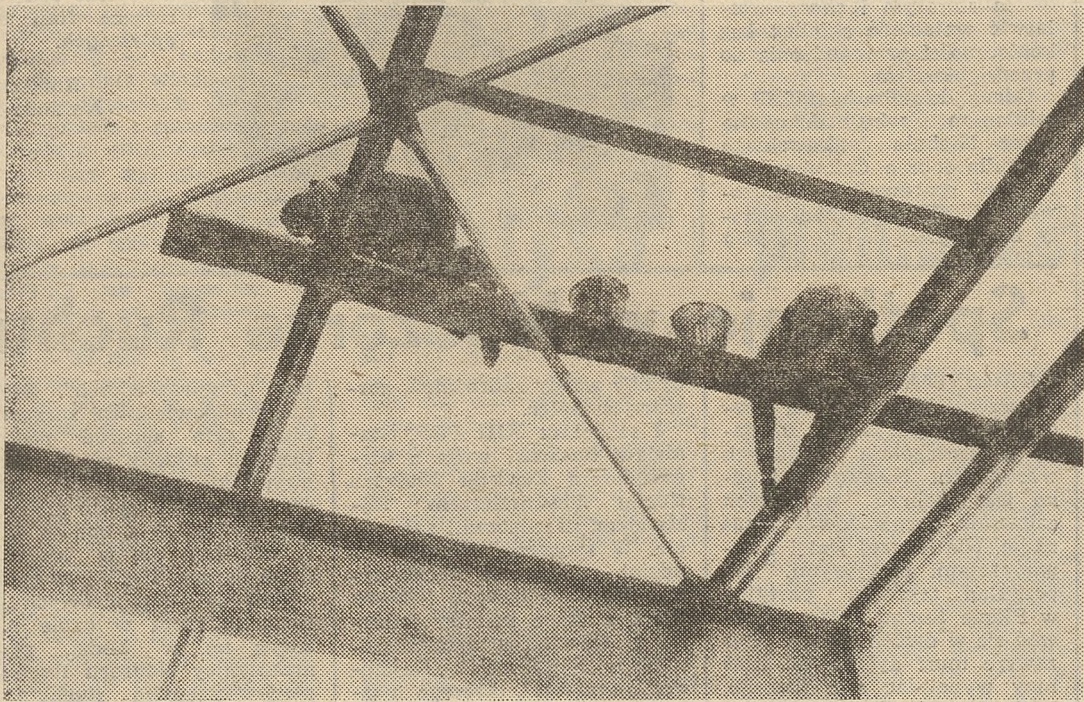




Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Z wizytą przy ul. Łokietka

OD KILKU już lat zmieniają wygląd pola w rejonie Toń. Przy ulicy Łokietka powstaje zajezdnia autobusowa MPK. W przyszłości w pobliżu ma zostać wybudowana także zajezdnia tramwajowa. Na razie jednak główny wykonawca „Energoprzem” wraz z kilkoma innymi firmami wznosi bazę dla naszych autobusów. Termin zakończenia prac przewidziano dziś na rok 1991. To jeszcze 4 lata, ale też pracy jest moc. W tym czasie trzeba zagospodarować całkowicie dziewiczy teren, przystosować

go dla potrzeb zajezdni, wzniesić hale, budynki administracyjne, wiaty magazynowe i wiele innych, niezbędnych obiektów. Fakt, że teren nie jest uzbromiony, to raczej ułatwienie. Kierownik Zespołu Budów MPK, inżynier Andrzej Kłyś, mówi, że dzięki temu znacznie łatwiej wykonywać prace ziemne. A tych na terenie zajezdni jest bardzo dużo. Właśnie teraz, mimo zmarznięcia gruntu wykonuje się komory wentylacyjne pod przyszłą halę obsługi codziennych. Inżynier Kłyś, wbrew sugestii wynikającej z pełnego tytułu swej funkcji, nie jest pracownikiem naszego przedsiębiorstwa. „Zespół Budów MPK” to po prostu nazwa jednostki organizacyjnej „Energoprzemu”, który oprócz zajezdni przy ul. Łokietka wykonuje dla nas jeszcze kilka innych prac. A że w skład tego zespołu wchodzi kilka zadań, żadnego związku z MPK nie mających, to już sprawa organizacji tamtego przedsiębiorstwa. „Energoprzem”, mimo że nie jest tzw. firmą prezydencką i wykonuje

(Dokończenie na str. 5)

W Krakowie lepiej

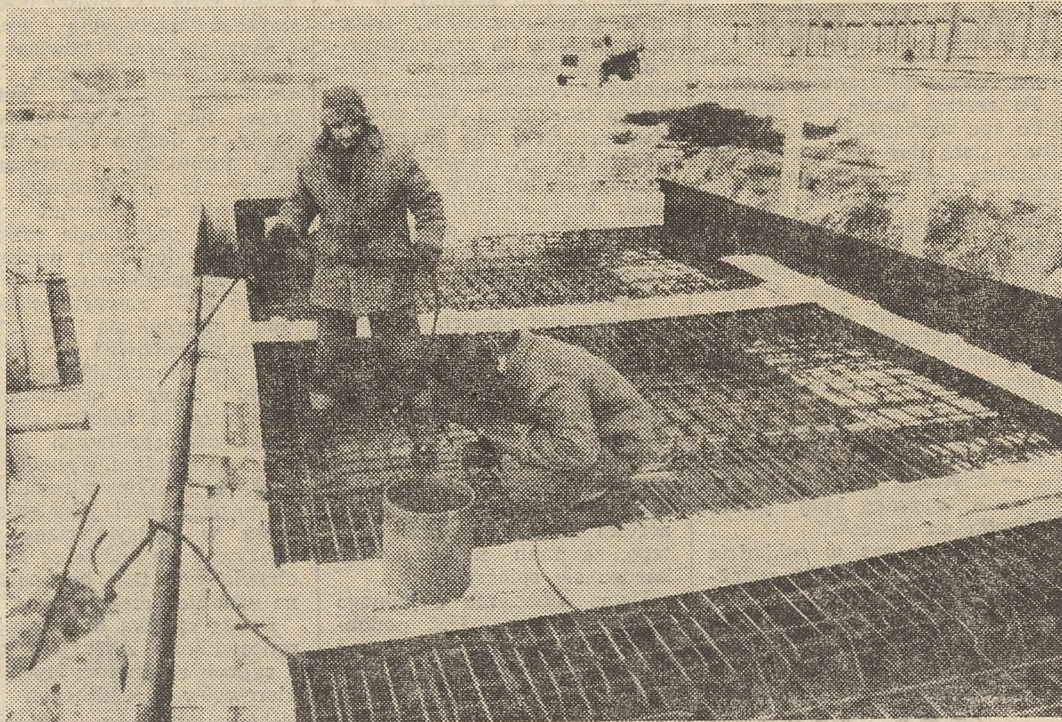
JAK DONIOŚL „Sztandar Młodych” (pisaaliśmy i my o tym w „Sygnałach” nr 4) w katowickim WPK do każdego ujawnionego gapowicza dopłaca się 240 zł. U nas tak źle nie jest! Ba, mamy nawet... 5 zł zysku. Dlaczego w Krakowie jest „aż” tak dobrze? Mandat w Krakowie kosztuje 1000 zł (w Katowicach 1200). Nasi kontrolerzy dostają za ujawnienie gapowicza nie 20, a 15 proc. prowizji, czyli 150 zł. Narzut na płace wynosi 63 proc. tj. 95 zł. Podatek od ponadnormatywnych wynagrodzeń to następne 750 zł. W konsekwencji mamy owe 5 zł. Czy opłaca się zabiegać, by kontroli było jak najwięcej? Tak, bo ogólny zysk przedsiębiorstwa zależy właśnie od wpływów. (fis)

Dla chętnych do pracy poza granicami

Trudności z naborem ludzi do pracy w MPK stały się bodźcem do szukania nowych możliwości werbowania pracowników. Kierownictwo zakładów tramwajowych podpisało ostatnio umowę o współpracy z dwoma zakładami przedsiębiorstw komunikacyjnych w Budapeszcie.

Warunkiem odelegowania na 2 lata do budapeszteńskich zakładów jest roczna praca w jednym z naszych zakładów tramwajowych. Szansę na wyjazd na Węgry będą mieć ci wszyscy, którzy w najbliższym czasie podejmą pracę.

Zachęcamy więc do podjęcia pracy w zakładach tramwajowych. Szczególnie atrakcyjna jest propozycja dla motorniczych. Po krótkim przeszkoleniu w budapeszteńskich zakładach komunikacyjnych będą mogli prowadzić pociągi metra. Przyjęcie do pracy tylko 1 kwietnia. Radzimy skorzystać z atrakcyjnej oferty pracy — rok w kraju, dwa lata na Węgrzech. (mja)



Polityka i pieniądze

RZECZ, zgodnie z tytułem, będzie o polityce. Ale nie tej, która zapełnia łamy codziennej prasy, choć momentami o nią potrąca. Chodzi o politykę placową MPK, czyli o pieniądze, jakie zarobimy w 1987 roku. O pieniądze, na nadmiar których jeszcze nikt nie narzekał — od właścicieli spółek zagranicznych po szeregowych pracowników państwowych przedsiębiorstw. O pieniądze, jakimi globalnie na płace dysponuje MPK i te same, które każdy z nas będzie regularnie odbierał w kasie.

Zacznijmy od tych pierwszych. Ubiegłoroczne przeseregowania spowodowały konieczność zapłacenia podatku od ponadnormatywnych wynagrodzeń. Suma podwyżek była większa, ale po liczo-

nych zabiegach prawnych — firma zapłaciła od 48 mln zł. Zgodnie z obowiązującymi. (Dokończenie na str. 3)

Spotkanie w MPK

W ŚWIETLICY przy ul. Brożka przedstawiciele Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta Krakowa spotkali się 20 bm. z przewodniczącymi rad pracowniczych i związków zawodowych przedsiębiorstw komunalnych. Na spotkaniu poinformowano o pracach samorządu MPK, omawiano sprawy ekonomiczne, placowe, bhp i bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Oceniono też działalność ekonomiczną przedsiębiorstw.



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Chłopcy do wszystkiego

WEJŚCIE do Oddziału Utrzymania Tras przy ul. Dąwów robi wrażenie, iż w środku mieszczą się muzealne sale. Z tego błędu wyprowadza już podwórko: zastawione polamanymi i odnowionymi ławkami, pogiętymi i zdewastowa-

wanymi metalowymi słupkami. Obok nich stoją odmalowane i gotowe do montowania. Tuż przy wejściu do pomieszczeń Oddziału, paru pracowników ładuje do „żuka” metalowe elementy, których już naprawić nie sposób. Pojadą na złom. Swoją drogą, zastanawiam się, jakiej — oprócz przemożnej siły niszczenia — trzeba użyć siły, by powyginać metalową tabliczkę z rozkładem jazdy, grubości 1,5–2 mm? Wchodzącemu już od drzwi towarzyszy zapach lakieru, wszędzie widać jego obecność.

— Za późno pani przyszła — witają mnie pracownicy Oddziału.

— Trzeba tu było być o godz. 7.

— No i całe szczęście — dodaje inny — bo by pani uciekla.

Chcę obejrzeć tabliczki z (Dokończenie na str. 4)

Kto wysupła dolary?

Jak pisze „Trybuna Ludu”, nie ma kto wysuplać dolarów na zakup absolutnie niezbędnych łóżek do „ikarusów”. A kupić je trzeba za granicą, bo w kraju nie są produkowane. Węgry natomiast zalecają łóżka produkowane w RFN...

KOLEJNE posiedzenie Zarządu Klubu HDK w MPK odbyło się 11 marca. Omawiano sprawy bieżące oraz problemy ruchu honorowego krwiodawstwa, a także działania klubu z okazji zbliżającej się 25. rocznicy powstania Klubu HDK w MPK.

Tego samego dnia w Zarządzie Krakowskim PCK odbyło się posiedzenie Komisji Dziejów HDK w Polsce, w którym uczestniczyli m. in. dwaj przedstawiciele naszego klubu: wiceprezes Leszek Działowski i członek Zarządu Marek Nawrot. Obydwaj zostali członkami Komisji Dziejów HDK przy ZK PCK.

W związku z przygotowaniem wystawy prosi się wszystkich, którzy posiadają jakiegokolwiek pamiątki i dokumenty z działalności honorowego krwiodawstwa w Polsce i w Krakowie o ich wypożyczenie. Prosimy zgłaszać się do siedziby Klubu HDK w MPK (ZZ ZSMP ul. Brożka 3, pokój 234) do koł. L. Działowskiego lub do członków zarządu klubu.

Kolejną w tym roku wycieczkę zorganizował Klub HDK w MPK. Uczestniczyli w niej dzieci honorowych dawców krwi oraz z Państwowego Zakładu Wychowawczego przy ul. Praskiej (którym MPK się opiekuje). Dzieci zwiedziły Kopalnię Soli

Honorowi Dawcy Krwi meldują

w Wieliczce oraz XVII-wieczny zamek w Dobczycach. Po obiedzie w restauracji „Zamkowa” w Dobczycach zmęczone, ale bardzo zadowolone wróciły do Krakowa. **LESZEK DZIAŁOWSKI**

27. LUTEGO odbyło się zebranie VII Koła ZSMP w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Bieńczyce. Bardzo dużym zainteresowaniem cieszyła się informacja dotycząca budownictwa patronackiego ZSMP w MPK, którą przedstawił koł. Władysław REZYŃSKI, szef patronatu ZZ ZSMP. Przy zatwierdzaniu planu pracy Koła wiele dyskusji wywołały niektóre punkty umieszczone w nim — szczególnie podkreślono odpowiedzialność za jego pełną realizację.

Kolejną sprawą było utworzenie Oddziału Klubu Honorowych Dawców Krwi w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Bieńczyce. Jego potrzeba przy znacznej liczbie honorowych dawców w Zakładzie była oczywista, tym bardziej, że ze względu na odległość dawcy czuli się odsunięci od działalności Zakładowego Klubu HDK przy ZZ ZSMP.

Wybrano zarząd Koła Honorowych Dawców Krwi w ZAB w składzie: **Andrzej PŁOCIENNIK, Roman STASIK i Marek KORDYL.**

Życzymy Kolegom wyników w działalności — działalności jakże potrzebnej każdemu, gdyż tu w grę wchodzi **ŁUDZKIE ŻYCIE.** **JERZY KRAUS**

Na szczęście tylko raz w roku

W KILKA DNI po 8 marca, jadąc z pracy autobusem, usłyszałam taką oto rozmowę prowadzoną przez dwóch pasażerów...

— Jak tam u ciebie w domu... wystarczyły kwiatki?

— A gdzie tam... moje baby już wcześniej zadecydowały, że kwiatki owszem, ale jako dodatek do czegoś konkretnego. Zona wybrała sobie materiał na płaszcz, starsza córka bluzkę nietoperza, a młodsza aż dwie płyty długogrające...

— A ty...

— No cóż ja? One sobie wszystko wybrały, a ja musiałem sfinansować.

— I starczyło ci?

— Cały zaskórniak poszedł...

— Postawiły co za to?

— Owszem... ciastka.

— A jak u ciebie przeszło to babie święto?

