

SYGNAL

MPK

DWUTYGODNIK

ZAKŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

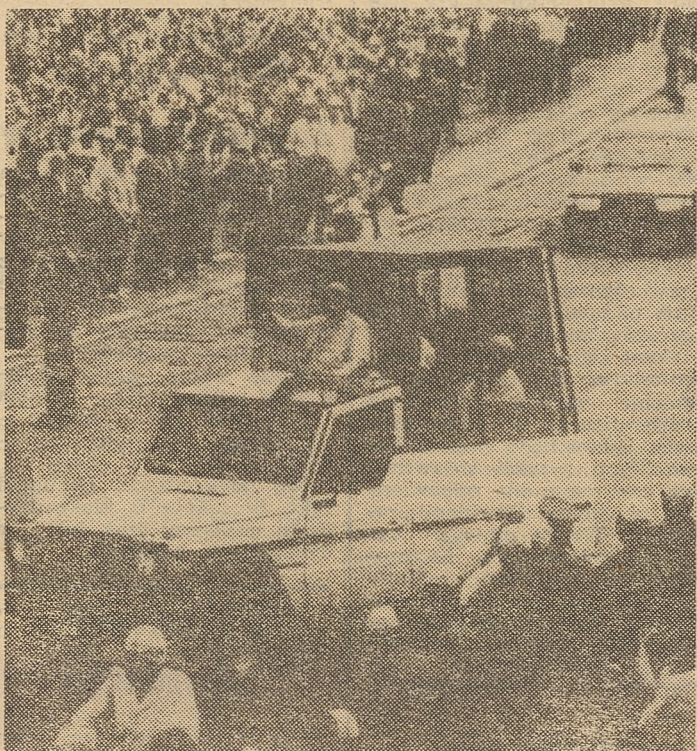
Nr 11 (322)

Rok XII

15 VI 1987 r.

Cena 5 zł

To był niezwykle dzień



DO WSZELKIEGO rodzaju „akcji” komunikacyjnych jesteśmy przyzwyczajeni. Dotychczas wychodziliśmy z tych prób zwycięsko. Do komunikacji miejskiej nie było większych zastrzeżeń, choć zdarzały się głosy: „Po co tyle tych naszych wozów. Stoją na każdym skrzyżowaniu”. Nie komentowałam tych wypowiedzi. Postanowiłam natomiast być w centrum dyspozycyjnym komunikacji podczas ostatniej wizyty papięskiej w naszym mieście.

Oczywiście wszystko było przygotowane parę miesięcy wcześniej. Rozpracowano do-

kładnie każdy szczegół. 10 czerwca to już tylko realizacja wielogodzinnych narad i powstałych w ich wyniku ustaleń. Wydawać by się mogło, że przewidziano wszelkie warianty zdarzeń. Zakład Nadzoru Ruchu nie jest przecież nowicjuszem w organizowaniu takich akcji. Ale wiadomo, że mimo to — wszystko zdarzyć się może.

Tuż przed godziną 9 z zastępcą kierownika zakładu ZDZISŁAWEM MAZUREM wsiadłam do „malucha” Nadzoru Ruchu. Jedziemy ul. Krakowską w stronę Dietla. Przez włączoną radiostację

słyszemy o chwilowym zatrzymaniu komunikacji na Krakowskiej. Faktycznie, w stronę mostu Grunwaldzkiego jedzie kolumna aut milicyjnych. Na skrzyżowaniu jest także „drogówka”. Nie dochodzi do dużego zgrupowania naszych pojazdów. Po przejeździe kolumny zator zostaje błyskawicznie zlikwidowany. Natomiast co paręnaście metrów mijamy wozy PSS „Społem”, z których prowadzona jest sprzedaż uliczna. W ofercie handlowej przeważają oczywiście napoje.

O godz. 10 zostaje „wycięta” Puszkina. Przez radiostację lecą w eter przypomnienia służbom ruchu o tym fakcie. W pierwszej chwili „wycięcie” razi mnie nieco. Z biegiem upływających godzin i kolejnych „wycięć”, sama już informuję na przystankach pasażerów, by nie czekali, bo „Salwator wycięty” i nie nie pojedzie. Ulicą Manifestu Lipcowego jedziemy do Cichego Kącika. Dzięki specjalnej przepustce mamy wjazd wszędzie. Mimo czasu, jaki pozostał do popołudniowych uroczystości, na Błoniach już gromadzą się ludzie. Byli tu już o świcie, informuje mnie Z. Mazur. Nasz wóz nie uchodzi uwadze gęsto roztawionych służb. Nie jesteśmy jednak jeszcze zatrzymywani. Jeszcze nie.

