

W „Taksówkach” szukają oszczędności

## ■ Gaźniki łódzkie ■ Turbinki Kowalskiego

**KOLEJNA** podwyżka cen paliwa i związane z nią podwyższenie opłat za korzystanie z taksówek wpłynęło na zmniejszenie liczby pasażerów. Ludzie zaczynają liczyć się z każdą złotówką, coraz

bardziej oszczędzać. W Zakładzie Taksówek zmuszeni są też do szukania oszczędności, przede wszystkim paliwowych, ale przy zastosowaniu takich rozwiązań technicznych — jak mówi kierownik tego zakładu **Krzysztof Szopa** — które nie wpłynęłyby ujemnie na charakterystykę silnika, a jednocześnie pozwoliłyby na mniejsze zużycie paliwa.

Szukając oszczędności, zaczęto eksperymentować. W pięciu samochodach osobowych wmontowano szeroko reklamowane łódzkie gaźniki. Zauważono, że w każdym z

(Dokończenie na str. 4)

## O martyrologii dzieci

**KWIECIEŃ** jest Miesiącem Pamięci Narodowej. Martyrologii dzieci polskich w czasie II wojny światowej poświęcono wystawę książek, zorganizowaną w bibliotece zakładowej przy ul. Brożka. Warto obejrzeć tę ekspozycję. (fis)



**21 MARCA** 1987 roku w świetlicy MPK przy ul. Brożka odbyło się uroczyste ślubowanie uczestników Ochotniczego Hufca Pracy 17-17D. Na uroczystość przybyli: sekretarz KZ PZPR **Zbigniew Babiuch**, przedstawiciel związków zawodowych **Jan Maciuszek**, dyrektor MPK **Tadeusz Trzmiel**, kierownik Zakładu Napraw Autobusów **Wiesław Ptak**, oraz mistrzowie praktycznej nauki zawodu w zakładach. Miłym akcentem ślubowania było wręczenie przez przedstawicieli Komendy Wojewódzkiej i dyrekcji MPK wyróżniającym się wychowawcom i uczestnikom wyróżnień i nagród pieniężnych Brązowymi odznakami „Za zasługi dla OHP” odznaczonych zostali: **Adam Duń**, **Marta Malec**, **Grażyna Pasławska-Kusia**, **Wiesław Ptak** i **Robert Stanecki**. Natomiast odznaki „Wzorowy uczestnik OHP” otrzymali: **Jarema Hajduk (ZAP)**, **Piotr Kantorowicz (ZNT)**, **Tomasz Kowalczyk (ZNA)**, **Dariusz Kowalski (ZAC)**, **Artur Kucharczyk (ZTS)**, **Dariusz Seremak (ZTH)** i **Janusz Weislo (ZAW)**.

**ZYGMUNT SENER**  
Fot. **WŁADYSŁAW MALEC**



Fot. **STANISŁAW MAKAREWICZ**

## Ochrona środowiska

**NA TEMAT** zagrożenia życia przyrody, a więc naturalnego naszego środowiska powiedziano i napisano już chy-

ba wszystko. Czy zrobiono również dużo? Na pewno nie. Ale ile rzeczywiście można w tym zakresie zrobić? Wszystkie dzisiejsze działania to tylko półśrodki. Nie da się przecież wyrzucić z naszych miast dobrze znanych trucielej — wielkich zakładów przemysłowych, hut, kotłowni. Nasza epoka to czas intensywnego rozwoju przemysłu. Może być więc tylko problem jak ograniczyć do minimum emisję szkodliwych substancji. W tym celu właśnie powstało wiele laboratoriów badawczych, których zadaniem jest przeprowadzanie pomiarów zanieczyszczenia środowiska. Przy wielu dużych zakładach pracy takie laboratoria się znajdują. Między innymi działa ono już od kilku lat również w naszym przedsiębiorstwie a 1 stycznia 1986

roku powstała Sekcja Ochrony Środowiska.

### Badania środowiskowe

Laboratorium Ochrony Środowiska i Środowiska Pracy, które znajduje się na terenie ZAW, kieruje **Jolanta Mrugańska**, natomiast Sekcja Ochrony Środowiska **Grażyna Pietrzyk**. Zarówno jedno jak i drugie podlega Działowi (Dokończenie na str. 5)

### Chór z Norymbergi w Krakowie

**OD 2 DO 6 KWIETNIA** gościł Chór Męski Zakładów Miejskich w Norymberdze. Nasi goście poszczycili się mogą wieloma wyróżnieniami i nagrodami. Koncertowali m. in. w Wiedniu, Barcelonie, Oslo, Moskwie, Leningradzie i oczywiście w Krakowie.

Współpraca kulturalna zakładów z Norymbergi i MPK Kraków trwa od 1985 r. „Lutnia Robotnicza” wyjedzie do Norymbergi w październiku. (fis)

### Szkolenie zakończone

**ZAKOŃCZONO** pewien etap szkolenia kadry rezerwowej. Jedni uczestnicy zakończyli już edukację, inni mają za sobą jej pierwszy etap.

System tegorocznych szkoleń znacznie odbiegał od tradycyjnego, tak zwanego wykładowego. Szkoleni aktywnie uczestniczyli w zajęciach, dużo serca wkładali też pracownicy dydaktyczni Akademii Ekonomicznej. Ta wieloletnia już współpraca była także możliwa dzięki zaangażowaniu zakładowego socjologa **Danuty Wilkoszewskiej**. Zresztą nie tylko sposób szkolenia był jej zasługą. Świetnie zdała też egzamin jako kelnierka na uroczystości zakończenia szkolenia. Ci co już „mocno” siedzą w rezerwie kadrowej przedstawili na zakończenie efekty swojej edukacji w postaci omówień prac pisemnych. Część uczestników szkoleń i ich opiekunów otrzymała nagrody. I wszystko byłoby w porządku, gdyby... No właśnie. Nie pierwszy to raz okazuje się, że lepiej się szkolić i podnosić kwalifikacje, niż je posiadać i organizować szkolenie innym. Chińskie przysłowie „o byś cudze dzieci uczył” straszy. A chodzi o tak niewiele. Przecież rzecz nie w nagrodzie, ale uczciwej ocenie wysiłku.

To okazuje się jednak najczęściej niemożliwe.

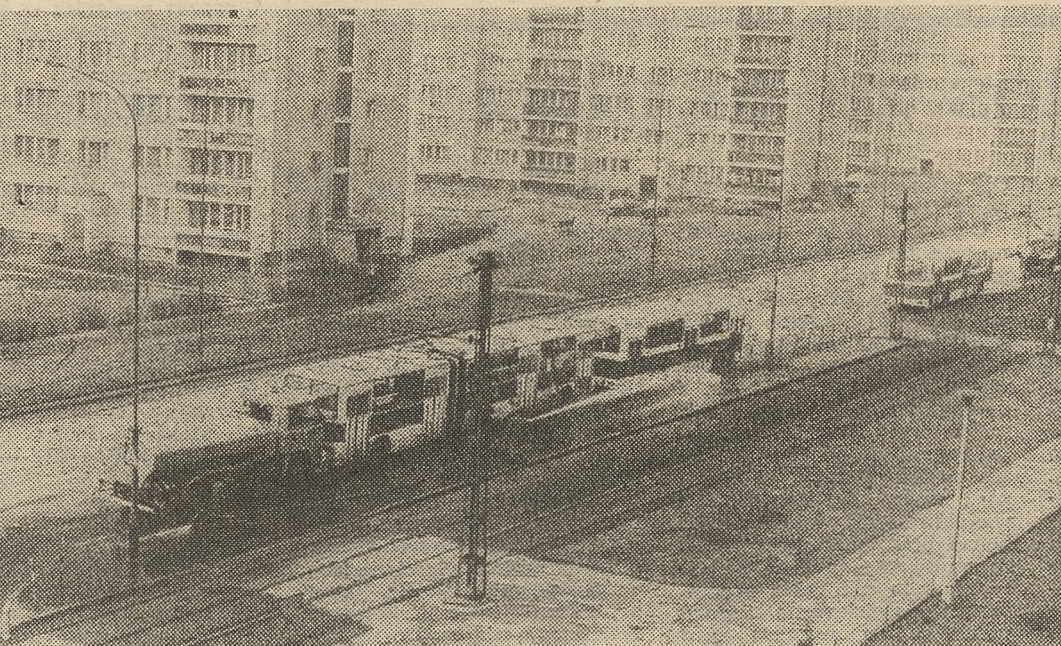
**F. SERWIN**

## Więcej takich!

**PAN MIECZYSLAW MIŚ** z Działu Głównego Mechanika dziękuje za naszym pośrednictwem: **JERZEMU JĄSKOWSKIEMU** i **PIOTROWI WILGOSIEWICZOWI**. 17 marca br. niefortunny pasażer „24” wysiadł przy pętli w Łagiewnikach około godz. 5.30, pozostawiając w tramwaju neseserek z ważnymi dokumentami. Gdy rozpaczliwie zastanawiał się co zrobić, nadjechało „pogotowie wypadkowe” numer rejestracyjny KRC 206E. Panowie z pogotowia nie wdając się w długie wyjaśnienia zabrali do auta p. Miśa i już na pętli dogonili „24” zanim pasażerowie zdążyli wysiąść. Neseserek odzyskano nie naruszony. Panowie z „Pogotowia” odmówili nawet wypicia szklanki kawy.

Oby więcej takich życzliwych!

(fis)



Wiosenne porządki

Fot. **WŁADYSŁAW MALEC**

● **MIMO POGODY** „kwietniowej”, ani chyba zima już za nami. Świadczą o tym wszelkiego rodzaju podsumowania, zakończenia i rozpoczęcia. Na spotkaniu — ostatnim marcowym — kadry kierowniczej przedsiębiorstwa podsumowano pracę MPK podczas minionego zimy. Wnioski poszły do przygotowań... do zimy 1987—88. Na spotkaniu omówiono także sytuację ekonomiczną i finansową przedsiębiorstwa.

● Plenum KZ PZPR oceniło szkolenie kadry kierowniczej w przedsiębiorstwie w 1986 roku. Członkom Plenum przedstawiono także sprawozdanie z działalności Komitetu Zakładowego.

● 4 kwietnia zakończył się w MPK definitywnie sezon narciarski. Zegnano go ślalomem równoległym w Bukowinie i ogniskiem w Jurgowie. Tym sposobem PTTK rozpoczęło wiosnę.

● Natomiast Zakładowe Koło TKKF w letni sezon turystyczny weszło penetracją podkrakowskich dolinek.

## 15 DNI W MPK

● Rozdaniem dyplomów zakończyły się szkolenia kadry kierowniczej I, II i III stopnia. Teraz, „rezerwowym” nie pozostaje już nic innego jak czekać na wakacje. Radzę zbytnio się nie niecierpliwić. Wcale nie dlatego, że stół kierowniczy jest stabilny, ale ukończenie kursu wcale nie oznacza, że nas akurat mianują.

● Dzień Kobiet dawno już na szczęście za nami, ale mimo że większość już o nim zapomniała, były panie które miały trochę pracy, by go przygotować. Do takich należały panie bibliotekarki. Na tę właśnie okazję przygotowały trzy kiermasze książek na łączną kwotę 63 tys. zł.

● „Twarze teatru” to także ekspozycja książek zorganizowana w marcu w bibliotece przy ul. Brożka 3.

● W basenie KS „Korona” w każdą sobotę pracownicy i ich rodziny mogą doskonalić swoje umiejętności pływackie. Wymagany jest odpowiedni strój, zaświadczenie lekarskie o stanie zdrowia i bilet wolnej jazdy.

● 10 kwietnia chętni mogli się bawić w kabarecie hotelu „Pod Różą” na spektaklu pt. „Boya wina”. Bilety rozprowadzał Dział Kultury i Sportu.

● Zapraszamy natomiast na program „Lepiej nie mówić” z udziałem T. Rossa i Z. Korpolewskiego, I. Santora, 26 bm. do kina „Kijów”. Bilety także w Dziale Kultury.

● Swoją rozrywkę mieli i miłośnicy. Bawili się na filmie „Przyjaciele wesołego diabła”, wg powieści K. Makuszyńskiego. (F.S.)

## IX Dekada Kół ZSMP

Od 20 do 30 marca odbyła się IX Dekada Kół ZSMP poświęcona „Ustawie o młodzieży”. Ustawa, której idea zrodziła się w 1981 r. na III Nadzwyczajnym Zjeździe ZSMP, stała się faktem, głównie dzięki aktywnej pracy Zespołu Młodych Posłów. Przyjęte w niej regulacje prawne stwarzają szanse ludziom młodym na realizację swoich życiowych zamierzeń. Celem Dekady jest przede wszystkim zapoznanie jak najszerszego kręgu młodzieży z treścią Ustawy (która weszła w życie od 1 stycznia br.), a także rozporządzeniami rządowymi z niej wynikającymi.

Pierwsze w ramach Dekady odbyło się zebranie VII Koła ZSMP w ZAB (20 marca). Coraz prężniej działające koło wiele uwagi poświęciło miejscu ZSMP w zakładzie pracy. Dyskutowano także o możliwości współpracy ze związkami zawodowymi (m.in. propozycja wypracowania wspólnie dodatkowych środków na działalność socjalną) i Radą Pracowniczą (koło wytypowało swoich kandydatów przed wyborami do samorządu).

IX Dekadzie Kół poświęcone było także pierwsze w 1987 r. szkolenie Zakładowej Szkoły Aktywu, w Gródku nad Dunajcem 21—22 marca. Przewodniczący i aktywni ZSMP w MPK zapoznali się m.in. szczegółowo z „Ustawą o młodzieży”, a także z aktualną sytuacją międzynarodową.

