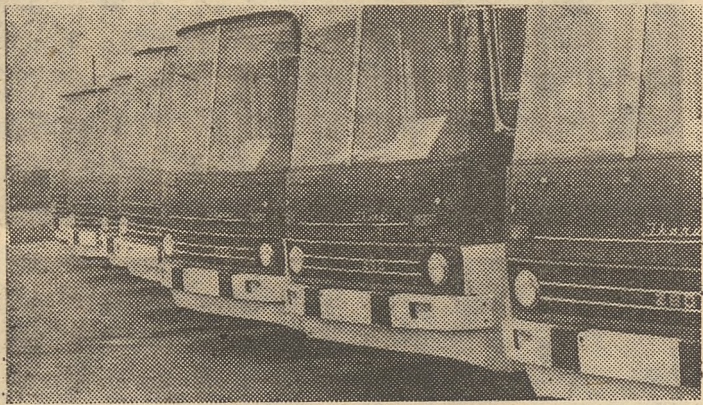
Kierownik ZAB — LESZEK RUMIAN:

„Byłoby wszystko w porządku gdyby nie brak świec żarowych do centralnego ogrzewania w autobusach. Są więc kłopoty z uruchamianiem ogrzewania w wozach, a perspektywa kilkugodzinnej pracy w nieogrzewanych pojazdach nie jest dla kierowców zachęcająca, szczególnie podczas niskich temperatur, a takie już mamy tej zimy.”

=▲=

Zmieniło się w naszych zakładach eksploatacyjnych. Jeszcze nie tak dawno temu braki kadrowe były usprawiedliwieniem na wszystko złe, a przede wszystkim na niewykonanie wskaźników eksploatacyjnych. Ludzi do pracy w poszukiwanych zawodach w MPK w ostatnim czasie nie przybyło, ale zmieniło się podejście do pracy tych, którzy w nim pozostali. Podjęto apel kierownictwa przedsiębiorstwa. Wszyscy starają się pracować tak, by zarobić na dobrą opinię swojego zakładu pracy i równocześnie na podniesienie poziomu własnego życia. Dodatkowa praca na linii czy na zapleczu przedsiębiorstwa to przecież dodatkowe zlotówki w budżecie domowym.

MARIA BUBACZEWSKA



PUNKT Kontroli Ruchu MPK na Azorach, sobota 12 grudnia, godzina 13.30. Zastanawiam się, jak wejść do pomieszczeń PKR w ośnieżonych butach. W pierwszym, w którym znajduje się jadalnia i w którym dwóch kierowców pije herbatę, to po śladach na podłodze widać, że jest uczyszczana, ale w tym drugim, w którym znajduje się dysozjtor podłoga wypolerowana lśnią jak w zadbany mieszkaniu. Żeby jej nie zabić otrzymuję pod obuwie dwie szmatki, które przygotowane są dla gości z zewnątrz. Prócz dysozjtora Andrzeja Podborskiego zastępuje również pracownika Pogotowia Technicznego z Zakładu Eksploatacyjnego na Woli Adama Nicieja. Pan Adam w jednej osobie kierowca i mechanik czuwa nad sprawnością techniczną autobusów.

Niewiele dzisiaj było pracy — zwracając się do mnie mówi pan Adam Nicieja. Sobota... zmniejszone wyjazdy na linię tak samo jak w niedzielę i święta. Z sześciu awarii jakie od rana miały nasze wozy, ty to jeden autobus zmuszony, byłem wysłać do zajezdni. Miał wrwane oparcie na fotelu. Pięć pozostałych wózków sam usprawniłem. Nie były to

jakieś poważne roboty, ale regulacja sprzęgła, wymiana czu nika powietrza, regulacja sprzęgła i naprawa drzwi, wymiana przewodu kompresora i dolewka płynu „enwogol”. Najczęściej właśnie trzeba dolewać tego płynu do układu chłodzenia. Wózek go codziennie z sobą po 50 litrów. Czasem ta ilość starczy mi na dwa dni, ale zdarza się, że i w jednym dniu go zabraknie. Każdy kierowca wyjeżdżając z zakładu w ramach OC dole-

wa sobie półtora litra tego płynu do układu chłodzenia, ale to jest za mało.”

Jeden z kierowców, który wrócił akurat z linii, prosi pana Nicieję, żeby zajrzał do jego wozu. Przerywamy więc na krótko rozmowę. Po wyjściu z PKR mechanika i kierowcy autobusu dysozjtor mówi do mnie:

Jest to jeden z tych mechaników, którzy „na byle co” wozów do zajezdni nie puszczają. Dokładny, solidny, stara się znaleźć usterkę i wóz uruchomić, żeby dalej pracował...

