

SYGNAŁ

MIPIK

DWUTYGODNIK

ZAKŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 8 (319)

Rok XII

30 IV 1987 r.

Cena 5 zł



Rys. PIOTR BIELECKI

Wybory do rad pracowniczych

Postawmy na najlepszych

W SAMORZĄDZIE PRACOWNICZYM trwa kampania wyborcza do rad pracowniczych zakładów. Okres wyborczy zakończony będzie pod koniec maja ogólnym zebraniem delegatów i wyborem prezydium Rady Przedsiębiorstwa. W części zakładów wybory już zakończono, wszystkie natomiast pozostałe są do nich przygotowane.

O roli, jaką ma samorząd do spełnienia w naszym przedsiębiorstwie, pisałem już wielokrotnie. Czy ta rola zostanie spełniona, a możliwości wykorzystane, zależy od członków samorządu.

Różnie to bywało w czasie minionych kadencji. Przeważnie najwięcej emocji wzbudzały problemy płacowe i, niestety, zebrania samorządowe robiły wrażenie związkowych. Oczywiście jest, że płace to istotny problem każdego z nas. Zrozumiałe, że ten temat budzi emocje, ale samorząd nie może być rzeczniczką jednej grupy zawodowej. Tu trzeba, by problemy były wszechstronnie rozpatrywane, przede wszystkim z perspektywy przedsiębiorstwa.

Nie będę wymieniać, co samorząd zrobił w minionej kadencji (był ostatnio na na-

szych łamach na ten temat wywiad z przewodniczącym Zdzisławem Mazurem). Rzecz w tym by nowo wybranymi nie zaprzeczali tego, co już zrobiono. Samorząd jest w chwili obecnej liczącą się siłą w naszej rzeczywistości. Nie zawsze i wszystkim się to podoba. Były pomysły, by rolę samorządu pomniejszyć. Ba, usiłowano to zrobić mocą ustaw sejmowych.

Dzięki zdecydowanemu stanowisku przedstawicieli samorządu (był tam także nasz delegat) do tego nie doszło. Administracja nie daje jednak za wygraną. Ministerstwa od ubiegłego roku nie zajęły stanowiska, nie dały odpowiedzi, jak realizowane są wnioski Komisji Sejmowej do Spraw Samorządu.

Trzeba więc rozważyć i mądrości, by sprostać tym problemom. Nikt nie może wymagać, by nowo wybrani byli od razu alfa i omegą. Problem w tym, by chcieli być. Może najważniejsza jest świadomość, że być muszą.

F. SERWIN

Młodzież w Osieczanach

Z INICJATYWĄ pomocy w gospodarskim, wiosennym porządkowaniu terenu wokół ośrodka wczasowego w Osieczanach wystąpił dyrektor Szkoły Przyzakładowej. Z reguły bywa tak, że o inicjatywę łatwiej niż o jej realizację. Tym razem było odwrotnie. Od 23 do 30 marca trzy razy w tygodniu w Osieczanach pracowało po 30 uczniów wraz z nauczycielami i instruktorami praktycznej nauki zawodu. Ośrodek w Osieczanach ma także kłopoty z pełną obsadą etatów. Praca młodzieży była więc szczególnie potrzebna.

(F.S.)

W ocenie kontrolerów

Pozytywnie

KONTROLERZY Głównej Inspekcji Terenowej sięgają po płoch w wielu rejonach kraju. Bezkompromisowa, ostra kontrola obnaża słabości, ujawnia niedociągnięcia. Oceny, w szkolnej skali, osiągają zazwyczaj najwyższe 3,5. Nierzadkie są „dwójki”. W ostatnim czasie z Główną Inspekcją Terenową spotykają się pracownicy MPK. Trudno tu mówić za wszystkich, wszak inspektorzy spędzili w przedsiębiorstwie wiele godzin, rozmawiali z wieloma ludźmi, kontrolowali pracę wielu zespołów, lecz ogólna ocena, tak kierownictwa MPK, jak i odpowiedzialnego za kontrolę naszego przedsiębiorstwa inspektora Romualda Jasińskiego, jest pozytywna. Inspektor Jasiński stwierdza, że w MPK dokumentacja odzwierciedla stan faktyczny, co nie jest niestety zjawiskiem zbyt powszechnym, podkreśla zaangażowanie załogi, dobrą organizację pracy, efektywność służb nadzoru.

Nie są to tania komplementy, bo R. Jasiński jest komunikacyjnym fachowcem, zarówno z wykształcenia, jak i zawodowej praktyki (pracował w MZK Warszawa), jego opinie są więc miarodajne. Podkreślił, że wśród 7 przedsiębiorstw, z którymi dane mu

było zapoznać się podczas dotychczasowych kontroli, krakowskie wypadło zdecydowanie najlepiej. Mimo kłopotów, trudności obiektywnych, wielu przeszkód, w Krakowie widać wysiłek załogi i, co ważniejsze, widać efekty tego wysiłku. „Są zakłady dobre i bardzo dobre — nie ma złych” — to wymowne określenie atmosfery stworzonej w MPK. Do szczególnie dobrych zaliczył kontrolujący Zakład Autobusowy w Płaszowie i Zakład Tramwajowy w Nowej Hucie.

Oczywiście nie brakło i uwag krytycznych. To normalne przy tak szczegółowej kontroli. Zwrócili więc uwagę inspektorzy na zły stan lakieru na niektórych wozach, nadmierną eksploatację opon, utrudniającą ich regenerację, złe składowanie akumulatorów w jednej z zajezdni. To jednak, wobec pozytywnych, drobniactw, choć trzeba je widzieć i usuwać. Przedstawiciele dyrekcji przedsiębiorstwa ze swej strony mówili o wysoce kompetentnym podejściu członków inspekcji do spraw MPK. Podkreślali potrzebę ciągłego doskonalenia poziomu usług komunikacyjnych przy wciąż rosnącym społecznym zapotrzebowaniu na nie. Zastępca dyrektora

Marian Dudek podkreślił znaczenie właściwej polityki władz miasta wobec MPK. Jeszcze wiceprezydent Andrzej Żmuda, który zajmował się m.in. sprawami komunikacji miejskiej, dał firmie wolną rękę, nie kłopotując jej dążeń. Dzisiejsza wysoka ocena jest efektem i takiej postawy.

Nie brak w MPK problemów, kłopotów. Sprawy zatrudnienia, płac, zaplecza technicznego czy taboru spędzają sen z oczu kierownictwu. Spośród przebadanych niedawno 32 jego członków, zaledwie 1 osoba jest całkowicie zdrowa. To skutek ogromnej pracy. Kontrolerzy docenili ją jednak.

Spotkanie z Romualdem Jasińskim, na którym przekazał on podziękowanie dla załogi, nie zakończyło działań kontrolnych. W dalszym ciągu potrzebny jest wysiłek i ofiarność. Zresztą nawet później, gdy kontrolerzy wyjadą i będziemy znali ocenę MPK, zwolnić tempa nie można. Wszak kontrola ma wskazać nieprawidłowości, poprawić poziom pracy. I jeśli tak się dzieje, to możemy mówić o spełnieniu jej funkcji. Wszak MPK codziennie kontrolowane jest przez pasażerów (kg)



W MINIONYCH okresach różnie podchodziliśmy do czynów społecznych. Często poprzez organizowanie ich na żywioł — bez wcześniejszych przygotowań, stawały się one przykładem złej organizacji i marnotrawstwem ludzkiego wysiłku. Były potem lata, gdy czyny społeczne nie były organizowane. Dziś powraca się do tradycji, ale w tym dobrym tego słowa znaczeniu. Co dają nam czyny, wystarczy spojrzeć wokół biurowca przy ul. Brożka. Posadzone kwiaty, przyszyte zieleńce, wygrabione trawniki to efekt z jednej strony ciągłych starań pracowników Wydziału Ogólnego, ale także i czynu społecznego pracowników tego wydziału. Przed 1 Maja porządkowano nie tylko teren przy ulicy Brożka. Aktywnie partyjni podjął prace pielęgnacyjne terenów zielonych wokół naszego budynku w Osieczanach. Tradycyjnie już pracowano w Zajezdni Wola Duchacka. W ZTP myto tramwaje, zbierano złom, wprowadzono ład wokół budynków. Do estetycznego wyglądu doprowadzono tereny i budynki w ZNT, ZAC, Zakładzie Taksówek, Zakładzie Transportu i wielu innych jednostkach przedsiębiorstwa. To co zrobiliśmy było i „z okazji” i z pożytkiem dla nas wszystkich.

(F.S.)

Fot. STANISŁAW TYRAN

Łatwiej o komputer...

OKAZUJE SIĘ, że w dzisiejszych czasach łatwiej jest kupić komputer, znaleźć specjalistów do jego programowania i obsługi niż... postawić tenże komputer na stolik.

Brak takowych odczuwają pracownicy obsługujący mikrokomputery w Dziale Księgowości Finansowej. Czyżby brakło paru tysięcy na stoliki do zakupu? (fis)

PIERWSZA połowa kwietnia przebiegała pod znakiem zbliżającej się, a później przeprowadzanej w przedsiębiorstwie kontroli Inspekcji Terenowej Urzędu Rady Ministrów, która rozpoczęła się:

● 6 kwietnia i prowadzona była przez zespół kierowany przez inż. Romualda Jasińskiego (byłego pracownika MZK Warszawa, a więc znającego nasze problemy), a wśród elementów, które brały pod uwagę znalazły się nie tylko dostarczone przez nas dokumenty i materiały, ale również kontrole na liniach i bezpośrednie rozmowy z pracownikami i pasażerami. Wśród tych form znalazła się też przeprowadzona

● 8 kwietnia lustracja ZTH. prowadzona przez generała Michała Janiszewskiego szefa Urzędu Rady Ministrów i gen. Edwarda Drzazgę szefa Inspekcji Terenowej. W lustracji brali również udział przedstawiciele władz Krakowa i dzielnicy Nowa Huta. Ostatecznie kontrola skończyła się

● 15 kwietnia, kiedy to dokonano wstępnej oceny naszego przedsiębiorstwa. W trakcie spotkania podsumowującego padły m. in. takie sformułowania, że po kontroli 7 województw, krakowskie przedsiębiorstwo jest najlepsze (dotąd ten prymat dzierżyło MPK Poznań), a tak „solidnej organizacji pracy” komisja dotąd nie widziała.

Czy sroga zima zaszkozi drogom?

TRADYCYJNIE już na wiosnę przeprowadzana jest kontrola stanu dróg, po których kursują autobusy MPK, zarówno tych znajdujących się na terenie miasta, jak również poza jego granicami. Mróz i śnieg, a później wczesnowiosenne roztopy bardzo często niszczą nawierzchnię, a powstałe wyluszczenia czy dziury, potocznie nazywane wybojami, stanowią zagrożenie dla technicznej sprawności wozów.

W tym roku przegląd dróg rozpoczął się 23 kwietnia od Podgórz. Uczestniczyli w nim: główny inspektor ruchu ds. trakcji autobusowej Edward Kościel, st. referent ds. eksploatacji Jadwiga Mistarz-Kurowska i dyspozytor Barbara Gawlicka — wszyscy z ZNR MPK oraz inspektor nadzoru Józef Piwowarski z Dzielnicowego Zarządu Dróg i Zieleni. Nie było przedstawiciela Krakowskiego Zarządu Dróg, któremu podlegają wszystkie drogi znajdujące się poza granicami miasta. Z komisją współdziałał kierowca

autobusu Zbigniew Jeleń z ZAW, sygnalizując zauważone w czasie jazdy usterki drogowe.

Kilkugodzinna penetracja ulic Podgórz dała rozeznanie o stanie ich nawierzchni. Wszystkie podzielić należy na trzy grupy. Do pierwszej zaliczyć trzeba te, po których jeździ się bez zarzutu — wyremontowane, z odpowiednią nawierzchnią. Do drugich — częściowo, na pewnych tylko odcinkach, zniszczone, do trzecich — wymagające kapitalnego remontu.

Najbardziej zniszczone, wymagające natychmiastowej interwencji ekip remontowych Dzielnicowego Zakładu Dróg i Zieleni w Podgórzu są ulice: Krzywda, Łanowa, Grochowa, Obrońców Modlina, Malborska, Gwardii Ludowej. Częściowo zniszczone są nawierzchnie ulic: Kobierzyńskiej, Myślenickiej, Fredry, Jugowickiej, Bieżanowskiej, Rybitwy i na skrajnie do Łusiny. Dobre nawierzchnie posiadają między innymi ulice Wielicka i Teligi. (M.B.)



Kto by pomyślał, że tak może wyglądać praca przy... remoncie dachu? Taki obrazek oglądaliśmy z okien biurowca od strony ZNT. Ze też ten pracownik nie zmarł, leżąc na mokrej ziemi i z zimna nie zaczął „coś robić”? A swoją drogą — czyżby to była tajemnica ciekawych dachów?