Podczas gdy członkowie ZSMP przygotowywali się do przeprowadzenia Dekady, koła ZSMP: III z ZNT i X z ZTX zainaugurowały 21 marca „Wiosnę Inicjatyw Społecznych”. Młodzieżowcy z ZTX kończyli rozpoczętą już tydzień wcześniej pracę przy odnawianiu wnętrza zakładu na os. Zielonym. W czynie tym wzięli także udział członkowie X POP i pracownicy ZTX. Za zdobyte w ten sposób pieniądze kolektyw ZTX zamierza ufundować książeczkę mieszkaniową dla sieroty. Koledzy z ZNT myli natomiast okna wokół hali zakładu, a część środków mają zamiar przekazać na Fundusz Młodzieży (utworzony na podstawie „Ustawy o młodzieży”).

**POD KONIEC** ub. roku koło w ZAP zawiesiło działalność. Z sytuacją taką nie mogli pogodzić się aktywni ZSMP pracujący w tym zakładzie. 4 marca odbyło się w ZAP wyjazdowe posiedzenie Prezydium ZZ ZSMP w MPK, na którym ustalono działania mające rea-

lizować działalność koła ZSMP w tym zakładzie. 19 marca proces budowy nowego koła został zamknięty zebraniem wyborczym Koło, które liczy aktualnie 13 członków, wybrało w głosowaniu tajnym zarząd w składzie: Małgorzata Piotrowicz (przewodnicząca), Jan Malarczyk (sprawy społeczno-zawodowe), Robert Nagraba (sprawy sportu i kultury). Przyjęto plan pracy na II kwartał oraz szeroko dyskutowano nad programem działania koła. Koło przeprowadza już plebiscyt na Najlepszego Mistrza, Nauczyciela Wychowawcę Młodzieży. W planie podjęcie prac na rzecz FASM i rozwinięcie działalności sportowo-rekreacyjnej oraz szeregu innych ciekawych zamierzeń. Życzymy powodzenia!

**KOLEJNE** wyjazdowe posiedzenie Prezydium Zarządu Zakładowego ZSMP odbyło się 18. marca w ZBL, gdzie działa XI Koło ZSMP. Jego przewodniczący Ryszard Śliż poinformował o pracy koła. Na uwagę zasługuje tu zwłaszcza działalność propagandowa, sportowo-rekreacyjna (prowadzona wspólnie ze związkami zawodowymi) i inicjatywy społeczno-zawodowe koła. Zarząd XI Koła w Zakładzie Budowlanym uważa, że po podjęciu nowych form pracy (zwłaszcza FASM) będzie to jedno z lepszych w MPK kół. Podczas Prezydium powołano Sztab Akcji Lato '87, którego pracą będzie kierował Roman Mastalerz (wiceprzew. ZZ ZSMP), a który ma przygotować akcję letnią młodzieży MPK. W posiedzeniu Prezydium uczestniczył wiceprzewodniczący ZK ZSMP Wojciech Kocon.

**KOMISJA PROPAGANDY**  
ZZ ZSMP w MPK Kraków



**SZACOWNIA** Pani Kierowniczko, ulokowawszy się w Dziale Płac (znaczy się blisko kasy, co jest pozycją równie strategiczną, jak przy bufecie u cici na imieninach) uznała Pani chyba, że do Niej należy „rząd dusz”, każdy odwiedzający Pani gabinet jest niemiłe widzianym intruzem, a załatwienie najprostszej sprawy, nie mówiąc już o wyświadczeniu grzeczności, wymaga namysłu i mnożenia przeszkód. Przecież Biuro jest święte, a interesant z korytarza przeszkadza w dziejowym postan-



Trzeba zadbać i o aktualność tablicy informacyjnej  
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

## Nowe wzory tablic z rozkładami jazdy

**W ODDZIALE** Zabezpieczenia Tras opracowano nowe tablice z rozkładami jazdy. Na czym polega nowość? Obecnie są one czytelniejsze, mają większe litery i umieszczone są za szybą. Dotychczas większość rozkładów jazdy z tzw. „krotnością” była mocowana śrubami do słupa. Ludziom starszym i wszystkim z gorszym wzrokiem kłopot sprawiało odczytanie drobnych komputerowych cyferek. Na słupach, gdzie linii komunikacyjnych jest dużo, rozkłady

umieszczone wysoko nie są czytelne dla wszystkich. I to byłby jeden koronny argument przemawiający za nowymi rozkładami. Są i inne także bardzo ważne, że te należą do sfery estetyki. Opracowano inne niż dotychczas ramki na owe rozkłady. Nowe są prostokątne na 6 i 4 rozkłady. Wszystko byłoby pod szybą, ale umieszczoną tuż na rozkładach. Takie jej umieszczenie sprawia, że jest odporniejsza na uderzenia niż szybą umieszczoną w starej ramce. Tam jest zbyt dużo przestrzeni i nawet przy niezbyt silnym uderzeniu pęka. Nowe ramki i rozkłady mają jeszcze jedną zaletę. Śrubami byłyby mocowane tylko ramki. Zarówno rozkłady, jak i tak zwane „liniówki”, byłyby wsuwane w ramki. Podobnie wyglądałyby i tabliczki liniowe. Być może trudniej będzie zniszczyć całą ramkę niż pojedynczy rozkład, chociaż głupota i wandalizm są przemożne. (F.S.)

## Brawo!

**PAN ADAM SUDER** pracuje jako kierowca w piaszowskiej zajezdni. 12 lutego po południu jeździł na linii „143”. Ok. 16.30 dojeżdżał ul. Bieżanowską do wlotu ul. Wielickiej. W tym samym czasie do pobliskiego przystanku dochodził inwalida pierwszej grupy, który nie był już w stanie zdażyć na autobus. Jednak nie na wóz prowadzony przez pana Sudera. Ten spokojnie poczekał, aż inwalida wsiądzie do wozu. Ponieważ nie był to pierwszy taki uczynek Adama Sudera, Zarząd Koła Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów w Bieżanowie napisał do dyrekcji MPK. Pan Suder otrzymał pochwałę oraz nagrodę pieniężną i trafił także na nasze łamy, jako kierowca, z którego inni powinni brać przykład. (kg)

**BARDZO**, a bardzo dziękuję w imieniu własnym i mieszkańców ul. Chełmskiej za zaawansowanie przystanku autobusowego linii 102 w obrębie ul. Chełmskiej. Życzę dużo sukcesów w pracy zawodowej — jak najmniej skarg i kłopotów — wszelkiej pomysłowości w Nowym 1987 r.

z poważaniem  
WŁADYSŁAW CIUPCZYK

## A ktoś za to płaci

**LOGIKA** nakazywałaby sądzić, że jeżeli tramwaje jeżdżą bez awarii, to są sprawne technicznie, pracownicy zaplecają powinni więc zarabiać dużo, bo od nich przede wszystkim zależy jaki ten tabor jest. Akurat. To stwierdzenie ma się tak do rzeczywistości, jak realizacja naszej reformy gospodarczej do jej założeń i efektów.

Jeżeli tabor jest sprawny, to mają możliwość zarobku... prowadzący pojazdy, oczywiście „tłukąc” godziny nadliczbowe. Jeśli natomiast awarii zbyt dużo lub wypadnie „kłęska żywiołowa” typu zima, zarobki gwałtownie spadają. Takie wnioski można wysnuć, gdy przeanalizuje się chociażby zarobki ostatniej zimy.

Czy u nas musi wszystko być na opak?

Czyżby tu była odpowiedź na pytanie: dlaczego płaci się pracować byle jak? Zresztą niejedyny to przykład postawienia na głowie wielu kwestii. Ot na przykład: płacić się zlecać pracę poza MPK, płacić za te usługi może i dziesięciokrotnie więcej niż trzeba by zapłacić naszym pracownikom, bo te pieniądze nie obciążają funduszu plac i nie grożą opodatkowaniem wielokrotnością wzrostu płac ponad przeciętny pułap. A że ze społecznego punktu widzenia jest to nie tylko absurd, ale przez zwiększenie kosztów prowadzi do wzrostu cen? Przecież wzrost jest uzasadniony i wszystko w porządku.

Podobnie zresztą jest z ponadplanową produkcją na rynek. Ile ona kosztuje naprawdę (gdy wykonywana jest w godzinach nadliczbowych)? Częściową odpowiedź znajdziemy także w podwyżce cen. Czy ktoś obliczył ile kosztuje dłuższa niż przewidziano konstruktorzy eksploatacja taboru? Czemu czas eksploatacji np. tramwaju przewidziano na lata, a nie przebieg i konkretne warunki komunikacyjne? Jeżeli wagon stoi ileś tam lat, to czy powinien być skasowany? Uf. Podobnych przypuszczeń i wątpliwości można by mieć wiele i właściwie mogą powstawać wszędzie. Komu się opłacają takie karkołomne kombinacje nie bardzo wiadomo. Wiadomo na pewno kto za to zapłaci. (fis.)

nictwie oraz pracy koncepcyjnej. Niejednokrotnie podnosiliśmy na tamach „temat” u przejmności i zyczliwości kierowców czy motorniczych, piętnując ich za brak właściwego stosunku do pasażerów. Mam uzasadnione podejrzenia, skąd się to bierze. Rafy MPK-owskiej administracji są widnie dobrą szkołą stosunków międzyludzkich. Pani, odcięta od życia dźwiękochłonnymi drzwiami, zapominała pewnie, że czasem ma się też do czynienia z żywym człowiekiem, nie tylko papierami. A propos papierów — po cóż mała poligrafia wydaje takie ilości druków, jeśli już po niedługim czasie „jak się znajdzie to będzie, jak nie, to nie” — materiał przygotowany przez Pani dział?

Z prasowym pozdrowieniem  
REDAKTOR

## Przepraszam

**UPRZEJMNIE** przepraszam inspektorów ds. kontroli nr 14 i S-25 za moje niewłaściwe zachowanie w stosunku do nich dnia 17 marca 1987 r.

PIOTR WĘGLARZ — ZAB

**PRZEPRASZAM** Pana KAZIMIERZA RYCHLIKA za zajęcie, jakie miało miejsce 3 marca 1987 roku około godz. 16.45 na pętli autobusowej w Borku Fałęckim.  
WIESŁAW FRAŚ

Rzadko zamieszczamy w „Sygnałach” dokumenty. Są jednak takie pisma, których omawiać, komentować nie należy. Do nich należą uchwały nr 1 i 2 (XX/II/87) Rady Pracowniczej. Stąd dziś w naszej gazecie treść pism wystosowanych do: ministra komunikacji PRL — Janusza Kamińskiego oraz przedstawicieli władz Krakowa — sekretarza KK PZPR Józefa Szczurowskiego, przewodniczącego Rady Narodowej Apolinarego Kozuba oraz prezydenta Krakowa Tadeusza Salwy.

## UCHWAŁA NR 1

**ZALOGA Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego** w Krakowie wyraża swoje niezadowolone niską skutecznością działania służb administracyjnych Urzędu m. Krakowa w zakresie uzyskiwania wskazań lokalizacji inwestycji komunikacyjnych, w tym szczególnie podstacji zasilającej trakcję przy ul. Kołetek oraz zajezdni tramwajowej przy al. Pokoju.

Nasilająca się presja społeczna w kierunku uruchamiania nowych połączeń komunikacyjnych — tramwajowych w mieście nie może być zaspokojona bez niezbędnego zabezpieczenia sieci zasilającej oraz zaplecza. Niewłaściwe wezły komunikacyjne, jakimi są skrzyżowania ul. Dieflla z ulicami Krakowska i Boh. Stalingradu, posiadają pojedyncze linie zasilające z podstacji przy ul. Reja obciążonej do granic bezpieczeństwa.

Bezawaryjna drożność tych szlaków komunikacyjnych zapewnić może dodatkowe zasilanie z projektowanej podstacji przy ul. Kołetek. Lokalizacja uzyskana w 1981 r. obejmuje teren Spółdzielni „Florina”, która do chwili obecnej prowadzi tam swoją działalność. Przyjmując, że waga problemu znajduje odpowiednie zrozumienie władz administracyjnych miasta, MPK uzyskało dokumentację podstacji oraz przygotowało jezdnię do układania dodatkowych kabli. Rozpoczęcie budowy od sześciu lat uzależnione jest jedynie od wyprowadzenia się Spółdzielni „Florina” i udostępnienia terenu.

Celem ograniczenia tendencji spadkowej ilości wagonów tramwajowych w ruchu konieczna jest budowa nowej zajezdni tramwajowej złączającej od czterech lat w programie zamierzeń inwestycyjnych miasta. Obecnie eksploatowane dwie zajezdnie tramwajowe nie spełniają warunków niezbędnych do codziennej obsługi taboru tramwajowego.

Zajezdnia w Nowej Hucie budowana na 135 jednostek typu N mieści 252 jednostki tramwajowe, w tym 185 typu 105 i 67 typu 102N, co w przeliczeniu gabarytów daje 384 jednostki typu N. Taki stopień nasycenia powoduje, że

20% taboru eksploatowanego przez zajezdnię parkuje na terenie petli „Bieńczyce”, pozostając praktycznie bez ochrony i możliwości codziennej obsługi.

Podobnie zajezdnia tramwajowa w Podgórzu, budowana na 150 jednostek typu N, mieści 291 jednostek tramwajowych, w tym 107 N i 184 typu 105 N, co w przeliczeniu daje 355 jednostek typu N.