— Ja mam, jak wiesz, to-

Kasa Zapomogowo-Pożyczkowa szansą dla pracowników

TRUDNO nie doceniać działalności Pracowniczej Kasy Zapomogowo-Pożyczkowej. Ilekroć raz pożyczka pozwoliła na zrealizowanie większej inwestycji domowej, a bezzwrotna zapomoga pomogła przezwyciężyć trudne chwile po wypadku losowym kogoś z rodziny lub kiedy emerytura ze starego portfela nie starczała na zakup cieplej odzieży czy opału.

Zebranie zarządu PKZP i delegatów ze wszystkich jednostek organizacyjnych, jakie odbyło się 16 marca, a w którym uczestniczyli również: przedstawiciel NSZZ Pracowników MPK **Stefan Nieć** i główny księgowy **Michał Jankowski**, miało charakter podsumowujący roczną działalność kasy. Przewodniczącą zarządu **Andrzej Balon** objął jego prowadzenie, a przewodniczącą Komisji Rewizyjnej **Ryszard Nowacek** złożył roczne sprawozdanie, z którego wynika, że wzrosła liczba członków PKZP z 8343 osób należących do niej na początku ub. r. do 9052 przy końcu. W okresie sprawozdawczym udzielono 3696 pożyczek na sumę 167.123.000 zł, 129 pożyczek krótkoterminowych na sumę 788.300 zł, 193 zapomóg z funduszu B — 1.007.000 zł i 610 zapomóg z funduszu D na sumę 6.585.000 zł. W stosunku do roku 1985 wkłady członkowskie wzrosły o około 15 milionów zł. Zwiększył się fundusz na zapomogi bezzwrotne o ok. 600 tys. zł. Wraz z bonami rewaloryzacyjnymi wynosi on obecnie 1.604.800 zł. Zwiększony został również fundusz rezerwowy o 73 tys. zł, co stanowi podstawę do przekazania jego części na zapomogi bezzwrotne. Ilość wypłaconych pożyczek wzrosła o 30, natomiast ich wartość o ok. 25 milionów, ponieważ wzrosła ich wysokość, a żądania członków kasy zmierzają do tego, aby je jeszcze podwyższyc.

W dyskusji zabrało głos kilku delegatów, poruszając m. in. wycofywanie wkładów przez osoby odchodzące z przedsiębiorstwa na emeryturę i renty. Wiele z tych osób chce później wrócić, być nadal członkami kasy — uzyskać pożyczkę czy zapomogę, ale jest to już niemożliwe. Przewodniczący Rady Związkowej Emerytów i Rencistów **Stefan Jasek** sugerował, by odchodzącym z przedsiębiorstwa na emeryturę czy renty wręcz utrudniać wybieranie składek, tłumacząc, że się im to nie opłaca. Były głosy za tym, by przedłu-

żyć o 2 godziny czas przeznaczony na wypłacanie pożyczek i dodać jeszcze jedną osobę do zbierania składek od emerytów i rencistów, gdyż obecnie — szczególnie na początku roku, przy dużej liczbie wpłacających, w Domu Tramwajarza przy pl. Serkowskińskiego tworzą się olbrzymie kolejki. Zastanawiano się też, jak ludziom starszym i chorym, ułatwić wpłacanie składek bez konieczności przychodzenia do przedsiębiorstwa.

Ocena działalności PKZP w minionym roku dokonana przez **Michała Jankowskiego** wypadła dobrze. Członkom zarządu i pracownikom księgowości PKZP wręczone zostały nagrody. (M.B.)

Spotkanie w Nadzorze Ruchu

ORGANIZACJE społeczne w przedsiębiorstwie tak specyficznym, jak MPK działają w szczególnie trudnych warunkach. Niezwykle trudno jest zebrać wszystkich członków, zorganizować jakąś akcję. Nie inaczej jest i z organizacjami partyjnymi. Na przykład zebrania partyjne w Pionie Ruchu muszą odbywać się w dwóch turach. Ktoś zawsze musi dyżurować, ktoś inny wypełniać swe funkcje. Niełatwo zebrać nawet Egzekutywę organizacji. Podczas ostatniego jej posiedzenia nie było np. **Edwarda Sutora**, mimo że pojawił się na chwilę w pomieszczeniu, gdzie się odbywała. Niestety, w chwilę później pilne obowiązki zmusiły go do powrotu na stanowisko pracy. I tak jest stale. Nieustanny wir wydarzeń powoduje, że o spokoju nie może być mowy.

Spotkanie Egzekutywy, w którym wziął udział przedstawiciel „Sygnałów”, poświęcone było m. in. i naszej gazecie. Pracownicy pionu nie zawsze zgadzają się z prezentowanymi w niej opiniami, stąd propozycja omówienia sprawy z redakcją. Zamiast interweniować na najwyższych szczeblach, spróbowano sporne kwestie załatwić właśnie w ten sposób. Żeby tak postępować wszyscy, o ileż mniej

byłoby wtedy zdrażnień, nerwowych spięć.

I sekretarz XIII POP, **Stanisław Rzeźnik**, wraz z kierownikiem Zakładu Nadzoru Ruchu **Włodzimierzem Nazimkiem**, przedstawili swe racje. W spotkaniu wzięli też udział członkowie Egzekutywy: **Wiesław Spruch i Jacek Busz**, a także bohater jednego z felietonów zamieszczonych w „Sygnałach”: „Najlepszy regulator”, którego nazwisko, tak uzgodniliśmy, nie zostanie ujawnione. Właśnie o ten felieton ruchowcy mieli najwięcej pretensji. Że tendencyjnie przedstawiono w nim w niedobrym świetle człowieka, który pracuje ofiarnie i swą sumiennością naraża się części motorniczych. Taki już los zakładowych „policjantów”, że nie zawsze są lubiani. O poważnym podejściu bohatera owego felietonu do swych obowiązków świadczy jego bardzo impulsywna reakcja na ów, w końcu nie wymieniał go z nazwiska, tekst, który znalazł się w 4. numerze „Sygnałów”. Jak autorytatywnie twierdzi kierownik **Nazimek**, w ogóle w MPK, poza przypadkami oczywistej złośliwości kierowców i motorniczych, nie zdarzają się przypadki raportów z powodu opóźnienia pojazdów, nadspieszenia zaś są powodem karnych wniosków, dopiero gdy wynoszą więcej niż kilka minut. „Najlepszy regulator” zaś wywiązuje się ze swych obowiązków niezwykle sumiennie, upominając motorniczych w przypadku nieregularnej jazdy i rzetelnie wypełniając ruchowe formularze. Tymczasem, gdy jak wykazują analizy, regularność w krakowskim MPK wciąż się pogarsza, właśnie na te sprawy trzeba zwracać szczególną uwagę, stanowią one bowiem o jakości usług. Zdarza się, że motorniczowie narzekają na trudne warunki jazdy, w dużym ruchu, kiepskie torowisko, niesprawne wozy, ale przyjeżdżają na końcówkę o 10 minut wcześniej niż przewiduje rozkład. Trudno to doprawdy wytłumaczyć. Zdaniem więc pracowników ZNR, zawarte w felietonie uogólnienia i przykłady nie są prawdziwie wyrażającą krzywdę pracownikowi cennemu przez przełożonych, zwłaszcza, że felieton stał się przyczyną złośliwych uwag pod jego adresem. Wypada więc powiedzieć, że „Najlepszy regulator” mimo przykrości, jaka go spotkała, w dalszym ciągu wywiązuje się będzie ze swych obowiązków tak, by zasłużyć na uznanie przełożonych.

Drugą sprawą bulwersującą pracowników ZNR jest tekst o zupach regeneracyjnych dla kierowców jeżdżących na tzw. „dwurazówkach”. Zgodnie z odpowiednimi zarządzeniami tym spośród prowadzących pojazdy nie przysługują takie posiłki. Mogą oni, o czym jednak często nie wiedzą, korzystać z bonów, które realizuje się w krakowskich barach. Posiłki na tramwajowych i autobusowych pętlach to rzecz w ogóle nieznaną np. w Łodzi, gdzie pracownicy Nadzoru Ruchu z niedowierzaniem słuchają opowieści o krakowskich kłopotach wynikłych ze świadczenia tego rodzaju usług.

Inna sprawa, że tekst ten zwraca uwagę na rolę przepływu wiadomości do pracownika. Nie jest chyba przypadkiem, że napisał go pracownik zajezdni w Płaszowie, skoro właśnie stamtąd kierownik **Nazimek** otrzymał pismo od kierowcy, skarżące go się, że nie dostaje przysługującej mu herbaty. Informację na ten temat miało kierownictwo zajezdni. Przekazywanie pracownikom spraw ich dotyczących, a przedstawianych na spotkaniach dyrekcyjnych jest bardzo ważne i, jak widać choćby z tych przykładów, nie zawsze doceniane.

Spotkanie z członkami Egzekutywy POP Pionu Ruchu, mimo różnicy poglądów (przecież tylko wtedy dyskusja ma jakikolwiek sens) było zapewne korzystne dla obu stron. Czekamy na zaproszenia (niekoniecznie wywołane konkretnymi artykułami) ze strony innych zakładów. (kg)

Dla tych, którzy nie stać na taksówki, a ceną sobie nade wszystko wygodę, 1 kwietnia uruchomione zostaną specjalne pojazdy przewożące pasażerów w pozycji leżącej. Wozy te kursować będą na trasach linii pociągów.

Fot. Stanisław Makarewicz



Strażacy wybrali nowe władze

ZAKŁADOWA Ochotnicza Straż Pożarna ma w naszym przedsiębiorstwie już tradycję. Jest największa w Krakowie, a ponoć jedna z większych w kraju. Istnieje w MPK 19 jednostek OSP, w tym, w ZTH, także drużyna żeńska. Co roku organizuje się zebrania, na których ustalane są plany działania i analizuje stan bezpieczeństwa. Szczególnie znaczenie mają działania prewencyjne, w tym kontrole przeciwpożarowe. O sprawności jednostek OSP świadczy I miejsce zajmowane od lat we współzawodnictwie organizowanym przez Dzielnicy Zarząd ZOSP w Podgórzu i Zarząd Wojewódzki.

12 marca na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym ZOSP funkcję prezesa powierzono ponownie dyrektorowi **Tadeuszowi Trzmielowi**. Nowemu zarządowi i całej ZOSP życzymy następnej kadencji bez ognia oraz dobrej sprawności i wysokich lokat w zawodach. (fia)

Zdarzenia jednego poranka

19 MARCA wóz 21106 rozpoczyna kursowanie na linii „269”. Po raz pierwszy pojawia się na końcówce o 5.42, wtedy, gdy powinien wyruszyć w drugi już kurs do Czułowa. Kto zawinił? W opinii pasażerów MPK, traceniu kursów to rzecz naganana, choć często nie do uniknięcia. Tracenie pierwszego kursu to skandal. Cóż powie ci, którzy nie zdążyli do pracy, szkoły, na pociąg, czy istnieją wobec nich jakiegokolwiek usprawiedliwienie? Na to pytanie niech odpowiedzą ci, którzy spowodowali powstanie tej sytuacji.

Podobnie powinien na nie odpowiedzieć motorniczy pierwszego dnia „13”, który przyjechał do Bronowic 12 minut przed czasem. Jeśli już trzeba wyjść na pierwszy poranny tramwaj, to wychodzi się na niego w ostatnim momencie, wierząc, że przyjeździe punktualnie. Ilu ludzi zostało na przystankach dlatego, że panu motorniczemu bardzo się spieszyło?

Dwa zdarzenia z jednego tylko poranka. Ilekroć podobnych jest każdego dnia, choć należeć one powinny do absolutnych wyjątków. (kg)

(Dokończenie ze str. 1)
mi przepisami ta kwota obciąża również tegoroczny fundusz płac.

Skutki przeszerogowań w sierpniu ubiegłego roku, wyższy normatywny czas pracy w 1987 r. oraz wyższe zatrudnienie w grudniu 86 r., w stosunku do średniej całorocznej, dają dodatkowo 52 mln zł, co łącznie stanowi 90 mln zł.

Obowiązująca od 1 stycznia 1987 roku norma najniższego wynagrodzenia — 7000 zł miesięcznie (co jest równoznaczne ze stawką 39 zł na godzinę na stanowiskach robotniczych) — bezpośrednio nie wywołała wielkiej rewolucji w finansach. Ale przecież, zgodnie z porozumieniem płacowym, wiele dodatkowych składników wynagrodzenia uzależnionych jest od minimalnej, ustawowej płacy i tu skutki są niebagatelne. Powoduje to konieczność wydatkowania na wszystkie te, procentowo od najniższej pensji liczone dodatki w roku 1987 — 24 mln zł, na co składają się: podniesienie dodatku za pracę w warunkach szkodliwych na 3 do 5 zł na godz. w zależności od grupy szkodliwości (6,9 mln rocznie), zwiększenie dodatku za rodzaj pojazdu do 7 zł na godz. (2,5 mln zł rocznie), wynagrodzenie za przerywany czas pracy w systemie „dwurazowym” 78 zł za godzinę przerwy dla prowadzących pojazdy i 58 zł dla pozostałych pracowników (6,3 mln zł) oraz dodatki dla brygadzystów (3,9 mln zł) i funkcyjne (4,4 mln zł).

Mimo iż wyżej wymienione regulacje stawek wynikają pośrednio z ustawy — to pieniądze na nie muszą być przez przedsiębiorstwo wypracowane. Nie jest to żaden prezent — bank emisyjny nie wydrukuję dodatkowych banknotów, a Rada Narodowa nie prześle ich komunikacji w darze. Tej kwoty, która podlega również obowiązującym przepisom finansowym, nikt nie prześle w formie dotacji ani nie może być uzyskiwana z żadnych nadzwyczajnych ulg podatkowych.

Niezależnie od tego podjęte wcześniej — z uwagi na konieczność motywowania pracy i potrzeby eksploatacyjne MPK — decyzje stymulujące efektywną pracę wśród prowadzących pojazdy wprowadziły następujące podwyżki na ogólną kwotę 32,4 mln zł w skali roku. Podwyższona została nagroda motywacyjna z 15 na 20 zł na godz. (7,2

mln zł), a w systemie „dwurazowym” z 20 do 30 zł na godz. (1,2 mln zł). Również stawka ryczałtowa dla motorniczych pracujących w niepełnym wymiarze godzin, których podstawowym miejscem pracy jest MPK, wzrosła ze 160 do 200 zł na godzinę (6 mln zł). Trzy rodzaje nagród motywacyjnych dla motorniczych nie świadczą bynajmniej o szczególnym traktowaniu tej grupy zawodowej. Kierowcy autobusów też nie od macochy.

Nowy system motywacji dla podejmujących pracę „za wolne” przewiduje nagrody od 1000 zł za dwa dni do 4800 zł za 6 dni dodatkowo przepracowanych w miesiącu. Przedsiębiorstwo przewidziało na nie 18 mln zł, co stanowi

pracy, trzeba zahamować nieuzasadniony wzrost płac.

W bieżącym roku, niezależnie od podatku od ponadnormatywnych wypłat (który zastąpił dawny FAZ) wprowadzono dodatkowy podatek. Przedsiębiorstwo będzie go musiało zapłacić, jeśli średnia płaca wzrośnie powyżej 12 proc. w stosunku do roku poprzedniego. A podatek ten jest niebagatelny, bowiem wynosi 500 proc., co oznacza 5 zł od każdej złotówki wypłaconej pracownikowi ponad dopuszczalną, dwunastoprocentową zwwyżkę. Taka konstrukcja prawna ma wstrzymać nagle i nieuzasadnione podwyżki płac.