FOT. Władysław Małec

Uczniowie mają swój warsztat

„BYŁO to pomieszczenie właściwie niczyje, a panował w nim bałagan... Nie wierzyłem, że sami sobie poradzą i zaadaptują go na warsztat...” — mówi kierownik Zakładu Autobusowego na Woli Bogusław Pożutko o pomieszczeniu, które uczniowie Zasadniczej Szkoły Zawodowej MPK, odbywający praktyczną naukę zawodu w tym zakładzie — uporządkowali i przystosowali na swój warsztat. A jest ono duże i można by go śmiało nazwać nawet halą napraw. Wyremontowane, odmalowane, wyposażone jest już w podnośniki i zabezpieczające koźły, a w najbliższym czasie będą jeszcze gabloty, planse i inne materiały szkoleniowe. Stało się odpowiednim miejscem do zdobywania praktycznej wiedzy dla 43 uczniów z klas II i III szkoły oraz 13 junaków OHP. Szkoleniem młodych zajmują się brygadziści — elektryk Bogdan Wachulec i mechanik Andrzej Romek. Mistrzem i opiekunem jest Adam Duń.

Uczniowie i OHP-owcy w swoim warsztacie, pod kierunkiem brygadzystów przeprowadzają naprawy przedrejestacyjne wozów. Wszystkie oprócz wymiany silników i zawieszek. Pierwszy z autobusów, jaki został już tu wyremontowany stoi na podnośniku gotowy do odbioru. Na jego miejsce dostarczony będzie

kolejny. Młodzi w oddanym im do użytkowania pomieszczeniu czują się dobrze i pozytywnie oceniają warunki nauki i pracy.

Warsztat wyróżnia się panującą w nim laboratoryjną czystością. To także efekt odpowiedniego wychowania młodych, dzisiaj jeszcze uczniów, a za parę miesięcy pracowników zakładu. (M.B.)

Eksperyment nie wypalił

KIEROWNIK Wydziału Ogólnego postanowił „wprowadzić” do pomieszczeń sanitarnych odrobinę kultury. W ciągu dwóch tygodni z uporem maniaka jego pracownicy wieszali ściereczki do rąk, kładli mydła i wieszali papier toaletowy. I co? I po paru (w najlepszym wypadku paru-nastu) minutach wszystko było po starciu. Na 100 zawieszonych ściereczek, do prania wróciło 30. Na 110 założonych papierów toaletowych do końca dnia wytrzymało 25 sztuk. To „ukulturalnianie” okazało się syzyfową pracą.

Nie dorosiliśmy, niestety do takich „luksusów”. Najszybciej wszystkie te dobra zniknęły na II piętrze, potem na parterze. Najdłużej, bo i parę godzin, wytrzymały na III piętrze. Ze ścierekami nie wyszło. Kierownik Janusz Rzymek ludzi się, że gdy kupi suszarki do rąk, te będą już na stałe. Osobiście wątpię. Wisieć może i będą, ale wtyczka zawsze przydać się może.

F. SERWIN

Firmowy salon

WOLELIBYŚMY rubrykę nazwać „Firmowy salon”. Jako realisti zdajemy sobie jednak sprawę, że maniery prezentowane przez naszych pracowników i pasażerów bliższe są manierom kowbojów w saloonach na Dzikim Zachodzie niż obyczajom prezentowanym w salonach przez śmietankę towarzyską.

Klasyczną odzywką pasażerów po każdym mocniejszym szarpnięciu autobusu czy tramwaju, częstokroć zupełnie nie zawinionym przez kierowcę pojazdem, jest pytanie: „Czy jemu się zdaje, że wozu zwierzęta?”

Odpowiedź I:

KIEROWCA: A co, przyciął komuś ryja? (Z „Teleekspresu”)

Odpowiedź II:

MOTORNICZY: A bo to człowiek patrzy, kto wsiada?

Odpowiedź III:

MOTOROWA: Nie proszę państwa, zwierzęta trzeba wozu delikatniej.

(J. O.)

15 DNI W MPK

● 10 kwietnia na ulicach Krakowa pojawiły się zapowiadane już automaty do sprzedaży biletów komunikacji miejskiej marki „Merona 2000”, za które po pierwsze nie musieliśmy płacić dewizami, a po drugie, które miały być nie do pokonania przez cwaniaków chcących oszukać maszynę. Niestety nasi pasażerowie pokonali dwa pierwsze egzemplarze w ciągu kilku dni, po prostu je uszkadzając.

● 19 i 20 kwietnia Święta Wielkanocne, a my musieliśmy pracować. Jak jednak poinformowała Główna Dyspozytornia, w pierwszym dniu Świąt jeździliśmy bez zakłóceń, a w drugim odnotowano tylko trzy krótkie zatrzymania tramwajowe.

● 22 kwietnia obradowała wyjazdowa operatywa dyrekcji i kolektywu przedsiębiorstwa w ZAC. Na naradzie dyskutowano długo i zawzięcie, lecz jak podsumował spotkanie dyrektor Tadeusz Trzmiel, nikt nie potrafił zaproponować konkretnych rozwiązań zgłaszanych problemów.

● 25 kwietnia. Od tego roku komunikacja miejska obchodzi swoje święto branżowe w Dniu Transportowca i Drogowca. Z tej okazji odbyła się centralna akademia komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim, w trakcie której m. in. wręczono nagrody za konkursy organizowane przez Federację ZZPKM w PRL i Zrzeszenie Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej. Otrzymałyśmy więc puchar, dyplom i nagrodę 100 tys. zł za zajęcie I miejsca w konkursie „O dalszą poprawę warunków pracy i bhp w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej” oraz nagrody i dyplomy za III miejsca w konkursach o najlepszy obiekt kolonijny i wczasowy w roku ubiegłym. Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał były długoletni pracownik naszego przedsiębiorstwa, emeryt Antoni Trzmiel.

● Koniec kwietnia to okres obywatelskiego czynu społecznego, który realizowany jest również i w naszym przedsiębiorstwie (piszemy o tym na stronie 1). (AZ)



Obecnie pierwszą obwodnicą od strony dworca jeździ 10 linii tramwajowych. Teoretycznie co pół minuty przejeżdża jeden pociąg. Początkowo z „przepustowością” na Baszowej różnie bywało. Gdy wysiadła zwrotnica, korki nie miały końca.

Węzeł Dworca Głównego jest pod stałą kontrolą naszych służb nadzoru. Kierując ruchem także milicyjne służby drogowe. I tu doszło do konfliktu. Gdy pojazdami na skrzyżowaniu kierują nasi pracownicy, płynność ruchu jest idealna, a konkretnie idealnie jeżdżą tramwaje. „Drogówka” stawia veto. „Nie widzi potrzeby” uprzywilejowania komunikacji miejskiej.

Muszę przyznać, iż dziwi mnie takie podejście. Wystarczy bowiem, by trasę zakorkowały tramwaje i o ruchu w tym rejonie w ogóle przecież może nie być mowy. 10 linii tramwajowych — praktycznie więc prawie wszystkie ciągi komunikacyjne najważniejsze dla miast biegają — na okres remontu torowiska i rozjazdów w ul. Straszewskiego — koło dworca. Czyżby chodziło o rozwój w tym rejonie ruchu pieszego?

Jestem pełna uznania dla pracy Nadzoru. Mimo wszystko radzę jednak uważać na auta osobowe, także i te milicyjne, bo bezpiecznie tam jednak nie jest. A może uda się jakoś wyjaśnić, że nie jest to „wchodzenie w kompetencje” a potrzeba chwili dla dobra miasta i jego mieszkańców? (F. S.)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



SZLACHETNY PANIE REDAKTORZE,

pozwolę sobie nawiązać do Pańskiej korespondencji, pomieszczonej w niniejszym numerze w odpowiedniej rubryce, by poinformować Pana, iż SYGNAŁOW MPK żadną miarą zaliczyć do „Żłobu” niepodobna, cokolwiek by Pan pod tym mianem pojmował, bo to i pensja skromna, wierszówka niewysoka, fawor niespory, a i przywilejów żadnych. Nie jest to nawet dziennikarski żłobek, ten bowiem raczej cały nasz zespół i każdy żurnalista z osobna ma już za sobą.

Ryzyko utraty czytelnika niesie ze sobą każdy tekst, który nie okadza bohatera, a wręcz przeciwnie. Obrażony — ma prawo się zemścić i nie kupować ani nie czytać. Strata to oczywiście bolesna i może rzeczywiście zamiast „Listów do czytelników” zacząć pisać wzniósł apokryfy bądź „Adresy pochwalno-gratulacyjne”. Chociaż nie — przecież jeśli po każdym „Liście” ubywało nam będzie jeden czytelnik, to zważywszy na obecną choćby liczebność załogi, SYGNAŁY nie znajdą adresatów za jakieś 400 lat — i to już naprawdę nie będzie moje żmierzanie.

Terminów „puszczać knoty” oraz „zeszmacić publikatory”, przyznam, nie rozumiem. Widać, to jakiś profesjonalny slang, bliższy Pańskiej pracy niż mojej.

Z wyrazami zawodowej solidarności

REDAKTOR

PS DEMENTI: Stanowczo oświadczam, iż „List...” mój z 15 kwietnia nie był adresowany do żadnej z Pań w Dziale Finansowym ani Dziale Obrachunku Płac i Zasiłków, a nieporozumienie wynikało z nie najszcześliwszego użycia słowa „kasa”, które mylnie utożsamiano z instytucją Kasy Głównej, co nie było moim zamierzeniem. Serdecznie przepraszam Czytelników za nieumyślne wprowadzenie w błąd, na przyszłość obiecując omijać tego typu rafa — ale nie obiecuję pokory. A już na pewno nie takiej, gdzie można ukąsić podpityego regulatora, wypomnieć chamsko kierowcy czy motorniczego, obśmiać kontrolera — ale wra od Urzędnika!

Z szacunkiem RED.

ZASTANAWIAJĄC się nieraz jacy jesteśmy jako przedsiębiorstwo, czy pracujemy dobrze, czy też źle, natrafiamy zwykle na brak odpowiednich odnośników, do których moglibyśmy się tu w Krakowie porównywać. Dobrze więc się stało, że z inicjatywy Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej możemy dokonywać porównań podstawowych wskaźników kilku innych przedsiębiorstw tego typu (i tej wielkości) w kraju. Pod uwagę brane są tu takie przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, jak: Poznań, Gdańsk, Łódź, Szczecin, Wrocław i Katowice, a dane pochodzą z roku 1986.

I tak jeśli idzie o trakeję tramwajową, to mamy największy wskaźnik wykorzystania taboru — 81,5, a w porównywanych tu przedsiębiorstwach wskaźnik ten spada do 60,5 (WPK Katowice). Jeśli idzie o wskaźnik gotowości technicznej, to wyprzedza nas tylko WPKM Szczecin — 89,8, podczas gdy my osiągnęliśmy wskaźnik 85,2, a najniższy odnotowano w Katowicach — 76,6. Najniższym natomiast wynikiem możemy się pochwalić, gdy pod uwagę bierzemy wskaźnik zjazdów — 3,7, podczas, gdy w innych przedsiębiorstwach sięga on aż 15,8 WPKM Gdańsk.

Trzeba też przyznać, że nasza trakcja tramwajowa jest jedną z najtańszych w kraju, gdyż koszt jednego wozokilometra wynosi u nas 77,28 zł i wyprzedza nas tylko przed-

Jacy jesteśmy na tle innych

W tramwajach dobrze z autobusami średnio

siębiorstwo ze Szczecina — 72,38 zł, zaś w innych przedsiębiorstwach koszty te sięgają nawet 110,16 zł. I wreszcie jeden ze składników tych kosztów, czyli średnie płace w komunikacji tramwajowej. I tu wypadamy najslabiej — średnia płaca motorowych — 29 970 zł, choć gdzie indziej nie są one wyższe o więcej niż 3 tys. zł. Natomiast średnie płace pracowników zaplecza tramwajowego — 23 180 zł, utrzymują się na średnim poziomie w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami.

A teraz trakcja autobusowa. Wskaźnik wykorzystania taboru nie najlepszy, bo na siedem porównywanych przedsiębiorstw jesteśmy na czwartym miejscu — 73,2. Podobnie średnio wypadamy przy wskaźniku gotowości technicznej — 81,4, podczas gdy najlepsze WPK Katowice może się pochwalić wskaźnikiem 86,7, a najgorsze WPKM Szczecin przyznać do 77,2. Nie najlepiej mówi o nas też wskaźnik zjazdów — 8,2, gdy porównamy to z Katowicami — 2,7, ale trzeba też przyznać, że są i przedsiębiorstwa gorsze — 12,7.

Na tym samym poziomie utrzymane są też nasze koszty jednostkowe — 90,87 zł/wzkm, podczas, gdy taniej od nas jeżdżą np. we Wrocławiu — 83,65, a najdrożej w Szczecinie — 101,55 zł/wzkm. Podobnie średnio się też u nas zarabia, bo kierowcy mają średnią płacę — 33 290 zł, a są i takie przedsiębiorstwa, które placą 31 164 zł miesięcznie (np. MPK Łódź), lecz są i tacy, którzy mogą średnio zarobić za kółkiem 38 010 zł (WPKM Szczecin). Pracownicy zaplecza autobusowego zarabiają u nas 23 020 miesięcznie, podczas gdy ich koledzy w Katowicach otrzymują średnio 26 208 zł, a we Wrocławiu 22 140 zł miesięcznie.