Prowadzona dotąd systematycznie adaptacja urządzeń instalacyjnych obu zajezdni do obsługi takiej ilości wagonów jest daleko niewystarczająca, a dalsze prowadzenie prac w tym kierunku może zwiększyć pojemność zajezdni, lecz spotęguje istniejącą krytyczną sytuację w zakresie codziennej obsługi naprawczej taboru. Rozwiązanie stanowi nowa zajezdnia tramwajowa umożliwiająca technologiczną obsługę taboru w ilości dotąd eksploatowanej.

Lokalizacja wstępna przy al. Pokoju z możliwością realizacji nowego połączenia z al. Planu 6-letniego jest obiektywnie najkorzystniejsza, umożliwiając bezpośrednie włączenie wagonów do eksploatacji w obu kierunkach, stwarzając dodatkowo czterokrotną alternatywę sterowania ruchem tramwajowym w przypadku awarii na istniejących dwóch liniach łączących Kraków z dzielnicą Nowa Huta. Ponadto lokalizacja ta jest ostatnią z możliwych na terenie miasta uwzględniającą bezpośrednie włączenie zajezdni w układ komunikacyjny miasta. Każda inna alternatywa wymagałaby budowy specjalnej linii dojazdowej.

Niezbędna i konieczna korekta koncepcji przestrzennego zagospodarowania tego terenu pod kątem budowy zajezdni nie może być uzależniona od interesu kilku osób w zakresie pozyskiwanych efektów z działek pracowniczych.

Zaloga MPK w Krakowie domaga się podjęcia przez władze administracyjne miasta zdecydowanych i ostatecznych rozwiązań w zakresie lokalizacji obu obiektów i podjęcia realizacji zadań inwestycyjnych w ramach zarezerwowanych na ten cel środków w pięcioletnim planie inwestycyjnym do 1990 roku.

## UCHWAŁA NR 2

**ZALOGA Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego** w Krakowie wyraża zaniepokojenie i niezadowolone pogłębiającym się regresem komunikacji tramwajowej w m. Krakowie.

Niezależnie od uwarunkowań lokalnych, sytuacja ta znajduje swoje źródło również w eksploatowanym taborze tramwajowym. Przedsiębiorstwo dysponuje jeszcze 100 jednostkami tramwajowymi typu N produkcji lat 1950–61, co stanowi 18% eksploatowanego taboru. Stopień wysłużenia oraz stan techniczny kwalifikuje wagony do natychmiastowej wymiany również i ze względu na destrukcyjne ich oddziaływanie na zabytki klasy zerowej stanowiącej zabudowę centrum miasta.

Założony program wymiany starego taboru z terminem zakończenia procesu w 1985 r. wydłuża się z uwagi na ograniczone możliwości producenta, które nie rekompensują ilości jednostek wycofywanych z eksploatacji. Likwidacja starego, służącego od 30 lat taboru przy zachowaniu ilościowego stanu w eksploatacji jest możliwa poprzez zwiększenie produkcji wagonów do około 300 jednostek rocznie. Problemem następnym występującym w naszym przedsiębiorstwie ze szczególną siłą jest brak możliwości przero-

bowych i stanowiskowych pod kątem potrzeb remontów kapitalnych wagonów typu 105 N. Proces rozbieżności między potrzebami a możliwościami w tym zakresie ma charakter narastający i na koniec roku 1987 zamknie się niebilansowaniem 20 remontów kapitalnych, a na koniec 1988 r. już 43, co prowadzi wprost do dewastacji taboru i ograniczenia możliwości przewo-

Trudna sytuacja w zakresie remontów kapitalnych występująca w MPK Kraków nie jest zjawiskiem odośobnionym w kraju, stąd zrodziła się konieczność utworzenia bazy remontowej taboru tramwajowego w Polsce. Próba wyjścia z sytuacji było utworzenie takiej bazy w przedsiębiorstwie „WUKO” Stąporków, która ze względu na wyposażenie techniczne kubatury i zatrudnieniowe stanowiła obiekt idealnie nadający się do tego celu.

Kosztom przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju wykonano:

— ekspertyze celowości adaptowania „WUKO” Stąporków jako bazy naprawczej taboru — zrealizowany przez CTK W-wa,

— pierwszy etap adaptacji bazy,

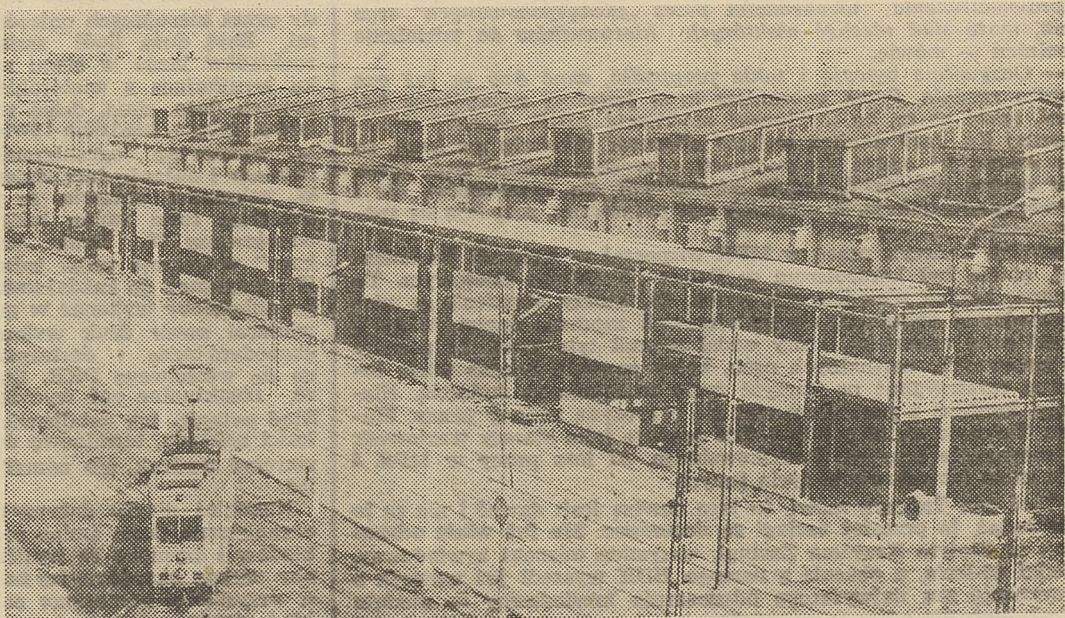
— zlecono do Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Poznaniu opracowanie

projektu docelowej modernizacji bazy w Stąporkowie.

Zaloga MPK z zaniepokojeniem przyjęła wiadomość o zwrocie funduszy pożyczonych „WUKO” Stąporków przez przedsiębiorstwa komunikacyjne w kraju, w tym również MPK Kraków w okresie komisarycznego zarządu tym przedsiębiorstwem oraz jednostronnego zerwania stosownej umowy. W odczuciu zarządu zmierzano do utworzenia bazy zaspokajającej krajowe potrzeby w zakresie remontów wagonów tramwajowych, produkcji i regeneracji części zamiennych.

Zaloga MPK w Krakowie stoi na stanowisku, że Ministerstwo Komunikacji w trosce o podtrzymanie istniejącego poziomu komunikacji tramwajowej w m. Krakowie, a również w Polsce winno poczynić niezbędne czynności w kierunku odzyskania przedsiębiorstwa „WUKO” Stąporków, lub uzyskania innego obiektu z przeznaczeniem na bazę remontową taboru tramwajowego funkcjonującego na wzór ZNTK.

Obydwie uchwały podpisali: sekretarz Rady Pracowniczej mgr inż. **WOJCIECH GÓRECKI** i przewodniczący Rady Pracowniczej MPK w Krakowie **ZDZISŁAW MAZUR**.



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

**RENESANSOWI** władcy miewali błażów, of miewali. Było ich wielu (władców i błażów), jeśli jednak o tych drugich chodzi, przynajmniej do polskiej historii wszedł na stałe, niestety, tylko jeden. Ostatni felieton w „Sygnałach MPK” sugeruje, że oto Stańczyk na MPK-owskim gruncie nam nastał. Inne znaczenie ma dziś słowo błaż. W czasach renesansu byli oni „obsadnieni” na dworach w celu rozśmieszania i bawienia władców. Prawdę mówiąc, co inteligentniejsi, o przeciwnikach monarchów i owszem wyrażali. Wróćmy jednak do budzącego tyle emocji paragrafu nr 6. Okazuje się, że znacznie łatwiej (i bezpieczniejszy chyba) być dziś błażem niż obiektywnym na stołku, także motorniczego.

MPK-owski błaż — jak samą siebie nazywa Marta Michałowska — w całości nie zgadza się z moim stanowiskiem „wyłożonym” w 4 numerze „Sygnałów”. Pogratulować! Czyli na interwencję pasażerów, iż zostali przytrzaśnięci przednimi drzwiami, odpowiadamy, iż było to zgodnie z przepisami bo... i tak dalej. Insynuowanie mi, jakoby ubolewałem, iż tego przepisu (paragraf nr 6) prowadzący pojazdy nie łamie, jest co najmniej zdumiewające. W swoich zwierzeniach rzeczniczka ubolewała, i owszem, lecz nad tym, że inne przepisy nie są tak respektowane przynajmniej w 50 proc. To chyba zasadnicza różnica. Zgadza się, że motorniczy nie jest w stanie zawsze ocenić grupy inwalidztwa. Zdrowy rozsądek powinien więc podpowiadać, co robić. Jeżeli ta podpo-

wiedź sprowadza się jednak tylko do tego, by „nauczyć rozumu”, co zresztą p. Michałowska zapowiada, to gratuluje. Wierzę, że ze stołka motorniczego widać bardzo niewiele. Może w takim razie lepiej zająć się prowadzeniem pojazdu, a nie wychowywaniem i tresowaniem? Może wtedy byłoby mniej najechnięcia chociażby tramwaju na tramwaj? Chyba, że to też wina pasażerów i przednich drzwi? Tak na marginesie. Nie widać w lusterku ostatnich drzwi w ostatnim wozie, na przystankach, tu-

## Okiem rzeczniczka

## Błażen błażnowi równy?

nelach i pętlach. I tutaj zgadzam się, że tak istotnie często bywa.

Zablokowano połowę przednich drzwi, drugą połowę odmyka się tylko dla uprawnionych. No to zlikwidujemy także ostatnie drzwi, a w dalszej kolejności... pasażerów. Przecież to z nimi największy kłopot...

Nigdy i nigdzie nie twierdziłam, że pasażerowie to potulne baranki, a prowadzący pojazdy — krwiożercze bestie. Pani Michałowskiej nie muszę tłumaczyć, że bywa różnie. Zgoda, że motorniczy narażony jest na wszelkiego rodzaju humory pasażerów. Uważam też, że powinien w równym stopniu odpowiadać za niewłaściwe zachowanie i pasażer, i motorniczy. Myślę tak wca-

le nie dlatego, że „znoszenie chamstwa pasażerów nie jest wliczone w stawkę zaszeregowania osobistego”. Dziwi mnie tylko domniemanie pani Michałowskiej, iż wtedy znoszenie tego chamstwa byłoby uzasadnione. Przecież nie kto inny, tylko ona pisała, że nie będzie sprzedawać biletów bo... nie chce jej się zdejmować rękawiczek. A przecież owa sprzedaż jest w stawce wliczona. Czy więc na pewno ja namawiam do łamania przepisów lub wręcz niewywiązywania się z obowiązków?

Nasza korespondentka przypuszcza, iż przestrzegam kodeksu karnego, mimo że go nie znam. Istnieje jednak coś takiego jak ogólnie przyjęte normy postępowania. Te znają prawie wszyscy i wystarczy ich przestrzegać, by nie wchodzić w kolizję z kodeksem.

Na całym świecie używa się przednich drzwi. Czyżby z krakowskiego stołka motorniczego widać było inaczej bądź nie widać nic? Nie znając pani Michałowskiej sądziłabym, iż jest naiwna twierdząc, że wszystkie przytrzaśnięcia to tylko przypadki. Zresztą o tym także pisała w jednym z felietonów.

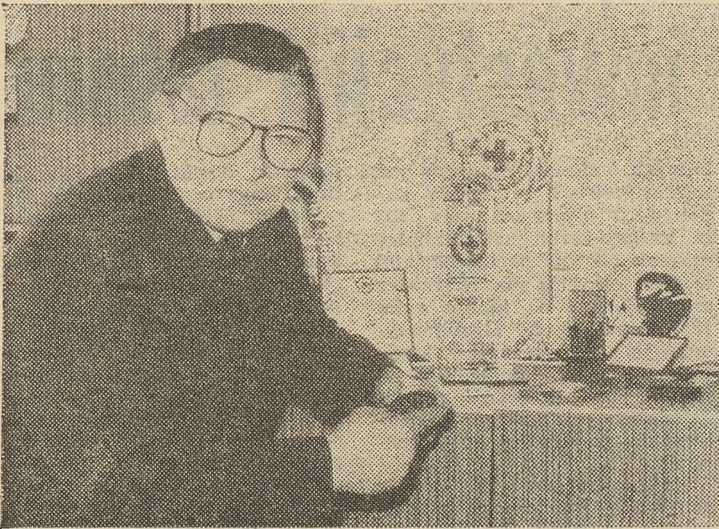
Gdybym była złośliwa, rozwiązanie zagadki pani Michałowskiej na temat zapinania łańcuszków w wagonach sta-

rego typu brzmiałoby następująco: nie zapinają ich, ponieważ nie chcą narażać swoich znajomych na przeciskanie się między uchwytem przy przednim wejściu, a zablokowaną połową drzwi lub przechodzenie pod tymże łańcuszkiem. Jakoś ci przecież obeznani z sytuacją nie podzielały obawy autorki rubryki „Okiem motorniczego” i beztrosko gawędzą z prowadzącym pojazd.