Po chwili wraca pan Adam Nicieja. Nie poważnego nie było. Trzeba było tylko dokręcić nakrętkę i już może dalej jeździć... Nie najgorsza jest dzisiaj pogoda. Temperatura zerowa... ciągnie dalej pan Adam. Gorzej jak jest silny mróz i mnożą się awarie, albo jak jest mokry śnieg i trzeba wejść pod wóz. Ręce pękają z mrozu, a kremu ochronnego od lat nie widziałem. Nie wiem do kogo należy przydzielanie nam kremu o-

chronnego, ale kto jest u nas inspektorem bhp to też nie wiem... nigdy tu nie zagląda. A skoro już jesteśmy przy sprawach bhp to warto by jeszcze wspomnieć o windach, potrzebnych przy wymianie opon. Kiedyś były u nas takie windy, lekkie i dwustopniowe, przychodzący z Węgier razem z Ikarusami. Teraz ich nie ma, a te które nam służą są wadliwe i w każdej chwili „przy ich pomocy” zdarzyć się może poważny wypadek. Muszę stwierdzić, że warunki pracy w przedsiębiorstwie się poprawiły. Czy jest duża awa-

ryjność autobusów z ZAW? Nie większa niż z innych zakładów. Nie należy wszystkich zawałać na pracę zaplecza. Jak się chce, to w każdym wozie usterkę się znajdzie. Bardzo często awarie, a tym samym przestoje kursów, bywają z winy kierowców. Jedni z nich bardziej dbają o autobusy, drudzy mniej. Bywa, że naprawi się jakiś wóz, jedzie, robi jeden kurs i znów z powrotem jest zepsuty, ale bywa i tak, że niektórzy kie-

rowcy notorycznie stoją z powodu usterki a przecież jak już powiedziałem, to jak się chce, zawsze się coś w autobusie wyszuka na co można sobie postać. Nie wszyscy też kierowcy jeżdżą tak jak powinni jeździć.”

Niektórzy są niedouczeni, a niektórym brak po prostu chęci i odpowiedniego nastawienia do pracy — wtrąca do naszej rozmowy pan Podborski. „Co o takim kierowcy myśleć — ciągnie dalej pan Andrzej — kiedy daję mu zielone światło do odjazdu, a on wówczas dopiero sobie przypomina,

że ma w wozie usterkę, która wymaga interwencji mechanika?”

„Łatwej pracy to my mechanicy w naszym zakładzie nie mamy. Kilka typów autobusów: „berliety”, „Ikarusy”, krótkie i długie, „M-11”. Brakuje części zamiennych, rzeczą czasem matych, ale podstawowych, jak śruby, nakrętki, podkładki... Czy pomagam czasem przy autobusach z innych zakładów? Jakże by inaczej... Musi istnieć taka między nami mechanikami współpraca. Nawet jak w innym pogotowiu czegoś akurat brakuje to pożyczamy, a później nam przywożą i oddają...”

Sygnał telefonu przerywa dalszą rozmowę. To z PKR na Krowodrzy. Proszą o przyjazd mechanika. Kierowca „114-05” dojedzie tam na końcówkę za kilkanaście minut i prosi o dołanie płynu do układu chłodzenia. Pan Adam zabiera się do wyjścia. Po jego wyjeździe na końcówkę na Krowodrzy, przez krótki czas końcówka na Azorach pozostanie bez mechanika. Ja również żegnając się wychodzę i słyszę:

„A jak pani chce naprawdę zobaczyć jak moja praca wygląda, to proszę przyjechać tu, jak będzie minus 16 stopni C”

MARIA BUBACZEWSKA

Na „byle co” nie puszcza wozu do zajezdni

Przed 50-leciem ZTP

OSTATNIE zebranie członków Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej 5 stycznia było imponujące pod względem frekwencji. W pomieszczeniu Sekcji Historycznej w Domu Tramwajarzy zgromadziło się kilkadziesiąt osób. Wśród zebranych było również kierownictwo przedsiębiorstwa — dyrektor Tadeusz Trzmiel, I zastępca Marian Dudek i zastępca ds. komunikacji tramwajowej Zdzisław Skubieda. Głównym tematem spotkania członków klubu był zbliżający się jubileusz 50-lecia ZTP.

Kierownik Sekcji Historycznej Jan Koźmic, przedstawiając projekt wydania jubileuszowego biuletynu, zaapelował do tych osób, które z uwagi na swą działalność zawodową w okresie powstawania zakładu w Podgórzu i pierwszych lat jego eksploatacji będą mogły podzielić się wspomnieniami na ten temat. Wspomnienia te staną się podstawą do opracowania okolicznościowego wydawnictwa. Wśród zebranych znajdowali się Antoni Trzmiel i Władysław Zajac, których wspomnieniami sekcja już dysponuje. Zgłosili się następni: Kazimierz Sliwiński, Stanisław Czajkowski, Marian Długosz, Józef Bujak i Ryszard Gorski.

Milim akcentem było wręczenie nagród książkowych Januszowi Kucharskiemu i Ryszardowi Gorskiemu. Nastąpiło również uroczyste wręczenie legitymacji członkowskich klubu, a znaczki klubowe były do kupienia po 200 zł. Następne spotkanie ma odbyć się w pierwszych dniach marca.