A. ZYZMAN



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Kiedy „moloch” stanie na nogi?

PRAKTYKA dowiodła, że tylko małe zajezdnie autobusowe zdają egzamin — mogą pochwalić się dobrymi wynikami eksploatacyjnymi. Okazuje się, że takim „molochem”, jak Zakład Autobusowy na Woli, trudno jest kierować. Cóż zrobić, kiedy taki właśnie wybudowano. Widocznie wcześniej nie pomyślano o czekających przedsiębiorstwo kłopotach. Miejmy nadzieję, że ten sam błąd nie zostanie popełniony przy budowie kolejnej zajezdni autobusowej.

Zakład na Woli przeżywał kryzys. Napisałam w czasie przeszłym: „przeżywał”, ponieważ już coś w nim drgnęło, zaczęło się zmieniać. Właśnie w tym miesiącu po raz pierwszy zaczął realizować zadania. W szczycie rannym na linie oddawano o jeden autobus więcej. Przez 24 dni kwietnia nadrobiono 17 tysięcy wozokilometrów.

Proces zmian w Zakładzie rozpoczął się od decyzji zastępcy dyrektora ds. komunikacji autobusowej STANISŁAWA KOWALCZYKA o przejściu do ZAW na trzy miesiące celem „podratowania” panującej tam sytuacji kadrowej i nie tylko — dwóch długoletnich doświadczonych kierowników zmian: JERZEGO GRABOWSKIEGO z ZAC i MIECZYSLAWA MROZIŃSKIEGO z ZAB. Im to właśnie powierzono zadanie wprowadzenia do Zakładu na Wole, sprawdzonych w ich macierzystych zakładach metod pracy. Kierownicy Gra-

bowski i Mroziński wnieśli na zaplecze ZAW prócz fachowości doświadczenie w kierowaniu ludźmi, nie byli jednak w stanie zmienić warunków płacy załogi zaplecza, co przede wszystkim jest powodem olbrzymich braków w zatrudnieniu.

Co mówią na temat Zakładu na Woli i swojej tam czasowej działalności...

— „Jestem zdania — mówi Jerzy Grabowski, że małe zajezdnie lepiej mogą prosperować. Nad takim „molochem”, jak ten na Woli, trudno jest zapanować. Tu jest ponad półtora razy więcej taboru niż u nas w Czyżynach, cztery typy wozów i jeszcze podtypy oraz mały stan zatrudnienia. W brzygadach powinno być 50 do 55 osób, a u mnie na przykład jest tylko 34 ludzi. Odcinając z Zakładu z powodu, jak twierdzą, niewysokich zarobków. Szczególnie nie wiąże się na dłużej z Zakładem ludzie młodzi. Gdzie indziej znajdują łatwiejszą pracę i wyższe zarobki. Uważam, że u nas za późno weszło w życie porozumienie płacowe, nie preferujemy stażu pracy. Płace w MPK w ogóle są za niskie w stosunku do warunków pracy. Czy udało mi się już tu coś zrobić w czasie mojego oddelegowania...? Tak. Poprawiłem dyscyplinę pracy w brzygadzie.”

— „Wprowadziłem sprawdzone w ZAB metody organizacji pracy na styku kierowca — dyspozytor... — mówi Mieczysław Mroziński. Mając

na celu realizację planu, na pierwszym miejscu postawiłem realizację poleceń i... udało się. Zaczęliśmy codziennie przygotowywać odpowiednie liczby wozów na linie. Ja również uważam, że powodem wielu trudności Zakładu jest jego wielkość.”

Do ogólnej rozmowy dorzuca jeszcze swoje zdanie mistrz TOMASZ KRAWCZYK... „Za duża Zajezdnia i dlatego nie ma tu zgrania załogi. Gdzie mniej ludzi tam bywa lepsza współpraca.”

Na zakończenie zacytuję jeszcze słowa kierownika ZAW, BOGUSŁAWA POZŁUTKI:

„Brakuje u nas ludzi do pracy. Na zapleczu w systemie czterobrygadowym aż 80 osób, 55 na stanowiskach kierowców. Cóż z tego, że zatrudniliśmy po kursie DM 10 kierowców, kiedy mniej więcej w tym samym czasie zwolniliśmy 16 innych. Do pracy na zapleczu wrócili po odbyciu zasadniczej służby wojskowej tylko 1 pracownik, a odeszli, właśnie do wojska aż kilkunastu. Co będzie, gdy po tych 3 miesiącach, na które zostali do nas oddelegowani, wrócą do swoich zakładów kierownicy zmian — Jerzy Grabowski do ZAC, a Mieczysław Mroziński do ZAB? Na ich miejsce nie ma nikogo.”

Wypadałoby za kierownikiem Zakładu powtórzyć pytanie: ... „Co będzie?” Postawię jednak inne... „Kiedy „moloch” na Woli stanie na nogi?”

MARIA BUBACZEWSKA

TRAMWAJ ma w sobie dziwną moc przyciągania zakochanych. Pamiętają, że w szczycie mają możliwość osiągnięcia takiej wzajemnej bliskości, jaka w prywatnych warunkach wymaga wiele czasu, zachodu i pieniędzy. Tak się im to podoba, że zbliżenia w tramwaju szukają nawet wtedy, gdy zupełnie nie ma tłoku.

Gdy ja zaczynałam dorosłe życie, zakochany chłopak fundował dziewczynie pokój w hotelu, teraz wystarczy zafundować bilet tramwajowy. Dzięki temu, przyznać trzeba że oszczędnemu zwyczajowi, motorowi mają emocje godne zachodniej fali porno.

Motorowi, młody chłopak, wozil na zmianie „B” przez ostatnie dwa kółka dwie pannie, które bez słowa przesiadły na ostatnich siedzeniach I wagonu. Gdy zjeżdżał do zajezdni, poprosił, by opuściły tramwaj. Wtedy jedna z nich podeszła do niego i odchyliła nieco store. W tym momencie chłopak mało nie spadł ze stolika. Jedną z panienek miała na sobie tylko podkoszulkę a druga tylko kurtkę. Opowiedziały mu, że ich znajomi młodzieńcy je nie tylko upili i wielokrotnie oraz sumiennie wykorzystali zawartość ich garderoby, ale nawet ową garderobę im zabrali. Stąd wzięta się przesadna skromność ich odzieży. Panienki chciały wrócić do domu do Nowej Huty. Motorowi znalazł się szarmancko. Zatrzymał przejeżdżającą tak sówkę i osobiście ubezpieczył swoją osobą manewr przesiadania. Widoki, jakie przy tym podziwiał, w pełni, jak twierdzi, wynagrodziły mu jego grzeszność.

W nocnej „10” wiozłam kiedyś dwójkę pasażerów, którzy ku mojemu zdzi-

wieniu siedzieli na jednym siedzeniu, chociaż wszystkie pozostałe były puste. Ponieważ dziwnie się szamotali, zaczęłam w lusterku przyglądać się, co robią. Wtedy grzecznie zapytali, czy mi nie przeszkadzają. Zaskoczona, że usłyszałam męski dykt, gdy spodziewałam się mieszanego, zapytałam urzędowo, czy skasowali bilety. Nic mądrzejszego nie przyszło mi do głowy. Dzisiaj zaleciłabym im wyroby firmy „Polgum” (AIDS!) i życzyła zdrowia. Jako osoba dyskretna odwróciłam wewnętrzne lustro. W godzinie duchów

OKIEM MOTORNICZEGO

Manewry miłosne

cieszyłam się, że zamiast trzech mam pięć pedałów. Po trzech kółkach opuścili tramwaj, uprzejmie mi dziękując. Oby wszyscy pasażerowie byli tacy grzeczni!

Mój kolega był mniej wyrozumiały. Do pustego składu wsiadł chłopak z dziewczyną. Po 5 minutach dziewczyna znikła. Zdziwiony kolega, bo nie przystawał na żadnym przystanku, obejrzał się i stwierdził, że dziewczyna po prostu zeszła do parteru i dlatego nie widział jej w lusterku. Wyrzucił ich oboje. Pewnie z zazdrości.

W tramwajowych manewrach miłosnych udział biorą nie tylko pasażerowie, motorowi także mają swoje słynne bitwy, z łezką w oku wspomniane po latach.

Rzecz działa się jeszcze w czasach, kiedy pętla tramwajowa w Łagiewni-

kach mieściła się po drugiej stronie ulicy, a pierwszy przystanek dla pasażerów i PKR w znacznej odległości od pętli. Po 23.00 na przystanku oczekiwała grupka pasażerów na ostatni kurs „11”, która zupełnie nie oświetlona z opuszczonym pantografem stała na pętli. Przypuszczano, że tramwaj został porzucony lub motorowi ciekło pobity i okradziony. Wezwano radiowóz. Jeden z przybyłych nim inspektorów zauważył, że wiatru nie ma, a tramwaj się chwieje. Był to poryw miłosny a nie poryw wichury. Zdumienie

torniczy. Poderwaną dziewczynę posadził na nastawnik frontem do siebie a tyłem do kierunku jazdy, i rzec można jechał podwójnie.

Blado przy nim wypadł inny motorowy, który dwóm przewożonym przez siebie, zupełnie przypadkowo spotkanym studentkom kazał rytmicznie ciągnąć jeden koniec sznurówki od butów, której drugi koniec miał uwiązany pod służbowym mundurem, częściąwo rozpiętym. Studentki zemdały.

Panie także nieraz dotrzymują panom placu. Swego czasu korzystałam z obiadów w naszej stołówce. Uwagę moją zwróciła drobna, schludna i spracowana kobiecina około 60-letni, zawsze otoczona kilkoma młodymi, na oko 20-letnimi chłopakami, pracownikami sasiadującymi ze stołówką naszych zakładów. Ponieważ chłopcy stale się zmieniali, nie mogli to raczej być jej krewni czy sąsiedzi. A i różnica wieku przy takiej komitywie publicznej była zaskakująca. Przypadkowo dowiedziałam się, że pani owa, zupełnie gratis, w kanale naprawczym uczyła owych chłopców zwyczajów zawleczonych do Polski przez żołnierzy nieboszczyka Korsykańina. Dzisiaj pani owa jest już na zasłużonej emeryturze.

Piosenkarka martwi się, jak zagoniony człowiek może mieć na miłość czas. Motorowi udowodnili, że może. Musi po prostu dobrze wykorzystywać czas, jaki ma. Na zakończenie przytoczonych przeze mnie dawnych (nie dośzukiwać się aktualności!) historii nasuwa mi się refleksja, że człowiek rodzi się istotą rozumną i pozostaje nią do śmierci z wyjątkiem krótkich chwil, kiedy jest zakochany.

MARTA MICHAŁOWSKA



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Nie ma żartów...

W ŚREDNIO zatłoczonym autobusie pospiesznym „A” obok mojego znajomego stanęło młode dziewczę. Znajomy spoglądał z boku, zastanawiając się, jak tu rozpocząć ewentualną rozmowę. No cóż, na wiosnę mężczyźni miewają różne pomysły. Dziewczyna wydawała się wyczuwać towarzyskie zainteresowanie swoją osobą i gdzieś tak po przejechaniu połowy przystanku przejęła inicjatywę w swoje ręce.

— Bileciki proszę do kontroli — stwierdziła najzwyczajniej w świecie. Pasażerowie przyjęli to za dobry żart. Autobus się ożywił i rozweselił. Pozostali z zaciekawieniem patrzyli na rozwój sytuacji. Dziewczyna-kontrolerka oczywiście nie sprawdzała biletów sama. Była w towarzystwie kolegi mającego tak gdzieś 2 metry wzrostu. Tu już żartów nie było. Wzrost i mina musiały budzić respekt.

Po relacji znajomego postanowiłam odnaleźć dziewczynę. Okazała się nią bardzo sympatyczna dwudziestoletnia Lucja Ł. Przyzwyczajaliśmy się, że panie kontrolujące bilety są przeważnie w wieku dojrzałym. Nie więc dziwnego, pani Lucja budzi zainteresowanie.

Trafiła do tej pracy po przeczytaniu ogłoszenia w prasie. Przyszła się zorientować i została. Pracuje pół roku. Twierdzi, iż nie planuje odejścia. To, co robi, po prostu jej się podoba.

Pasażerowie na żądanie okazania biletu reagują różnie. Wywołuje to u nich przeważnie zdziwienie i zaskoczenie. Panowie usiłują być dowcipni. Bywa i tak, iż miast okazania biletu ofiarują „do wzięcia” swoją osobę. Najmniej zabawne sytuacje są z kontrolą biletów u tak zwanych „niedopitych”. Ci z reguły są agresywni. Ubliżają. Do bardzo łagodnych należą stwierdzenia: „taka młoda i nie weźmie się do uciążliwej pracy, tylko bilety kontroluje”. Dziwne, że miara uczciwości nie obowiązuje tych, co jeżdżą „na gapę”, okradając nas wszystkich, natomiast niby nieuczciwie ma być to, iż ważność tych biletów się sprawdza.