Jakkolwiek upierać się będę, że stojący na przystanku nie muszą znać przepisów umieszczonych wewnątrz tramwaju, to jednak znam swój zakres czynności. Krew mnie zalewa faktycznie, lecz nie dlatego, że muszę odpowiadać tym „opornym” na tresurę pasażerów, ale wściekam się na głupotę argumentacji faktów przytrzaśnięcia drzwiami. Panią zresztą też, tyle że dla mnie głupota jest głupota, dla pani natomiast patrzącej ze stołka motorniczego, jest najczęściej usprawiedliwiona. „Trybunem ludu” być łatwo. Gorzej natomiast z opiniami tego ludu na temat swoich trybunów. Słyszę że często w rozmowach wyrażanych przez znajomych prowadzących pojazdy właśnie w kabinach. Nie wspomnę już o słownictwie, zresztą nie mój to kłopot. Stucham bo muszę, ponieważ rozmowa prowadzona jest także mimo zakazów. Chyba, że znów logika stołka motorniczego wskazuje, że przepisy obowiązują tylko pasażerów?

Mam cichą nadzieję, że ów „płodny temat paragrafu nr 6” przynajmniej w tej formie został wyczerpany.

FILOMENA SERWIN



## Dawać i nic za to nie żądać

**MARIAN TAŃCZYK** honorowym krwiodawcą został w 1961 r. Już wcześniej oddawał krew, jednak czynił to zarobkowo. Wtedy, przed 26 laty pomyślał, że brać pieniądze za oddawanie krwi to trochę tak, jak kupować chleb. A przecież człowiek powinien czasem czynić coś bezinteresownie dla innych i dla siebie. Widział też przykład kolegów, którzy byli honorowymi krwiodawcami. Postanowił do nich przylączyć. Do dzisiaj oddał już honorowo ponad 53 litry krwi, aktywnie bierze udział w pracach klubu HDK w MPK, był w zeszłym roku w Warszawie, gdzie powstaje Centrum Zdrowia Dziecka. — *Wspaniałe wrażenie. Bardzo pożyteczny szpital, żeby więcej takich — mówi.*

Jego losy blisko związane są z dziećmi. Kilka lat temu dawał krew małemu dziecku bezpośrednio, z żyły do żyły. Podobnie było kiedyś w Nowej Hucie. Dwukrotnie ratował życie postrzelonemu funkcjonariuszowi MO. Wiele poświęcenia, wyrzeczeń. Kiedyś oddawał krew co dwa tygodnie, dziś co półtora miesiąca. Zdrowie na razie dopisuje, organizm już się przyzwyczaił do tych ubytków. Jest na każde zawołanie, wtedy gdy potrzeba krwi. Czasem nawet wynikają z tego powodu konflikty w pracy. Przyjeżdża karetka, bo krew potrzebna jest zaraz, a tu nie ma zmiennika. Powstaje więc kłopot.

— Zdarza się, że oddawanie krwi jest dobrym pretekstem do usprawiedliwienia nieobecności przez „niedysponowanych” tego dnia, może stąd niechęć niektórych kierowników do udzielania zwolnień — mówi.

— Oczywiście bywają i takie przypadki, choć dziś są już one bardzo rzadkie. Przed pobraniem krwi jesteśmy szczegółowo badani, także po to, by wykluczyć możliwość AIDS, choroby wenerycznej itp. Jeśli analiza wykaże obecność alkoholu we krwi, to nie można jej oddać. Krwiodawstwo narzuca pewien tryb życia. Nie można pić, palić, regulę niemal jak dla sportowców, ale i ogromna satysfakcja, że człowiek jest pożyteczny, przydaje się społeczeństwu.

Marian Tańczyk pracę w MPK rozpoczął w Kontroli Technicznej, potem był kontrolerem w Dziale Taryfowo-Biletowym. To trudna, bardzo niewdzięczna praca. Ci, którzy obrzucają go niewybrednymi epitetami, nie podejrzewali zapewne nawet, że mają przed sobą człowieka, który oddał niemal tyle krwi, ile posiada 10 sprawnych, normalnych osób, który pozwolił bardzo wielu ludziom rozstrzygnąć na korzyść życia zmagania ze śmiercią. Niestety, konflikt z pasażerem stał się przyczyną zmiany pracy. Marian Tańczyk został pobity i dziś pracuje jako starszy wartownik w magazynie przy ul. Radzikowskiego. 33 lata pracy w MPK i tyle samo lat ratowania życia innych.

Choć pan Tańczyk mówi, że jego dewizą jest: dawać i nic za to nie żądać, to przecież zasługi są doceniane. Ma już wiele odznaczeń ze Złotym Krzyżem Zasługi, wszystkie odznaki krwiodawcy, Medal 40-lecia, a obecnie z naszego HDK wyszedł już wniosek o przyznanie mu najwyższego odznaczenia krwiodawcy — medalu „Zasłużony dla zdrowia narodu”.

Ale najważniejsza jest możliwość ratowania czyjegoś życia. (kg)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

# Szukają oszczędności

(Dokończenie ze str. 1)

nich nastąpiło obniżenie zużycia paliwa z 10,8 do 10 litrów na 100 km. Biorąc pod uwagę ilość kilometrów przejeżdżanych dziennie przez samochody zakładu, są to poważne oszczędności. W dziesięciu innych samochodach zastosowano nie mniej reklamowane niż łódzkie gaźniki, turbinki Kowalskiego. Te drugie, jak wiadomo, powinny dać podobne, a nawet większe oszczędności. Nie poprzestano na tym. W trzech wozach, w których już znajdowały się turbinki Kowalskiego, zamontowano dodatkowo gaźniki łódzkie. Tak więc w eksperymencie eksploatacji pozostają w zakładzie trzy grupy samochodów. Jedne z łódzkimi gaźnikami, drugie z turbinką Kowalskiego, a trzecie z jednym i drugim usprawnieniem. Eksploatacja każdej grupy wozów jest w zakładzie bacznie obserwowana, a spalanie paliwa do-

kładnie rejestrowane. Być może już w kwietniu dla niektórych z nich zmienione zostaną normy paliwa.

Instalacja tak gaźnika, jak i turbinki nie kosztuje wiele, w zakładzie już po pół roku się amortyzuje. Gaźnik kosztuje 13 700 złotych, a turbinka 13 500. Czas eksploatacji zarówno jednego, jak i drugiego obliczony jest na 4,5 roku. Po okresie amortyzacji, 4 lata pracować będą więc za darmo, przynosząc zysk. Zakładając, że średni przebieg samochodu w zakładzie wynosi dziennie 200 km, to według dotychczasowej normy potrzeba było 21,6 litrów paliwa. Obecnie w przypadku zastosowania tylko gaźnika łódzkiego, zużycie paliwa zmniejszyło się do 20 litrów. Przeciwnie w miesiącu, jeden samochód eksploatowany jest w zakładzie przez 20 dni. Nietrudno więc wyliczyć, że w każdym, w którym zastosowano tylko łódzkie gaźniki,

oszczędność paliwa dojdzie do 32 litrów. Jeżeli więc w zakładzie przy końcu roku znajdzie się 200 samochodów osobowych, w których zainstalowane były łódzkie gaźniki, to oszczędności sięgają będą kilku cystern. Gaźniki łódzkie zainstalowano eksperymentalnie w kilku samochodach jeszcze w grudniu ub. roku, turbinki Kowalskiego dopiero 9 marca.

Kierowca Józef Nowikowski, prowadzący samochód „FSO” z gaźnikiem łódzkim i turbinką Kowalskiego, stwierdza, że oszczędność paliwa jest odczuwalna. Przy zastosowaniu turbinki Kowalskiego silnik wozu stał się znacznie elastyczniejszy i zyskał na mocy.

W przypadku zastosowania turbinki Kowalskiego, oprócz oszczędności paliwa, zdecydowanie niższa jest też emisja tlenu węgla i innych zanieczyszczeń.

MARIA BUBACZEWSKA

**W NAWIĄZANIU** do notatki z 15 stycznia 1987 r. Nr 1 (312) i pytania o zapisy w wykazach ekspedycyjnych prowadzonych przez regulatorów i dyspozytorów ruchu informuję, że również jestem przeciwnikiem obarczania ludzi nadmiarem prac administracyjnych.

Wykazy ekspedycyjne stanowią jednak jedyny dokument kontrolny obrazujący przestrzeganie rozkładu jazdy przez kierujących pojazdami. Zbyt duża ilość zmian rozkładów jazdy w ciągu roku wynikająca z wielorakich potrzeb (lato, zima, dzień roboczy, sobota, niedziela i święta, wakacyjne ograniczenia, remonty i objazdy tras, wnioski, polecenia), sprawia, że w ubiegłym roku zmian takich odnotowano 67. Druk „wykazu” wykonano tylko jeden. W tej sytuacji do każdej zmiany należałoby wykonać w powielarni nowy druk wykazu ekspedycyjnego i dostarczyć go do właściwego PKR. Stare, nieaktualne zaś wycofać. Stąd pytanie, jak ustalić wielkości nakładu, terminowo dostarczyć wydruk, nie pomylić itd.

Niemniej ciągle dążymy do ograniczania ilości zmian rozkładów i czynione są wysiłki, aby wykaz ekspedycyjny miał w przyszłości naniesiony rozkład jazdy.

Kierunek docelowy jest jednak inny. Całkowite wyeliminowanie wykazu eksped-

ycyjnego i zupełne zwolnienie regulatora czy dyspozytora ruchu z obowiązku wpisywania danych o ruchu pojazdów.

Funkcję tą przejmie odpowiednio zaprogramowany minikomputer. Praca regulatora ograniczy się do obsługi komputera i to w sytuacjach wymagających jego interwencji. Komputer zastąpi również



sterowanie sygnalizacją świetlną — odjazdowa.

W ubiegłym roku grupa zapaleńców z krakowskiego MPK wspierana przez jednego pasjonata z AGH urządzenie takie skonstruowała, przetestowała i obecnie od 6 marca pracujący prototyp spotkać można w PKR Kleparz. Polecam zatem mały reportaż z tego punktu, gdzie redaktor ukrywający się pod inicjałami „i. o.” uzyskać może od regulatorów i dyspozytorów ciekawe wypowiedzi. Należy je uzupełnić danymi np. kierownika Działu Teleinformatyki lub Wydziału Łączności.

Pracujący prototyp wymaga kolejnego udoskonalenia

poprzez rozwiązanie automatycznej identyfikacji kursującego na trasach taboru, a nawet wzajemną współpracę urządzeń w zorganizowanej sieci.

Prace w tym kierunku siłami własnymi oraz współpracującymi z nami pracownikami AGH i Politechniki Krakowskiej prowadzimy.

I na zakończenie. Regulatorzy ruchu zawsze mają czas na spożycie posiłku. Życzę im, aby był zawsze smaczny i urozmaicony i by w ogóle było coś dobrego do zjedzenia.

MARIAN DUDEK  
z-ca dyrektora ds. ruchu

**PS 1.** Przepraszam za spóźnioną odpowiedź. Pragnąłem jednak pokazać wdrożenie nowego rozwiązania i poznać opinie pracowników bezpośrednio obsługujących te nowości. Mogłem bowiem odpowiedzieć „od ręki” że służby regulatora ruchu mają bezpośredniego przełożonego, który odpowiada za organizację ich pracy. Nie o to przecież chodzi.

**PS 2.** Mam również i ja pytanie. Dlaczego brak zainteresowania ze strony „Sygnałów” niewłaściwym dla firmy tematem — bezpieczeństwo w ruchu? W Dziale Dochodzeniowo-Wypadkowym i nie tylko rzeka materiałów. Zapraszam po wielokroć.

**OD REDAKCJI:** Skorzystamy z zaproszenia.

**BYŁA** jesień 1943 roku. Ciężki przynębiający czas okupacji. Tego dnia pracowałem jako motornicz na zmianie popołudniowej. Jeździłem od emmentarza Rakowickiego ulicą Dominikańską, Straszewskiego do Bronowic. Cały pierwszy wagon był tylko dla Niemców, a przyczepa w połowie dla okupantów, tylko w połowie zaś dla Polaków. Istniało zarządzenie, że ostatni pociąg linii „8” w ostatnim kursie ma odcepić przyczepę na petli rakowickiej i zostawić ją na torze zestawczym, a ostatnią „dwójkę” zabierać do zajezdni „8” jechała zaś „solo” do ul. Lubiech i przy schodkach z Dworca Osobowego czekała na pociąg z Berlina, który przyjeżdżał około północy, a czasem był i pół godziny spóźniony. Zabierało się pasażerów — Niemców i odwoziło ich do Bronowic, bo cała ulica, dziś nosząca nazwę 18 Stycznia, była zamieszkała przez Niemców.

I właśnie ja miałem wykonać ten ostatni kurs „ósemką”. Przy Dworcu czekałem do godz. 0.15, kiedy do wozu wsiadł niemiecki oficer. Ruszyłem w kierunku Bronowic.