(M. B.)

Noworoczne wspominki motorniczego

KIEDY człowiek już prawie ćwierć wieku jest motorniczym i prowadzi tramwaje po różnych liniach miasta, to świadkiem wielu zdarzeń też był. Zdarzało mi się nie raz i nie dwa dostać pracę na noc sylwestrową. Tak akurat wypadło i cóż było robić. W ostatni dzień starego roku to pasażerowie nawet miśli niż zwykle. Składają sobie i prowadzącemu tramwaj życzenia... Jest jakiś w tym dniu niepowtarzalny, świąteczny nastrój. Bliżej północy tramwaj pustoszeje, chociaż i wtedy bywają pasażerowie... nieraz dość dziwnie się zachowujący... Pamiętam na przykład...

...ZAPŁAKANA MATKĘ. Kobiata mogła mieć z dwadzieścia parę lat. Była wysoka, zgrabna i miała bardzo ładną buzię. Na jednej ręce trzymała małe dziecko, w drugiej niosła wypchaną poróżną torbę, którą pomógł jej nawet wnieść do wagonu. Zauważyłem wówczas, że ma opuchnięte, zapłakane oczy. Kobieta ta cały czas płakała — aż do przystanku przy Dworcu Głównym, na którym wysiadła. Wyglądało na to, że

wyjeżdżała z Krakowa, ale dlaczego właśnie w noc sylwestrową?

...ZŁOSLIWEGO MAŁŻONKA. Oboje mieli około trzydziestki. On przystojny blondyn, ona taka sobie szara mysz w wielkich okularach. Ona nie mówiła nic, za to on mówił za dwoje... „gdzie ja miałem oczy kiedy się z tobą żeniłem, nie nadajesz się ani do tańca, ani do różańca. Wstyd się z tobą gdzieś pokazać. Jak ty się ubrałaś... chyba odpowiednio do swojego braku urody. Już nigdzie dzisiaj nie pójdziemy tylko do domu, do dzieci. Gdyby nie te dzieci... nie by mnie przy tobie nie zatrzymało...”

...KOŚCIANEGO DZIADKA. Staruszek mógł mieć około 70 lat i był chudy jak wiór. Po wejściu do wagonu przynajmniej ze cztery razy pytał mnie czy dobrze jedzie, a chciał się dostać do Nowej Huty na osiedle Słoneczne. Jechał jak się mi zwierzył do córki powitać Nowy Rok. Nie jechał z domu, gdzie stała samotnie od śmierci żony mieszkanka, ale od syna z Wrocławia, u którego spędził ostatnie święta. Syn i synowa byli dla niego dobrzy i chcieli go jeszcze zatrzymać, ale on chciał do córki. Od śmierci żony tak sobie wędruje od jednego dziecka do drugiego. Tak trzeba... — powiedział.

To takie noworoczne moje wspominki, mógłbym jeszcze więcej sobie ich przypomnieć, ale te co opowiedziałem jakoś najbardziej utkwiły mi w pamięci.

(M. B.)

Uwaga, rodzice!

SZCZEP Harcerski im. Tadeusza Kościuszki przy MPK organizuje kurs na kartę rowerową dla harcerzy szczepu i dzieci pracowników MPK. Zapisy przyjmuje Komenda Szczepu ZHP w harcówce. Kraków, ul. Wawrzyńska 13, w każdy wtorek od godz. 17.00 do 19.00 do 23 lutego br.



W ZWIĄZKU z artykułem

„Polowanie na meża” zamieszczonym w numerze 19 dwutygodnika z roku 1987 Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu informuje, że z regulatora przeprowadzono raport służbowy, podczas którego zapoznano pracownika z treścią artykułu. Z uwagi na fakt, że regulatorka stwierdziła, iż kilkakrotnie była odwiedzana przez córke w celu prywatnym, przypomniano jej o zakazie przebywania osób postronnych w punktach kontroli ruchu. Dokonano stosownego wpisu do akt osobowych raz ostrzeżono, że w przypadku powtórzenia się podobnej sytuacji zostaną wyciągnięte wnioski służbowe. Pragniemy zaznaczyć, że regulatorka nie potwierdziła za-

rzutów zawartych w artykule na co złożyła stosowne oświadczenie pisemne.

*

W ZWIĄZKU z artykułem „Czterdziestoletnia naiwna” zamieszczonym w numerze 19 dwutygodnika z 1987 r. Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu informuje, że treść jego została wykorzystana w bieżącej pracy ze służbami ruchu w celu nie dopuszczania do podobnych sytuacji. Jednocześnie wyjaśniono zarzuty zawarte pod adresem dyspozytora, który przyjechał na miejsce awarii. Złożył on stosowne oświadczenie, w którym zaprzecza jakoby „straszył” motorniczą raportem, jak również zaznaczył, że wydając ustnie polecenie przejazdu przez uszkodzony odcinek brał na siebie pełną odpowiedzialność za skutki, tym bardziej że odbywało się to w obecności kilku osób.