Nasza kontrolerka miała też „okazję” parę razy wypaść z tramwaju na przystanku, gdy „gapowicz” postanowił po prostu zwiać. Zmiała wtedy wszystko po drodze.

Nie czuje się zagrożona podczas pracy. Wierzy w opiekę swojego „anioła stróża” — przydzielonego jej do pracy partnera.

Okazuje się nie po raz pierwszy, że od postawy i sposobu bycia kontrolera też wiele zależy. Jeżeli jest się grzecznym, przeważnie kłopotów nie ma... chociaż ci „niedopici”. Trzeba też w tej pracy mieć i trochę wyrozumiałości. Trudno przeczyć tak od razu karać mandatem jadące samotnie dziecko, czy 70-letnią staruszkę. Często trzeba im po prostu pomóc podejść do kasownika.

F. SERWIN

PROWADZONA od początku kwietnia kontrola ITURM miała swój wpływ nawet na przebieg zebrania Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, działającego przy naszym przedsiębiorstwie. Zapowiedziana bowiem prelekcja dyrektora Mariana Dudka na temat początków komunikacji miejskiej w Krakowie nie doszła do skutku — wiadomo, zajęty przygotowaniami do kontroli. Tymczasem o zebraniu i jego temacie zamieszczono anons w „Gazecie Krakowskiej” i w wyniku tego na placu Serkowskiego pojawiły się nowe twarze. Jak też wypadniemy w oczach „nowych”? — zastanawiali się członkowie zarządu, ale okazało się, że ci, którzy przyszli, mieli sami do powiedzenia tak dużo, że wystarczyło to na całe zebranie.

Poinformowano więc zebranych o planie działania klubu na cały rok, o planach wycieczek tematycznych do muzeów i zabytków techniki, o wynikach ustaleń komisji historycznej transportu działającej przy SITKom, w wyni-

ku których właśnie Kraków uznany został za ośrodek wiodący w tworzeniu Muzeum Komunikacji Miejskiej. Okazuje się, że jako jedyni w kraju dysponujemy specjalną komórką organizacyjną, która zajmuje się wyłącznie zbieraniem i opracowywaniem materiałów historycznych. Członkowie zostali też poinformowani, że przygotowane są już (wreszcie?) legitymacje członkowskie, które będą wydawane na następny spotkanie, że wyprodukowano już specjalne znaczki klubu, które, choć naprawdę ładne, można było tym razem jeszcze tylko obejrzeć, gdyż nie ustalono jeszcze z kierownictwem przedsiębiorstwa sposobu ich finansowania. Sporo czasu poświęcono zastanawianiu się, w jaki sposób stworzyć i pobudzić wreszcie do pracy tematyczne zespoły klubu, które zajmowałyby się poszczególnymi problemami i w ten sposób wspomagały działania Sekcji Historycznej.

Okazało się też, że ludzie, którzy przyszli do klubu po raz pierwszy, nie przybyli z

pustymi rękami, lecz gotowi są aktywnie włączyć się do prac nad dokumentowaniem tramwajarskiej historii. Oto TADEUSZ SIWEK, który przyprowadził też na to spotkanie około dziesięcioletniego syna, przedstawił się wszystkim jako stały sąsiad dyrektora naszego przedsiębiorstwa, gdyż do niedawna mieszkał przy ul. Gazowej, a obecnie

przy ul. Cegielnianej. Jego dzieciństwo na Kazimierzu cały czas wiązało się z tym MPK z przeciwnej strony ulicy. Rósł razem z nim, z tym co się tam działo związane były jego i jego kolegów zabawy. Gdy między zajezdnią przy Wawrzyńca a zajezdnią przy Gazowej nie było jeszcze połączenia, przejeżdżały techniczne przez Podgórze były okazją do darmowych wycieczek tramwajem. Prosił mechani-

ków i motorniczych, by ich zabrali w tę krótką podróż i tamci zabierali malców — Niech się przejadą! Ale z czasem wybudowano tor łączący obie zajezdnie i wycieczki się skończyły. Znaleźli więc nowy obiekt zainteresowań, bo na Gazowej pojawiły się właśnie autobusy. Ich marki pamięta do dzisiaj. — „Stary”, na których jeździły również kobiety,

„mavagi”, a wreszcie szczyt ówczesnej techniki, czyli „ikarusy”. Ile ich było? To pan Siwek pamięta do dzisiaj — dwanaście. Jak zresztą można byłoby zapomnieć, skoro każdy z nich, kilkuletnich brzdąków, był w marzeniach kierowcą takiego „ikarusa”. Na ścianie podwórza wypisane było dwanaście numerów spisanych z prawdziwych „ikarusów”, pod którymi stały ich wyimaginowane „pojazdy”,

przypisane każdemu z nich... I codziennie, z fasonem, tak jak tamci z MPK, wyjeżdżali z bramy na ulicę, warezac pod nosem z całych sił.

Potem nowością były tak-sówki, których pierwsze numery pamięta do dziś, bo zaczynały się od 360. Po jakimś czasie granatowe „warszawy”, wyparte zostały przez „wółgi” z numerami od 600. A potem

Minęły lata i dorosły pan Tadeusz skończył szkołę i zaczął pracę w swym zawodzie, ale o MPK i swych dziecięcych zainteresowaniach nie zapomniał i gdy dowiedział się o klubowym spotkaniu, przyszedł z synem, by podzielić się

Rada czy Związek?

NO I MAM czego chciałam. Czepiałam się, oj czepiałam przedstawicieli Samorządu Pracowniczego, że mało aktywni, że wszystko im jedno, za czym głosują. Miałam pretensję, że podnoszą rękę za wnioskiem lub uchwałą, nie bardzo słuchając ich treści. Powinnam po ostatnim zebraniu delegatów samorządu być usatysfakcjonowana. Delegaci nie tylko upominali się o kilkakrotne przedstawienie im przygotowanej przez komisję wnioskową uchwały o protokole dodatkowym do porozumienia placowego, ale zdecydowali także, że nie będą głosować na wszystkie zmiany łącznie, lecz na poszczególne punkty protokołu. Na dodatek, jeden z punktów nie przeszedł w głosowaniu. Chodziło o zapis, iż pracownikowi przysługuje dodatek za rodzaj prowadzonego pojazdu w wysokości 17 proc stawki najniższego zaszerogowania. Propozycja, by zmienić na: do 17 proc.

Problem polega na tym, że według wszelkich danych stawki najniższe mogą znacznie pójść w górę. Ow procentowy dodatek jest słuszny, ale może się okazać, iż jest on niewspółmiernie wysoki w

stosunku do innych, placowych za nie mniej uciążliwe czynności. W końcu zresztą także procent płacić można, czemużby nie? Jeżeli są na to pieniądze? No właśnie, jeśli są. Jeżeli jednej grupie — dobrym czy złym pracownikom będzie się podnosić płace niejako obligatoryjnie, rychło może się okazać, że braknie tym, którzy na to zasługują, ale nie mają „podkładki”. Wszystko byłoby w porządku, gdyby to zebranie nie było zebraniem delegatów a... związków zawodowych i to w dodatku przedstawicieli tej grupy zawodowej. Niestety, to było jednak posiedzenie samorządowe i chyba nastąpiło pomylenie kompetencji.

Dziwnym trafem przeszła natomiast druga poprawka do porozumienia o wynagrodzeniu za przerywany czas pracy. Dziwnym, bo ten problem rozbudził najwięcej emocji w dyskusji. Chodziło o to, że za czas przerywany (dwurazówki) płacimy często więcej niż wynosi stawka osobistego zaszerogowania. Zasadą jest iż za tenże czas przerywany MPK płaci 200 proc. stawki najniższego zaszerogowania dla kierowcy i motorniczego. W tym przypadku stawka ta-

ka wynosi 39 zł, podwójnie jest to więc 78 zł. Natomiast kierowca czy motorniczka pracując na linii ma często 70 czy też 75 zł za godzinę. Gdyby nie dodatki za pracę na linii, bardziej opłacałoby się siedzieć niż jeździć! Do tego może dojść, bo jak już wspominałam najniższe grupy „pójdą w górę” obligatoryjnie. Na szczęście — dla faktycznej pracy — tutaj poprawkę zatwierdzono.

Nie mam nic przeciwko temu, by solidna, ciężka praca była solidnie opłacana. Że tak nie jest, wszyscy wiemy. Dzieje się tak, bo albo niestety przepisy (lub konsekwencje podatkowe) na to nie pozwalają bądź nie ma pieniędzy. Dyrektorzy i kierownicy powinni dążyć do zmiany przepisów. By jednak były środki, żeby to, co posiadamy, było przynajmniej logicznie dzielone, to także rola samorządu. Wystąpienia typu: „kiedy wreszcie będzie zmiana stawek, bo grup już nas nie interesuje” — w ustach delegatów załogi mających stanowić właśnie o tym, mnie wydają się co najmniej dziwne. Może by tak o to zapytać związki zawodowe?

F. SERWIN

Jak powstaje Muzeum

O KRAKOWSKIM Muzeum Komunikacji powiedziano i napisano już bardzo wiele. Jak dotąd na drodze do jego powstania wciąż piętrzą się przeszkody. Tymczasem znacznie ciszej wokół pierwszego w świecie Muzeum Ubezpieczeń, jakie powstaje w Krakowie. Jego kustosz Marian Hampel opowiada jak doszło do utworzenia tej placówki:

— Pomysł zrodził się przed 9 laty, kiedy w listopadzie 1978 r. w Pałacu pod Baranami zorganizowano wystawę — „175 lat ubezpieczeń w Polsce”. Decyzja dojrzała długo. W końcu jednak w grudniu 1985 r. prezes Państwowego Zakładu Ubezpieczeń Anatol Adamski wystosował pismo informujące o zaakceptowaniu wniosków zmierzających do utworzenia w Krakowie Muzeum Ubezpieczeń w Polsce. Zaapelował o przysyłanie wszystkich pamiątek związanych z ubezpieczeniami w naszym kraju. Odzew przekroczył oczekiwania 23 kwietnia br. mamy już 7537 eksponatów. Tylko jedną siódma z nich możemy na razie wystawić w jedynej naszej sali.

— Zapewne utworzenie muzeum wymagało wielu zabiegów formalnych. Sądzę, że dla MPK-owskiego środowiska, które marzy również o własnym muzeum, będą one interesujące?

— Najpierw powołaliśmy specjalny zespół do spraw organizacji zbiorów muzealnych, który zajmuje się opracowywaniem napływających eksponatów oraz przygotowaniem należytych warunków dla muzeum, pieniądze związane z organizacją tej placówki zapewniła centrala PZU, informowaliśmy też o naszej placówce społeczeństwo na łamach „Gazety Krakowskiej”, „Więści”, „Dziennika Polskiego”, „Kuriera Polskiego”. Nie mogę tu pominąć milczeniem zaangażowania w sprawę dyrektora Oddziału Wojewódzkiego PZU Zdzisława Nowaka. I wreszcie 14 lutego 1987 minister kultury i sztuki Aleksander Krawczuk podjął decyzję o utworzeniu muzeum.

— Zapewne wśród ponad siedmiu tysięcy eksponatów, są jakieś ciekawostki komunikacyjne. Wszak ubezpiecze-

nia blisko wiążą się z tą dziedziną życia.

— Oczywiście. Mam tu nawet rzecz bezpośrednio związaną z krakowskim MPK. Gdy ogłosiliśmy apel o dostarczanie wszelkich pamiątek związanych z ubezpieczeniami, przysłała do mnie pani, która wśród innych przedmiotów położyła na stole bilet tramwajowy sprzed ok. 20 lat, skasowany w dawnym, tuszowym kasowniku, dzięki któremu wciąż mieliśmy brudne ręce i kieszenie. Zapytałem wówczas, jaki związek z ubezpieczeniami może mieć ten bilet. Pani bez słowa podała mi go. Przeczytałem wówczas na odwrotnej stronie „Wypadki drogowe chodzą po ludziach — ubezpiecz się w PZU”. Oczywiście włączyliśmy ów eksponat do kolekcji.

— Gdzie mieścić się wasze muzeum?

— W siedzibie PZU przy ul. 1 Maja. Wszystkich klientów PZU serdecznie zapraszamy. Na pewno nie pożałują chwili kontaktu z historią. Chciałem korzystając z okazji, zaapelować do wszystkich (Dokończenie na str. 5)

ROSŁEM RAZEM Z

przy ul. Cegielnianej. Jego dzieciństwo na Kazimierzu cały czas wiązało się z tym MPK z przeciwnej strony ulicy. Rósł razem z nim, z tym co się tam działo związane były jego i jego kolegów zabawy. Gdy między zajezdnią przy Wawrzyńca a zajezdnią przy Gazowej nie było jeszcze połączenia, przejeżdżały techniczne przez Podgórze były okazją do darmowych wycieczek tramwajem. Prosił mechani-

byli jeszcze przegubowe „jelcze” i to w dwóch odmianach, co nie każdy dziś pamięta, bo były krótsze i dłuższe. Oni cały czas żyli tym, co działo się w MPK.