Noc była bardzo ciemna, pochmurna, szny śliskie. Na ulicy obowiązywało całkowite zaciemnienie, wóz miał reflektor zamalowany na ciemność, a nad światłem kaptur, spod którego wychodziła niewielka smułka rozjaśniająca mrok. Widziałem nie dalej, jak 1 metr przed zderzakiem. Okna w wagonie zamalowane na ciemnoniebiesko, jedynie w środku szyby pozostał pasek o szerokości ok. 10 cm, by pasażerowie orientowali się do jakiego przystanku tramwaj się zbliża. Zarówki w wozie zamalowane na niebiesko, tylko na ich końcach pozostał jasny otwór średnicy 50 groszówki. Na pomostach żarówki osłonięte były kapturami, by światło nie padało na przednią szybę. Motornicz nie widział prawie nic i z oczami opartymi o przednią szybę, dzwoniąc co chwilę, jechał do przodu. Jechałem ul. Franciszkańską w kierunku Bronowic, 20 metrów przed zwrotnicą przy Filharmonii wydało mi się, że coś leży na torach. Zahamowałem gwałtownie, ale nie zdążyłem. Przedmiot zginął pod pomostem i poczułem, że deska ochron-

na coś pchnęła. Wyszedłem z wozu, zajrzałem pod pomost, myśląc, że pod tramwaj dostał się człowiek. Pomacałem to miejsce i wyczułem że to nie jest ciało. Odetchnąłem z ulgą. Wycofałem wóz i wziąłem z torowiska dużą, skórzaną, ciężką walizkę. Nie zważając na niej, postawiłem ją na pomoście w swoim pobliżu. Niemiec pochwałił mnie, że mam dobre oczy. Gdy wysiadł na petli w Bronowicach, z konduktorem Franciszkiem Górskim otworzyliśmy walizkę. Było w niej bardzo dużo wyrobów dziewiarskich damskich, dziecięcych i męskich. Pamiętam, że widzieliśmy 4 sztuki żorzetty jedwabnej, a i aparat fotograficzny „Leica” który kosztował wówczas 30 000 zł. Ustaliliśmy, że walizkę oddamy rano do biura rzeczy znalezionych.

Z Bronowic wracaliśmy już bez pasażerów. 80 metrów przed teatrem „Skala”, dziś „Bagatela” dostrzegłem, że w ulicy Szewskiej, ktoś świeci ręczną latarką zataczając koła i krzycząc „halt”, „halt”. Wóz był już na zwrotnicy i skręcał w ulicę Podwale. Nieznajomy przebiegł Plantami zabiegając mi drogę i strze-

# Zguba i znaleźne

lił w kierunku tramwaju. Konduktor skoczył do mnie na pomost wołając:

— Zatrzymaj się, bo strzeła do nas.

Zatrzymałem tramwaj i po chwili wpadł ubrany po cywilnemu Niemiec, ze znaczkami hakenkreuzu w klapie i dymiącym jeszcze rewolwerm. Zaczął krzyczeć:

— Wo ist meine Tasche?

Nie się odezwałem, Niemiec z powodu ciemności nie dostrzegł nic na pomoście, obszukał cały tramwaj, by wreszcie stanąć przy mnie lamentując — meine Tasche, meine Tasche. Nie odzywając się dojechałem do Filharmonii, gdzie trzeba było przełożyć zwrotnicę i wymanewrować wóz na ul. Wiślną, by przez Rynek Główny zjechać do zajezdni, gdyż nie było jeszcze torów na ul. św. Gertrudy, dziś Waryńskiego. Gdy konduktor otworzył drzwi, blade światło padło na walizkę. Niemiec zobaczył ją i skoczył wołając:

— Das ist meine Tasche.

Odpowiedziałem, że walizka jest moja, bo znalazłem ją na ulicy i oddam w biuro rzeczy znalezionych, a jego nie znam i przedmiotu oddać nie mogę. W oczach Niemca, który cały czas trzymał rewolwer w ręce, pojawiły się zęby błyski. Szybko więc powiedziałem, że na ul. Franciszkańskiej jest posterunek niemieckiej policji, to walizkę mogę zostawić tam za pokwitowaniem i wtedy policjanci mogą mi walizkę oddać. Wtedy Niemiec zaczął prosić, a umiał trochę po polsku, żebym nie szedł na policję, że jechał samochodem na dworzec i walizka spadła mu z bagażnika, że jedzie do Berlina, że mu się bardzo spieszy, że kontroler pod Pocztą powiedział mu, że do Bronowic pojechała „ósemka”, której motornicz mógł znaleźć zgubę. Na koniec tej listania, wyjął z portfela wizytówkę z nazwiskiem Bütryste, imienia już nie pamiętam,

# Ochrona środowiska

(Dokończenie ze str. 1)

Głównego Energetyka, którego kierownikiem jest Jan Ochowski.

Do zadań laboratorium należy m.in.: wykonywanie badań: wody kotłowej — zdolności wymiennej ziół jonitowych środowiskowych na stanowiskach pracy — wilgotności powietrza, zapylenia, stężenia substancji szkodliwych. W przedsiębiorstwach wytypowane zostały komisynie przez dzielnicowy „Sanepid”, zakładowego SIP, lekarza Przychodni Zakładowej MPK przedstawicieli. Działu Głównego Energetyka i danego zakładu — stanowiska pracy, na których dokonywane są okresowe badania pomiarów zanieczyszczeń. Częstość tych badań jest również wyznaczona komisyną. Na przykład badanie nasilenia zanieczyszczenia spaliniem: przy zjazdach autobusów, na jednym stanowisku robi się dwa razy do roku, na innych tylko raz w roku. Wszystkie wytypowane stanowiska zostały już przebadane, natomiast nakazane przez „Sanepid” badania ścieków nie zostało jeszcze rozpoczęte z uwagi na brak odczynników chemicznych. Do chwili ich uzyskania ścieki badane są poza MPK, później badania przeprowadzane będą we własnym zakresie.

## Zagrożenia na stanowiskach pracy

W zasadzie jest tylko jedno miejsce pracy, na którym pomiary zapylenia wykazały przekroczenie o 3,9 w stosunku do dopuszczalnego. Jest to suszarnia piasku w ZTP. Miejsce, w którym nie ma wentylacji. Według relacji kierownictwa zakładu, suszar-

nia zlikwidowana zostanie do roku 1988. Na razie, obsługujący ją ludzie otrzymali polecenie wykonywania pracy w specjalnych ochronnych maskach które zabezpieczają drogi oddechowe.

Natomiast w stolarni ZTH pomiary hałasu wykazały ięgo minimalne przekroczenie — rzędu 10 decybeli.

Jeżeli chodzi o substancje rakotwórcze w lakierniach poszczególnych zakładów, to pomiary benzenu wykazały, że znajduje się go od 1,10 do 0,66 miligrama przy dopuszczalnych 30 miligramach na m<sup>3</sup>.

Zinwentaryzowane zostały również odpady. Problem jest jednak z ich utylizacją. Zwłaszcza odpadów pochodzenia olejowego z osadników znajdujących się w zajezdniach autobusowych. Przeciennie w kwartale z jednego osadnika wydostaje się około 10 m sześć. zaolejonych szlamów w stanie suchym. Rzecz w tym, że nie wiadomo co z nimi robić. Po prostu nie ma miejsca gdzie można byłoby je wywozić. Jeżeli chodzi o oczyszczalnię ścieków przy każdej myjni autobusowej to projekty powstają: dla ZAB w Biurze Projektów PROZAM w Krakowie, a dla ZAW w Bydgoszczy.

Budowa oczyszczalni ścieków to sprawa kilku lat. pytanie więc, co do momentu ich realizacji robić z substancjami toksycznymi wyciągniętymi z poszczególnych osadników? MPO nie ma obowiązku ich przyjmować. Przez Biuro Projektów PROZAM zwracano się w tej sprawie do Urzędu Miasta Krakowa... Jak na razie nie ma odpowiedzi.

## Konieczna wentylacja

Skomplikowana technologia pracy w ZNT — pod jednym dachem lakiernia obróbka skrawaniem warsztaty podwozi i nadwozi — nie pozwalała na doprowadzenie czystego powietrza. Przy takim profilu produkcji żaden projektant nie podejmie się zaprojektowania jednej wentylacji. W ZTP jest znów inny problem z wentylacją lakierni. Brakuje w tym zakładzie miejsca na lakiernię z prawdziwego zdarzenia. Tam również lakiernia połączona jest z warsztatem obróbki skrawaniem. Natomiast dobiegała końca sprawa związana z wentylacją w ZTX i lakierni ZTH. W obu przypadkach sprawdzone zostały odpowiednie wentylatory, a roboty przy ich instalowaniu przeprowadzone zostaną przez zespół gospodarze. Do końca tego roku zakończone zostaną prace przy wentylacji hali napraw bieżących w ZAW. Projekt tej z kolei dokumentacji wykonany został przez Biuro Projektów PROZAM. Dotychczas działająca wentylacja hali była zaprojektowana dla innego typu taboru, nie spełnia roli w przypadku eksploatacji „likarusów”.

## Szkodzimy sobie sami

Pracując należy myśleć... stara jak świat dewiza. Nie zawsze jednak się myśli. Kierowcy, mechanicy samochodowi często prowadząc autobusy do zajezdni, nie stosują wentylacji wycagowej z rur wydechowych. Przez tzw. „turbowanie silnika”, powodują przy wyjazdach niepotrzebne zadymienie hal, co szczególnie odczuwalne jest w zimie, przy małej różnicy temperatur. Największe zadymienie stwierdza się na wysokości 2 do 5 metrów od ziemi. Myśląc więc o własnym zdrowiu i drugich, pamiętać należy o maksymalnie bezpiecznej pracy.

\*

Aby wyczerpać temat należy dodać jeszcze, że MPK jest zakładem uciążliwym dla otoczenia. Na pewno nie w takim stopniu jak inne stwarzające olbrzymie zagrożenie dla środowiska, niemniej hałas i spaliny stwarzają pewne zagrożenie dla mieszkańców domów wybudowanych w pobliżu ZAC, i tych, którzy zasiedla pozostające jeszcze w budowie bloki obok ZAW.

MARIA BUBACZEWSKA



a na tej wizytówce informacja, że jest sędzią Sondergericht, sędzią wojennym. Cóż miałem robić? Uwierzyłem mu i oddałem walizkę. Podziękował i powiedział, że dziś bardzo mu się spieszy, ale za 5 dni, gdy wróci z Berlina, zostanie wynagrodzony. Chciałem się przekonać, czy mówił prawdę, więc po 5 dniach poszedłem na ulicę Lenartowicza, gdzie mieszkał pan Bütryste. Ledwo wszedłem w tę ulicę, gdy poczułem coś twardego na plecach. To przechodzień, którego właśnie mijałem, przyłożył mi rewolwer i syczącym głosem powiedział:

— Nie oglądaj się tylko idź. Zaprowadził mnie właśnie tam, gdzie siedział. Zostałem zatrzymany w pokoju o zakratowanych oknach. Zapytano mnie, po co siedziałem po tej ulicy, a ja wyjąłem wizytówkę sędziego Bütryste i podałem ją. Czekalem pół godziny, po czym przyszło do mnie dwóch żołnierzy z karabinami, którzy kazali mi iść na drugie piętro. Znalazłem się w dużej sali, a żołnierze sprezentowali broń i wyszli. Na wysokiej katedrze siedział pan Bütryste, a po-

niżej kilku cywilów i oficerów. Na ścianie wisiał olbrzymi hakenkreuz i kilka sztandarów. Sędzia Bütryste kazał mi podejść do katedry podając rękę. Potem długo rozmawiał na mój temat z obecnymi, po czym poprosił bym opowiedział w jaki sposób znalazłem walizkę i dalsze z nią przygody. Na pytanie dlaczego tak postąpiłem, odpowiedziałem, że nie mogłem oddać znalezionej przedmiotu nieznanemu człowiekowi, gdyż wiedziałem jaką szkodę poniósł ten, kto zgubił walizkę, dopiero wizytówka przekonała mnie, że mam do czynienia z właścicielem. Może z godzinę różni oficerowie pytali mnie na ten temat. Dopiero, gdy już wszystko powiedziałem, pan Bütryste wyjął z biurka papiery „egipskie” i pytając czy palę wręczył mi wypelniony w połowie 100-papierosowy pojemnik. Potem szukał czegoś długo po kieszeniach, wreszcie znalazł polskie pieniądze papierowe po 1 i 2 zł. Wcześniej widziałem, że miał bardzo dużo banknotów 50-100-markowych, ale nie były przeznaczone na „nagrodę”. Odliczył 14 zło-

tych i dał mi wraz z papierosami. A ja wtedy odpaliłem, że nie po nagrodę przyszedłem, tylko sprawdzić czy walizkę wziął jej właściciel. Łaskawy dotąd sędzia Bütryste był bardzo zaskoczony tą odpowiedzią. Zastanowił się, badawczo spoglądał na mnie i znów zobaczyłem w jego oczach złe błyski. Zrazilem go swoją odmową, a w dodatku kilku oficerów też zaczęło mówić coś nieprzyjemnego dla mnie. Gdy więc pan Bütryste podał mi po raz drugi pieniądze i papierosy, przyjąłem je skwapliwie, bardzo dziękując i życząc sobie w duchu, żeby mnie tylko stąd wypuścili. W końcu podał mi rękę.