Kierownik Zakładu Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu
WŁODZIMIERZ NAZIMEK

Sport i rekreacja

Turystyka

Obozy narciarskie

DZIAŁ Kultury, Sportu i Turystyki informuje zainteresowanych pracowników oraz ich rodziny o możliwości skorzystania z obozów narciarskich organizowanych w Zakopanem w ośrodkach wczasowych „Krakowianka” i „Patrycja” — nowo zakupionych komfortowych willach przy ul. Makuszyńskiego 11 i 15. Trzy 7-dniowe turnusy połączone będą z kursami narciarskimi dla początkujących i zaawansowanych (na miejscu sprawdzian praktyczny) w następujących terminach: od 12 II — 23 II, od 24 II — 1 III, od 3 — 9 III 1988 r. Na miejscu do dyspozycji uczestników będzie dwóch instruktorów narciarskich. Liczba miejsc w każdym turnusie — 29. Decyduje kolejność zgłoszeń oraz wpłaty dokonanej w Wydziale Socjalno-Bytowym oraz w Dziale Kultury i Sportu. Odpłatność uzależniona jest od wysokości zarobków wg obowiązującej w przedsiębiorstwie tabeli opłat za wczas skrócone. Dodatkowa opłata za szkolenie narciarskie wynosi 1660 zł od osoby, niezależnie od opłaty wczasowej i winna być dokonana w Dziale Kultury i Sportu. Uczestnik obozu narciarskiego nie traci prawa do dofinansowania przy korzystaniu z wczasów letnich. W sprzęt narciarski należy zaopatrzyć się we własnym zakresie lub poprzez wypożyczalnię sprzętu Ogniska TKKF „Tramwajarz” przy ul. Gwardii Ludowej 10 (ZAW) czynnej w każdy wtorek i piątek w godz. od 12 do 16.30.

Z obozów narciarskich korzystać mogą wszyscy pracownicy przedsiębiorstwa oraz członkowie ich najbliższej rodziny. Dojazd do Zakopanego

i powrót we własnym zakresie. Organizatorzy obozów narciarskich czynią starania o uzyskanie zgody na przejazd autobusami przedsiębiorstwa jak również o przesunięciu godziny obiadu w tych trzech turnusach na godz. 15.30. O decyzjach podjętych w powyższych sprawach powiadomimy zainteresowanych oddzielnie. Lista uczestników każdego kursu narciarskiego zostanie przedłożona do zatwierdzenia związkowi zawodowemu i dyrekcji MPK, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie zasadami. A oto kilka szczegółów o ośrodkach MPK w Zakopanem oraz najbliższych terenach i wyciągach narciarskich:

Uczestnicy zakwaterowani będą w dwóch willach, usytuowanych w odległości kilku kroków od siebie, posiadających komfortowe pokoiki 1-, 2- i 3-osobowe. Umywalki, natryski i w.c. znajdują się w korytarzach na każdym piętrze. Świetlica z telewizorem wspólna w willi „Krakowianka”. Wyżywienie w jadłodajni o. w. „Polana” — 20 osób i o. w. „Hyrny” — 9 osób — w odległości około 200 m od zakwaterowania.

Koleje linowe i dłuższe wyciągi narciarskie:

Kuźnice — Kasprowy Wierch — kolej linowa — gondolowa, długość 4181 metrów, różnica wzniesień 935 metrów, cena 250 złotych.

Zakopane — Gubałówka — kolej linowo-terenowa — 1340 m, 300 m, 60 zł.

Hala Gąsienicowa — Kasprowy Wierch, kolej linowa krzesełkowa, 1180 m, 345 m, 60 zł.

Hala Goryczkowa — Kas-

prowy W. — 1700 m, 600 m, 60 zł.

Zakopane — Nosal — 590, 300 m.

Polana Sobiczyk — Butorowy Wierch — 1600 m, 270 m, 60 zł.

Gubałówka — Kotelnica — wyciąg orczykowy — 780 m, 170 m, 30 zł.

Polana Szyszczowska k. hotelu Kasprowy — 510 m, 60 m, 20 zł.

Gubałówka — Pol. Kuźnicka — 600 m, 150 m, 30 zł.

Wyciągi zaczepowe w pobliżu miejsc zakwaterowania: Pod Skoczną — 2, Pod Nosallem 3, Pod Wielką Krokwia, Na Lipkach, Na Buńdówkach, Na Polanie Kuźnickiej, Na polanie Kałatówki i wiele innych — ceny od 10 do 30 zł.