Po 30 latach pracy w MPK...

Czas rozstania

MIECZYSLAW BIELEC, kierowca autobusowy z zakładu w Bieńczykach, był już prezentowany na naszych łamach (patrz „Album Współczesny” — Sygnały MPK nr 7/274). Dziś wybiera się na emeryturę i nic nie byłoby w tym dziwnego, gdyby nie fakt, że dzieje się to po trzydziestu latach pracy za autobusową kierownicą. Trzeba przyznać, że udało się to w przedsiębiorstwie nielicznym.

Dziś, gdy pytam o kolegów, z którymi rozpoczął pracę w roku 1956, przyznaje, że trudno kogoś wymienić.

— Może gdzieś, w którejś zajeżdżni znalazłby się ktoś, ale brakuje i tych, którzy zaczęli jeździć na autobusach znacznie później — mówi. Dziś ograniczyłem się do kolegów z Bieńczyk, bo mieszkam tu niedaleko. To codzienne „dom — praca, praca — dom” nie pozwala już na utrzymywanie kontaktów z kierowcami z innych zajeżdżni.

Zawodową karierę kierowcy zaczynał pan Bielec w roku 1948 — z tego właśnie roku pochodzi jego pierwsze prawo jazdy, które przyniósł wraz z innymi dokumentami na spotkanie. Nie było to jeszcze MPK, ale — jak twierdzi — zdobywał wtedy doświadczenie jako kierowca. Gdy przeszedł do pracy w MPK nie było jeszcze żadnej z obecnych zajeżdżni autobusowych. Za bazę służyły wówczas obiekty przy ul. Wawrzyńca i mała zajeżdżnia autobusowa na dwadzieścia kilka wozów przy ul. Rzemieślniczej, tam gdzie obecnie jest baza magazynowa. Ale niewielki był też wówczas ruch na krakowskich ulicach, np. na linii 119 kursowa-

wały zaledwie dwa autobusy.

Inny też był tabor autobusowy. Na zdjęciach pana Mieczysława widzę go przed „magami”, „ikarusami”... najczęściej w towarzystwie konduktorów. Były też „stary”, a potem „jelcze”, „berliety”, a wreszcie znów „ikarusy” i obecnie „M-11”. Najdłuższą jeździł pan Mieczysław na „jelcach”, a trzeba przyznać jeździł na nich dobrze, opiekując się niejednokrotnie wozem od nowości aż do kasacji. Dbał o stan oleju, usuwanie najdrobniejszych usterek, o nie-rozbijanie wozów na dziurawych ulicach, a że był naprawdę dobry w swoim zawodzie, to niejednokrotnie patronował młodym kierowcom rozpoczynającym dopiero pracę w MPK. Jak to wówczas bywało, wspomina Janusz Szafraniec, obecnie dyspozytor w bieńczyckim zakładzie:

— Gdyby wszyscy kierowcy byli tacy, jak pan Bielec, to dyspozytor w zajeżdżni byłby niepotrzebny. No, może tylko po to, żeby wypuścić kierowców, a potem ich przyjąć przy zjazdach. Prawdę mówiąc, to nie pamiętam, by miał kiedykolwiek zjazd awaryjny. Pamiętam przecież czas, gdy jeździł ze mną jako patron; wóz był zawsze czysty, sprawny, gdy przychodziłem do pracy, to pan Bielec był przy swoim autobusie i przygotowywał go do jazdy. Później punktualny wyjazd, punktualny zjazd, bez awarii, bez przestojów. Oby więcej takich pracowników.

Wśród stosu pamiątek, które wraz z panem Mieczysławem przeglądam, znajduję legitymacje odznak „Wzorowy Kierowca”, „Zasłużony Pra-

cownik Gospodarki Komunalnej i Terenowej”. „Zasłużony Pracownik MPK”, dyplomy i podziękowania od dyrekcji przedsiębiorstwa i kierownictwa zakładu. One najlepiej świadczą o jakości jego pracy.

— Czy przepracować 30 lat jako kierowca autobusowy to rzeczywiście wyczyn? — pytam. Pan Mieczysław zastanawia się.

— Tak prawdę mówiąc, to niewielu z nas poszło zą kółka na emeryturę. Zwykle musieli wcześniej przejść do lepszej pracy. Ale nie dziwnego. Nocne wstawanie, przeciągi w wozie, nieporozumienia z pasażerami... To wszystko daje się we znaki i odbija, w szczególności na starość. A różnie to przecież bywało. Był okres, gdy trzeba było zawsze na petli pogrębać w wozie, był okres, gdy strach było jeździć pod hotele pracownicze na Wzgórzach Krzesławickich, a i teraz też bywają kłopoty z pasażerami. To zżera zdrowie — wzdycha mój rozmówca.

Gdy pytam o to, co chciałby przekazać młodszym kolegom, jaką życiową naukę, tylko wzrusza ramionami. — On naukę? Przecież jest tylko kierowcą, a nie nauczycielem. Ale uważa, że dobrym kierowcą w MPK może być tylko człowiek już ustabilizowany, żonaty, który wie, że nie może późno pójść spać, że nie może wieczorem napić się alkoholu, bo rano trzeba wstać, sięść za kierownicą i wziąć ludzi, za których bierze się odpowiedzialność. Ale to przecież chyba wszyscy rozumieją, więc co to za mądrość?

A. ZYZMAN



FOTOREPORTAŻ

25 kwietnia 58 członków aktywu partyjnego pracowało w Ośrodku Rehabilitacyjno-Wypoczynkowym w Osieczanach. Co istotne, wszyscy pracowali tam w ramach urlopu lub wolnego socjalnego, gdyż była to przecież sobota robocza.

Zdjęcia: WŁADYSŁAW MALEC



Powstaje muzeum...

(Dokończenie ze str. 4)
Czytelników „Sygnałów” o dostarczanie nam pamiątek związanych z ubezpieczeniami — dokumentów, zdjęć, publikacji, ogłoszeń, przedmiotów, a także medali, dyplomów, odznak, tablic itp. Bo my nie przerywamy gromadzenia zbiorów, chcemy w przyszłości znacznie rozbudować naszą placówkę. Wszystkich zainteresowanych zapraszam do naszej siedziby.

— Dziękuję za rozmowę.
— Dziękuję i życzę, by wkrótce Muzeum Ubezpieczeń przestało być najmłodszym w Krakowie, by miało to przejęło od niego Muzeum Komunikacji.

Rozmawiał: KRZYSZTOF GACEK



Młodzi pracownicy Zakładów Produkcji Trolejbusów w Błogojewgradzie w Bułgarii opracowali specjalny układ tyrystorowy pozwalający znacznie zaoszczędzić energię elektryczną.

nie tylko wspomnieniami, ale przynieść również swoje pamiątki związane z krakowskim tramwajem, jak fotografie z kursu motorniczych, czy bilety zniżkowy swego dziadka, urzędnika miejskiego.

Słuchając pana Siwka, zdałem sobie sprawę, że jeszcze nikt tak nie opowiadał o swych więzach z przedsiębiorstwem, więzach o nieformal-

MPK

nych, a jednak tak ważnych z punktu widzenia kilkuletniego chłopca wychowywanego obok zajeżdżni.

Drugim gościem spotkania okazał się doc. MIECZYSLAW MIKULSKI z Akademii Ekonomicznej, który prowadząc tam Zakład Geografii Gospodarczej interesuje się rozwojem transportu lotniczego w naszym kraju, a przy okazji i transportu w ogóle. Był już promotorem dwóch

prac magisterskich na temat komunikacji miejskiej i gotów jest prowadzić następnych magistrantów, którzy chcieliby się zająć tym problemem. Jeśli tylko klub zaproponuje jakieś tematy, jeśli tylko znajdą się chętni, jest szansa, by opracować te zagadnienia, które Sekcja Historyczna i klub jeszcze słabo rozznają.

Docent Mikulski żywo interesował się sposobem podejścia do prowadzonych przez sekcję badań, zwracając uwagę na fakt, że oprócz taboru, sprzętu i obiektów, które staramy się teraz ratować jako zabytki, byli również i ludzie, którzy to wszystko obsługiwali i o których nie można zapominać. Oni tworzyli tę historię i to każdy na swoim stanowisku, tak dyrektor, jak i motorniczy czy mechanik.

Ze tak było, przypomniał zebranym JANUSZ KUCHARSKI, który przytoczył wojenną historię kierowcy Iwańskiego. Tak się złożyło, że przyszło mu kiedyś wieść wysokich urzędników niemieckich z gaulaiterem Müllerem

na czele do Rabki na jakąś naradę czy bal. W drodze powrotnej autobus się zepsuł, o co nie było trudno w warunkach zimowych. Usuwanie awarii trochę potrwało i Niemcy spóźnili się z powrotem do Krakowa o dwie godziny. Za to spóźnienie Müller osobiście ukarał bezpośredniego sprawcę, czyli kierowcę siedmioma dniami pobytu w obozie w Libanie. A fakt ten udowodnił, że nawet praca w przedsiębiorstwie potrzebnym Niemcom i przez nich kierowanym nie chroniła od represji.

Tak to, mimo że referent nie dotarł na spotkanie, stało się ono równie ciekawe i fascynujące, bo oprócz beznamiętnie podawanych faktów historycznych, pojawiły się autentyczne, ludzkie przeżycia. Spotkanie zakończyło się jednak wyrażeniem ogólnego niepokoju o perspektywę dla gromadzonego zabytkowego taboru, skoro w całym przedsiębiorstwie, a nawet i w Krakowie, nie można znaleźć dlań miejsca.

ADAM ZYZMAN



ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

ROBOTY około nowych linii kolei elektrycznej w Krakowie na linii ulica Długa — Rynek rozpoczęły się wczoraj. Blisko 50 robotników podjęło roboty ziemne od rogatki przy ulicy Długiej i będą stopniowo posuwać się ku Rynkowi Głównemu. Zaraz po ukończeniu wyścigów dyrekcja kolei elektrycznej przystąpi do budowy linii do Parku dr Jordana i do mostu Zwierzynieckiego. Ponieważ wszystkie materiały oraz szyny są już gotowe, roboty pójda szybszym krokiem i jest nadzieja, że przy końcu lipca obie linie: Długa — Zwierzyniec i Rynek — Park Jordana będą gotowe. Roboty około budowy linii Sienna — Starowiślna — Dietłowska rozpoczną się dopiero w przyszłym miesiącu. Nareszcie rozpoczęto więc tak długo odkładane roboty, a tak potrzebne nie tylko w interesie komunikacji, ale także w celu zatrudnienia potrzebujących pracy robotników.

„CZAS” — 11 CZERWCA 1902 ROKU

ROBOTY około nowych linii kolei elektrycznej, rozpoczęte przedwczoraj od rogatki przy ulicy Długiej, postępują spiesznie naprzód. „Tor kolei elektrycznej rozpoczyna się tuż przed rogatką od strony miasta, położono już tutaj szyny i monterzy pracują nad ich złączeniem. Szyny sięgają do realności pod l. 66. W dalszym ciągu ku miastu ukończono roboty ziemne aż do przejścia ulicą Szlak. Robotnicy pracują tam nad położeniem pod szynami podkładu kamiennego i wysypują go grubym szutrem.

„CZAS” — 12 CZERWCA 1902 ROKU

ROBOTY około linii kolei elektrycznej ulica Długa — Zwierzyniec posunęły się znacznie naprzód w ostatnich dniach. Robotnicy ziemni doszli już z wykopaniem pod tor ziemi do połowy ulicy Długiej; pojutrze prawdopodobnie dojdą już w ulicę Sławkowską. Wypełnienie podłoża kamiennego dla szyn doprowadzono do realności pod numer 24. Szyny położono do rogatki ulicy Pędzichów i tu pracują robotnicy specjaliści umacniający kilofami podłoża szyn.

Jutro kończą się wyścigi, więc dyrekcja tramwaju przystąpi do robót około linii Rynek — Park Jordana. Na linię tę dotąd nie zwieziono szyn. Niezawodnie dyrekcja poczyni potrzebne zarządzenia, aby roboty szły jak najprędzej i aby w ten sposób powetowano stracony czas przed rozpoczęciem budowy.

„CZAS” — 17 CZERWCA 1902 ROKU

WSTRZYMANIE robót około budowy nowych linii kolei elektrycznej w Krakowie. Na podstawie paragrafu 11 kontraktu między gminą miasta Krakowa a Spółką Tramwajową Magistrat wezwał dyrekcję kolei elektrycznej, aby pieniarkami porfirowymi wybrukowała pas między torem kolei elektrycznej, oraz pewną przestrzeń z obu stron toru w ulicach nie mających dotąd szosy, a bardzo ruchliwych na przykład ulica Długa.