Thumacząc to na język realiów MPK, wystarczy dokonać prostej operacji rachun-

torniczy ze stawką 70 zł na godz. pracując w grafiku 23 dni po 9 godzin (w tym 23 godz. nadliczbowe) zarabia obecnie 23.250 zł, a w systemie dwurazowym (23 dni po 8 godz.) 27.325 zł. Przy stawce 80 zł za godz. jest to 25.730 zł i 29.165 zł, a stawka 90 zł daje zarobki 28.210 i 31.000 zł.

Kierowcy autobusów zarabiają analogicznie przy stawce 70 zł — 21.330 zł w grafiku i 24.560 w „dwurazówce”, stawka 80 zł za godz. to 23.800 zł lub 26.400, a 90 zł — 26.290 bądź 28.245 zł i to bez dodatku za oszczędność paliwa.

Jeszcze wyraźniejsze różnice uwidoczniają się w zarobkach pracowników zaplecza. Jeśli pracownik ze stawką 76 zł za godzinę, mając 10 godz. nadliczbowych, zarabia 18.850 zł, to przechodząc do pracy czterobrygadowej, otrzymuje 84 zł za godz. i łącznie ze wszystkimi dodatkami ma 23.420 zł. Stawka 84 zł za godz. w systemie normalnym — 20.730 zł miesięcznie daje 93 zł za godz. w systemie czterobrygadowym i pensję 25.700 zł.

Jasne jest, że z powodu stałego niedoboru kierowców i motorniczych oraz konieczności zapewnienia ciągłej obsługi na zapleczu — te systemy mają przed sobą finansową przyszłość.

Przeszerogowania objęły też pracowników umysłowych, przeciętnie o 1 tys. zł — co w skutkach daje 1320 zł do kieszeni, natomiast zaleceniem

dyrekcji było przeszerogowanie osób bez dodatków funkcyjnych, bowiem te dodatki wzrosły z mocy ustawy o najniższym wynagrodzeniu, statystycznie o 1400 zł.

Na zakończenie wróćmy jeszcze raz do polityki płacowej w roku 1987. Poza podjętymi już decyzjami, w porozumieniu ze związkami zawodowymi i Radą Pracowniczą w pierwszym półroczu zostanie dokonana ocena i analiza stosowania oraz funkcjonalności porozumienia płacowego, wprowadzonego 1 sierpnia 1986 roku. Analiza obejmie jego aktualność, zgodność z oczekiwaniami załogi, jak również stopień zabezpieczenia realizacji zadań MPK. Związki oceniają porozumienie z punktu widzenia pracownika, Rada Pracownicza zaś od strony działalności gospodarczej i sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, zaś Zarząd przygotowuje aneks, który musi zostać zarejestrowany w Ministerstwie Pracy, Płac i Spraw Socjalnych. W tym też półroczu dokonana zostanie ocena funkcjonowania systemów motywacyjnych i ich efektywności. Są już konkretne propozycje, zmierzające do personalnej i finansowej odpowiedzialności np. za przegląd kontrolne wozów tramwajowych czy bezawaryjne funkcjonowanie zwrotnic. Na te cele zostanie przeznaczona główna część pieniędzy w drugim półroczu.

JERZY MICHAŁEK

Polityka i pieniądze

wi ponad połowę ogólnej sumy na systemy motywacyjne. Kierowcy nie powinni czuć się więc pokrzywdzeni.

Do tych wszystkich sum dochodzą jeszcze pieniądze, przeznaczone na regulaminowe przeszerogowania z dniem 1 stycznia 1987 roku. Na ten cel przeznaczono 37,6 mln zł rocznie.

Cała suma zaplanowana już od 1 stycznia — doliczywszy 4 mln na drobniejsze regulacje, jak nagrody dla dyspozytorów za rozprawianie biletów, nagrody dla kierowców i motorniczych-patronów, system wynagradzania lekarzy w zakładach czy zmiana stawek orkiestry — stanowi kwotę 198 mln zł do wypłaty w ciągu roku. Trudno w tej sytuacji mówić o „kosmetycznym” czy „symbolicznym” zabiegu regulacyjnym.

Może istotnie niespełna 38 mln zł, przeznaczone na rutynowe przeszerogowania, wydaje się sumą zbyt nikłą, ale dodatkowe składniki wynagrodzenia znacznie ją podnoszą.

Teraz trochę polityki. Narodowy Plan Społeczno-Gospodarczy w korespondencji z założeniami II etapu reformy przewiduje szczególnie ostre przestrzeganie zasady niepowodowania nadmiernych wypłat. Jest to zabieg antyinflacyjny, mający docelowo spowodować pokrycie każdej wypłaconej złotówki w wyprodukowanym towarze. Jeśli na razie nie da się tego osiągnąć wzrostem wydajności

kowej. Skoro fundusz płac wynosi około 2 miliardy zł rocznie, a „granica bezpieczeństwa” — 12 proc., to możliwa suma zwyczajnie niewiele przekracza 240 mln zł. Wcześniej decyzje, to uruchomienie blisko 200 mln zł — więc zostaje jeszcze około 50 mln zł. Oczywiście nie oznacza to, że przedsiębiorstwo nie jest przygotowane na większy zakres przeszerogowań, lecz trzeba sobie zdawać sprawę ze znacznego dodatkowego obciążenia budżetu po przekroczeniu tych 50 mln zł rezerwy.

Ostatnie przeszerogowania, które objęły większą część załogi, przeprowadzono w sierpniu ubiegłego roku. Zgodnie więc z regulaminem, który dopuszcza przeszerogowanie pracownika nie częściej niż raz w roku i nie więcej niż 2 kategorie — takich podwyżek płac zasadniczych można spodziewać się w sierpniu tego roku. Pieniądze na to są, a w zależności od wyników firmy może być ich nawet więcej.

Przykłady przyrostów płac, w poszczególnych grupach zawodowych, spowodowanych regulacją od 1 stycznia obrazuje tabela, przyjmując przeciętnie 10 proc. stażu:

Tu znowu wkraczamy w politykę — zatrudnienia i płac w MPK. Z powyższych przykładów wyraźnie wynika, że szczególnie preferowana jest praca w systemie dwurazowym (kierujący pojazdami) i 4-brygadowym (zaplecze). Mo-

1. Motornicze	syet.grafikowy	syet.dwurazowy
przeszerogowanie o 10 zł	2.280	2.020
dod.za rodz.pojazdu	450	450
nagr.motywac.	1.035	1.840
przerwany czas pracy	-	1.820
	3.765	6.130

2. Kierowcy autobusów	syet.grafikowy	syet.dwurazowy
przeszerogowanie o 10 zł	2.280	2.020
dod.za rodz.pojazdu	450	450
przerwany czas pracy	-	1.820
	2.730	4.290

* system „za wolne”

3. Pracownicy fizyczni	syet.norma.	syet.4 bryg.
przeszerogowanie	1.880	2.330
dod.szkodliwy	195	195
	2.075	2.525
dod.brygadzystowski	980	980
	3.055	3.505

UDZIELNI renesansowi władcy trzymali na swoich dworach błaznów, których zadaniem było mówienie im całej prawdy, byle dowieść. Blazen mówił głośno to, co inni szepotali po kątach, używając zatem współczesnego technicznego języka, pełnił rolę wentyla bezpieczeństwa. Zwyczajowo był nietykany, ale też nikt nie zniżył się do polemiki z nim, najwyżej cichcem wypił truciznę do wina.

Od ponad roku, odkąd stale piszę do tej rubryki, pełnię funkcję empekowskiego błazna. Wbijam szpilki komu trzeba i... cisza. Ostatnio jednak „coś drgnęło w moim temacie”. Ukazała się w „Sygnalach” wypowiedź pana K. Łabno, polemizująca z moim artykułem pt. „Paragraf 6”. Na ten sam temat wypowiedział się także rzecznik prasowy MPK, pani F. Serwin. Wprost zadziwiające, ile emocji mogą wywołać jedne zwyczajne drzwi tramwajowe!

Zdaniem pana K. Łabno to, co o tych drzwiach napisałam, całkowicie odbiega od rzeczywistości. Otóż wcale nie odbiega, tylko ów pan nie umie odróżnić przyczyny od skutku. Gdyby swoją obserwację prowadził przez trzy tygodnie, ale wiosną ubiegłego roku, jego wnioski musiałyby być zgoła odmienne.

Chwalona przez niego dyscyplina pasażerów to nic innego jak skutek solidarności akcji motorniczych. Zdaniem pasażerów nie uprawnionych. Pozostałe 20 proc. to właśnie ci, przez których mało zlag nie trafi naszego rzecznika

prasowego, gdyż z nich wywodzą się pisyzące do MPK skargi, na które musi odpowiadać.

Z rzecznikiem, a raczej jego stanowiskiem wyłożonym w artykule pt. „Zwierzenia rzecznika”, nie zgadzam się prawie całkowicie. Fakt, że kierowcy i motornicy nie przestrzegają całego szeregu przepisów dyscyplinarnych, nie obliuguje ich do łamania także „paragrafu 6”. Jeśli sąsiadowi kradnę z działki jabłka i gruszki to nie muszę pomidorów.

OKIEM MOTORNICZEGO

Jeszcze raz paragraf 6.

Do egzekwowania przepisów dyscyplinarnych na trasie od motorniczych i kierowców, powołany został Nadzór Ruchu i w miarę swoich możliwości to czyni. Tylko, jak się nadzorowi obcięto nadgodziny, to trudno się dziwić, że szwankują ostatnie kursy.

Pasażer, wbrew twierdzeniom rzecznika, jest zobowiązany do przestrzegania przepisów porządkowych. Fakt, że wiszą one wewnątrz wozu, nie ma nic do rzeczy. A gdzie mają wisieć? Przypuszczam, że pani rzecznik przestrzega przepisów kodeksu karnego i wszystkich innych też, chociaż nie nosi ich w torebce, a może nawet wcale nie posiada egzemplarza.

Pasażerów ani motorowi, ani kie-

rowcy nie przycinają „za karę”, a jedynie przypadkowo. Trzeba choć raz usiąść na fotelu motorowego czy kierowcy i zobaczyć, kogo oni mogą widzieć. Widoczność w znacznym stopniu ograniczają framugi drzwi kabiny i o-wych pierwszych drzwi a także część karoserii. Panią rzecznik i pana Łabno zapraszam na jedno kółko do mnie na wóz. Pokażę im, ile jest tych naprawdę uprawnionych, których notabene nie nazywam łobuzami, co mi imputuje pan Łabno. Wozimy co prawda róż-

sza lekarska mająca pliki badań? A ja mam jeszcze jednocześnie obserwować tory, sytuację na trasie i wszystkie pozostałe drzwi.

Wątpliwe wydaje mi się karanie motorowego w przypadku, gdy pasażer sam zachował się niekulturalnie. W kodeksie karnym są postanowienia zezwalające sędziemu na odstąpienie od ukarania oskarżonego, jeżeli poszkodowany swoim zachowaniem stał się przyczyną awantury. Dlaczego MPK ma być bardziej represyjne niż kodeks karny? Dlaczego pasażer może mi naubliżać bezkarnie? Znoszenie chamstwa pasażerów nie jest wliczone w stawkę zaszerogowania osobistego. Jeśli karze się prowadzącego pojazd, trzeba także wystąpić o ukaranie pasażera, jeśli nie byli sobie dłużni, albo nie karać żadnego. Tak nakazuje zwykłe poczucie sprawiedliwości.

Sprawa pierwszych drzwi okazała się wyjątkowo płodnym tematem. Ciekawe, że znaczenie życiowości dla motorniczych była prasa krakowska niż zakładowa. „Echo Krakowa” zamieściło tekst „paragrafu 6” bez uwag, że nie trzeba go przestrzegać. Wpadanie w przerażenie na widok zatrzaśnięcia przed nosem pasażera pierwszych drzwi, wydaje mi się nieco przesadne. Dla amatorów naprawę mocnych tramwajowych wrażeń mam zagadkę: dlaczego ostatnio w składach typu N (starych) motorowi nagminnie nie zapinają łączuszków oddzielającego część pomostu przeznaczoną dla kierującego od części dla pasażerów?

MARTA MICHAŁOWSKA



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Przyszła wiosna i.. remonty torów

JEDNYM ze zwiastunów wiosny w naszym mieście są brygady Zakładu Torów, rozpoczynające prace przy remontach torowisk. Krakowianie nie lubią tych prac prowadzonych przez MPK, ponieważ wiąże się one z utrudnieniami komunikacyjnymi. Remonty torowisk są jednak konieczne, a rozpoczynać się je powinno tylko wiosną, a kończyć późną jesienią.

— Co zaplanowano w zakresie remontu torów na tegoroczną wiosnę i lato? — z tym pytaniem zwracam się do kierownika ZTO, Andrzeja Feila...

— Zaczęliśmy już 16 marca dwoma kapitalnymi remontami naraz, mimo że siły nie bardzo nam na to pozwalają. Brakuje ludzi w brygadach. Dwa remonty to konieczność związana z wizytą papieża w naszym mieście. Jeden z nich biegnie na drugim torze mostu Grunwaldzkiego — na pierwszym ukończony został jesienią ubiegłego roku. Drugi remont kapitalny prowadzony jest w ulicy Straszewskiego, w obrębie węzłów przy Filharmonii i Uniwersytecie.

— Czy prócz braku ludzi do pełnego składu brygady napotykać jeszcze na jakieś trudności?

— Brakuje nam gazów, co zupełnie dezorganizuje pracę. Na przykład dzisiaj (18 marca) stoimy z robotą z tego powodu: Jeżeli zaopatrywanie w gazy przez ZTP nie będzie sprawniejsze, będziemy mieć trudności w terminowym ukończeniu obu kapitalnych remontów, które przewidziano na 31 maja.

— Do czego potrzebne są gazy?

— Są niezbędne przy demontowaniu torowiska, jak również przygotowaniu szyn do montażu.

— Jakże jeszcze prace torowe prowadzić będzie ZTO w tym roku?

— Po wizycie papieża w naszym mieście, jeżeli rozpocznie się II etap remontu Alei Trzech Wieszczów, rozpoczniemy remont ulicy 18 Stycznia. Natomiast w jesieni, gdzie dopiero w październiku, listopadzie, przeprowadzimy remont dwóch rozjazdów przy ulicy Kołomyjskiej.

— Co z remontami średnimi?

— Węzeł i petle w Łagiewnikach.

— A remonty bieżące?

— Odcinek ulicy Bohaterów Stalingradu — od ulicy Miodowej do ulicy Na Zjeździe. Poza tym ulice Kościuszki, Limanowskiego i Franciszkańską. W tej ostatniej remont przeprowadzimy jeszcze przed przyjazdem papieża. Jeżeli w tym roku pomogą nam będą żołnierze z OTK, prowadzić będziemy jeszcze prace remontowe na pewnych odcinkach alei Lenina i Rewolucji Październikowej.

— Co będzie z pracami porządkowymi, takimi jak koszenie trawy na torowiskach, naprawa i malowanie siatek ochronnych, sprzątanie torowisk?

— Nie mamy, jak już powiedziałem, pełnej obsady brygad, skąd więc brać ludzi do tych prac... Być może uda nam się znów zatrudnić do ich wykonywania młodych ludzi ze Studenckiej Spółdzielni Nowa Wieś ze Śląska.