W przypadku niesprzyjających warunków śniegowych radzimy czas wykorzystać na dokładniejsze zapoznanie się z zimową stolicą — Zakopanem, począwszy od głównej ulicy miasta Krupówki, gdzie znajduje się Muzeum Tatrzańskie im. dr. T. Chalubińskiego, poprzez stary kościółek i Cmentarz Zasłużonych przy ul. Kościeliskiej na Pekowym Brzyzku, drewnianą kaplicę w Jaszczurówce (projektu St. Witkiewicza), Muzeum Karola Szymanowskiego w „Atmie”, Muzeum Kornela Makuszyńskiego i wiele innych. Można też „poharnasiować” w regionalnej gospodzie „Zbójcka Koliba”, w „Morskim Oku” lub w „Kasprowym” gdzie do dyspozycji gości jest basen kąpielowy z widokiem na Tatry, automatyczna kręgielnia i wiele innych atrakcji, niestety tylko dla gości „z pełnym portfelem”.

Do zobaczenia na trasach narciarskich. (Z.F.)

Zimowe wczasy

WYDZIAŁ Socjalno-Bytowy zawiadamia, że w sezonie zimowym organizuje 7-dniowe wczasy w niżej podanych miejscowościach i terminach:

OSIECZANY

turnus 1.02—7.02.88

turnus 8.02—14.02.88

ZAKOPANE — ul. Droga na

Buńdówki 11

turnus 15.01—21.01.88

turnus 24.01—30.01.88

turnus 1.02—7.02.88

turnus 8.02—14.02.88

turnus 17.02—23.02.88

turnus 25.02—2.03.88

turnus 5.03—11.03.88

turnus 13.03—19.03.88

ZAKOPANE — ul. Makuszyńskiego 11 i 15 — OW „Krakowianka” i „Patrycja”

turnus 18.01—24.01.88

turnus 25.01—31.01.88

turnus 2.02—8.02.88

turnus 9.02—15.02.88

turnus 17.02—23.02.88 — kurs

narciarski

turnus 24.02—1.03.88 — kurs

narciarski

turnus 3.03—9.03.88 — kurs

narciarski

turnus 10.03—16.03.88

turnus 18.03—24.03.88

turnus 25.03—31.03.88

turnus 2.04—8.04.88

turnus 9.04—15.04.88

Pracownicy, którzy w roku 1988 mają prawo zgodnie z regulaminem do 14-dniowych wczasów ulgowych mogą z nich korzystać poprzez połączenie 2 turnusów 7-dniowych.

Zainteresowanych pracowników prosimy o składanie zgłoszeń na wnioskach wczasowych w Referacie Wczasów ul. Brożka 3 pok. 6 tel. 13-57.

Zapisy na kursy narciarskie przyjmuje Dział Kultury, Sportu i Turystyki pok. 328, tel. 10-42, 10-22.

Wycieczki zagraniczne

ZARZĄD Dzielnicy ZSMP Kraków — Podgórze informuje, że w 1988 roku będzie rekrutował na następujące imprezy zagraniczne:

I. Grupy wjazdowe do NRD:

1) N-20856 Bad Saarow termin: 19.05 — 23.05. Autobus. Liczba miejsc: 27. ceny: I ok. 12.720.- II ok. 14.210.- III ok. 19.460.- Termin napływu ankiet: 24.02.88 r.

2) N-20268 Drezno — Radebeul. 29.08 — 02.09.88. PKP. Liczba miejsc: 10. ceny: I — 14.700.- II — 16.950.- III — 24.450.- Termin spływu ankiet: 04.05.88.

3) N-20371 Ruhlsdorf termin: 03—09. — 07.09.88. Autobus. Liczba miejsc: 10. ceny: I — 12.940.- II — 14.480.- III

— 19.650.- Termin spływu ankiet: 31.08.88.

II Grupy wjazdowe do ZSRR i CSRS:

1) Z-29690 Kijów — Kaniew — Kijów termin: 01.08 — 12.08.88. PKP. Liczba miejsc: 10. ceny: I — 63.920.- II — 71.010.- Termin spływu ankiet: 04.05.88.

2) PP-5/1 Mińsk — Kijów — Mińsk termin: 04.11. — 12.11.83. PKP. Liczba miejsc: 10.

3) C-22225 Bratysława termin: 31.05 — 03.06.88. Autobus. Liczba miejsc: 10. ceny: I — 13.230.- II — 14.160.- Termin spływu ankiet: 24.02.88.

UWAGA!