Dyrekcja kolejowa zamierzała położyć bruk wapienny dla zdrowia szkodliwy i z tego powodu w mieście wcale nie używany. Z powodu żądania Magistratu dyrekcja wniosła pisemny protest i stworzyła sporną kwestię. Wobec tego Magistrat oświadczył, że jeżeli dyrekcja chce uważać tę sprawę za sporną, mimo wyraźnego brzmienia kontraktu, to niech ją odda bez wstrzymywania robót pod sąd polubowny. Jeżeli sąd polubowny orzeczy, że żądanie Magistratu było niesłuszne, to gmina zwróci nadwyżkę kosztów.

Magistrat zażądał dalej, aby dyrekcja podjęła równocześnie z postępowaniem budowy, brukowanie terenu między szynami i obok szyn w miejscach, gdzie szyny już położono, a nie postępowano tak jak obecnie, że przeprowadzono tor od rogatki do połowy ulicy Długiej i wkraczano już w ulicę Sławkowską, a robót brukarskich nie rozpoczęto. Wskutek tego przestrzeń zajęta pod tor i pewien pas obok toru są wykluczone od komunikacji. Dyrekcja kolei elektrycznej zwróciła się z powodu żądań Magistratu po wskazówki do Norymbergi, a tymczasem zupełnie niepotrzebnie sama roboty wstrzymała.

Nie może ulegać wątpliwości, że bądź co bądź decyzja Norymbergi nie oddziaływała na słuszność stanowiska Magistratu, opartem na wyraźnym brzmieniu kontraktu.

„CZAS” — 21 CZERWCA 1902 ROKU

WYBRAŁA: M. B.

TAK JUŻ jakoś jest z ludzką naturą, iż urazy chowamy dłużej. Jesteśmy pamiętliwi, często też staramy się już po fakcie dowieść swoich racji, pisać skargi i zażalenia. Odwrotnie ma się sprawa, gdy spotkamy się z życzliwością. Owszem, cieszymy się z tego, nawet zamierzamy kogoś tam poinformować, ale odkładane na potem ulega zapomnieniu.

Z tym większą więc przyjemnością zamieszczamy wszelkie pochwały pasażerów dla ludzi pracujących w ruchu.

Pani Maria Trandorfert dziękuje motorniczemu „13”. JÓZEF GUJA pomógł jej 8 marca br. wsiąść do tramwaju. Pani Trandorfert jest osobą starszą, porusza się przy pomocy laski. Z wsiadaniem i wysiadaniem ma duże kłopoty. Niestety, nikt z pasażerów nie pomógł staruszce. Reakcja motorniczego była więc tym miłsza dla zainteresowanej.

Józef Guja — nr służbowy 527 — pochwałę ma wpisaną do akt osobowych.

Wdzięczni pasażerowie dziękują

Kolejny list i podziękowania kierowane były do kierowcy — JÓZEFA BODZIO-NEGO. Kierowcy z ZAP, pochwalać także wpisano do akt. Otrzymał też nagrodę pieniężną. Dwie pasażerki usiłowały pod „Merkurym” zdążyć do nadjeżdżającego autobusu „174”. Ale tak to bywa, że „gdy się człowiekowi spieszy...”. Zatrzymały je na przejściu czerwone światła. Błagalnie patrzyły na światła i stojący na przystanku autobus. Ku ich zdziwieniu autobus nie odjeżdżał. Kierowca jakoś je zauważył i poczekał. Paniom spieszyło się do chorego — jechały do szpitala. Dziękują więc kierowcy za wyjątkową życzliwość.

Być może kierowca nie pamiętałby zdarzenia z 4 kwietnia gdyby nie przysłał list.

Mile to, tym bardziej, że jak pisze pasażerka, „grzecznością i zrozumieniem wychowujemy się wszyscy”, także my, pasażerowie — musimy mieć szacunek dla ciężko pracujących na liniach — pracowników MPK.

(fis)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

KRONIKA WYPADKÓW

MARZEC

• 4 marca — Regulatorka z ZTP Anna Drozdowska, poślizgnęła się na oblodzonej drodze i skrzyła staw skokowy prawej nogi.

• 6 marca — Robotnik gospodarczy z Działu Kultury Sportu i Turystyki Stefania Rojowska, poślizgnąwszy się na oblodzonej nawierzchni złaźnęła prawą ręką w okolicy nadgarstka.

• 10 marca — Motorniczy z ZTP Zdzisław Surówka, prowadząc tramwaj linii „6”-02 najechał na stojący skład wagonów linii „13”-04. W wyniku kolizji doznał zderzenia naskórka czoła i stłucznięcia głowy. Winę ponosi sam poszkodowany, który dojeżdżając do stojącego na stanku drugiego tramwaju nie zachował bezpiecznej prędkości. Motorniczy Zdzisław Surówka otrzymał nagana oraz pozbawiony został na jeden rok prawa prowadzenia tramwajów. Po tym okresie skierowany zostanie do Ośrodka Szkolenia Zawodowego Motorniczych w celu zdania egzaminu kontrolnego z przepisów prawa ruchu drogowego.

• 26 marca — Slusarz taboru szynowego z ZNT Jacek Sidor, podczas ręcznego przepychania wagonu z przesuwnicą na kanał remontowy, został nim przygnieciony, co spowodowało złamanie kości miednicy. Winą za ten wypadek obarczyć należy niewłaściwą organizację pracy w zakładzie.

W marcu pojazdy MPK brały udział w 154 wypadkach i kolizjach drogowych, w 45 z nich zawinili pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 10 wypadków i kolizji w tym 4 zawinione, w ZAC — 10 (5 zawinionych), w ZAW — 20 (7 zawinionych), w ZAP — 14 (7 zawinionych), w ZTH — 28 (1 zawiniony), w ZTP — 58 (13 zawinionych), w ZTX — 7 (3 zawinione), w ZTS — 6 (4 zawinione), inne pojazdy — 1 (1 zawiniony).

• 2 marca — Autobus linii „128”-04 jechał ulicą Srebrnych Orłów w kierunku Ronda Grunwaldzkiego. Za skrzyżowaniem z ulicą Miśnieńską, w momencie podjeżdżania do przystanku, potrafił prawym przednim narożnikiem schodzącą na jezdnię z prawego chodnika kobietę, która upadając uderzyła głową o krawężnik. W wyniku doznanych obrażeń kobieta w kilka dni później zmarła. Dochodzenie w tej sprawie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

• 6 marca — Tramwaj linii „3”-08 jadąc torowiskiem wydzielonym w ulicy Wielickiej w kierunku os. XXX-lecia PRL, przed przystankiem przy ulicy Bieżanowskiej najechał na tył stojącego przed przystankiem tramwaju linii „6”-06. W wyniku najechania oba tramwaje zostały uszkodzone. Straty szacunkowe wynoszą około 70 tysięcy złotych. Przyczyną najechania było niezachowanie bezpiecznej prędkości przez motorniczego prowadzącego tramwaj linii „3”-08.

• 6 marca — Autobus linii „113”-01, jadący ulicą Modrzewskiego od strony Rakowickiej w kierunku Dworca Wschodniego, w czasie wykonywania manewru skrętu w lewo — z ulicy Modrzewskiego w ulicę Bosacką, wjechał tylnym kołem na lewy chodnik, potracając lewym bokiem idącą pieszo kobietę, która upadając została docięnięta do słupka odgradzającego jezdnię od chodnika, a jej nogi dostały się pod lewy bliźniak, którym zostały przejechane zmiażdżone. Dochodzenie w tej sprawie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

• 9 marca — Tramwaj linii „6”-02 jechał torowiskiem wydzielonym przez ulicę Wielicką w kierunku Prokocimia. Na wysokości boiska sportowego KS Kabel najechał na tramwaj linii „13”-04, który stał z woli ruchu za innymi tramwajami. W wyniku najechania 11 osób doznało obrażeń ciała, oba tramwaje zostały uszkodzone. Straty szacunkowe wynoszą około 990 tysięcy złotych. Dochodzenie w tej sprawie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

(M.B.)

NA POCZĄTEK kilka przykładów:

• Rodzina 1: dochody miesięczne 35 tys. zł, warunki mieszkaniowe: 1 pokój, jego mieszkańcy: rodzice, 4 dzieci, 2 dziadków;

• Rodzina 2: dochód 24 tys. zł, warunki mieszkaniowe: 1 pokój w internacie zamieszkiwany przez rodziców i czwórkę dzieci;

• Rodzina 3: dochód: 32 tys. zł, pokój z kuchnią (27 m²) zamieszkiwany przez 9 osób.

I tak dalej, i tak dalej... Rodzin o podobnym lub niewiele lepszym standardzie życia jest 138. Gdzie? Wokół nas, w krakowskim MPK. Czy otrzymują jakąś pomoc ze strony zakładu pracy, czy docierają do nich pracownicy działu socjalnego lub związkowcy? Niestety, nie!

Po tym wstępie kilka informacji. Z początkiem roku dyrektor do spraw pracowników Stanisław Kastro wystąpiła z inicjatywą pomocy dla rodzin wielodzietnych. Socjologowie zakładowi na podstawie kart zasiłkowych sporządzili listę rodzin, które posiadają czworo i więcej dzie-

ci. Rodzin takich jest — jak już wyżej wspominałem — 138. Z pomocą przewodniczącej Ligi Kobiet socjologowie docierają do tych rodzin, rozmawiając o warunkach ich życia. Wyniki tych rozmów są mniej więcej takie, jak te cytowane na wstępie.

Co zatem można zrobić, aby pomóc rodzinom wielodzietnym? Wymieńmy kilka propozycji:

1) przekazywanie rodzinom wielodzietnym bezpłatnie odzieży i obuwi, będących w dyspozycji SGO. W tej chwili SGO dysponuje pewną ilością piasek i kurtek sukienkowych oraz butów. Może znalazłyby się też inne rodzaje ubrań dla rodzin wielodzietnych?

2) przynajmniej bezpłatnych kolonii dla dzieci z rodzin wielodzietnych z jednoczesnym ich wyposażeniem w niezbędną odzież;

3) udzielanie częstszych zapomóg rodzinom wielodziet-

nym.

Powyżej wymienione punkty uzyskały akceptację p. dyrektora Kastro, która obiecała również wygospodarować etat lub pół etatu dla pracownika, który zajmowałby się pomocą dla rodzin wielodzietnych.

W tym momencie możliwości działania pionu pracowników zostają wyczerpane. Dlatego chciałbym zaapelować do wszystkich naszych pra-

cowników o wspólną refleksję nad tym, co zrobić, by pomóc rodzinom wielodzietnym. Szczególnie zwracam się w tym momencie do związków zawodowych, gdyż sprawy, o których piszę, powinny im być szczególnie bliskie. Może realna byłaby pomoc pieniężna, może zaproponowanie dodatkowych, lecz nie bardzo uciążliwych zajęć? Podobną rolę mogłaby odegrać Rada Pracownicza. Pole do działania mają także dyrektorzy poszczególnych pionów, którzy

Potrzebna pomoc

mogliby pomyśleć o podjęciu takich działań, jak opisane powyżej.

Wreszcie my, pracownicy i czytelnicy „Sygnałów MPK” Na pewno większość z nas ma kłopoty z przeżyciem od pierwszego do pierwszego. Pomysłmy o tym, że ci, którzy obok nas pracują, mają znacznie trudniej. Podobają się nam inicjatywy M. Kotańskiego — Łańcuch Czystych Serc; może udałoby się coś na wzór tej akcji zorganizować w naszym przedsiębiorstwie? Taki „Łańcuch Pomocy”? Redakcja czeka na wszelkie inicjatywy ze strony Czytelników. Czekamy także na reakcję i konkretne oferty pomocy ze strony związków, Rady Pracowniczej i dyrektorów poszczególnych pionów.

POMAGAJMY SOBIE W POTRZEBIE!

Z końcem lat 70. była przeprowadzona podobna akcja. Niestety, utonąła w powodzi słusznosci deklaracji. Pracownicy mający wielodzietne rodziny pamiętają o tym zdarzeniu. Nie można ich zawieść raz jeszcze.

KAZIMIERZ LABNO



Moment odznaczania kierowcy Leszka Działowskiego Złotą Odznaką Zsłużonego Honorowego Dawcy Krwi I stopnia.

KIEROWCA LESZEK DZIAŁOWSKI z Zakładu Taksówek jest wiceprezesem Zarządu Klubu Honorowych Dawców Krwi w MPK. Jest członkiem Krakowskiej i Dzielnicowej Rady HDK. Działa również w Komisji Historycznej Ruchu Honorowego Krwiodawstwa.

Mimo zaledwie 33 lat życia pan Leszek jest krwiodawcą z 11-letnim stażem i pochwalić się może 25 litrami odda-

Myślę, że do systematycznego oddawania krwi zdopinguwało mnie wezwanie do szpitala — pracowałem wówczas w WSK w Mielcu — do oddania krwi dla ciężko chorej kobiety, która leżała już na sali operacyjnej.