Nadeszła tak bardzo oczekiwana przez wszystkich wiosna, a z nią utrudnienia komunikacyjne w Krakowie, powodowane przez konieczne remonty torowisk, wykonywane przez brygady Zakładu Torów MPK. Rozmawiała: **MARIA BUBACZEWSKA**

Dobry początek

BARDZO dobrze wystartowały drużyny szachowe ZKS „Tramwaj” w nowym cyklu rozgrywek o mistrzostwo okręgu krakowskiego. Pierwsza drużyna, grająca o mistrzostwo klasy A, zwyciężyła 6:2 Akademicki Zespół Sportowy Uniwersytetu Jagiellońskiego. Druga w mistrzostwach klasy

B zwyciężyła 3 1/2:2 1/2 drugą drużyną AZS UJ, a trzecia zespół w mistrzostwach klasy C zwyciężył 5:1 drużynę Krakowskiego Nauczycielskiego Klubu Sportowego. W drugiej rundzie pierwsza drużyna ZKS „Tramwaj” zwyciężyła 5:3 Grębałowiankę a druga zremisowała z drugą drużyną nauczycieli 3:3.

WŁADYSŁAW TRZĄSKI

Chłopcy do wszystkiego

(Dokończenie ze str. 1)

nowo opracowanymi rozkładami jazdy.

— Już pokazuję — mówi JERZY PSZYK — tylko proszę nie pisać, że się na cokolwiek skarżę — woła — bo ja jestem i tak konfliktowy.

Nie udaje mi się dociec na czym owa konfliktowość polega, bo po chwili oglądam rozkłady.

Dotychczas ramki do rozkładów robiło dla nas przedsiębiorstwo z Jeleniej Góry. W tym roku odmówiono sprzedaży. Powstał zespół gospodarczy i ramki są wykonywane u nas. Również tarcze z oznaczeniami przystanków komunikacji miejskiej kupowaliśmy w Jeleniej Górze. Jedna tarcza z metapiestu kosztowała 1600 zł. Nie wiadomo, czy używano niewłaściwych farb, czy też nie służyło tarczom krakowskie powietrze, ale bardzo szybko łuszczyła się z nich farba. Także i tych tarcz Jelenia Góra już nam robić nie będzie. Od czego jednak zespół gospodarczy? Okazuje się w dodatku, że nasze są o 1100 zł tańsze i dłużej wytrzymuje na nich lakier.

W pokoju zwanym literniczym ZBIGNIEW NOWICKI pedzelkiem tak samo, jak 25 lat temu — „rysuje” cyferki na rozkładach starego typu. Zmudna to praca. Często tę samą linię trzeba robić parę tygodni, bo gdy rozkłady już zrobione, wystarczy dodać na trasie jeden wóz i wszystko bierze w łeb. Pan Nowicki robi wszystko, co lakierem pisać trzeba. Razem z nim pracują jeszcze dwie osoby, w tym jedna na pół etatu. Współpracownicy — to świeży nabytek. Czy długo zagrzeją miejsce? Chyba nie, bo liternik z prawdziwego zdarzenia robi szyldzik na fuchę w ciągu 10 godzin i zarobi 10 tys. zł. Tuż gdy nie ma usługi lat, nawet gdy dostanie wysoką stawkę, może dostać 17—18 tys. miesięcznie. Obok tabliczek przystankowych w tym pokoju maluje się tarcze przystankowe, szyldy, także tabliczki oznaczające, na których przystankach zabierają pasażerów autobusy zjeżdżające do zajezdni. Tu ciekawostka. Każda zajezdnia będzie miała swój kolor „zetki”. Nie jestem przekonana do tego pomysłu. Konia z rzędem temu z pasażerów, który będzie usiłował wsiąść do odpowiedniego autobusu rozpoznając go po kolorze tablicy. Interwencje mrowane. Czy nie ważniejsze od kolorów będzie przekonanie kierowców, że przy zjazdach pasażerów mają zabierać?

W piwnicach budynku jest „magazyn trasowy”, w którym jednocześnie mieści się warsztat brygady trasowej. Także w piwnicy znajduje się pokój socjalny. W piwnicznym warsztacie brygada pracuje, bo musi, nie jest jednak za-

chwycona tym pomieszczeniem, dzieli je bowiem ze szczurami. Te są zresztą nie tylko tu. Rano spacerują sobie dostojnie po parapecie okien w pomieszczeniach na górze. Widok ludzi nie robi na nich wrażenia, respekt wzbudza natomiast... stylisko od łopaty. Ta czworonożna wszędobylska bestia nic sobie nie robi z widoku człowieka, dopiero „argument władzy” homo sapiens, robi swoje. Ot życie.

Pokój socjalny mieści wszystko: jadalnię, szatnię i... aż dwie umywalki. Pracownicy nie narzekają, mimo że w pomieszczeniu grzyb, nie ma nawet kratki ściekowej, ale jest zimno. Byłam tam, gdy temperatura na zewnątrz była dodatnia. Jak było tam przy minus 30 stopniach? Ale poprawiło się, bo od roku jest już ciepła woda. Jest też dwupalnikowa kuchenka gazowa, wprowadzić nie całkiem legalnie, ale jest. W dniu, gdy odwiedziłam Oddział, była też



Na zdjęciu: Zbigniew Nowak najstarszy „liternik” Oddziału
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

komisja sprawdzająca ład i porządek. Uwagi były — oczywiście, na przykład: te „szepia” nie mogą tam zostać, trzeba je wynieść. Pracownicy nie mają nic przeciw temu, nie wiedzą tylko, gdzie mogliby je umieścić.

W Oddziale Utrzymania Tras robią właściwie wszystko. Naprawiają i szklą wiaty, naprawiają ławki, zmieniają i uzupełniają rozkłady jazdy, tabliczki liniowe i tarcze przystankowe, wykonują prace konserwatorskie i naprawcze w Punktach Kontroli Ruchu. Są hydraulikami, ślusarzami, stolarzami, szklarzami i czym tam jeszcze kto chce. Oprócz pędzli i lakierów dysponują: jedną wiertarką, imadłem i nożycami ręcznymi. Oprócz szkła i dobrych chęci — innych „materiałów” do remontów nie posiadają, toteż magazynują wszystko i wszędzie, bo z wszystkiego coś można zrobić. Wprawdzie mają

szkło, ale nie mają szklarza, za to mają stolarza, ale nie mają stolarni. Całe szczęście, że obok jest prywatny zakład stolarski i po koleżeńsku można coś tam przyciąć. Szkoda, że takiego koleżeństwa nie ma, niestety, w MPK. Po sąsiedztwu na ul. Wawrzyńca jest stolarnia, ale tam nie zrobić nie mogą. Gdyby nie ZNT byłoby krucho, wszystkiego prywatny właściciel stolarni za darmo robił nie będzie. To, że dorabiają zamki do biurek, naprawiają apteczki i szuflady, nie bardzo mi pasuje do zabezpieczania tras, no, ale skoro taki system przyjęto w pionie ruchu?

Nie mogę zrozumieć dlaczego np. kierownik rejonu komunikacyjnego nie może u siebie mieć zapasu dwóch żarówerek. Gdy się spala, np. w PKR na XXX-lecie, jedzie samochód i pracownik, by te żarówki wymienić. Czy ktoś próbował policzyć kiedyś koszt owych dwóch żarówek? 39 osób pod kierownictwem JANA MITISA stara się podolać tym zadaniom. Na pamięć już wiedzą, że na dany ciąg bądź przystanek można jechać bez zgłoszenia i trzeba tam będzie naprawić wiatę bądź założyć rozkład. Do takich należy przystanek koło akademików dla „103” i przystanek na żądanie koło emmentarza Rakowickiego. Podobnie jest na ciągu komunikacyjnym do Bielana, przystankach przy Malborskiej. I jeżeli jeszcze pracownicy przeczytają od czasu do czasu w prasie, że zbyt opieszale uzupełnia się przystanki i naprawia wiaty, zalewa ich wcale nie przysiówowa krew.

Na domiar tych wszystkich spraw magazyn dla Oddziału jest... ciągle w planach. Nie mają więc i tego. No, ale za to na pewno zawsze mają coś do zrobienia. Tylko samych zgłoszeń z Głównej Dyspozytorni o brakach rozkładów jazdy, jest ok. 10 z każdej nocy. Do tego dochodzą zgłoszenia Nadzoru Ruchu i ich własne z objazdów tras. Ponieważ pomieszczenia Oddziału znajdują się w budynku mieszkalnym, praktycznie do godz. 8 rano nie robią na miejscu nic, bo interweniują mieszkańcy. Pan Mitis na wzmiankę o papierkach macha ręką. To dopiero jest kabaret. Niestety, jak wszędzie tak i tu nieważne jest, co widać, że zrobione, ale ile widnieje w sprawozdaniu. Muszą więc sami codziennie rano... pisać sobie zlecenia. Inaczej nikt pracy nie zaliczy.

Uf, może wystarczy. Z tego, co tu opisałam, wydawać by się mogło, że w takich warunkach na pracę nie ma już miejsca. A jednak. Robią i to dużo. Ostatnio uporządkowano w miarę jednolicie i co najważniejsze estetycznie, przystanki na I obwodnicy. Oddział nie posiada własnego transportu. Kierowcy, którzy pracują w Utrzymaniu Tras z innych zakładów — nazywają go oddziałem pracy karnej.

FILOMENA SERWIN

KRONIKA WYPADKÓW LUTY

W LUTYM pojazdy MPK brały udział w 173 wypadkach i kolizjach drogowych, w 42 z nich zawinił pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 19 wypadków i kolizji w tym 7 zawinionych, w ZAC — 13 (4 zawinione), w ZAW — 34 (10 zawinionych), w ZAP — 31 (13 zawinionych), w ZTH — 28 (2 zawinione), w ZTP — 37 (3 zawinione), w ZTX — 8 (1 zawiniony), w ZTS — 2 (2 zawinione), w pojazdach innych — 1.

A oto przykłady wypadków i kolizji, jakie wydarzyły się w omawianym miesiącu:

▲ 2 lutego — autobus linii „193”-08 jechał ul. Grzegorzeczką w kierunku placu Bohaterów Getta. Przed skrzyżowaniem z ul. Łazarza, najechał na tył autobusu linii „128”-19, jadącego przed nim i zatrzymującego się — z powodu wyjazdu na sygnale karetki pogotowia ratunkowego. Przyczyną kolizji było: niebezpieczne nadejście ostrożności — bezpiecznej szybkości i bezpiecznego

odstępu od poprzedzającego pojazdu, przez kierowcę. W wyniku kolizji obydwa autobusy zostały uszkodzone, a straty wynoszą ok. 16 tys. złotych.

▲ 4 lutego — autobus linii „C”-07 jechał ul. Krakowską w kierunku Nowego Prokocimia. Stojący samochód marki „żuk”, w momencie, gdy był omijany przez autobus, ruszył nagle do przodu, co spowodowało nagłe hamowanie autobusu. Na oblodzonej nawierzchni autobus wpadł w poślizg i zderzył się lewym przednim narożnikiem, z lewym przednim narożnikiem ruszającego z przystanku tramwaju linii „8”-04. W wyniku zderzenia oba pojazdy zostały poważnie uszkodzone, a trzech pasażerów autobusu doznało obrażeń ciała. Dochodzenie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

▲ 6 lutego — autobus linii „130”-02 jechał ul. Stachiewicza w kierunku Dworca Głównego PKP. Na skrzyżowaniu z ul. Radzikowskiego, wyjeżdżając z ulicy podporządkowanej, nie udzielił pierwszeństwa przejazdu samochodowi osobowemu jadącemu ulicą Radzikowskiego, doprowadzając do kolizji, w wyniku której oba pojazdy zostały uszkodzone. Straty własne wynoszą około 3 tys. złotych, a obce ok. 20 tysięcy.

▲ 13 lutego — tramwaj linii „18”-05 jechał torowiskiem wydzielonym ul. Zakopiańską w kierunku zajezdni w Podgórzu. Na wysokości posesji nr 34, potrafił czołem wagonu, pieszego, który przechodził torowisko z lewej strony na prawą, po uprzednim przekroczeniu siatki odgradzającej torowisko

od chodnika. W wyniku odniesionych obrażeń przechodzień zmarł. Dochodzenie w tej sprawie prowadzone jest pod nadzorem prokuratora przez WRD WUSW w Krakowie.

▲ 26 lutego — tramwaj linii „22”-04 jechał torowiskiem wydzielonym ul. Skolickiego w kierunku Łagiewnik. Na przystanku usytuowanym za rondem Grunwaldzkim, po ruszeniu tramwaju, pasażer upadł na peron uderzając głową o prawe przednie koło drugiego wozu. W wyniku doznanych obrażeń zmarł. Dochodzenie pod nadzorem prokuratora prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

Dział Dochodzeniowy - Wypadkowy zanotował już w br. 3 wypadki śmiertelne, podczas gdy przed rokiem nie było ani jednego takiego wypadku. Zwiększyła się również liczba wypadków zbiorowych, w wyniku których obrażeń doznało więcej niż 3 osoby. M.B.

PRZED DECYZJĄ

TAK NAPRAWDĘ to stoją przed podjęciem kolejnej już w swoim życiu decyzji. Czasem tę pierwszą podejmowali za nich nauczyciele ze szkoły podstawowej czy rodzice, ale ta będzie już samodzielną. Trzy lata Zasadniczej Szkoły Zawodowej MPK, którą za parę miesięcy ukończą, to czas, nie tylko zdobywania zawodowych umiejętności, ale dla większości również wejścia w dorosłe życie.

Szatkia uczniowska w Zakładzie Autobusowym w Czyszynach, to chyba najcieplejsze miejsce w całym Zakładzie. Ciepło tu i przytulnie, szczególnie, gdy na dworze kilkanaście stopni poniżej zera. Tu również znajduje się wydzielone pomieszczenie instruktora i wychowawcy młodzieży **Janusza Lijowskiego**, znanego w przedsiębiorstwie działacza NSZZ Pracowników MPK. Dla uczniów jest on nie tylko instruktorem-opiekunem z urzędu, ale kimś bliskim, do którego w każdej chwili można przyjść i powierzyć mu swoje problemy — nie tylko zresztą zawodowe. Właśnie tu spotykam się z kilkoma „dyplomantami”, jak mówi się popularnie o uczniach klas trzecich, którzy za parę miesięcy — w czerwcu, egzaminem z umiejętności zawodowych i otrzymanym dyplomem zakończą okres edukacji w ZSZ MPK. W tym roku do egzaminu przystąpi w ZAC 23 uczniów klas III: 13 mechaników pojazdów samochodowych, 5 elektromechaników pojazdów samochodowych i 4 blacharzy karoseryjnych. W ciągu dwóch lat praktycznej nauki zawodu przeszli w Zakładzie, jak sami mówią, wszystkie stanowiska pracy. Nie jest im obca praca w brygadach, przy naprawach bieżących autobusów, przy obsłudze technicznej wozów, kontroli jakości czy warsztacie pomp.

— Mogę zostać wszędzie, przez te dwa lata przygotowałem się do każdej pracy, wszystkiego się nauczyłem...