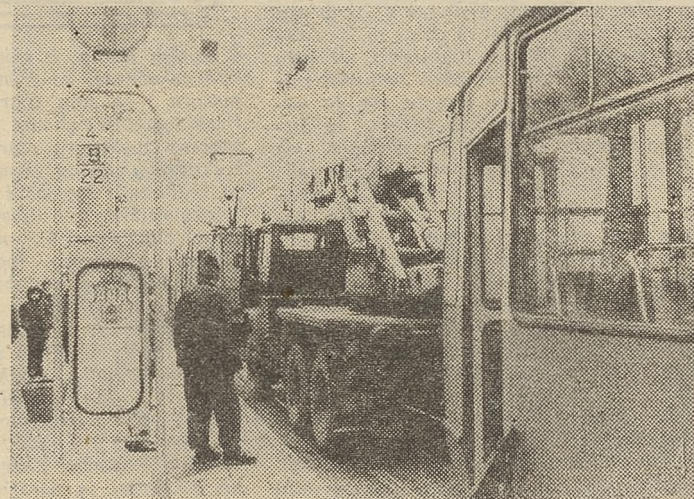
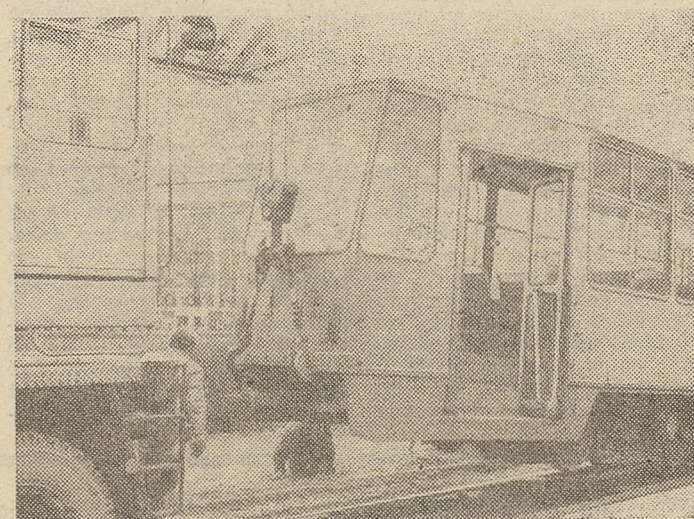
— Danke schön — powiedział.

I ja też — dziękuję. Potem gospodarz przycisnął guzik i przyszli dwaj żołnierze z karabinami, którzy wyprowadzili mnie do ulicy. Gdy opowiedziałem konduktorowi Górskiemu, jaką nagrodę dostałem, ten rzekł tylko, że rzeczywiście dostałem wielką nagrodę, bo mnie tam nie osadzili na miejscu, i wypuścili żywego.

ALEKSANDER DUBIEL



## W AKCJI...



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



## Ze starej krakowskiej prasy

LUBO ruch na kolejach elektrycznych wypada znacznie taniej niż na kolejach konnych i z tej przyczyny należy kolej elektryczną zakładać po takich ulicach lub drogach, gdzieby się nie opłacała kolej konna, to jednakowoż z natury rzeczy rozszerzaniu kolei elektrycznych kładzie zapórę konieczność dostatecznego oprocentowania włożonego w nie kapitału, a zatem unikania miejsc o ruchu małym. Dlatego jeszcze w roku 1892 wpadła znana powszechnie firma elektrotechniczna Siemens i Halského na pomysł użycia elektryczności do komunikacji po drogach zwykłych. System ten w ostatnich latach znacznie udoskonalony, zaprowadzony już z pomysłem bardzo skutkiem w Stanach Zjednoczonych, pod Berlinem, Paryżem, Dreźnie, po takich drogach publicznych, na których potrzeba komunikacji taniej i regularnej, choć nieczęstej. Urządzenie, o które chodzi, jest następujące: ponad drogą znajduje się podwójny przewód nadziemny dla elektryczności. Wozy do ruchu przeznaczone, mają pod spodem maszynę dynamoelektryczną, a na dachu sztuczne drążki metalowe, lub giętkie kable, za pomocą odpowiednich bloków zostające w ciągłej styczności z przewodami nadziemnymi, w ten sposób, iż prąd elektryczny przez centralną stację wytworzony, dostaje się z jednego przewodu po drążku metalowym lub kablu do maszyny dynamoelektrycznej. Maszynę wprowadza się w ruch, udzielając się wozowi, poczem po drugim drążku lub kablu wchodzi do drugiego przewodu nadziemnego, a po nim wraca do stacji centralnej, z której wyszedł. Urządzenie to jest odmienne

od urządzenia na zwykłych kolejach elektrycznych, a zatem i na krakowskiej, gdzie prąd dostawia się po górnym przewodzie do maszyny dynamoelektrycznej wagonu i spełniwszy tam swą czynność, wraca do stacji centralnej po szynach lub ziemi, czego dowodem są iskry elektryczne syjące się z kół wagonu podczas ruchu. Owe drążki metalowe, lub kable, łączące mechanicznie maszyny dynamoelektryczne wozów z przewodami nadziemnymi, mają w kolejach elektrycznych nowego systemu taką długość i zaopatrzone są w taki mechanizm, iż wóz elektrycznością poruszany może w jedną lub drugą stronę zboczyć o trzy metry od kierunków przewodów nadziemnych i tym sposobem mieć dogodnie wozy zwykłe spotykane po drodze.

Do mijania się wagonów na zwykłych kolejach elektrycznych, potrzeba konieczne dwóch torów i dwóch przewodów nadziemnych: w kolei elektrycznej bez szyn wcale nie potrzeba osobnego przewodnika elektrycznego dla każdego kierunku jazdy, bo mijając się można wygodnie na każdym miejscu w ten sposób, iż w razie spotkania się z wozem elektrycznością puszczo-nym, jadącym ze strony przeciwej odcinając się zetknięciem jednego wozu z przewodami nadziemnymi, poczem po przejściu wozu drugiego łączy się je znowu z przewodami rzeczowymi i jedzie dalej. Nawet w przeciwnieństwie do zwykłych kolei elektrycznych można zabrać wygodnie na miejscu wozami kolei elektrycznej nowego systemu, co stanowi znaczną oszczędność miejsca i kosztów, ponieważ nie potrzeba ani dwóch sta-

nowisk, ani dwóch mechanizmów dla motorowego.

Chyżość ruchu na kolejach elektrycznych nowego systemu pod Paryżem wynosi 12 km na godzinę, a zatem tyle właśnie ile przepisano dla kolei elektrycznej w Krakowie. Prawda, że kolej elektryczna bez szyn potrzebuje mocniejszego tarcia się kół o drogę i podwójnego przewodu nadziemnego, ale wynikające stąd nieco większe koszty opłacają się sownie przez brak szyn, których kilometr kosztuje we Francji 30.000 franków. Obliczono, że we Francji kosztuje przebieg kilometra paru wozów na kolei elektrycznej z szynami 55, na kolei zaś bez szyn 28,5 centyma, a zatem kosztu ruchu na tych kolejach mają się do siebie jak 100 do niespełna 52.

W zeszłym roku zbudowano w Saksonii na próbę kolej nowego systemu z Königssteina do Königsbergu, na odległość 2,8 km, obecnie przedłużają ją o 9 km do Schweizermühle, by obsługiwać położone przy drodze fabryki.

Ten nowy system komunikacji za pomocą elektryczności zasługuje na baczną uwagę władz miejskich Krakowa. Należałoby rozpatrzyć się w nim dokładnie i zastanowić, czy nie daloby się go użyć do wywozu, obecnie tak kosztownego, materii kloacznych z miasta, do urządzenia taniej, a stałej komunikacji z niektórymi miejscowościami w pobliżu, na przykład z Wolą Justowską, Liszkami. Po zasypaniu do reszty łożyska Starej Wisły, braknie niedługo w mieście dołów do zasypywania śmieci, rumowiska i popiołów: pomyśleć trzeba jak najtaniej urządzić z miasta wywóz tych odpadków. Jednym słowem otwiera się nowe pole do działania dla gospodarstwa miejskiego. Mamy wkrótce przystąpić do budowy miejskiego składu do oświetlania elektrycznego i będziemy mieć nowy prąd do dyspozycji. Należy przeto dojrzałe zastanowić się, czyby go nie użyć do ruchu w celach ekonomicznych na korzyść miasta.

„CZAS” — 5 czerwca 1902 r.  
Wybrała: (M.B.)



## A jednak OHP

27 MARCA 1987 r. w świetlicy przy ul. Brożka 3 odbył się egzamin kwalifikacyjny uczestników OHP o specjalności elektromonter urządzeń i aparatury trakcyjnej elektrycznej. Był to egzamin z części teoretycznej. W czerwcu tego roku odbędzie się także egzamin z praktycznej nauki zawodu.

Okazuje się, że wbrew wcześniejszym uprzedzeniom kierowniców poszczególnych zakładów, co do organizowania Ochotniczych Hufców Pracy w naszym przedsiębiorstwie, uczestnicy zaaklimatyzowali się i są przydatni. Niektórzy z nich sprawiają kłopoty wychowawcze, bo jest to trudna młodzież, ale pozyskanie chociaż części z nich daje satysfakcję.

Świadczy o tym egzamin, gdzie wszyscy uczestnicy wykazali się dobrymi wiadomościami.

GRAŻYNA PASŁAWSKA-KUSIA  
Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC



## Te narady są za darmo

Z PRZYKROŚCIĄ muszę stwierdzić, iż niezbyt udał mi się skrót myślowy w 5 numerze „Sygnałów MPK”. Pisałam tam o naradzie średniego dozoru technicznego. Zarówno na tych naradach, jak też na szkoleniach kadry rezerwowej frekwencja bywała mierna i co do tego porównania zastrzeżeń mieć nie można. Niestety, z tekstu wynikało, iż udział w naradach dozoru jest płatny. Jest to oczywiście nieprawdą. Płacono w naszym przedsiębiorstwie za przychodzenie na szkolenie kadry.

Mannowie coraz bardziej przekonani, że mieli spotkanie z UFO, nawiązali kontakt z badaczem UFO Frankiem Johnsonem, który zaproponował im seans hipnotyczny. Zwrócono się do Geofreya McCartneya, konsultanta-hipnoterapeuty. Lekarz poradził Glorii, która była w ciąży zaniechać hipnozy, ale John i Frances rozpoczęli cotygodniowe seanse. Pod wpływem hipnozy opowiedzieli oni jeszcze dziwniejszą historię.

Mówi John Mann: „Wiem teraz, że nie zgubiłem się wcale na drodze, która nie istniała. To co naprawdę się zdarzyło to to, że na ok. 100 stóp przed samochodem pojawił się statek kosmiczny. Biała mgiełka pokryła drogę przede mną. Zatrzymałem samochód, wysiadłem z niego i ruszyłem w kierunku owej mgiełki. Byłem świadomy obecności 3-10 niewyraźnie widocznych postaci. Nie podeszły one do mnie bezpośrednio, ale doszły do samochodu. Wróśli wraz z Glorią, Frances i dziećmi, po czym wszyscy ruszyliśmy w kierunku jasnej, świetlnej kolumny. Kiedy weszliśmy w ten strumień światła, odniosłem wrażenie że unoszę się do góry. Potem pamiętam, że byłem w dużym owalnym pokoju. Znajdowało się w nim 3 „ludzi” ubranych w dopasowane srebrnometaliczne skafandry, zaopatrzone w hełmy. Twarze ich były blade, a oczy jasnoniebieskie. Jeden z nich zwrócił się do nas doskonałą angielszczyzną: „Witajcie na naszym statku. Nic złego wam się nie stanie. Chcemy was tylko zbadać”. Jeden z tych ludzi poprosił bym poszedł sam do drugiego pokoju. W środku pokoju stał fotel podobny do dentystycznego. Do pokoju weszły dwie kobiety. Jedna kazała mi usiąść na fotelu i przymocowała do niego moje nadgarstki. Druga kobieta naciskała przyciski na tablicy. Intensywny strumień białego światła świecił mi prosto w twarz. Następnie jedna z ko-

biet ściągnęła coś czarnego z sufitu. Byłem całkiem świadomy. Słyszałem kobiecy głos mówiący: „Obudź się John, obudź się”. Następnie do pokoju wszedł mężczyzna i przemówił do kobiety w języku, którego nie rozumiałem. Powiedział, że na imię ma Anouxia i poprosił abym podążył za nim. Wróciliśmy do pierwszego pokoju, do którego weszło za chwilę ok. 50 „ludzi”. Następnie przeszliśmy do innego pokoju. Anouxia wskazał na tablicę przyrządów, nacisnął przycisk i ekran monitora zapalił się. Powiedział, że chce pokazać mi film



## „LUDZIE” z planety Janos (II)

o swoim domu, o swej ojczyźnie. Miałem wrażenie, że film nakręcono z samolotu i że sam biorę w nim udział. Przelatywałem nad wyludnionym obszarem zasłanym szarymi kamieniami i skałami, zauważyłem jak skały znikają i ukazuje się jakiś pojazd. Miał rozmiary dużego autobusu i zniknął w tunelu. Ujrzałem 6 postaci niosących dziwny obskurny pojemnik. Ubrane były w habitę podobne do zakonnych. Anouxia oznajmił że smutkiem, że była to trumna, a pojazd przybył by zabrać zmarłych. Film skończył się i pamiętam uczucie smutku jakie mi towarzyszyło kiedy wchodziłem do innego pokoju, gdzie oczekiwały na mnie Glorią, Frances i dzieci.