Dwukrotnie oddawałem krew w Centrum Zdrowia Dziecka w Warszawie. Pierwszy raz pracując w WSK w Mielcu, drugi już jako pracownik MPK. Posiadam Odzna-

Miałem 19 lat

nej krwi. Zapytany, w jakich okolicznościach postanowił zostać krwiodawcą, odpowiada: „Miałem 19 lat, kiedy po raz pierwszy oddałem krew, a miało to miejsce na komisji poborowej w moim rodzinnym mieście Mielcu. Później w jednostce wojskowej, do której zostałem wraz z innymi młodymi ludźmi ucielony, oddawałem już krew systematycznie

Po odbyciu zasadniczej służby wojskowej poszedłem do pracy w WSK Mielec, gdzie działał w tym czasie i dział nadal jeden z lepszych klubów HDK w Polsce. Od pięciu lat pracuję w MPK. Najpierw w ZAP, później w ZAC, a obecnie w Zakładzie Taksówek. Pracując w Zakładzie Autobusowym w Czyżynach, wspólnie z kierownikami CHLEBDA i WALCZAKIEM byłem inicjatorem założenia Sekcji HDK w tym Zakładzie.

czenia Honorowego Dawcy Krwi III, II i I stopnia, Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi III, II i I stopnia oraz Medal Pamiątkowy 25-lecia Krwiodawstwa nadany przez Krakowską Radę Honorowego Krwiodawstwa.”

Przy okazji wiceprezes Zarządu Klubu HDK w MPK mówi nam jeszcze o planach klubu na najbliższą przyszłość... „Chcielibyśmy jeszcze bardziej umocnić współpracę z kolektywem naszego przedsiębiorstwa, w celu jeszcze lepszej współpracy z naszymi krwiodawcami i zespółić współpracę między sekcjami w poszczególnych zakładach przedsiębiorstwa. Na 25-lecie klubu, którego obchody przypadają na listopad, planujemy wycieczkę do Trójmiasta i akcję oddawania krwi w Gdańskiej Stoczni Remontowej.”

(M. B.)

DOWÓDZTWO Jednostki pragnie zawiadomić, że pracownik MPK kpr. TOMASZ STEFAŃSKI odbył wzorowo zasadniczą służbę wojskową, był żołnierzem sumiennym, dyscyplinowanym i koleżeńskim. Swym patriotycznym postępowaniem i wzorowym wykonywaniem obowiązków żołnierskich zyskał sobie uznanie dowództwa i szacunek kolegów. Ofiarną pracą i trudem wkładanym w wypełnianie stawianych przed nim zadań przyczynił się do podniesienia poziomu gotowości bojowej naszej jednostki i umocnienia obronności kraju.

Za wysiłek i trud włożony w patriotyczne i obywatelskie wychowanie pracownika składamy na wasze ręce ob. Dyrektorze wyrazy uznania i serdeczne podziękowania oraz przekazujemy życzenia sukcesów w dalszej pracy wychowawczej z młodzieżą przedpoborową.

DOWÓDCA JEDNOSTKI WOJSKOWEJ



Tomasz Stefański był zatrudniony w Wydziale Taryfowo-Biletowym w charakterze inspektora ds. kontroli biletowej. Po odbyciu zasadniczej służby wojskowej podjął pracę na tym samym stanowisku. W czasie pracy przed wojskiem dał się poznać jako dobry pracownik i jego powrót do pracy w MPK przyjęliśmy z dużym zadowoleniem.

Kierownik Wydziału Taryfowo-Biletowego MIROSŁAW OLCZYK

SZACOWNY

PANIE REDAKTORZE ulokowany w „Sygnałach MPK” (znaczy się blisko Złobu, co jest pozycją również strategiczną, jak przy bufecie u cioci na imieninach) uznaje chyba, że do Ciebie należy rządzić duszą...

Dość, dalej nie będę trawestował „Listu do czytelnika” (nr 7 z 15 IV 87), bo nie jestem w nastroju prześmiewczym. Robisz hecę na 24 fajerki z faktu, że Ci w jakimś dziale nie mogli znaleźć wyprodukowanego tamże druku, to rób, ale po co, wysane z incydentu, przekrzywnia?

Cóż, my służymy odbiorcom a nie na odwrot. Jak zaczniemy takie knoty puszczać, to szybko zeszmacimy te nasze publikatory i stracimy czytelników. A po co?

ADAM LACH

NIE MIAŁAM już wracać do sprawy najlepszego regulatora, choć większość motorniczych miała do mnie pretensje, że... nie napisałam całej prawdy. Pracownicy ZRN także! Ponieważ jednak zarzucono mi w artykule „Spotkanie w Nadzorze Ruchu” tendencyjność, uogólnienia i nieprawdziwość (czyli kłamstwo), zmuszona jestem bronić swego stanowiska.

Wszystkie podane przez mnie fakty są prawdziwe, służę numerami służbowymi motorniczych, którzy mi je podali. W moim felietonie nie podałam ani nazwiska, ani pseudonimu, ani PKR-u, w którym pracuje najlepszy regulator, a mimo to absolutnie nikt nie miał wątpliwości, o kogo chodzi. Na wszelki wypadek, przy rozpatrywaniu całej sprawy, na spotkanie został zaproszony mój bohater, choć na 100% nie wiadomo, kto to jest, a nie zaproszono mnie, bym się z kłamstw wytłumaczyła.

Nie kwestionowałam sumienności najlepszego regulatora, zwłaszcza w umiarkowaniu druków. Jestem motorniczą i

ta część jego działalności w najmniejszym stopniu mnie i moich kolegów nie interesuje. Istotne jest tu jego zachowanie w stosunku do nas i musimy sobie szczerze powiedzieć, że z fotela kierownika widać zupełnie co innego niż z fotela motorniczego.

Kierownik nie pije w Punkcie Kontroli herbaty, nie myje rąk, nie siusia ani nie je

Bronię swego stanowiska

zupy. Przyjeżdża do PKR służbowym samochodem, nie ma zatem ubłoconych butów (a nawet gdyby miał, nikt nie zwróciłby mu na to uwagi). Otóż w PKR-rze najlepszego regulatora my, motorowi, odnosimy wrażenie, że jesteśmy tam jedynym wybitnie zawadającym elementem. I tak np. nie wolno nam sobie zrobić herbaty, gdyż nie wpuszcza się nas do pomieszczenia, gdzie jest maszyna elektryczna. Jeżeli już mamy to szczęście, że woda akurat się gotuje, a jest to rzadkie szczęście, najlepszy regulator stoi

w drzwiach i w powietrzu nalewa nam wrzątek do szklanek (gdyż możemy nabrudzić w pokoiku). Miał szczęście, że nikogo nie oparzył. W porze posiłków nigdy nie ma gorącej wody, gdyż na maszynce gotuje się zupa, a nie ma drugiego palnika. Prosimy o dostarczenie do tego PKR dwupalnikowej maszyny.

Razu pewnego byłam rozliczana z jedzenia zupy bez szmatek pod butami. Nie jestem złośliwa, gdyby były, stanęłabym na nich, ale zabieganie o nie nie jest moim obowiązkiem służbowym. Innym razem po miesiącu wspomniano mi, że śmiałam zrobić na podłodze w pokoju regulatora dosłownie kropkę butem, gdy dzwoniłam na Główną Dyspozytornię. Fruwać nie potrafiał.

Przerwy w tym PKR wyglądają w ten sposób, że motorowi stoją w przedpokoiku, a reszta jest szalenie pozamykana. Jeden z kolegów w

Sport i rekreacja

O kole PTTK im. W. Pola

OD POCZĄTKU działalności, tj. od roku 1954, Koło zajmuje się organizacją turystyki kwalifikowanej, łącząc ją z krajoznawstwem. Na czołowym miejscu znajduje się górska turystyka piesza, dalej piesza nizinna, narciarska górska, sporadycznie kajakowa i motorowa, a w planie kolarstwa. Mocnym punktem programu działania Koła są wycieczki krajoznawczo-turystyczne. W imprezach organizowanych przez Koło może wziąć udział każdy pracownik oraz członkowie rodziny, i każdy znajdzie w nich coś dla siebie, począwszy od skromnego spaceru po dolinkach podkrakowskich, a skończywszy na zdobywaniu tatrzańskich szczytów.

Koło prowadzi bezpłatną wypożyczalnię sprzętu turystycznego dla członków, oferując: plecaki, namioty, śpiwory, materace, butle, kuchenki, narty, buty itp. Dla zainteresowanych tematyką turystyczną dostępna jest biblioteka z mapami, przewodnikami oraz periodykami takimi, jak: „Informacyjny Magazyn Turystyczny”, „Poznaj swój kraj”, „Gościńiec”.

Działalność Koła oparta jest na społecznej pracy członków, w tym również kadry przewodniczącej, tj. przewodników turystyki górskiej, motorowej, narciarskiej, strażników ochrony przyrody, organizatorów turystyki w zakładach pracy, społecznych opiekunów zabytków. Kilku naszych kolegów działa w wojewódzkich komisjach turystyki kwalifikowanej. Dzięki tej wspólnej pracy społeczników, jak również przychylnemu ustosunkowaniu się dyrekcji do naszej działalności, Koło wyróżnione zostało złotą honorową odznaką PTTK, nadaną przez Zarząd Główny jako jednemu z niewielu kół oddziału krakowskiego.

Członkiem Koła może zostać każdy, kto wypełni deklarację członkowską, załączysz aktualne zdjęcie, i opłaci roczną składkę członkowską w wysokości 240 zł (dzieci, młodzież ucząca się, emeryci i renciści — 120 zł). Członkowie PTTK korzystają ze zniżki noclegowej w obiektach PTTK i wypożyczalniach sprzętu turystycznego PTTK w następujących wysokościach: 25 proc. po rocznej, a młodzież szkolna po półrocznej przynależności do PTTK, 50 proc. przewodnicy, przodownicy, instruktorzy, organiza-

torzy, strażnicy przyrody, społeczni opiekunowie zabytków, posiadacze odznak: 25 lat PTTK i Srebrnej Honorowej PTTK, 80 proc. członkowie honorowi PTTK i posiadacze „Złotej Honorowej Odznaki PTTK”.

Dla zainteresowanych działalnością turystyczną w naszym Kole podajemy adresy oraz godziny urzędowania członków zarządu Koła piastujących stanowiska funkcyjne:

Prezes — Józefa Maciejasz — PB — tel. 13-67 p. 26.

Wiceprezes — Krzysztof Doraził — ST — tel. 11-44 p. 140.

Sekretarz — Janina Deraż — KO — tel. 12-09 p. 9. Skarbnik — Maria Salaja — KO — tel. 12-49 p. 11.

Wszyscy przy ul. Brożka. Gospodarz — Marek Kleszcz — ZNT — ul. Rzemieślnicza 20 tel. 14-74, prowadzący wypożyczalnię sprzętu czynną w II i IV środę m-ca w godz. 14.05—15.00.

Bibliotekarz Stanisław Wójciewicz (na emeryturze) — urzędujący w p. nr 44 przy ul. Wawrzyńca 13 w pierwszy i trzeci piątek m-ca w godz. od 13.00—15.00.

Szczegółowych informacji na temat działalności Koła oraz organizowanych imprez udzielają również pozostali członkowie zarządu Koła tj. Marek Pietronczyk z ZNT, Kazimierz Sroka z ZNT, Dorota Włosińska z KO, Zygryd Fenrych z PS oraz członkowie komisji rewizyjnej: Danuta Mirzyńska z KO, Henryk Albrecht z DG oraz Czesław Dylowicz.

Zebrań zarządu Koła, na które zapraszamy wszystkich zainteresowanych odbywają się w każdą pierwszą środę miesiąca o godz. 14.30 w pomieszczeniu PB — pokój nr 26 przy ul. Brożka 3.

Wszystkich sympatyków różnorodnych form turystyki zapraszamy do wybrania się z nami. W obcowaniu z pięknym polskim górą, z naturalnym środowiskiem i przyrodą — znajdziecie również coś dla siebie.