— mówi Grzegorz Chachłowski z klasy IIIa. Przyszli mechanicy pojazdów samochodowych Henryk Osika z IIIa i Kazimierz Fudala z IIIb potwierdzają słowa kolegi o szerokim zakresie zdobytych umiejętności, ale oni już zdecydowali... chcą pracować w warsztacie pomp, bo tam im się najbardziej podoba.

Blacharze samochodowi Mirosław Gudek i Leszek Stankiewicz z klasy IIIe, zdecydowali już, że pozostaną w Czyżynach. Przez te dwa lata zżyli się z Zakładem, pracownikami, po co gdzie indziej im szukać... Zostaną tu i ukończą jeszcze kurs gazowego i elektrycznego spawania. Z tym spawaniem to cała historia. W trakcie nauki w szkole, uczyć się tylko ręcznego wykłapywania karoserii. Spawają, ale tylko pod okiem opiekuna. Wychodząc ze szkoły, nie nabywają uprawnień. Dlaczego? Być może jest to jakieś niedopatrzenie programowe. Dla tych blacharzy, którzy zostaną w ZAC, z miejsca zorganizowany zostanie kurs spawania. Po jego ukończeniu staną się pełnowartościowymi blacharzami z uprawnieniami do spawania, a na takich właśnie blacharzy w zakładach MPK jest olbrzymie zapotrzebowanie.

Przedstawiciel elektromechaników pojazdów samochodowych Tomasz Możdziej z klasy IIIg — również zdecydował o pozostaniu w Zakładzie. Jednocześnie podejmuje naukę w technikum wieczorowym, a później pomyśli o studiach. Jest zdolny. Ma bardzo dobre wyniki zarówno w szkole, jak i w Zakładzie.

Do technikum wybiera się więcej tegorocznych absolwentów, m. in. Henryk Osika i Kazimierz Fudala. Nie jest łatwe godzenie nauki z ciężką pracą, a taka jest robota blacharza. Ci, którzy znajdują się w technikum, nie będą mogli pracować w systemie czterobrygadowym, jaki przecież obowiązuje w Zakładzie. Potrzebna więc będzie zgoda kierownictwa Zakładu na podjęcie dalszej nauki.

Czy pozostaną w ZAC wszyscy tegoroczni absolwenci szkoły? Mniej więcej 10 do 15 procent odejdzie.

— Chcę pracować w zawodzie kierowcy. Praca lżejsza, czystsza, bardziej mi się podoba. Zmienię też przedsiębiorstwo — zwierza się jeden z przyszłych absolwentów. Młody człowiek uczy się w klasie mechaników pojazdów samochodowych, którzy w trakcie nauki w ZSZ MPK zdobyli prawo prowadzenia samochodów kategorii „B” zawodowej. Nie wszyscy będą mogli zrealizować plan zmiany przedsiębiorstwa. Od września ub. roku za absolwentów ZSZ MPK płaci się około 300 tysięcy złotych. Zależnie od zdobytej specjalizacji. Płaci on sam, gdy zechce odejść zaraz po ukończeniu szkoły, lub zakład pracy, który go przejmuje.

Jedni więc z tegorocznych „dyplomantów” zdecydowali o pozostaniu w Zakładzie, mały procent odejdzie, a jednostki myślą o zmianie zawodu. Pewien procent uczniów kończących naszą szkołę jeszcze się waha, jeszcze są „przed decyzją” wyboru pracy — w tym zakładzie czy innym... Zdają sobie sprawę, że wszędzie są potrzebni, że przyjmą ich z otwartymi rękami. Niebagatelną sprawą będzie wynagrodzenie. Tym, którym uda się zdać końcowy egzamin na „piątki”, otrzymają wyższą grupę od kolegów, którym gorzej pójdzie ze „sprzedaniem” swej wiedzy. Później, już w okresie pracy — do dwóch lat — wszyscy otrzymają podwyżkę płacy, po niej czekać ich będą awanse w systemie, jaki obowiązuje w Zakładzie.

Z uczniami klas trzecich, z którymi rozmawiałam w ZAC, spotkam się w połowie czerwca, w gorącym dniu ich egzaminu, a później, po wakacjach odszukam ich w brygadach pracujących w halach obsługi technicznej, napraw bieżących, czy w warsztatach.

MARIA BUBACZEWSKA

W ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ w Podgórzu organizowane są spotkania pracowników przyjętych w ciągu ostatniego roku z kierownictwem zakładu. Na tychże spotkaniach wręczone są też dyplomy długoletnim pracownikom odchodzącym na emeryturę. 11 marca zebrani żegnali **Stanisława Hudaszka**, długoletniego wysmienitego fachowca z zaplecza.

Podczas zebrania kierownicy poszczególnych pionów charakteryzują podległych im pracowników. W ubiegłym roku przyjęto do pracy w ZTP 19 motorniczych. Znamienne, że tylko do 2 osób kierownik **Julian Mendel** nie ma zastrzeżeń, 9 motorniczych miało nieusprawiedliwione nieobecności w pracy, przy czym

0 problemach nowych pracowników

1 aż 9 dni, 6 osób miało wypadki komunikacyjne. Spośród 33 motorniczych zasilających, zastrzeżenia można mieć do pracy 11 motorniczych. A więc są lepsi?

Wysoko natomiast ocenił kierownik zaplecza **Tadeusz Stawarz**, swych nowych podopiecznych. Z 36 przyjętych w przedsiębiorstwie zostało 29 i tylko do 4 ma poważne zastrzeżenia. Zaznaczył bardzo dobre przygotowanie do pracy absolwentów naszej szkoły przyzakładowej.

O lepszej, a przynajmniej roztrośniejszej jeździe motorniczych, zasilających, mówiła

także **Maria Buratowska** — kierowniczka Działu Wypadkowego.

Zebrani poruszyli swoje problemy. Oczywiście nie obyło się bez narzekania na złe usytuowane przystanki, tłok przy wjeździe na pętlę podczas przerw posiłkowych. Skarżyli się też zasilający na gorsze traktowanie ich niż motorowych w pełnym wymiarze godzin. Twierdzili, że częściej daje im się nie przewidziane rezerwy, gorsze technicznie wozy. Ba! Bywa ponoć i tak, że gdy zjeżdża zepsutym składem motorniczy tak zwany „pełnowymiarowy”, często daje mu się wóz własnie zasilającego.

W trakcie spotkania 35 osób dostało nagrody i dyplomy. (F.S.)

Z wizytą przy ul. Łokietka

(Dokończenie ze str. 1)
swe prace w wielu miejscach, wykonuje również usługi na rzecz Krakowa, co dobrze świadczy o przedsiębiorstwie.

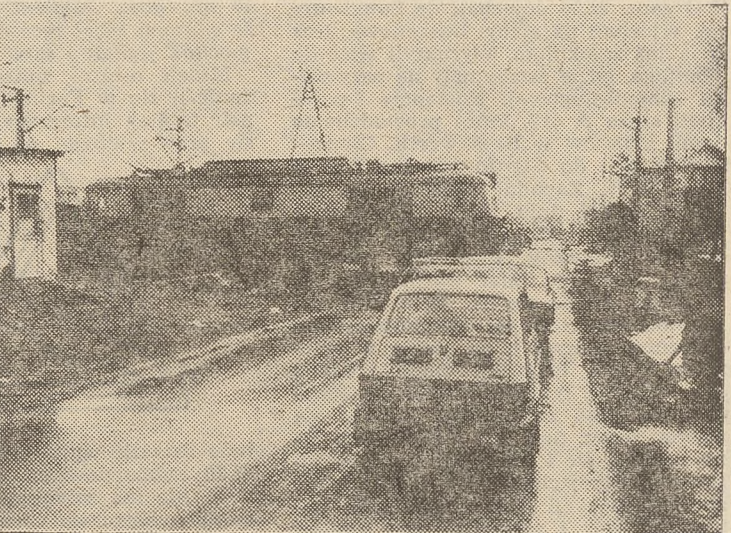
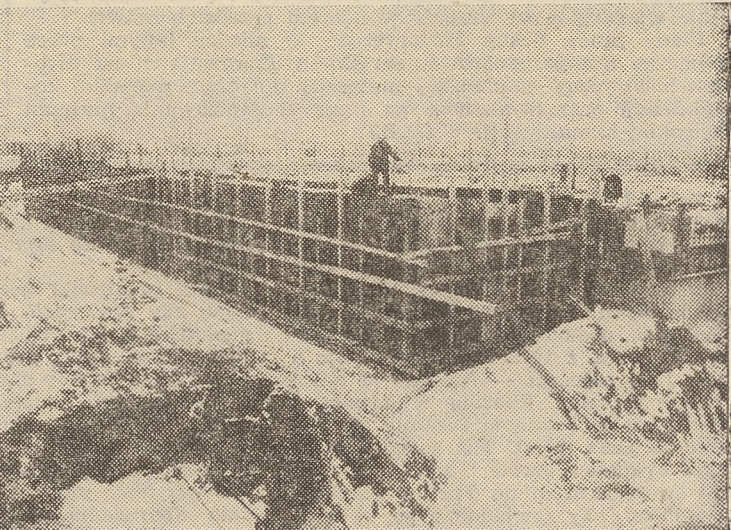
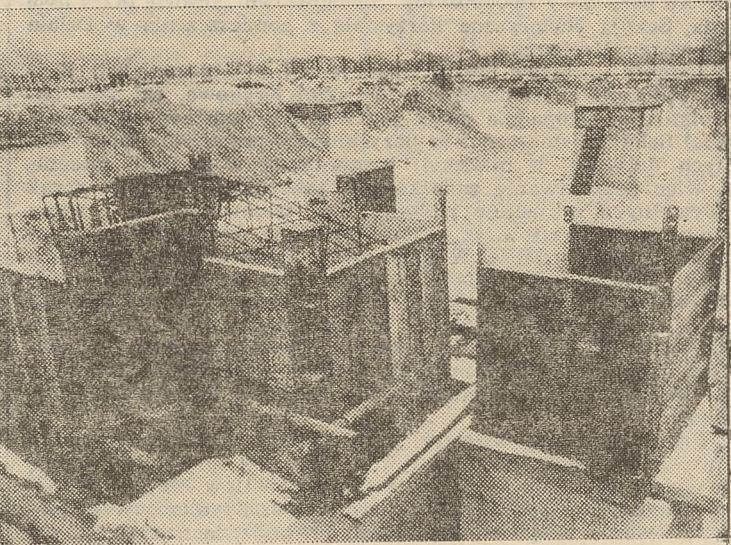
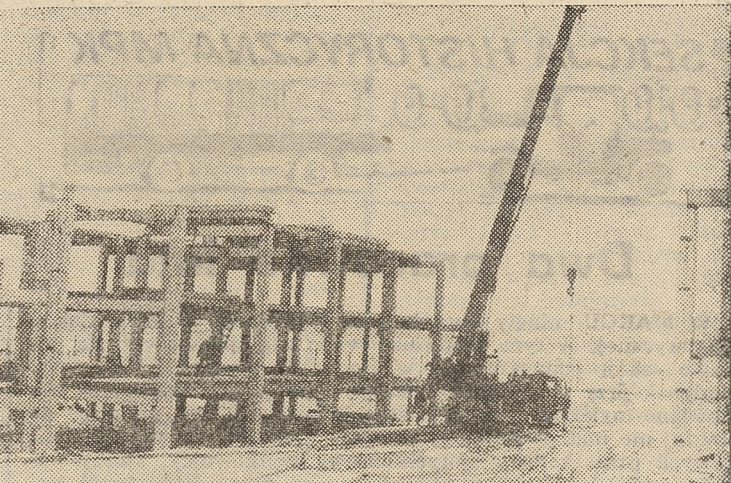
Andrzej Kłysz pełni funkcję kierownika zespołu dopiero od 1 marca. Nic więc dziwnego, że nie jest zorientowany w tym, co dzieje się w budowie dotychczas. Mówi tylko, że z tego co wie, nie jest źle, choć dają się we znaki braki materiałów, zwłaszcza blachy trapezowej.

Ocenia się, że opóźnienie wynosi dziś ok. pół roku. Na tak dużej budowie nie jest to jednak dużo. Jeśli będą materiały, wystarczy zwiększyć tempo prac, by dogonić harmonogram. A będzie to możli-

we, ponieważ dobiegają końca roboty przy niektórych obiektach w kompleksie ul. Rzemieślniczej (Zakład Sieci, Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego, Akumulatornia) skąd ludzie będą mogli zasilć zatrudnionych przy budowie nowej zajezdni. Obecnie na ok. 20 hektarach jej terenu pracuje 40 osób, wkrótce ma być ich o połowę więcej.

Kierownikiem grupy robót w tej zajezdni jest **Władysław Marzec**. Właśnie z nim zwiedzamy teren, na którym za 4 lata gospodarzyć ma MPK. Po

lewej stronie od wjazdu od strony ul. Łokietka wyraźnie widać już szkielet budynku administracyjnego. Właśnie trwa układanie płyt stropowych, które podeszły naszej wizyty dowozi ciężki samochód. Obok rysuje się konstrukcja garażu dla pogotowia technicznego, a po drugiej stronie szkielet potężnej hali garażowej. Powinno się w niej pomieścić ok. 200 autobusów. Pracownicy „Mostostalu” malują właśnie konstrukcję, na której położony zostanie strop. Obok w części zajezdni naj-



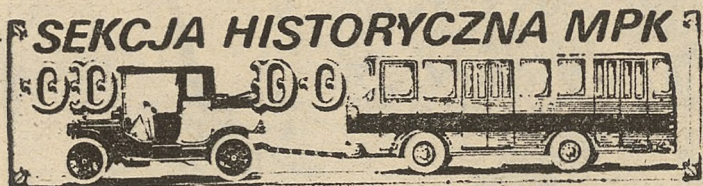
Na budowie przy ul. Łokietka

Zdjęcia: Stanisław MAKAREWICZ

dni nie zostanie przekroczona. Plan zakłada, że w tym roku na budowie wykonane zostaną prace wartości 200 mln złotych. Wstępna ocena wskazuje, że zostanie on zrealizowany. Zresztą ta budowa otoczona jest szczególną opieką przez władze miasta, które, jak mogą, pomagają MPK.

Gdy kończymy wizytę i wyjeżdżamy w kierunku miasta, drogę przecina nam zamknięty szlaban przy przejeździe kolejowym. Po torach majestatycznie toczy się towarowy pociąg. Oczekiwanie trwa kilka minut. 250 autobusów wyjeżdżając na linie na takie oczekiwanie nie będzie mogło sobie pozwolić

KRZYSZTOF GACEK



Dwa pracowite lata

W MARCU minęły dwa lata od powołania w MPK Sekcji Historycznej. W tym czasie usiłowano zagospodarować dla potrzeb sekcji pomieszczenia w Domu Tramwajarza. Niestety, budynek przy placu Serkowskiego, wymagający ekspertyzy budowlano-mykologicznej, a następnie remontu, w praktyce do dzisiaj nie nadaje się do tych celów. Dokończeniu prac remontowych przeszkadzają dotychczasowi użytkownicy, którzy powinni przenieść się do remontowanego w nieskończoność budynku przy ulicy Bocheńskiej. Tymczasowo, prawie przez dwa lata, Sekcja Historyczna korzystała z pomieszczenia w Dziale Głównego Mechanika.