1. W grupach do NRD obo-

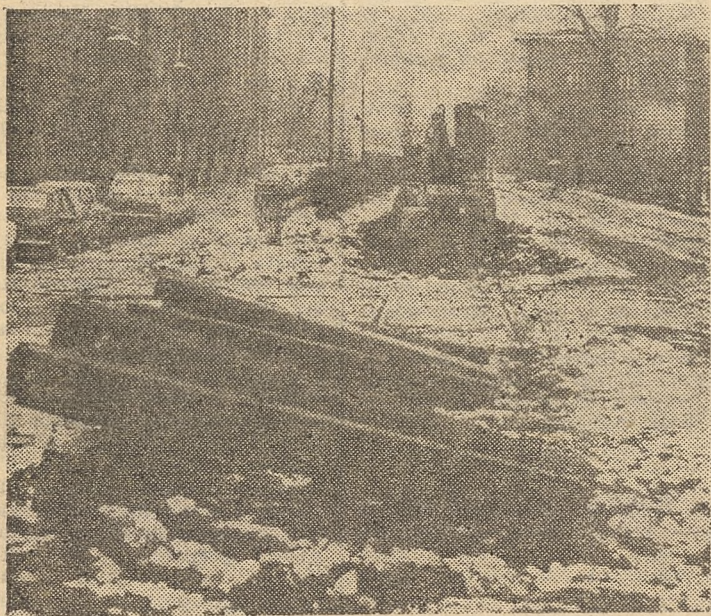
wiazuja trzy ceny: I — dla osób do 35 lat, II — dla osób powyżej 35 lat — honorowych członków ZSMP posiadających ważną legitymację, III — dla osób powyżej 35 lat nie zrzeszonych W pozostałych grupach obowiązują dwie ceny: I — dla osób do 35 lat II — dla osób powyżej 35 lat.

2. W następnym dniu po kwalifikacji przez Prezydium ZD ZSMP Podgórze osoby zakwalifikowane na dany wyjazd zobowiązane są wpłacić przynajmniej: a) NRD i CSRS — 7.000.- (tj. średnio 1/4 należności), b) ZSRR — 20.000.- (tj. średnio 1/4 należności). W przeciwnym wypadku niespełnienie tego warunku traktowane będzie jako rezygnacja z wyjazdu.



PRZESZŁOŚĆ wiele lat ulicą Modrzewskiego jeździły tramwaje Biegły kilka ważnych linii łączących Śródmieście z Nową Hutą i Podgórzem razem. Plany przebudowy Dworca Głównego wykluczają pozostawienie tu linii tramwajowych. Niepotrzebne są już także tory. Przystąpiono więc do ich rozbiórki. Wszystkie prace wykonuje „Budostal” na zlecenie Krakowskiej Dyrekcji Inwestycji. Zdemontowane elementy przewiezione zostaną do magazynu ZTO przy ulicy Radzikowskiego. Być może jakieś ich fragmenty przydadzą się przy remontach torów (M.B.)

Fot. KRZYSZTOF PRADZYŃSKI



Kowalski zwierza się Małnowskiemu:

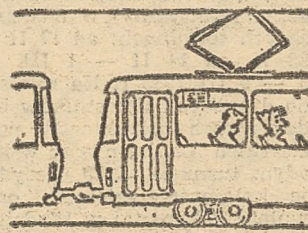
— Wyobraź sobie, jadę przedwcześnie z żoną autobusem do Huty, a tu wsiada dziewczyna jak marzenie i staje tuż obok mnie...

— To masz dużo szczęścia...
— Dlaczego?
— Bo mogło być odwrotnie...

*
Na skrzyżowaniu milicjant usiłuje wyjaśnić wszystkie okoliczności wypadku:

— Nic nie rozumiem — zdenerwował się wreszcie — pan mówi tak, a ten pan zupełnie odwrotnie!

— Nic dziwnego, panie władzo, on też kłamie...

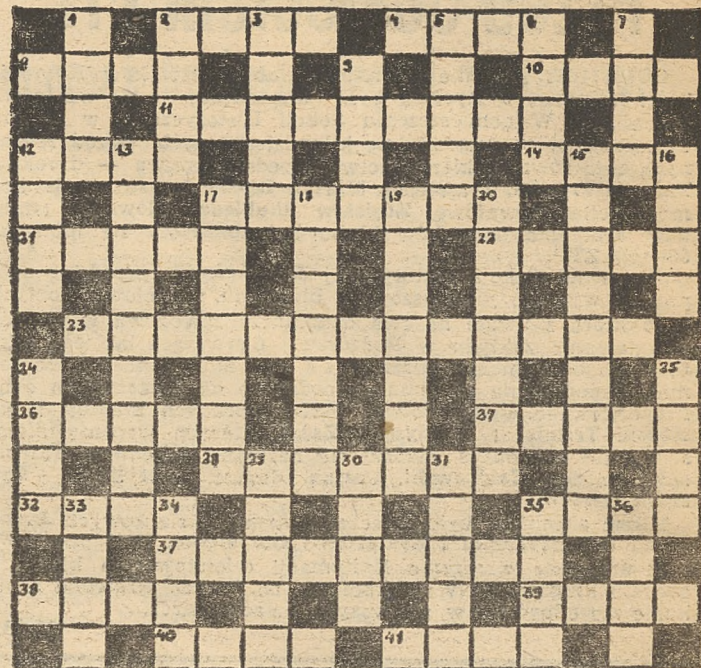


— Spójrz, kochanie dyskretnie w tył. Już od petli jedzie za nami jakiś tramwaj bez motorniczego...