Mówi Frances: „Kiedy Johna zabrano na badania, ja zostałam zaprowadzona do innego pokoju. Bardzo niewiele pamiętam z badań. Eskortował mnie je-

den z mężczyzną z dużym białym dykiem umieszczonym na srebrnym skafandrze. Wprowadził mnie do pokoju, gdzie znajdowało się ok. 15-20 „ludzi”. Powiedział: „Na imię mam Uxiaulia. Jestem pilotem poszukiwaczem z planety Janos”. Tablica na ścianie rozżarzyła się jak duży ekran telewizyjny. Ujrzałam trzy planety, które nazwał Sarnia, Sartan i Janos. Opowiedział jak Sartan zbliżył się na zbyt blisko do ich rodzimej planety, powodując jej dezintegrację i zasypując deszczem meteoroidów. Wskazał na obraz czegoś co było

stacjami energii nuklearnej i wyjaśnił, że po tym, jak pierwsza z nich została trafiona przez meteor, zapoczątkowana została reakcja łańcuchowa, która zniszczyła Janosa. Statki poszukiwawcze zostały wysłane z macierzystej bazy, aby znaleźć nowy dom dla ludzi z Janosa. Z tego co widzieli na Ziemi wnioskowali, że jest to dla nich dobre miejsce na osiedlenie się. Następnie zaprowadzono mnie do pokoju gdzie oczekiwały Glorią i Natasza i Tanią. Kilka minut później pojawił się John.

John i Frances pamiętają, że jedna z kobiet zaferowała im bezbarwny napój. Natasza i Tania odmówiły wypicia, a kobieta stwierdziła: „To nieważne, one są zbyt młode by pamiętać. Poza tym nikt by im nie wierzył”. John zapytał czy napoje są alkoholizowane i powiedziano mu, że mają one pomóc jedynie w zapomnieniu. „Musicie zapomnieć. Po

jakimś czasie przypomnieć sobie. Znowu się spotkamy i rozpoznać nas”.

Anouxię uściśnął Johnowi rękę, żegnając się z nim, a kobiety ucałował w policzki. Frances twierdzi, że jego usta były całkiem normalne. Następnie poleciono, aby cała rodzina opuściła statek. Mówi John: „Jak tylko nasze stopy dotknęły ziemi, snop białego światła zsunął się z nas i „człowiek”, który nam towarzyszył, ruszył z powrotem w kierunku światła mówiąc: „Nic nie będziecie pamiętać”.

Dzieci Mannów nie zostały poddane hipnozie, ponieważ były zbyt młode. Ale Natasza powtórzyła swoje opowiadanie:

„Na statku znajdowała się kobieta, która na imię miała Serkilias. Pani ta uzięła mnie, tatusia, mamusię, ciocię Frances i Tanię do pokoju. Wtedy jeden z mężczyzn zabrał gdzieś tatusia i ciocię Frances, a mamusię położył na łóżku. Serkilias powiedziała: „Chodź ze mną” i poszliśmy do innego pokoju, gdzie pokazała mi obrazy, jak na ekranie telewizyjnym. Był to kolorowy film i na samym początku pokazała mi kilka potworów. Potworki wyglądały jak ludzie z długimi włosami, ale mieszkali w jaskiniach. Następnie pokazała mi małych zielonych chłopców i dziewczynki. Żyli oni na innej planecie, ale Serkilias powiedziała, że była na ich planecie i widziała ich. Powiedziała mi, że jej planeta zbliżyła się za bardzo do Słońca, zrobiło się zbyt gorąco, w związku z czym musieli planetę opuścić. Widziałam tę spaloną planetę na zdjęciach. Serkilias i inne kobiety ubrane były w srebrne skafandry. Zaoferowała mi napój, ale ja go nie chciałam wypić. Następnie weszliśmy w promień światła i przeszliśmy do samochodu, o potem pojechaliśmy do domu”.

Powyższy przypadek był badany przez ufologów angielskich, którzy uznali relację za autentyczną. „GER”

## Komentarze pana Jaska

ZACZEŁO się banalnie. JÓZEF JASEK wsiadł do autobusu jadącego z Trzemeszki do Zasania. Gdy o 15.20 do wozu wsiadli kontrolerzy, Józefowi Jaskowi bardzo się to nie podobało. Powiedział więc głośno, że te chodzące nieroby nie mają co robić, tylko jeżdżą i dręczą ludzi.

Tym, przynajmniej, dość skrajnym, poglądem usiłował polemizować kierowca wozu. Pan Jasek nie zwracał jednak uwagi na drobiazgi i kontynuował monolog. W dodatku bardzo chętnie osądzający innych pracowników sam nie dopełnił ważnej formalności.

Okazało się, że jego bilet pracowniczy nie został przedłużony na rok 1987. Nic więc dziwnego, że efektem komentarzy pana Jaska było zatrzymanie biletu i przesłanie raportu w tej sprawie, także do „Sygnałów”. Józef Jasek, co wypada mu przypomnieć, jest pracownikiem nie Zakładu Torów, lecz MPK. Trochę więc nie wypada obrzucać inwektywami ludzi pracujących w tej samej firmie, ludzi wykonujących jakże niewdzięczne funkcje, także i w pana Jaska interesie.

Przecież wyniki finansowe pracy kontrolerów wpływają na zysk przedsiębiorstwa, a w konsekwencji i na wysokość premii pracowników innych zakładów. Może, gdy inne argumenty nie trafiają, finansowy trafi do wyobraźni pana Jaska i jemu podobnych. (kg)

## Samoobsługa ogłupia?

Reporter „Kurier Polskiego” zauważył: W Krakowie już 8 zestawów tramwajowych jeździ z założonymi automatami do samodzielnego otwierania drzwi. Wewnątrz i na zewnątrz wozów umieszczone zostały odnośne napisy, ale pasażerowie przyzwyczajeni, że czynności te wykonuje motorniczy, czekają w osłupieniu na przystankach. A badania wykazały, że takie samoobsługowe otwieranie drzwi pozwala oszczędzać energię elektryczną wykorzystywaną zimną do ogrzewania wagonów.

Długo i szumnie zapowiadano rozpoczęcie nadawania nowego, podobno rewelacyjnego informacyjnego programu telewizyjnego „Panorama dnia”. Wszyscy więc oczekiwali sensacji na miarę większą niż „Teleexpress”. Tymczasem... Po pierwszych programach wszyscy byli jednomyślni. — „To nie to” jest jednym z łagodniejszych określeń.

Skąd jednak w „Sygnałach” próba oceny „Panoramy”? Stąd, że 2 kwietnia w tzw. kąciku humoru, nieoczekiwanie opowiadano jakąś historię, w której przewinął się krakowski tramwaj numer „8” i jego kierowca. Pamiętam z młodszych klas szkoły podstawowej zabawę polegającą na nagromadzeniu w maksymalnej liczbie historii, jak największej ilości nieprawdopodobieństw. Zabawa sympatyczna, wyrabiająca wyobraźnię, tyle że dość szybko z niej się wyrasta. Jak się okazało, przydarza to się jednak nie wszystkim. Ni z tego, ni z owego z programu informacyjnego Telewizji Polskiej dowiedzieliśmy się, że w krakowskim tramwaju linii „8” dwaj nieznani osobnicy dokonali zamachu terrorystycznego, usiłując zmusić jego kierowcę do zmiany trasy, ale zostali ujęci przez pracowników Służby Bezpieczeństwa. Okazało się, że sprawcami zamachu byli uczniowie szko-



## Awans w Pucharze Polski

JAK JUŻ informowaliśmy, w ostatnią niedzielę marca rozegrali pierwszy oficjalny mecz piłkarze ZKS Tramwaj. Inauguracyjne spotkanie przypadło im grać na kawałku łaki z dwiema bramkami w podkrakowskiej Sidzinie. Stawką meczu z B-klasowym Orłem Sidzina był awans do kolejnej rundy Pucharu Polski w okręgu krakowskim. Gospodarze, traktujący futbol całkowicie rekreacyjnie (nie mają nawet trenera, czy instruktora), póki mieli siły, ambitnie stawiali opór naszej drużynie.

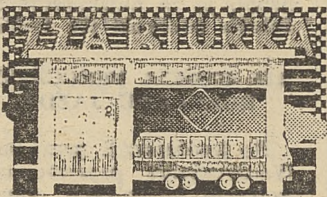
A sił starczyło na godzinę. Do tego czasu wynik brzmiał 1:0 po dość przypadkowej bramce. Potem jednak zawiodła kondycja, zwłaszcza że mecz toczył się podczas ulewnej deszczu i Tramwaj zdobył jeszcze dwa gole, zwyciężając 3-0. Nasz zespół wystąpił w tym spotkaniu w następującym składzie: Krzysztof Moniatowicz, Krzysztof Szczurek, Jerzy Szafraniec, Piotr Machaczka, Marek Grzonka, Andrzej Pachacz, Zdzisław Mrowczyk, Ludwik Gładysiek, Henryk Śmiałek, Waldemar Kozioł, Piotr Uchacz i rezerwowi Sławomir Hyla.

Zwycięstwo na pewno satysfakcjonuje sympatyków ZKS, czy na jego podstawie można jednak ocenić przygotowanie drużyny do sezonu? Raczej nie, zwłaszcza, że przeciwnik nie wznowił jeszcze po zimie treningów i był drużyną o wiele słabszą.

Nie odbył się natomiast planowany na 5 kwietnia mecz o mistrzostwo klasy okręgowej z Grębałowianką. Nie odbył się, ponieważ we czwartek Krakowski Okręgowy Związek Piłki Nożnej odwołał wszystkie mecze w okręgu z powodu fatalnego stanu boisk. Terminu rozegrania tej kolejki jeszcze nie znamy. (kg)

W II kwartale nasze koło organizuje następujące imprezy: 26 kwietnia — wycieczka do Doliny Choczołowskiej, 13-17 maja — Rajd MPK Wrocław w Sudetach, 21-24 maja — Rajd WPK Katowice w Beskidzie Śląskim, 24 maja — wycieczka do Szczyrku i Wisły, 7 czerwca — wycieczka na trasie Krościenko — Prehyba — Szczawnica.

Informacji udziela kol. Krzysztof Doraził, ul. Brożka 3, pok. 140, tel. 11-44, kol. Danuta Włoszńska, ul. Brożka 3, pok. 11, tel. 12-49.



## Dowcip

Wańkowicza, który w swej „Karafce La Fontaine'a” pisze, jak to w obecności księdza biskupa dwukrotnie użył słowa „dupa” na bardzo poważnej akademii. Subtelna różnica między Melchiorem Wańkowiczem a twórcami „Panoramy” polega na tym, że ten pierwszy znakomicie wkomponował ów niecenzuralny zwrot w swą wypowiedź, postępując się cytatem z przysłówki ludowej, ilustrującej tezę, którą udawał. No i nie mieszał w swój dowcip niewinnych, choćby krakowskiego MPK.

ra), póki mieli siły, ambitnie stawiali opór naszej drużynie.

A sił starczyło na godzinę. Do tego czasu wynik brzmiał 1:0 po dość przypadkowej bramce. Potem jednak zawiodła kondycja, zwłaszcza że mecz toczył się podczas ulewnej deszczu i Tramwaj zdobył jeszcze dwa gole, zwyciężając 3-0. Nasz zespół wystąpił w tym spotkaniu w następującym składzie: Krzysztof Moniatowicz, Krzysztof Szczurek, Jerzy Szafraniec, Piotr Machaczka, Marek Grzonka, Andrzej Pachacz, Zdzisław Mrowczyk, Ludwik Gładysiek, Henryk Śmiałek, Waldemar Kozioł, Piotr Uchacz i rezerwowi Sławomir Hyla.

Zwycięstwo na pewno satysfakcjonuje sympatyków ZKS, czy na jego podstawie można jednak ocenić przygotowanie drużyny do sezonu? Raczej nie, zwłaszcza, że przeciwnik nie wznowił jeszcze po zimie treningów i był drużyną o wiele słabszą.

Nie odbył się natomiast planowany na 5 kwietnia mecz o mistrzostwo klasy okręgowej z Grębałowianką. Nie odbył się, ponieważ we czwartek Krakowski Okręgowy Związek Piłki Nożnej odwołał wszystkie mecze w okręgu z powodu fatalnego stanu boisk. Terminu rozegrania tej kolejki jeszcze nie znamy. (kg)

Nie o obrażanie się tu chodzi. O cóż i na kogo w tej sytuacji można się obrazić? Chyba jednak dobrze by było, gdyby niektórzy bezkrytyczni wobec własnej działalności twórcy telewizyjnych „dowcipów”, spojrzeli na to dzieło z pewnym dystansem i zastanowili się, z jakiego powodu ma ono śmieszyć odbiorców. A jeśli nie, wypada mieć nadzieję, że krakowskie MPK więcej przy podobnych okazjach wymieniane nie będzie. Średnia to bowiem satysfakcja być bohaterem niesmiesznej anegdoty.

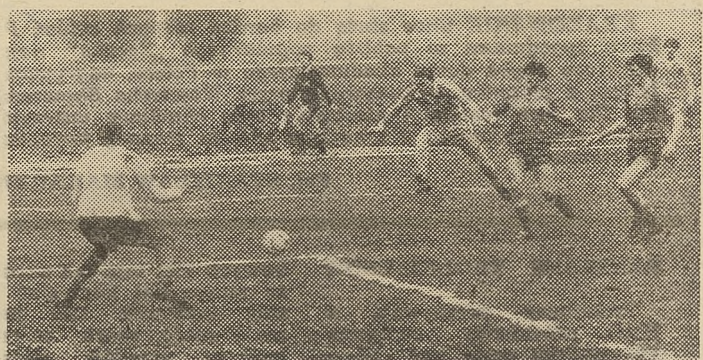
Ten felieton „Za biurka” jest już ostatnim autorstwa niżej podpisanego. Biurko stało w tym miejscu przez 16 miesięcy, czas je nieco odkurzyć i przenieść gdzie indziej. Czas ten nie był na pewno czasem straconym. Wiele spraw dotychczas znanych przelotnie, powierzchownie, można było w „Sygnałach” poznać głębiej, wiele mechanizmów zrozumieć. Teraz ta wiedza na pewno się przyda. „Sygnały” zaś pozostaną, pełniąc funkcję informatora załogi MPK. I zapewne będą czyniły to coraz lepiej, w naturze człowieka leży bowiem ciągle doskonalenie, a w pracy tak niewymiernej jak informowanie — doskonałości osiągnąć nie można, ale dążyć do niej należy i tego kolegom z „Sygnałów” życzę.