Jedną z inicjatyw Sekcji Historycznej, była organizacja Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej Krakowa. Od jego powołania w listopadzie minął już rok. Ale podstawowa działalność Sekcji Historycznej to pozyskiwanie materiałów historycznych dotyczących miejskiej komunikacji w naszym mieście, a więc poszukiwanie zabytkowego taboru, zdobywanie z rąk prywatnych projektów rozwoju linii tramwajowych, i wielu cennych fotografii oraz przeprowadzanie wywiadów z weteranami pracy w MPK. W ciągu dwóch lat nawiązano współpracę z Obywatelskim Komitetem Ratowania Krakowa, Muzeami: Narodowym, Historycznym i Historii Fotografii w Krakowie oraz Kolejnictwa i Techniki w Warszawie. Archiwum Państwowym w Krakowie, a także ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji — Komisją Zarządu Głównego w Warszawie i Oddziałową w Krakowie, a także z MPK w Łodzi.

Przeprowadzono wstępne prace zmierzające do organizacji muzeum komunikacji miejskiej w Krakowie, uzyskano decyzję o wpisie w rejestr zabytków kultury obiektów MPK przy ulicy Wawrzynia. Poszukiwano też możliwości tymczasowego magazynowania zabytkowego taboru. Prowadzono działalność popularyzatorsko-informacyjną i kronikarską, rejestrowano wszystkie ważniejsze wydarzenia w naszym przedsiębiorstwie.

Plany pracy Sekcji Historycznej, to między innymi prace związane z zagospodarowaniem Domu Tramwajarza na ośrodek historyczny gromadzący materiały dotyczące miejskiej komunikacji oraz działalność na rzecz zorganizowania muzeum miejskiej komunikacji. (M.B.)

Ze starej krakowskiej prasy

„ZBLIŻA SIĘ połowa maja, a dotąd nie rozpoczęto budowy nowych linii kolei elektrycznej w Krakowie, choć budowa miała się rozpocząć w pierwszych dniach kwietnia. Przyczyną opóźnienia jest podobno fabryka wtkowicka, która nie dostarczyła dotąd zamówionych szyn. Opóźnienie z robotami jest podobno bardzo znaczne i dzisiaj nie ulega wątpliwości, że kolej elektryczną po parku Jordana nie będziemy jeździli aż do lipca, to jest wtedy, gdy Kraków jest pusty. Również dozna opóźnienia budowa linii do mostu zwierzynieckiego, od ulicy Długiej przez Rynek”.

„CZAS” — 14 maja 1902 roku „Maj dobiega końca, a dotąd dyrekcja nie może wymienić stanowczego terminu rozpoczęcia robót, wyznaczono poprzednio na pierwsze dni kwietnia. Dotąd nie wiadomo kiedy nadejdą szyny, gdyż od tego zależy chwila rozpoczęcia robót. Dyrekcja zapewnia, że szyny mają nadejść z Witkowic z końcem bieżącego miesiąca. Czy będzie to taki sam złudny termin, jakich już tyle wymieniono? Trudno dopuścić, aby fabryka o dwa miesiące opóźniła dostawę szyn — i to fabryka tak wielka i renomowana jak wtkowicka. Gdyby tak było musiałaby zapłacić grubą karę, przewidzianą zapewne w umowie. Dla mieszkańców Krakowa zwłoka ta daje się dotkliwie odczuwać, szczególnie ze względu na wycieczki do parku

Jordana. Wiele osób cieszyło się nadzieją, że będą mogli jeździć z początkiem czerwca do parku. Zdaje się, że one nadzieje się nie spełnią, chyba dopiero w sierpniu. A tyle robotników pozbawionych jest obecnie pracy.

„CZAS” — 25 maja 1902 roku „Budowa nowych linii tramwajowych rozpocząć się ma, podobno stanowczo, w przyszłym tygodniu, gdyż zarząd hut wtkowickich zawiadomił dyrektora Towarzystwa Tramwaju, że pierwsza partia szyn jest gotową i może być odebrana. W każdym razie rozpoczęcie najważniejszej linii do parku Jordana musi ulec zwłokę, gdyż magistrat zawiadomił dyrektora tramwaju, że nie zezwoli na rozpoczęcie budowy na ulicy Wolskiej przed dniem 18 bm., ze względu na wysięgi konne, które rozpoczynają się 14 bm., a potrwać do 18. Z powodu robót prowadzonych obecnie w ulicy Wolskiej, otrzymujemy od jednego z mieszkańców na tej ulicy następującą uwagę: „Przykładem niegospodarności w zarządzie miejskim jest oszurowanie ulicy Wolskiej, gdzie przecież wkrótce rozpocząć się ma budowa linii tramwaju, wskutek czego przyjdzie do rozkopania przynajmniej połowy ulicy. Cała więc terazniejsza praca około konserwacji ulicy musi pójść na nic. Czy nie byłoby pożądanym zapobiec temu marnotrawstwu?”.

„CZAS” — 3 czerwca 1902 Wybrała: (M.B.)

JA, MIECZYSLAW PIĄTEK: w piątek feralnego 13 marca obsługiwałem linię „120”. Na przystanku początkowym, po zapaleniu zielonego światła, usiłowaliśmy ruszyć w kolejny kurs o godz. 5.40. Stwierdziłem z niepokojem, że silnika nie da się uruchomić, bo zepsuł się rozrusznik, o czym zawiadomiłem kierownika dworca, który polecił mi chwilę cierpliwie poczekać na pogotowie techniczne.

Wiadomo, że owa „chwila” jest bliżej nie określona miarą czasu, a więc może to być kwadrans, pół godziny, godzina, a może i poczekam dłużej... Ale tym razem feralna 13 nie okazała się liczbą nieszczęśliwą. W autobusie siedział milicjant, który... pospieszył mi z pomocą. Wyskoczył z autobusu, rozejrzał się po

Gdzie diabeł nje może...

dworcu, ale w pobliżu stał tylko jeden mężczyzna, z wyglądu krępką, który nadawał się do popychania autobusu. Ale to za mało, aby ruszyć z miejsca ponad 10-tonowy wóz, zagłębiony w nierównościach pralkowatej nawierzchni Kleparza. Przeto pracownik MO zaczął biegać po placu i zachęcać zdumione tym faktem elegancko ubrane panie do... popychania. Wnet udało mi się „zmontować” sztuczne zbiegowisko babskie, którego energia do uruchomienia autobusu wystarczającą się okazała.

Niedawno obchodziliśmy Dzień Kobiet i w tym kontekście to wydarzenie jest drugocowym argumentem obalającym mit, że o prawo do pchania auta może ubiegać się tylko i wyłącznie „czterech silnych i głupich”, że sztuczne babskie zbiegowisko, na przekór mitowi — to wcale PŁEĆ NIE SŁABA!

ZDARZYŁO się to 19 czerwca 1978 roku w momencie, gdy samochód wjechał na niewielkie wzniesienie niedaleko miejscowości Stanford-in-the-Vale (Oxfordshire), w Wielkiej Brytanii. John Mann siedział za kierownicą samochodu, obok niego jego siostra Frances Farrow, z tyłu zaś siostra Gloria i ich dwie córki — Natasza (5 lat) i Tania (3 lata). Rodzina wyjechała z domu matki Johna w Reading (Berkshire) o godz. 21.30. Tuż przed wyjazdem Frances Farrow zatelefonowała do swojego męża do Thrupp (Gloucestershire), aby zawiadomić go, że właśnie wyjeżdżają w podróż.

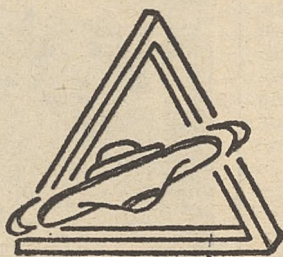
O godz. 21.50 dojechali do Pangbourne. Wjechali na stację benzynową, lecz była już zamknięta. Wyruszyli więc do Wantage, gdzie zatrzymali się przy stacji samoobsługowej. Następnie pojechali szosą A 417, która prowadziła do domu Mannów w Broxworth, Gloucester. Dotarli do Stanford-in-the-Vale o godz. 22.15. Zapadał zmierzch po gorącym letnim dniu. Niebo było prawie bezchmurne, a księżyc w pełni był doskonale widoczny. Przy tak małym ruchu John nie miał wątpliwości, że w domu znajdują się ok. 23.15. Gdy samochód wspiął się na wzniesienie, John i Frances zauważyli na niebie, w odległości 1 mili, błyszczące światło. Miało ono wielkość tylnego światła samochodowego. John zartował: „Obudź się Gloria, patrz, tam jest UFO”. Jego żona ocknęła się i także wyraźnie je zobaczyła. Przejechali milę, a światło nie zmieniło pozycji. John postanowił zatrzymać wóz i sprawdzić czy słychać jakieś dźwięki. Jechał powoli z prędkością 5 km/godz. i miał się zatrzymać, gdy Gloria powiedziała: „Nie zatrzymuj się tutaj. Jesteśmy koło jakiegoś domu i moglibyśmy zaniepokoić mieszkających tam ludzi”.

John przejechał następne 100 jardów. W tym momencie on i Frances zauważyli błyskające czerwone światło z prawej strony białego światła, które teraz zdawało się podążać prosto w ich stronę. John włączył hamulec i wyskoczył z samochodu. Nagle księżyc został przesłonięty i John usłyszał narastający hałas. „To nie był dźwięk lecącego samolotu, a mieszanina świstu i turkotu kół jadącego pociągu. Księżyc ukazał się znowu i ujrzałem olbrzymi, okrągły kształt unoszący się ok. 100 stóp nad ziemią. Poruszał się bardzo powoli. To leciało wprost na nas, przeleciało nad samochodem i skierowało się w prawo, w stronę pola i drzew. Gdy odleciało, zobaczyliśmy jego spód, na obrzeżu którego błyszczały różnokolorowe światła”. Dzieci obudziły się i pa-

trzyły przez tylną szybę samochodu. Hałas ustał. Gloria krzyknęła: „Szybko John wsiadać do samochodu, to będzie lądować!”.

John przejechał następne 100 jardów, gdy stwierdził, że znajduje się niedaleko drogi wodocnej do domu. Nie przypomniał sobie żadnej bocznej drogi, w którą mógłby skrócić. Podróż była jak ze snu. „Nagle zrobiło się zupełnie czarno. Nie widziałem nic spoza wysokiego ogrodzenia, które pojawiło się po obu stronach drogi. Droga nie była teraz prosta, unosiła się i opadała. Spojrzałem na szybkościomierz i okazało się, że jedziemy z prędkością 40 mil/godz. Miałem dziwne uczucie, że gdybym zdjął ręce z kierownicy, samochód jechałby sam”.

Minęli ostatni zakręt na drodze i znaleźli się w Farringdon, choć nie minęli tablicy informacyjnej znajdującej się przy wjeździe do miasta. Miasto



było dziwnie wyludnione, choć o godz. 22.30 ludzie powinni wychodzić z pubów. Ale nie zobaczyli nikogo. Jechali dalej w kierunku Cirencester. Frances powiedziała spokojnie: „Nie chcę nikogo przestraszyć, ale popatrzcie do tyłu”. Z prawej strony samochodu w odległości ok. 200 stóp znajdowała się biała kula. Zniknęła, gdy przejeżdżali przez wsię i pojawiała się, gdy byli na pustkowiu. Gdy wjechali do Cirencester, kula znikła. Podczas ostatnich 20 minut podróży nie widzieli jej. Gdy dotarli do domu w Broxworth, John zatelefonował do najbliższej w Wielkiej Brytanii bazy RAF znajdującej się w odległości 7 mil od Farringdon. Powiedział, że chce zameldować o zaobserwowaniu tajemniczego obiektu, który widzieli przed godziną na terenie Farringdon.

„Człowiek, z którym rozmawiałem stwierdził, że musiało to być o godz. 23.15. Spojrzałem na zegarek aby sprawdzić czas. Wg mojego zegarka minęła północ, ale to było śmieszne, ponieważ powinniśmy być w domu godzinę wcześniej. Byłem bardzo zmieszany gdy zacząłem wyjaśniać człowiekowi przy telefonie i opowiadać mu w skrócie co widzieliśmy. Powiedział on, że to spra-

wdzi i zadzwoni do nas lub my do niego, pytając o kaprala Gibsona. Odłożyłem słuchawkę i zobaczyłem Gorię wpatrującą się w zegar ścienny i Frances sprawdzającą czas na swoim zegarku. Minęła właśnie 24.15. Rozważyliśmy sprawę wydłużenia się czasu przejazdu i stwierdziliśmy, że musimy go spędzić na jakiejś tajemniczej drodze”.

Frances postanowiła jechać do domu. Natasza całując Frances na dobranoc powiedziała sennym głosem: „Ciociu Frances, podnieś lepiej okna w samochodzie, abyś nie została wysysana”. Po jej odejściu Gloria powiedziała, że czuje się niedobrze. John również odczuwał mdłości.

Mówi Gloria: „Mieliliśmy właśnie kłóskę się spać, kiedy usłyszeliśmy ten sam hałas jakiego doświadczyliśmy, kiedy John zatrzymał samochód na szosie. To było dokładnie nad domem. U-

„LUDZIE” z planety Janos (1)

siedliśmy jak rażeni piorunem. John podbiegł do okna, ale hałas nagle ucichł i nic nie było widać”.

W jakiś czas potem John, będący przedsiębiorcą budowlanym, po powrocie z pracy postanowił pojechać do Stanford-in-the-Vale i powtórzyć tamtą podróż. Chciał sprawdzić, czy będzie mógł znaleźć tę tajemniczą drogę, na której stracił godzinę życia i ile czasu zabierze jazda stamtąd do Farringdon. Gloria, Frances i jej mąż Ronald zdecydowali się towarzyszyć Johnowi.

Dotarli do miejsca, gdzie John miał początkowo zamiar zatrzymać się, a Gloria kazala mu jechać z powodu oświetlonego domu. Okazało się, że nie było tam żadnego domu, a tylko szczyt pole. Potem dotarli do miejsca gdzie John się zatrzymał i szukali śladów na polu, lecz nic nie znaleźli.

John odczuwał swędzenie w dolnej części klatki piersiowej. Miał tam czerwona pręgę, miejscami gorącą. Również Gloria miała na lewym ramieniu i nodze poniżej kolana coś podobnego do wyrzutów skórnych. Dzieciom nic nie było. Frances poniżej kolana po zewnętrznej stronie miała owalne zadraśnięcia, wielkości trzech

cali, oraz wysypkę na ciele. Gloria zauważyła również mały ciemnoniebieski ślad poniżej swego prawego kolana. W tym samym miejscu identyczny ślad miał również John. Ślady te zniknęły w ciągu kilku dni.

W następnym tygodniu Natasza budziła się w nocy oszołomiona i zdenerwowana. Widziała w snach gromadę dziwnych ludzi, śmiesznie patrzących na nią szeroko otwartymi oczami i kilku z nich „zabrało tatuzia i mamusię do innych pomieszczeń”. Gdy Gloria starała się jeito wyperswadować, powiedziała: „Wy musicie to wiedzieć, wy tam byliście”. Po dwóch tygodniach nocne majaczenia ustały.