Dlaczego podskakują?

MIMO sprawnych napraw pęknięć szyn dokonywanych przez Zakład Torów u motorniczych entuzjasmu nie widać. Niby usterka zlikwidowana, a tramwaj w feralnym miejscu podskakuje i tłucze się nadal. Zdaniem motorniczych dzieje się tak dlatego, bo po naprawie nieszlifowane są spawy. Problem był poruszany na naradzie roboczej w ZPT. Skutek ponoć żaden. (fis)

KRZYŻÓWKA NR 1



POZIOMO: 2. umiar, delikatność, 4. słaska gra w karty, 8. kości czarnej maści, 10. poemat epicki, 11. znany dziennikarz i publicysta telewizyjny, 12. towot, 14. ludowy poeta, pieśniarz w Kazachstanie, Kirgizji, 17. pewniak, 21. obiekt kulturalny, 22. zamek błyskawiczny, 23. towarzyszy występom piosenkarzy, 26. narzędzie stolarskie, 27. izba szkolna, 28. pustynia w Chile, 32. kleryk w kościele prawosławnym, 35. to pieniądz, 37. nagły przewrót, 38. buddyjski kapłan, 39. powróż, 40. lew morski, 41. współczesny malarz, znany ze swej ekscentryczności.

PIONOWO: 1. pierwiastek chemiczny, 2. rzymska rzeka, 3. chodząca mleczarnia, 5. jedenastka na boisku piłkarskim, 6. atrybut ministra, 7. waniliowe, śmietankowe, 9. łączy Żywiec i Okocim, 12. przetak, 13. igława, 15. dzięki niemu wiemy kiedy są imieniny, 16. kryjówka lisa, 17. rama okienna, 18. dowódca kozaków, 19. grochodrzew lub akacja, 20. pionowe prądy powietrza wykorzystywane w szybownictwie, 24. porcja dla pieca hutniczego, 25. rzymski bóg wojny, 29. do sprzedania, 31. dokuczliwy owad, 33. położony meczetu, 34. buda z towarami, 35. miasto w Kolumbii, 36. imię żeńskie.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 22

Poziomo: drobiazg, umywalnia, klauzura, robotnica, polewa, lalki, fiala, astat, okres, altana, mitologia, radiator, drewniak, arabista.

Pionowo: rolmops, brucela, alusal, Guardi, Tymbark, pantofel, angina, nagana, wapolina, krąglak, Istrati, Landolt, armada, Totmes, otaria, randka.

Nagrody za prawidłowe rozwiązanie krzyżówek 21 i 22 wysłali: Maria Kończewska, Bogusław Piwowarski.

NOWE AKUMULATORY TESTUJA W POZNANIU

Na ulicach stolicy Wielkopolski jeżdżą taksówki i inne samochody osobowe wyposażone w nowe akumulatory opracowane i wykonane w Centralnym Laboratorium Akumulatorów i Ogniwa w Poznaniu. Testowane akumulatory nowego typu z tzw. serii modelowej różnią się tym od tradycyjnych iż nie wymagają praktycznie dodatkowej obsługi, natomiast odznaczają się żywotnością i większą niezawodnością, zwłaszcza podczas pracy w niskich temperaturach. Ich nowość — w porównaniu do akumulatorów tradycyjnych — polega na właściwym doborze stopu używanego w płytach akumulatora. Testy wyodajają pozytywnie, ale musi upłynąć jeszcze ok. dwóch lat, zanim baterie te pojawią się w sklepach.

KOLEJNY ODCINEK METRA W BUKARESZCIE

Stolica Rumunii wzbogaciła się o kolejny odcinek metra. Połączył on największy dworzec kolejowy Bukaresztu — Gara de Nord z osiedlem Crinagasi. W ten sposób stoliczny dworzec północny, na którym zaczyna i kończy bieg pociągów międzynarodowych, w tym również z Polski, uzyskał połączenie z centrum miasta i innymi dzielnicami, do których docierają dwie linie metra o łącznej długości ok. 50 km. W przyszłości Gara de Nord zostanie połączony także z trzecią, będącą w budowie, linią metra. Budowa bukareszteńskiego metra prowadzona jest w szybkim tempie. W 1990 r. jak się przewiduje, długość

stolicznej kolei podziemnej wyniesie ok. 60 km, a metro przewozić będzie przeszło 40 proc. pasażerów w Bukareszcie.

BILET NA POCIĄG TRAMWAJ I-AUTOBUS

Od stycznia 1988 r. pasażerowie korzystający w woj. katowickim z usług WPK, PKP i PKS mogą podróżować pociągami na trasie Gliwice — Katowice — Zawiercie, a także w promieniu 15 km od tej linii autobusami lub tramwajami na podstawie jednego biletu miesięcznego. Taki bilet imienny lub na okaziciela można kupić w zakładzie

formacyjną. Niby drobiazg, a okazuje się, że z tytułu mniejszego zużycia energii elektrycznej w kasie tamtejszego MPK pozostało kilkanaście milionów zł.