KRZYSZTOF GACEK

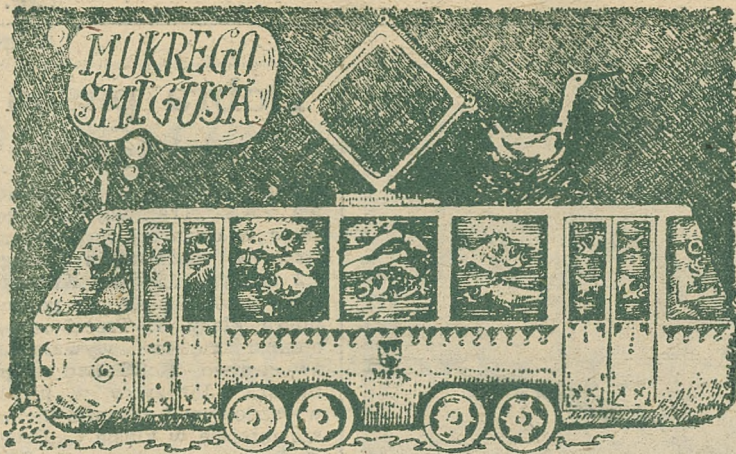
## Dobra passa szachistów

PIERWSZA drużyna szachowa ZKS „Tramwaj” zwyciężając w czwartej rundzie mistrzostw szachowych okręgu 6:2 drużynę „Switu” Krzeszowice umocniła się na pozycji lidera klasy A. Trzeci zespół odniósł ciężko wywalczone zwycięstwo 3,5:2,5 nad „Armaturą” Jordanów w meczu wyjazdowym i zajmuje pierwsze miejsce w klasie C. Druga drużyna szachowa ZKS „Tramwaj” zajmuje obecnie drugie miejsce w klasie B — w ostatnią niedzielę pauzowała.

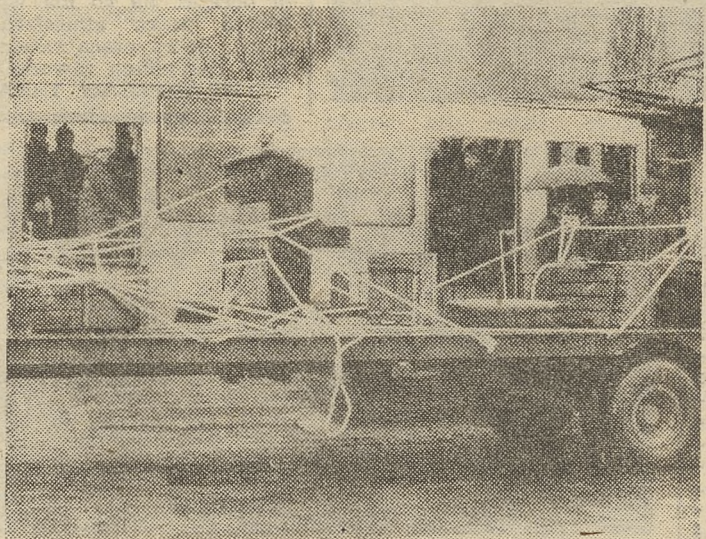
Zadna z drużyn nie doznała porażki, na co ma wpływ bardzo dobra atmosfera w sekcji, dobra praca szkoleniowa i dyscyplina zawodników. WŁADYSŁAW TRZASKI



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Rys. PIOTR BIELECKI



KRAKOWSKIE ulice służą do bardzo różnych celów. Przed kilku tygodniami w pobliżu popularnego „Zaczka”, najstojniejszego chyba domu akademickiego w Polsce, nagrywano teledysk z piosenką wykonywaną przez Wojciecha Skowrońskiego. Dla jego realizacji niezbędne było chwilowe wstrzymanie ruchu tramwajowego. Na naszym zdjęciu pływający fortepian na tle tramwaju.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

## RENEZANS TROLEJBUSÓW

Trolejbusy przeżywają w NRD prawdziwy renesans. Przykładem może być Poczdam, gdzie linie trolejbusowe mają już przeszło 21 km. Powrócono do trolejbusów także w Eberswalde i w Weimarze. Do łask powracają te pojazdy także w wielu innych krajach, m. in. w Czechosłowacji i na Węgrzech, gdzie na dużą skalę rozwija się produkcję trolejbusów, którą podjęły zakłady „Skoda” i „Ikarus”. Ten wynalazek ma czysto europejski rodowód. Za pioniera tej komunikacji uważa się Maxa Schiemanna z Dreżna. Za Oceanem pierwsze pojazdy tego typu pojawiły się na ulicach miast USA dopiero w 1928 r., podczas gdy w Niemczech próbowano je w 1901 r.

## SZYBKI TRAMWAJ DLA ISTAMBUŁU

Szwedzkie i tureckie firmy zbudują wspólnie system szybkiej komunikacji tramwajowej dla Istambułu. Koszt przedsięwzięcia oblicza się na 640 mln franków szwajcarskich. Budowany obecnie odcinek trasy szybkiego tramwaju będzie częściowo przebiegał pod ziemią. Podobne systemy transportu miejskiego planuje się także wybudować w dwóch innych wielkich miastach tureckich — Izmirze i Ankarze.

## PODSŁUCH NAWET W TAKSÓWKACH

Kiedy stwierdzono, że zamachowcy, którzy zamordowali jadącego taksówką zachodniemieckiego polityka Braunmuela, mieli podłączyć do radio-taxi podsłuch, bońscy wysocy urzędnicy państwowi żyją w strachu, bo-wiem tabor samochodów służ-

bowych jest tam tak skromny, że muszą oni korzystać z usług taksówek. Cóż jednak mają robić, skoro oszczędne budżety urzędów państwowych nie pozwalają na zwiększenie ilości pojazdów służbowych, zaś zainstalowanie urządzeń uniemożliwiających podsłuch przysparza o wiele większych komplikacji i kosztów niż założenie urządzeń podsłuchowych.

# Mieszanka pikmowa

## NIE TYLKO PARASOLE, PORTEFELI I TOREBKI

W zeszłym roku mieszkańcy Moskwy pozostawili w środkach komunikacji miejskiej tysiące najróżniejszych przedmiotów. Oprócz tradycyjnych parasoli, portfeli, torebek wśród znalezisk znajdują się m. in. znacznych rozmiarów silniki, kontrabas, setki nart, cenny dywan, a nawet grabie. Najwięcej przedmiotów mieszkańców radzieckiej stolicy gubią w taksówkach i w metrze oraz na stacjach kolei podziemnej. Spośród zgub jest ponad 5 tys. takich, po które nikt się nie zgłosił, w związku z czym w tym roku zostaną wystawione na licytację.

## Z METRA DO AUTOBUSU ALBO DO TRAMWAJU...

Termin uruchomienia pierwszego odcinka warszawskiego metra od Kabat do ul. Waryńskiego w 1991 r. coraz bliżej. Tak więc specjaliści od komunikacji już teraz muszą sprecyzować koncepcję rozbieżności pasażerów kolei podziemnej dalej. Najważniej-

Stary kierowca pyta nowe-

go: — Co ci strzeliło do głowy, że przyszedłeś do nas do roboty? Teraz nikt nowy nie chce pracować w MPK.

— Pływałem na okręcie podwodnym, ale usunęli mnie.

— Dlaczego?

— Bo lubiłem spać przy otwartym oknie...

Sekretarka wpada do swego szefa:

— Szeffie, mam dla pana dobre i złe wiadomości.

— No to może najpierw złe...



— Został pan dzisiaj rano odwołany ze stanowiska...

— Cholera, a dobre?

— Będziemy mieli dzidziusia!

Na giełdzie pracy przedstawiciele różnych zakładów zachwalają swoje oferty...

— Mamy wysoko płatne stanowiska maszynistów — mówi przedstawiciel kolei...

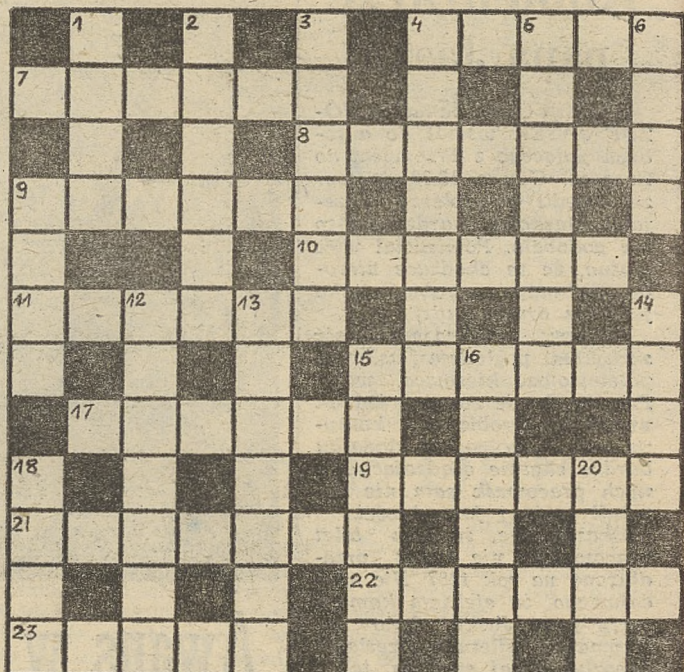
— A my oferujemy znakomite warunki kierowcom i motorniczym — zachęca reprezentant MPK.

— E, to mi specjalnie nie odpowiada — zastanawia się jeden z niewielu kandydatów — ja chciałbym zostać kaskaderem...

— No dobrze, a w czym mógłby pan zastępować aktorów — pyta organizator giełdy.

— Najlepiej w picu wódki...

# KRZYŻÓWKA NR 7



**POZIOMO:** 4. „Opty” L. Teligi, 7. alkohol przeciwdziałający zamarzaniu wody w chłodnicy, 8. krakowska księgarnia oferująca książki z ZSRR, 9. takie sobie byle co, 10. rodzaj konia, 11. koleżanka otomany, 15. użalanie się, 17. ruda miedzi, 19. adwentowa, poranna msza, 21. szkoda moralna lub fizyczna, 22. głębia wodna, 23. ogół dzienników i czasopism.

**PIONOWO:** 1. złagodzenie bólu, cierpienia, 2. okres ośmiu dni od jakiejś daty, 3. mały pokój bez okna, 4. miejscowość w woj. warszawskim, znana ze szkoły cyrkowej, 5. istota o postaci konia z głową człowieka, 6. rodzaj sieci rybackiej, 9. twarda żywica, 12. napomnienie, 13. łaźnia parowa, 14. czarny koń, 15. ubytek, szkoda, 16. wódz rzymski, zwycięzca bitwy pod Akejum, 18. miejsce schronienia dla piechoty, 20. długi, wlokący się po ziemi ogon sukni.

## ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NUMER 6

**Poziomo:** zasób, mętlik, Tobiasz, partia, warkot, ofiara, ba-szta, reduta, lokaut, kuchnia, sonata, kwark.

**Pionowo:** zęza, błotka, oktawa, zaborca, smakosz, baza, pion, inercja, rzutnik, pakt, balast, sekans, skok, usta.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowała STANISŁAWA ŁOBODA. Do odebrania w redakcji.

## BLASKI I CIEŃ WIEDENSKIEGO METRA

Wiedeńskie metro ma już prawie 11 lat. W tym czasie przewiozło ponad miliard pasażerów na trasie długości ok. 70 mln km. 136 wagonów jeździ pomiędzy 39 stacjami z przeciętną prędkością 34 km/godz. Władze austriackiej stolicy zastanawiają się obecnie czy podziemia metra mo-

wskaźnik analfabetyzmu kilkakrotnie przewyższa poziom notowany wśród białych i nadal podnosi się.

## ALKOHOL MNIEJ GROŹNY NIŻ KATAR I GRYPA

Kierowcy cierpiący na katar lub chorzy na grype są równie niebezpieczni, jak kierowcy, którzy spożyli alkohol i zasiedli za kierownicą. Do takiego wniosku doprowadziły badania medyczne, których wyniki opublikowano w Londynie. Próbowano poddać 300 osób. Stwierdzono, że kierowcy zainfekowani wirusem grypy wykazują dość opóźnioną reakcję. Szybkość reakcji na nieprzewidziane na drodze okoliczności spada u nich z 0,3 na 0,5 sekundy. Andrew Smith z uniwersytetu w Sussex oświadczył, że opóźnienie reakcji u ludzi zakatarzonych i chorych na grype jest większe niż u tych, w których krwi znajduje się 0,8 promila alkoholu. Ku zaskoczeniu kierowców, zwykły katar okazuje się bardziej niebezpieczny podczas jazdy samochodem, niż mogłoby się wydawać.

## TRAMWAJE-SŁIMAKI W PIESZYM WYDANIU

Na oryginalny pomysł primaverałisowego dowcipu wpadli krakowscy uczniowie i studenci, którzy uszeregowali gęsię i oznaczili stosownymi numerami tramwajowymi przeszli liniami tramwajowymi, dokumentując w ten sposób rzeczywiste prędkości składów tramwajowych w obrębie pierwszej obwodnicy. Jak bowiem wskazują wyniki z pomiarów tramwaje w centrum miasta poruszają się w godzinach szczytu z prędkością 5 km/godz.

(Oprac. I-k)