Przy końcu czerwca John był bardzo przeziębiony. Poszedł wcześniej wieczorem do łóżka i drzemał. „Zobaczyłem siebie jak we śnie, jadącego wzdłuż ciemnej, wąskiej i krętej drogi, o której wiemy że nie istnieje. Zobaczyłem siebie zatrzymującego samochód na wprost lśniącego snopu żółtawych promieni przyblywających z nieba. Wszyscy wyszliśmy z samochodu, weszliśmy w snop promieni światła i wptynęliśmy w coś, jakby latający obiekt. Szliśmy wzdłuż korytarza, aż doszliśmy do trzech identycznych drzwi. W milczeniu wszedłem przez jedno drzwi, Gloria z dziećmi przez drugie, a Frances przez trzecie. W pokoju, w którym się znalazłem było zupełnie ciemno, ale słyszałem głos polecający mi usiąść. Głos powiedział mi, że przyszedłem na pewien rodzaj badań lekarskich, a pozostałe osoby również je przejdą. Zdałem sobie sprawę, że przywiązano coś do mojej prawej nogi poniżej kolana. Po ok. 5 minutach noga moja została uwolniona od tej klamry. Wróciłem na korytarz i reszta osób również przysła ze swoich pokoi. Szliśmy w milczeniu do miejsca, w którym weszliśmy do pojazdu, spłynęliśmy w dół po snopie promieni światła, wsiadaliśmy do samochodu i odjeżdżaliśmy. Przebudziłem się”. Parę dni później siostra Johna przyniosła jej, że miała podobny sen, dwa dni wcześniej od niego. Gloria nie miała podobnych snów.

Natasza zakończyła rok szkolny i ostatniego dnia przyniosła do domu wszystkie swoje podręczniki. Pamiędzy nimi był rysunek, który Natasza wykonała w szkole w dzień po ich podróży z Reading. Na rysunku tym znajdował się statek kosmiczny o wyglądzie spodka w pierścieniu kolorowych światła, unoszący się nad samochodem rodziców. (GER)

(Ciąg dalszy nastąpi)

Nadzór Ruchu górą...

14 DRUŻYN wzięło udział w halowym turnieju piłki nożnej, jaki 7 marca w hali „Armatury” dla załogi MPK zorganizowała Komisja Sportu i Turystyki Zarządu Zakładowego ZSMP.

Mecze były bardzo zacięte i wyrównane, niestety, nie wszyscy zawodnicy grali „fair”, dla niektórych liczyło się zwycięstwo za wszelką cenę, stąd co niektórzy odczuli „w kościach” fakt brania udziału w turnieju, którego przecież najważniejszą intencją było zapewnienie młodzieży pracującej w MPK ciekawego spędzenia czasu.

Do finału dotarły drużyny Zakładu Nadzoru Ruchu i Zasadniczej Szkoły Zawodowej, po regulaminowym czasie (2 razy 20 minut) był remis 2:2 i dopiero w rzutach karnych lepsi okazali się zawodnicy z Nadzoru Ruchu.

Królem strzelców został zawodnik Zakładu Nadzoru Ruchu — Waldemar Kozioł. Najlepsze drużyny wyróżniono dyplomami, a zawodnicy otrzymali nagrody rzeczowe.

ROMAN MASTALERZ

Tramwajowi — powodzenia!

PO ZIMOWEJ przerwie 5 kwietnia wznawiają rozgrywki piłkarze klasy okręgowej. Przypomnijmy, że jesienną rundę drużyna ZKS Tramwaj ukończyła na 8. miejscu, zdobywając w 13 meczach 13 punktów. Pozycja ta w środku tabeli nie gwarantuje jednak spokojnej gry, bowiem niewielka jest przewaga nad kolejnymi zespołami, a zagrożenie degradacją z III ligi, aż dwóch drużyn krakowskich powoduje, że walczyć o utrzymanie w okręgówce będzie wiele zespołów.

Pierwszy wiosną mecz piłkarze Tramwaju mają już za sobą. W niedzielę 29 marca w spotkaniu o Puchar Polski zmierzyli się na boisku w Siedzinie z miejscowym Orłem grającym w B klasie. Względny sukces powoduje, że z wyniku tego spotkania nie jesteśmy w stanie podać. Natomiast w najbliższą niedzielę 5 kwietnia, na stadionie przy ul. Praskiej gościć będzie Grębalowianka, która ma o jeden punkt więcej od Tramwaju, a jesienią pokonała nasz zespół 2—1. Początek meczu o godzinie 11.

A oto terminarz pozostałych spotkań Tramwaju: 11 kwietnia w sobotę o godz. 11 z Georytem przy ul. Praskiej (jesienią było 4—1 dla Tramwaju), 18 kwietnia, również w sobotę o godz. 11 z Prokociem na jego boisku (jesienią 2—1 dla Tramwaju), 25 kwiet-

Sport i rekreacja

Z DALA OD ALP, na stokach Głodówki w Bukowinie Tatrzańskiej, 15 marca 1987 roku odbyła się XIII Zimowa Spartakiada MPK. Chętnych do udziału zebrało się aż w sześciu autokarach. Przyjechali pracownicy z całymi rodzinami. Nie wszyscy startowali w konkurencjach Spartakiady — przyciągnęła ich możliwość wypoczynku na świeżym powietrzu. Zapalonych narciarzy jest z roku na rok więcej...

Pogoda była jak wymarzona. Choć w kalendarzu jeszcze zima, słońce przygrzewało mocno: niejeden z uczestników Spartakiady przyrumienił się zdrową, narciarską opalenizną. Ładna pogoda była też szczęściem dla organizatorów — sędziowie, którzy spędzili po kilka godzin na starcie i mecie zawodów nie skostnieśli zupełnie z zimna.

Organizatorzy Spartakiady, czyli Ognisko TKKF „Tramwajarz” i Dział Kultury, Sportu i Turystyki, zaplanowali i przeprowadzili cztery konkurencje.

Trzynasta

Pierwszą z nich był slalom gigant. Trasa ustawiona była na stoku dość łagodnym, bramki bez niespodzianek. Ten sam slalom pokonywały zarówno dzieci, jak i dorośli. Różnice czasów były duże, przeszło dziesięć sekundowe.

Znowu nasuwa się porównanie z zawodami alpejskimi — tam o zwycięstwie decydują setne części sekundy...

Dorośli uczestnicy Spartakiady na pewno już nie wystartują w narciarskim Pucharze Świata, ale dzieci... — kto wie?

W slalomie gigancie wśród najmłodszych (do 10 lat) zwyciężyli: 1. Justyna Panuszka (Zarząd), 2. Małgorzata Giermek (ZTX) 3. Grażyna Klys (Zarząd).

W klasyfikacji kobiet i mężczyzn wyodrębniono trzy grupy wiekowe. Oto triumfatorzy poszczególnych grup:

Dziewczeta do lat 15: 1. Dorota Irzyk (Zarząd), 2. Sabina Klys (Zarząd), 3. Katarzyna Dziewońska (ZAW); panie do 25 lat: 1. Anna Kowalczyk (Zarząd), 2. Agnieszka Woźniczka (Zarząd); powyżej 25 lat: 1. Dorota Włosinska (Zarząd), 2. Bogusława Kaim (ZTO), 3. Grażyna Pietrzyk (Zarząd).

Chłopcy do 15 lat: 1. Piotr Guzik (ZSZ), 2. Marcin Krajewski (ZSZ), 3. Paweł Stasiak (Zarząd); mężczyźni do 35 lat: 1. Mirosław Kądziołka (Zarząd), 2. Paweł Rożek (ZAC), 3. Grzegorz Irzyk (ZAB); grupa powyżej 35 lat: 1. Stanisław Kielbasa (ZSZ), 2. Ryszard Maż (Zarząd), 3. Stanisław Feluś (ZNT).

Na tej samej trasie, tylko przy mniejszej liczbie bramek, rozegrano zjazd rekreacyjny. Tu przejazdy były oczywiście szybsze, bo trasa łatwiejsza. Powtarzające się nazwiska zwycięzców ze slalomu giganta zdradzają, że daleko jeszcze do specjalizacji w poszczególnych konkurencjach... albo mamy do czynienia z naprawdę uniwersalnymi zawodnikami.

Dziewczeta do 15 lat: 1. Dorota Irzyk (Zarząd), 2. Katarzyna Dziewońska (ZAW), 3. Beata Pietruszka (ZAW); kobiety do 25 lat: 1. Anna Kowalczyk (Zarząd), 2. Agnieszka Woźniczka (Zarząd); powyżej 25 lat: 1. Grażyna Pietrzyk (Zarząd), 2. Bogusława Kaim

(ZTO), 3. Maria Panuszka (Zarząd).

Chłopcy do 15 lat: 1. Marcin Krajewski (ZSZ), 2. Robert Sitarz (ZSZ), 3. Grzegorz Dziewoński (ZAW); mężczyźni do 35 lat: 1. Mirosław Mikulski (ZTP), 2. Mirosław Kądziołka (Zarząd), 3. Paweł Rożek (ZAC), Grzegorz Irzyk (ZAB); mężczyźni powyżej 35 lat: 1. Stanisław Feluś (ZNT), 2. Stanisław Kielbasa (ZSZ), 3. Zdzisław Krajewski (ZSZ).

Trzecią konkurencją był biathlon. Składał się z biegu narciarskiego na trasie ok. 300 metrów i strzelania z wiatrówki do tarczy. Wyniki w strzelaniu nie były nadzwyczajne, wielu zawodników nie ułokowało w tarczy ani jednego pocisku. Najlepszymi narciarzami — strzelcami zostali:

Dziewczeta do 15 lat: 1. Katarzyna Dziewońska (ZAW), 2. Karina Lutyńska (Zarząd), 3. Anna Kądziołka (Zarząd); kobiety do 25 lat: 1. Anna Kowalczyk (Zarząd); powyżej 25 lat: 1. Barbara Dziewońska (ZAW), 2. Barbara Gąsiorek (Zarząd), 3. Anna Wiśniewska (Zarząd).

Chłopcy do 15 lat: 1. Ireneusz Krok (Zarząd), 2. Grzegorz Dziewoński (ZAW), 3. Krzysztof Pszyk (ZNR); mężczyźni do 35 lat: 1. Grzegorz Irzyk (ZAB), 2. Piotr Guzik (ZSZ), 3. Robert Maży (ZSZ); powyżej 35 lat: 1. Stanisław Kielbasa (ZSZ), 2. Antoni Kądziołka (Zarząd), 3. Andrzej Lorenc (ZAW).

Prócz tych trzech konkurencji „poważnych” rozegrano jeszcze jedną — niepoważną. Był nią zjazd na workach foliowych. Bawili się przy tym znakomicie zarówno dorośli, jak i dzieci. Zjazd na worku okazał się nie tak łatwy — nieraz zawodnicy docierali do mety po wykręceniu kilku pирuetów, głową napróżd... Klasyfikowano tylko dzieci. Oto, komu udało się najszybciej zjechać na worku: 1. Sylwia Wiecezorek, 2. Monika Stachak, 3. Magdalena Feluś, 4. Anna Kądziołka, 5. Anna Kulig.

W klasyfikacji drużynowej zwyciężył z dużą przewagą Zarząd Przedsiębiorstwa (577 pkt.) przed Zasadniczą Szkołą Zawodową (337 pkt.) i Zakładem Autobusowym „Wola” (185 pkt.).

Po zakończeniu prac Komisji Weryfikacyjnej pod przewodnictwem Stanisława Mikulskiego odbyło się wręczenie dyplomów i nagród. Wręczał dyrektor przedsiębiorstwa, Tadeusz Trzmiel.

Trzynasta Spartakiada MPK należy już do historii. Organizatorzy natrudzili się, aby wszystko grało „na medal” i za to należy im się podziękowanie. A zatem: dziękujemy organizatorom, gratulujemy zwycięzcom i czekamy na następną Spartakiadę Zimową — z rok...

AGNIESZKA WOŹNICZKA

Wyniki konkursu „Wiosna 87”

ZGODNIE z regulaminem konkursu bhp „Wiosna-87”, 5 marca odbył się drugi, nie zapowiedziany przegląd wszystkich zakładów MPK. Komisja konkursowa, której przewodniczył zastępca dyrektora ds. technicznych Antoni Goc, przyznała poszczególnym zakładom punkty, które zdecydowały o kolejności.

Wśród zakładów eksploatujących po 85 punktów otrzymały ZAW i ZAB, 81 — ZTX, 80 — ZTH, 79 — ZAP, 77 — ZTP, 65 — ZAC. Po dwóch etapach przeglądów w tej grupie zakładów kolejność jest następująca: I miejsce — ZAW (174 pkt), II — ZAB (173 pkt), III — ZTH (164 pkt), IV — ZAC (159), V — ZTP (144), VI — ZTX (140), VII — ZAP (137).

Wśród zakładów zaplecza technicznego po 84 punkty otrzymały ZNA i ZRP, 82 — ZNT, 79 — ZBL, 74 — ZTS, 73 — ZTO, 61 — ZSP. Po dwóch etapach przeglądów w tej grupie zakładów najlepszy jest ZNA (175 pkt), przed ZNT (168 pkt) i ZTO (153 pkt), ZRP (147 pkt), ZBL (146 pkt), ZTS (149), ZSP (124 pkt).

Trzeci nie zapowiedziany przegląd zakładów eksploatujących i zaplecza technicznego odbędzie się jeszcze 3 marca.

(M.B.)

Palacze dajcie pożyć niepalącym

MAMY w naszym przedsiębiorstwie wielu organizatorów różnych akcji. A może by tak rozpropagować hasło „NIE PAL WŚRÓD NIEPALĄCYCH”. Jeżeli można nie palić na naradach, bo na to już nie pozwala regulamin pracy, to przecież można nie palić i w pomieszczeniach, gdzie pracują też osoby niepalące.

Wszystcy palacze winni zdać sobie sprawę z tego, że w wyniku ich postępowania ludzie niepalący (tak, tak, bo nie skażeni nałogiem) stają się biernymi palaczami! Nie idzie tu o jakieś ambicjonalne gry na zasadzie „czyja racja”, ale o zdrowie. „Cheesz się truć, truj się sam!”. Takie hasło powinno obowiązywać w każdym pomieszczeniu, gdzie pracują palacze obok niepalących.

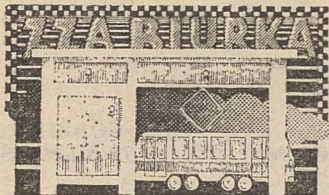
Jak dotychczas ci pierwsi zdołali w naszym obycaju wprowadzić swoistą dyktaturę, lecz czas już się z niej wyzwolić, bo nie są oni wcale w tak absolutnej większości. A może dobrym rozwiązaniem byłoby wytoczenie któremuś palaczowi procesu o odszkodowanie za utratę zdrowia przez niepalących?

(G.C.)

TEN FELIETON powstaje w czasie gęstym od wydarzeń. Bo to akurat rozpoczyna się wizytacja MPK przez inspektorów Głównej Inspekcji Terenowej, ruszają prace związane z przygotowaniem miejskiej komunikacji do jakże już bliskiej wizyty papieża i związanego z nią ogromnego nasilenia ruchu, rozkręcają się wiosenne porządki. Te ostatnie niby powszednie, niby drobne, a przecież szalenie ważne. Dożyliśmy dziś czasów, gdy wszystko trzeba uroczyście ogłaszać, zarządzać, a potem sprawdzać, kontrolować. Kiedyś, gdy zaczynało świecić wiosenne słońce, gospodyni bez żadnych zachęt brata pędziła i przystępowała do bielienia chałupy, dziś gdy inspektorzy stwierdzają brak porządku i karzą dozorcę mandatem, ten bez słowa płaci żądano sumę i odwraca się na drugi bok, niezadowolony, że ktoś przerwał mu wypoczynek. Taki jest skutek uboczny nadmiernej centralizacji, wiary w moc zarządzeń i akcji; ludzie zobojętnieli i robią tylko to co naprawdę muszą.