NAJPEWNIJSZY ŚRODEK LOKOMOCJI

Poruszenie się po Zakopanem wymaga niekiedy użycia środka lokomocji. Na komunikację autobusową w sezonie nie można za bardzo liczyć; taksówek jest wprawdzie 410, ale rzadko zjawiają się na postojach. Uczono debatę na co się w perspektywie zdecydować — szybka kolej miejska

pomysł, czy też azgamin i testy próbne w metrze budapeszteńskim, przy czym węgierscy fachowcy wydali o nich doskonałą opinię. Maja one parametry techniczne klasy światowej, nie ustępując podobnym urządzeniom sterowniczym produkowanym w RFN, Szwecji i Wielkiej Brytanii.

ZAMIAST CZŁOWIEKA PRACUJE ROBOT

Na jednej ze stacji benzynowych w Paryżu, która obsługuje wyłącznie autobusy, został zainstalowany pierwszy robot rodzimej konstrukcji.

Miejszanka nie tylko

pracy lub w kioskach WPK, PKP i PKS. Ich cena jest wyższa od opłaty za dotychczasowe bilety miesięczne. Jeśli propozycja zostanie zaakceptowana przez pasażerów, wówczas zostanie wprowadzony bilet wspólny na przejazd jednorazowy z możliwością stopniowego rozszerzenia zasięgu terytorialnego ich stosowania.

SPOSÓB NA MNIJSZE ZUŻYCIE ENERGII

W Łodzi znaleziono możliwość zmniejszenia zużycia energii elektrycznej. Na wytypowanych trasach tramwajowych wykorzystując spadek terenu motorniczy na kilkaset metrów wyłącza silniki elektryczne, utrzymując znaczną szybkość. Dla ułatwienia orientacji motorniczym odcinki specjalnie oznaczono tablicą in-

NOWE URZĄDZENIA STEROWNICZE DLA METRA

Fabryka Aparatów Elektrycznych „Apena” w Bielsku-Białej wykonała nowe urządzenia sterownicze dla warszawskiego metra. Aparatura ta będzie włączać i wyłączać sieć oraz zabezpieczać prace zespołów elektrycznych. Urządzenia zamontowane zostaną w stacjach zasilania metra. Ich prototypy przeszły

ci. W momencie, gdy na stanowisko podejździ autobus „oczyszczający” robot odnajduje wlew do baku, a specjalne ramie odwraca korek i wkłada przewód do tankowania paliwa. W momencie, gdy bak jest pełny robot powtarza operację w odwrotnym kierunku. Kierowca otrzymuje następnie rachunek z widoczną sumą oraz numerem własnego pojazdu. Każdy autobus jest bowiem fotografowany, co ma zapobiegać wypadkom niezapłacenia za pobrane paliwo. Jest to prototyp. Jeżeli się sprawdzi, roboty będą instalowane w innych stacjach benzynowych we Francji.

BUDOWA ZJAZDU NA WAŁ MIEDZESZYŃSKI

Prace prowadzone na moście i wiadukcie Poniatowskiego w Warszawie mają na celu

nie tylko odbudowę tej najstarszej z istniejących warszawskich przepraw, ale także unowocześnienie całego węzła komunikacyjnego. W tym roku rozpocznie się budowa estakady łączącej al. Poniatowskiego z wałem Miedzeszyńskim. Dotychczas aby z mostu zjechać w kierunku południowym, trzeba było korzystać z ulic Saskiej Kępy, co znacznie utrudniało komunikację. Estakada zbudowana na palach, dwupasmowa, zapewni ruch w obu kierunkach i — jak zapewniają budowlani — włączona zostanie do sieci komunikacyjnej miasta w tym samym roku. Będzie to budowla ok. 250-metrowa przypominająca swą architekturą ślimak prowadzący na most po lewej stronie Wisły, lecz o kształcie bardziej zbliżonym do kija hokejowego.

WŁOSKI SKANDAL Z PRAWAMI JAZDY

We Włoszech wybuchły ostatnio 2 nowe skandale: w kilku miastach kwitł handel prawami jazdy, a władze sztalowały w Katani na Sycylii przywłaszczając sobie miliard lirów — sumę, która miała być przeznaczona na przeprowadzenie różnego rodzaju prac i remontów. W handel dokumentami uprawniającymi do prowadzenia pojazdów mechanicznych — samochodów prywatnych, taksówek, autobusów i ciężarówek zamieszani byli policjanci, lekarze oraz zobowiązani do ich kontrolowania urzędnicy. Biznes, który najbardziej rozwinął się w Mediolanie, Padwie, Weronie i Trydencie, przyniósł im w sumie 200 mln dolarów zysku.

(Oprac. J-k)