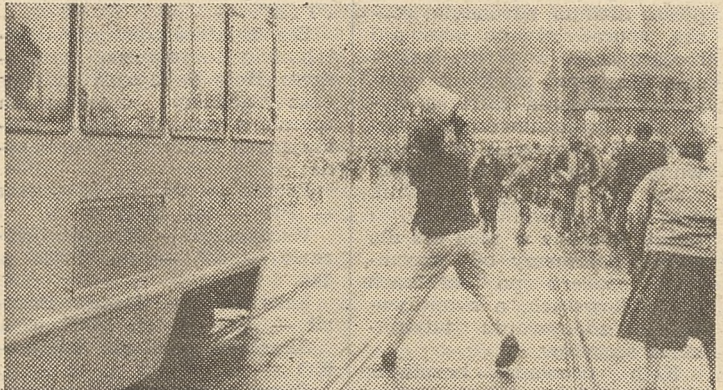
ZYGFRYD FENRYCH

Zawody wędkarskie

NOWO powstały Klub Zainteresowań Wędkarskich „Pirania Wola Duchacka” przy Zakładzie Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka zorganizował 11 kwietnia na staro-rzecz Wisy koło Pleszowa zawody spławikowe o Puchar Wiosny, ufundowany przez przewodniczącego XV Koła ZSMP. Fatalna pogoda spowodowała, że zawody nie cieszyły się dużą frekwencją. Tym niemniej zawody rozegrano. Zwyciężył z wynikiem 1230 pkt. kol. Adam Pabian (Klub Pirania) przed Waldemarem Kozą (koło „Kleparz”) 920 pkt. i Wiesławem Strzeleckim („Pirania”) 890 pkt. Jeszcze raz okazało się, że gdy w łowisku występuje ukleja i ryba średnia, pewniejsze jest łowienie ukleji, bowiem pomimo połowu ładnych okazów leżący w trzeciej godzinie zawodów kol. Rola nie był w stanie prześcignąć prowadzącego od pierwszych minut kol. Pabiana. Sprzętowo zawodnicy byli wyposażeni bardzo dobrze (było nawet wędkisko węglowe, którym łowił zwycięzca). Jako przynętę zawodnicy używali larw ochotki i czerwonych robaczek, zanęty — lekka na ukleje (w kolorze żółtym) i gruntowa na rybę średnią. Organizatorzy liczą na lepszą pogodę i większą frekwencję w roku przyszłym.

ADAM PABIAN

MARTA MICHAŁOWSKA



W lany poniedziałek na Emausie dostało się też tramwajom.
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

W autobusie spotyka się dwóch znajomych:

— Oj, coś marnie wyglądasz, powinieneś się wybrać na urlop w góry...

— Niestety, to niemożliwe. Właśnie stamtąd wróciłem. Pierwszy dzień wczasów spędziłem na nartach, a następne dwa tygodnie w szpitalu...

*

Matężstwo stojące na postoju taksówek kłóci się. Wreszcie zdenerwowany do granic ostateczności mąż woła:

— Ty się w ogóle nie liczysz! Zaraz ci to udowodnię!

W tym momencie podjeżdża taksówka.



— Ile będzie mnie kosztować kurs na Azory?

— Około 150 złotych.

— A razem z żoną?

— Tyle samo.

— No widzisz — triumfuje mąż.

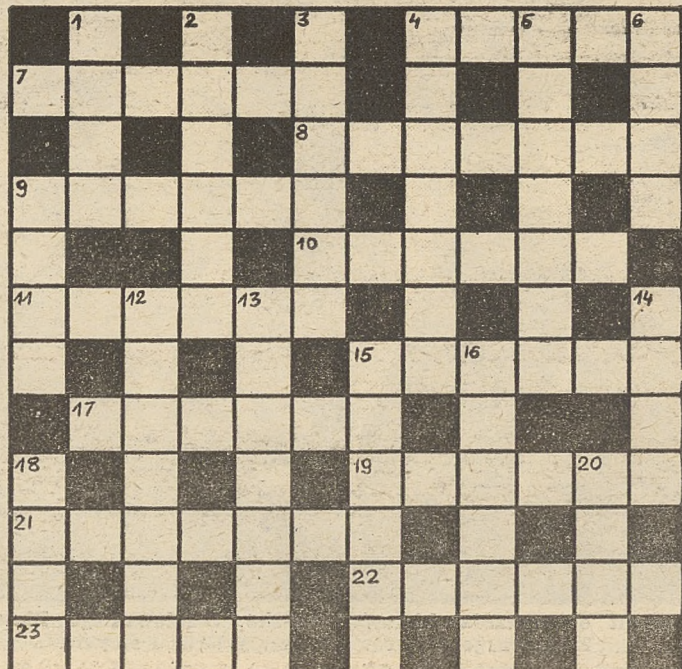
*

— Panie kierowniku, czy da mi pan trzy dni wolnego przed świętami, abym mógł pomóc żonie w wiosennych porządkach?

— Wykluczone! Przecież wie pan, że brakuje mi kierowców!

— Serdecznie panu dziękuję, panie kierowniku, wiedziałem, że zawsze można na pana liczyć...

KRZYŻÓWKA NR 8



POZIOMO: 4. towarzyszy zgrzytaniu zębów, 7. drugi po Tarnicy szczyt Bieszczad, 8. szczyt możliwości, 9. strzęp, 10. pomieszczenie telewizyjne, 11. greckie naczynie na wodę lub wino, 15. marka znanej herbaty lub stan w Indiach, 17. w brzoskwini, 19. nie drużba w powiedzeniu, 21. muzyczne ciasto, 22. pomornik, 23. odtwórca przeboju muzycznego lat 60. „Na betonnie kwiaty nie rosną”.

PIONOWO: 1. telewizyjna pszczoła, 2. element sztywny przenoszący siły rozciągające w pojazdach, 3. okazja, 4. pełnomocnik handlowy, 5. pracownia fotografa, 6. część „Chłopów”, 9. opad atmosferyczny, 12. środek dentystyczny, 13. w chemicznych laboratoriach, 14. cętkowana choroba, 15. stolica Omanu, 16. jest w orszaku panny młodej, 18. towarzyszy gustowi, 20. miasto nad M. Kaspijskim.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NUMER 7

Poziomo: jacht, glikol, Kalinka, ladaco, winiak, kanapa, skar-ga, kupryt, roraty, krzywda, topiel, prasa,
Pionowo: ulga, oktawa, Julinek, centaur, trał, laka, nauczka, parówka, kary, strata, Agrypa, okop, tren.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowała **MARIA KONCZEWSKA.**

REWELACYJNY ŚRODEK TRANSPORTU

W ZSRR trwają prace nad nowym, rewelacyjnym środkiem transportu — miejskiego, 3—5-krotnie tańszym od metra, a równie pojemnym i nie obciążającym ruchu ulicznego. Chodzi o kolej na podwieszeniu magnetycznym. Jazda z prędkością ok. 250 km/godz. ma się odbywać zupełnie bezszelestnie nad głównymi magistralami miasta. Według planów pierwszą taką kolej miejską ma otrzymać Erewan. Podobne linie mają powstać w pierwszej kolejności także na Krymie i w Moskwie.

KŁOPOTLIWE REMONTY WIADUKTÓW

W trudnym położeniu znalazła się miejska komunikacja w śródmieściu Poznania, gdzie nad dzielącymi centrum miasta torami kolejowymi ruch odbywa się po 3 wiaduktach „Dworcowym”, „Uniwersyteckim” i „Teatralnym”. Pierwszy z nich jest remontowany już od kilku lat, a ostatnio został wyłączony liczący 80 lat wiadukt „Teatralny”, który nadszarpnięty wiekiem nie gwarantował pełni bezpieczeństwa. Przez kilka najbliższych lat pojazdy będą musiały omijać tę drogę. Interesujące, że w najlepszym stanie znajduje się najstarsza, środkowa część tego wiaduktu, po której na szczęście dla poznaniaków mogą jeszcze kursować tramwaje.

DOBREGO SIĘ NIE ZMIENIA

Londyńskie, obszerne i bardzo wygodne taksówki tak bardzo zrosły się z pejzażem brytyjskiej stolicy, że przywiązani do tradycji londyń-

czycy podnieśli alarm, kiedy firma „Metro Mammel Weyman” ogłosiła, że zamierza produkować taksówki o nowym kształcie. Alarm okazał się niepotrzebny, bowiem okazało się wkrótce, iż te nowe taksówki mają mieć tylko nieco bardziej nowoczesną linię karoserii, a poza tym będą tak samo komfortowe i lakierowane na tradycyjny czarny kolor. Nowy model o nazwie „Metrocab” będzie produkowany rocznie w liczbie tysiąca sztuk, co stanowi połowę liczby tradycyjnych taksówek, które nadal będzie produkować firma „London Taxis International”.

mont torowiska na ul. Grochowskiej, nie ustalono natomiast jeszcze, czy w tym roku zacznie się generalną naprawę na ul. Marszałkowskiej między pl. Unii Lubelskiej i pl. Zbawiciela.

KIBICE UPROWADZILI AUTOBUSY MIEJSKIE

W stolicy Zairu, Kinszasie doszło do poważnych zamieszek ulicznych po wyeliminowaniu narodowej reprezentacji piłkarskiej tego kraju z rozgrywek w ramach Igrzysk Środkowoafrykańskich przez drużynę Konga. Kibice zaatakowali m. in. ambasadę Kon-

NIECODZIENNI PASAŻEROWIE

W niemałe zdumienie wprawili pasażerów autobusu w moldawskim mieście Kogul gromada wróbli, które uciekając przed jastrzębiem wleciały na jednym z przystanków przez otwarte drzwi pojazdu do wnętrza. Skrzydlaci pasażerowie na gapę rozsiadli się na oparciach siedzeń, by na następnym przystanku wysiąść po otwarciu drzwi.

ALEJE JEROZOLIMSKIE BĘDĄ JAK NOWE

Wykonawcy zapowiadają, że do końca maja remontowane

linia telefoniczna „Radio-taxi” nr 919. Obecnie działa już niezawodnie, ale nie ma zamówień od klientów, którzy w ciągu kilku miesięcy awarii przyzwyczaili się, że 919 milczy i nadal tkwią w tym przekonaniu...

BYĆ MOŻE TRAMWAJE WRÓCĄ DO LONDYNU

Przed 35 laty z ulic Londynu zniknął ostatni tramwaj, ale wiele wskazuje na to, że tam powróci. Władze brytyjskiej stolicy zleciły bowiem wykonanie badań nad możliwością zastosowania szybkiego tramwaju na 80-kilometrowej trasie w południowych rejonach miasta.

KARA ZA NAPAD NA TAKSÓWKARZA

Na 9 lat więzienia, 100 tys. złotych grzywny oraz konfiskatę mienia skazał sąd w Szczecinie 26-letniego Andrzeja C., oskarżonego o napad na taksówkarza. Nigdzie nie pracujący i uprzednio już karany napastnik zażądał od kierowcy pozostawienia mu samochodu oraz gotówki, grożąc mu użyciem noża. Taksówkarz wszczął alarm. Z pomocą podeszli mu przechodnie.

Z INNYCH DZIEDZIN NA SKRZYŻOWANIE...

W stolicy, na skrzyżowaniu ul. Marchlewskiego i Alej Jerolimskich w pobliżu Dworca Centralnego warszawiaczy zaobserwowali symptomatyczne zjawisko. Otóż na jednym i tym samym sygnalizatorze jednocześnie świeciły się światła czerwone i zielone. Jak widać, niektóre wypróbowane rozwiązania zaczynają przenikać z innych dziedzin życia do sterowania komunikacją miejską. (Oprac. l-k)

Mieszanka Pikmowa NIE TYLKO

TORY SIĘ SYPIA ZALEGŁOŚCI ROSNĄ

Stan warszawskich torów tramwajowych jest bardzo zły. A do istniejących już zaległości w remontach głównych, wynoszących co najmniej 55 km, doszły nowe szkody, wywołane przez tegoroczną zimę. W ub. r. naprawy główne przeprowadzono na 7 km torowiska. W br. planuje się 10 km, wiele jednak zależy, czy pracownikom MKK pomoże wojsko, bowiem własnymi siłami nie zdołają wykonać tych zamierzeń. Tegoroczne plany napraw średnich też są skromne — zaledwie kilka kilometrów. Naprawy bieżące obejmą kilkanaście km. Te ogromne trudności spowodowane są głównie brakiem ludzi do pracy pod gołym niebem. Najwcześniej rozpocznie się generalny re-

mont torowiska na ul. Grochowskiej, nie ustalono natomiast jeszcze, czy w tym roku zacznie się generalną naprawę na ul. Marszałkowskiej między pl. Unii Lubelskiej i pl. Zbawiciela.

Z JAKĄ PRĘDKOŚCIĄ?

Dwaj amerykańscy naukowcy objechali prawie cały świat, prowadząc badania prędkości, z jaką chodzą piesi w różnych krajach. Okazało się, że najszybciej chodzą mieszkańcy Monachium i Nowego Jorku, zaś najwolniej mieszkańcy miast greckich i koreańskich.

w Warszawie Aleje Jerozolimskie będą jak nowe. Ale kłopotów nie brakuje mimo tego optymizmu. Okazało się np., że w całym kraju nie ma wytwórcy odpowiedniej jakości płyt chodnikowych i płyt do wypełnienia torowisk tramwajowych. A potrzeba ich ok. 70 tys. sztuk. W końcu jednak udało się skłonić producentów do poprawienia jakości, by ich produkt mógł sprostać wymaganiom stawianym przez remontujących aleje. Remont alej to oczywiście nie tylko ułożenie chodników, ale także wykończenie torowisk i wylanie asfaltu i in.

RADIO-TAXI CZEKA KLIENT NIE DZWONI

Niespodziewane konsekwencje mogą mieć niektóre awarie telefonów. Np. zimą uszkodzona została w Warszawie