Oczywiście nie wszyscy i tu korzystnie wyróżniają się pracownicy naszego przedsiębiorstwa. Wykonu-

ją oni sporo prac związanych z poprawą wyglądu miasta, często takich, do których nie są zobowiązani, w których wyręczają po prostu innych. Kiedyś, gdy Kraków był kilkadziesiąt razy mniejszy, utrzymanie go w czystości nie było zbyt skomplikowane, dziś, zwłaszcza przy coraz większych zanieczyszczeniach przemysłowych i coraz mniejszej



„sile przebiecia” przedsiębiorstw komunalnych jest to naprawdę problem. Zwłaszcza, gdy wybudowanie myjni tramwajowej zajmuje specjalistycznym firmom kilka lat, kiedy duży zakład trudno skłonić do posprzątania własnego otoczenia, a dozorcę bardziej oplaca się płacić mandaty niż pracować. Stąd sprawa czystości co roku zajmuje w gazetach coraz więcej miejsca, akcje „Posesja” trwają coraz dłu-

żej, tylko efekty są jakby mniejsze.

Tymczasem w MPK czystością zajmuje należne jej miejsce. Jest to też świadectwo poprawy sytuacji w komunikacji. Gdy ludzie zaczynają jeździć coraz wygodniej, zwracają uwagę i na estetykę wiozącego ich pojazdu. Tej prawidłowości nie da się uniknąć.

Wiosenne porządki

A przecież obok taboru, MPK zobowiązane jest utrzymać w czystości torowiska tramwajowe, ono rozliczane jest przez społeczeństwo za czystość przystanków. A przecież estetyka, to także czytelność informacji na wozach i przystankach i wiele innych spraw. Wypada odnotować, że wciąż zmienia się tu na lepsze. Mimo że pracownicy Nadzoru Ruchu używają jako pomocy koszy na śmieci, bo inaczej nie mo-

gą wspiąć się na potrzebną wysokość, by wypisać nazwę przystanku (nie jest to donos do wykorzystania przez Dział BHP, a jedynie podkreślenie warunków pracy, w których nawet niewielka drabinka jest artykułem luksusowym), mimo że do mycia autobusów wynajmować trzeba studentów aż ze Śląska, to przecież „Jednak się kręci”.

Wizytacja GIT, odwiedzin papieża, to różne jakościowo sprawy, które dla MPK kojarzą się przede wszystkim ze wzmożonym wysiłkiem. Wtedy przedsiębiorstwo jest w centrum uwagi. A kontrolujący, to społeczeństwo, ludzie na co dzień korzystający z usług przedsiębiorstwa. A przecież obok tych niezwykłych akcji, jest jeszcze dzień oowszedni — wozenie po mieście mieszkańców Krakowa. I przygotowania do wydarzeń szczególnych, nie stanowią żadnego usprawiedliwienia dla pogorszenia jakości usług. W MPK, inaczej niż w sklepie, nie da się wywieźć karteczki z napisem — „Zamknięte z powodu remontu”, czy innej przyczyny. Tu wszystkie przygotowania muszą stanowić dodatkowy wysiłek.

KRZYSZTOF GACEK



OD KILKU miesięcy nie jeżdżą już tramwaje na pętli przy ul. Frycza-Modrzewskiego. Tam, gdzie kiedyś kończyły bieg, trwają już przygotowania do budowy dojazdu do tunelu pod krakowskim dworcem. Nasz fotoreporter odwiedził teren dawnej pętli.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



BRAKUJE PÓLTORA MILIARDA ZŁOTYCH

Rzadko się zdarza, by rada pracownicza odrzuciła projekt rocznego planu przedsiębiorstwa. Ostatnio tak się stało w poznańskim MPK, a przyczyną była zbyt duża luka w budżecie firmy, sięgająca 1,5 mld złotych. Tegoroczne potrzeby MPK, finansowane z budżetu miasta, obliczono na 5 mld zł. Tymczasem Rada Narodowa może wygospodarować dla MPK tylko 3,5 mld zł. Luka w budżecie miała już miejsce w ub. r. Wtedy równowagę finansową zdołało przywrócić dopiero w listopadzie, co nie pozostało bez wpływu na poziom płac, a w konsekwencji odpływ pracowników z zakładu. MPK zatrudnia obecnie ok. 3800 osób, a do zapewnienia normalnego funkcjonowania komunikacji miejskiej potrzeba ok. 4400 ludzi. Rada pracownicza nie chce dopuścić do powtórzenia się sytuacji z ub. roku.

Z NIEWYPAŁEM NA... PRZYSTANKU

W pobliżu jednego z przystanków komunikacji miejskiej w Radomiu grupa dzieci bawiła się ostatnio przedmiotem, który wydał się podejrzany kilku czekającym na autobus mężczyznom, gdyż wyglądem przypominał pocisk. Mężczyźni przerwali zabawę, zabezpieczyli znalezione i zawiadomili Rejonowy Urząd Spraw Wewnętrznych. Był to rzeczywiście niewypał!

GŁÓWNY WINOWAJCA — ZŁE PALIWO

Codziennie z łódzkich tramwajów i autobusów korzysta przeszło 2 mln osób. W dni nieporadne znacznie więcej. Jeśli w systemie komunikacji

coś pęknie, tysiące ludzi spóźniają się do pracy, szkół czy do pociągów. A tej zimy pękło zbyt często, bowiem nie przewidziano tak długiego okresu bardzo niskich temperatur. Okazało się, że paliwo zimowe Z-35, które powinno wytrzymać temperaturę —27 st. C. zawodziło już przy —20 st. C. Wydzielala się bowiem parafina blokująca układy zasilania. Próbowano radzić sobie, mieszając olej napędowy z naftą i etylina 86. Najlepsze efekty osiągnęto z tą pierwszą, ale szybko naftę zabrakło. Właśnie nieodpowiednie paliwo, zamarzające oleje przekładniowe i silnikowe oraz układy pneumatyczne były przyczyną drastycznego obniżenia sprawności technicznej łódzkich autobusów. Le-

Mieszkańcy nie tylko

piej kursowały tramwaje, ale też zanotowano pięciokrotne zwiększenie liczby awarii. W styczniu i w lutym trzeba było wymienić m. in. 340 silników, 130 przetwornic i 20 rozruszników.

WE WROCŁAWIU LUBIA JEŹDZIĆ „NA GAPE”

Mimo coraz wyższych kar gapowicze są wciąż plagą wrocławskiej komunikacji miejskiej. W dwóch pierwszych miesiącach tego roku kontrolerzy MPK ujawnili w tym mieście ok. 6 tys. osób jadących bez ważnego biletu. A ilu nie ujawnili?

ILE MOŻNA WYPIĆ NA JEDNEJ ZMIANIE?

Poznańska milicja zatrzymała na trasie tramwaj. Oka-

Na zakładowej uroczystości z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet jedna z pracownic zwierza się jednemu z zaproszonych oficjeli:

— My, kobiety, mamy tyle lat, na ile wyglądamy...

— Pani wybacz — pada szarmancka odpowiedź — ale ta wypowiedź nie wydaje mi się szczera. Nie wierzę, żeby pani miała 80 lat...

*

Na kolegium przewodniczący zespołu pyta kierowcę, który został oskarżony przez milicję o naruszenie kodeksu ruchu:



— A co oskarżony powiedział po zatrzymaniu?

— Czy mam powtórzyć także wyrazy nieprzyzwoite?

— No, nie, może pan je pominąć.

— To ja nic nie powiedziałem, proszę pana przewodniczącego...

*

— Po tym upadku ze stopni tramwajowych boli mnie jeszcze stale lewa ręka i prawa noga... — żali się pacjent lekarzowi.

— Proszę robić tak jak panu zaleciłem podczas pierwszej wizyty: zimne okłady co dwie godziny...

— Ależ, panie doktorze, przed tygodniem kazał mi pan robić ciepło...

— No, być może, ale nie wyobraża pan sobie, jak od tego czasu wiedza lekarska poszła do przodu!

BĘDĄ JEŹDZIĆ JAK W ZEGARKU?

Dyrekcja MPK w Łodzi podjęła decyzję o przywróceniu specjalnych zegarów w wozach tramwajowych, wskazujących kiedy w jakim punkcie trasy powinien być skład.

Kiedyś motorniczowie dysponowali takim zegarami, ale później uznano, że z wprowadzeniem innej organizacji ruchu, m. in. przy wykorzystaniu krótkofalówek, tradycyjne czasomierze są przeżytkiem. Po latach okazało się, że jednak dawny system był przydatny i obecnie też może pomóc w lepszym funkcjonowaniu komunikacji tramwajowej.

KONIEC EUFORII W LOS ANGELES

W latach 50. i 60. w kalifornijskiej metropolii Los Angeles zlikwidowano większość linii masowej komunikacji, pozostawiając ulice i autostrady miejskie do wyłącznej dyspozycji samochodów. I oto panuje tam obecnie na nich taki tłok, że w godzinach wczesnopołudniowych prze-

jechanie przez miasto staje się prawdziwą gehenną. W końcu problem wzięli na warsztat planiści, którzy zaproponowali przywrócenie w ciągu najbliższych 2 lat tramwajów, trolejbusów oraz zwiększenie na ulicach średnicy liczby linii autobusowych, a przesunięcie wolnego ruchu samochodowego na obwodnice. Podobne propozycje rozwiązania korków ulicznych rozpatrują zarządy miejskie w Salt Lake City, San Antonio, Phoenix, a nawet w Nowym Jorku, w którym komunikacja miejska, nie licząc metra, jest daleko niewystarczająca.

DOMAGAJĄ SIĘ WYŻSZYCH PŁAC

Pracownicy lisbońskiego metra przeprowadzili 24-godzin-

ny strajk na znak protestu przeciwko polityce płacowej dyrekcji, która proponuje podwyżkę płac o 10 proc., podczas gdy pracownicy domagają się 12–16 proc. Na czas strajku władze Lizbony uruchomiły dodatkowe linie autobusowe i tramwajowe, aby złagodzić skutki strajku mieszkańcom portugalskiej stolicy.

CODZIENNIE 15 MLN OSOB

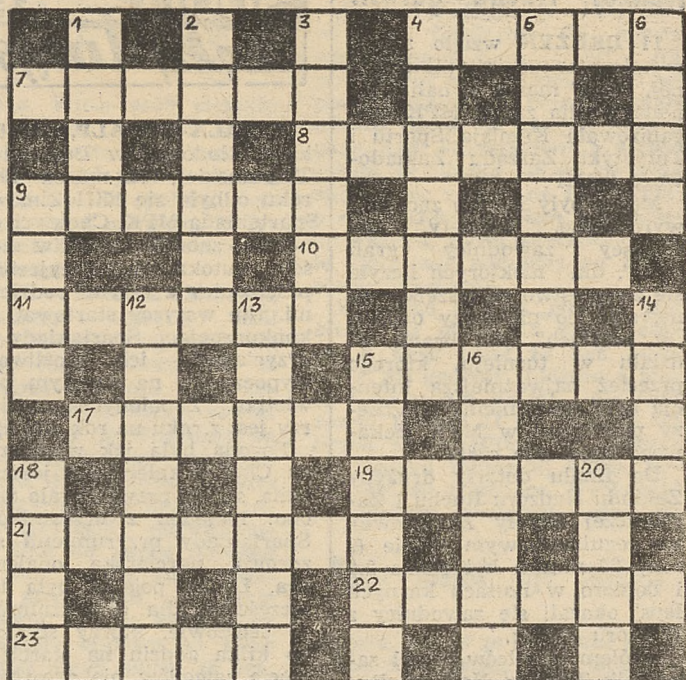
W metropolii japońskiej trudno byłoby się poruszać, nie narażając się na zabiłdzenie, bez rozbudowanej sieci kolei podziemnej. Metro tokijskie jest dobrze funkcjonującym środkiem lokomocji. Około 2400 wagonów kolei podziemnej kursuje od 5 rano do północy na 11 liniach, przewożąc 15 mln pasażerów. Aby łat-

wiej było rozróżnić poszczególne linie, oznaczono je różnymi kolorami. Są wagony czerwone, niebieskie, zielone, żółte, pomarańczowe. Najstarsza linia metra Ginza, zbudowana jeszcze w latach dwudziestych, ma wagony barwy pomarańczowej. Z wyjątkiem okresu szczytowego, kiedy pasażerów trzeba upychać (za trudniono nawet do tego celu specjalnych funkcjonariuszy), metro tokijskie w opinii jego użytkowników jest względnie wygodnym środkiem komunikacji miejskiej. Do pracy można nim dojechać szybciej niż samochodem po zatłoczonych ulicach. Nie uważa się go jednak za tani środek poruszania się po mieście.

U PROGU WIOSNY ŚRODEK ZIMY...

Kiedy w połowie marca we Włoszech wydawało się, że już na dobre zawitała wiosna, zanotowano na półwyspie obfite opady śniegu, które pokryły drogi i ulice 30-centymetrową warstwą. Kompletnie dezorganizowało to ruch drogowy i transport miejski. Utworzyły się gigantyczne korki. Doszło do wielu wypadków. Mróz i gwałtowne śnieżycy sparaliżowały w tym samym czasie także wiele regionów Grecji i Turcji. W Istambule np. grubość pokrywy śnieżnej sięgnęła 1 metra przy temperaturze minus 10 st., co sparaliżowało cały ruch miejski. Niektóre dzielnice zostały dosłownie odcięte od reszty siedmiomilionowego miasta. Przez kilka dni nie tylko były kłopoty z dojazdami do pracy, ale także wystąpiły trudności z dostawami podstawowych artykułów żywnościowych oraz paliw.

(Oprac. I-k)



POZIOMO: 4. zapas, rezerwa, 7. chaos, zamieszanie, 8. rzadkie imię męskie, 9. stronnictwo polityczne, 10. terkot, 11. człowiek niezdarny, mało energiczny, 15. budowla, fortyfikacja, 17. połowe umocnienie ziemne 19. represja kapitalistów w odpowiedzi na strajk, 21. część pomieszczenia, 22. rodzaj utworu muzycznego, 23. hipotetyczna cząstka elementarna.

PIONOWO: 1. dolna część kadłuba statku, 2. karta o niższej wartości, 3. ósemkowy format książki, 4. okupant, 5. delektuje się wyszukany jedzeniem, 6. ośrodek dyspozycyjny, 9. linia pokrywająca się z kierunkiem siły ciężkości na powierzchni Ziemi, 12. bierność, bezwład, 13. diaskop, 14. umowa międzynarodowa, 15. ciężar, brzemie, 16. odwrotność funkcji cosinus, 18. wzwyż lub w dal, 20. część twarzy.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI — ROZETY NR 5

Prawoskośnie: poranek, parobek, arsenek, pędzlak, świstak, dzbanek, zapisek, wieszak, szlemik, zarodek, kominek, warunek, cyrulik, czynnik, basalyk.

Lewoskośnie: bartnik, kowalik, Masaryk, trzonek, bębenek, gwizdek, szyszak, tatarak, kilimek, czosnek, lewarek, borowik, zasilek, rysunek, sznurek.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 5 wylosował Ryszard Sobolak. Do odbioru w redakcji.