Komunikacja w Cichym Kąciku została wyłączona najwcześniej. Cicho tu i spokojnie. Od czasu do czasu do regulatora Jacka Białego ktoś podchodzi, kupuje bilety, pyta, jak dostać się do centrum miasta. Nikt nie ma pretensji, że nie funkcjonuje komunikacja. Gdybyż tak codziennie — wzdycha pan Jacek. Przewiduje jednak kłopoty w

dnia następnym. Bo na petli będą stały nasze pojazdy.

O godz. 11 uruchamiana jest obsługa pierwszego parkingu w Opatkowicach. Jedziemy tam. Przez radiostację słyszemy o pierwszej kolizji drogowej właśnie w Opatkowicach. Na miejscu widzimy „fiata” po zderzeniu z... cysterną. Na szczęście niefortunny kierowca „fiata”, wyszedł z opresji bez szwanku. Na parkingu od Góry Borkowskiej już zatrzymywane są pierwsze auta osobowe. Z czasem aut będzie przybywać aż do Opatkowic. Wcześniej przewidywano, że przystanek będzie ruchomy, to znaczy w miarę przybywania aut będzie się cofał także w stronę Opatkowic. Na miejscu zapada decyzja inna. Z przeniesieniem przystanku są pewne kłopoty, pozostanie więc na miejscu. Autobusy będą się zatrzymywać tam, gdzie będą ludzie. Rusza pierwszy

autobus specjalnej linii pospiesznej 306. Mimo że czas odjazdu nieco już minął, czeka na przystanku. Przecież, nie ma sensu by jeździł pusty. Decyzja słuszna tym bardziej, że z powrotem na pewno pasażerów nie będzie.

Zadaniem autobusów obsługujących parkingi jest dowóz pielgrzymów do centrum, w tym przypadku do mostu Grunwaldzkiego.

Niebawem zostaną „wymknięte” ulice Franciszkańska i Dominikańska. Jedziemy więc pod Filharmonię. W Punkcie Kontroli Ruchu zastajemy panią Krystynę Woźniczke i Romana Smarzyńskiego. Chwała sobie pracę w tym dniu. Spokojnie, nikt nam nie robi awantur. Co parę minut pasażerowie są informowani, że „18” już nie jeździ. Nikt nie ma pretensji. Obok funkcjonariusze z drogówki mówią o dobrej współpracy. (Dokończenie na str. 4)



ZDZISŁAW MAZUR.

Fot. S. MAKAREWICZ

Obradowały komisje Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej

Dziś i jutro tramwajów

KŁOPOTY z luzowaniem, zamakaniem przetworów i silników, awarie maszyn drzwiowych i dzwonek... — to tylko niektóre z kłopotów, jakie wymieniane były przez przedstawicieli różnych przedsiębiorstw komunikacyjnych. Każdy z nich robił co tylko mógł, by jakoś wyeliminować te wszystkie utrudnienia, ale opinia wszystkich była zgodna — robili to, co powinni dawno zrobić producent tramwajowego taboru, czyli chorzowski KONSTAL. Słaba izolacja cewek, złe impregnowanie uzwojeń silników, brak otworów odpływowych w osłonach przetworów — zarzuty padały jeden po drugim, jak w meczu do jednej bramki. A bramkarz, czyli główny konstruktor inż. Franciszek Lipiński, siedział spokojnie i tylko notował.

Powoli jednak okazywało się, że nie wszędzie było tak najgorzej, bo w Łodzi zdołano jakoś ograniczyć zamakanie aparatury elektrycznej, w Szczecinie klimat był łaskawszy i mrozy nie przekraczały w zasadzie —20 st. C, a w Bydgoszczy tabor był przygotowany wyjątkowo, bo właśnie w mie-

O ZRZESZENIU Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej i jego celach pisaliśmy na naszych łamach już niejednokrotnie. Niewielu jednak naszych Czytelników wie, iż w jego ramach działa obecnie 10 komisji zajmujących się poszczególnymi dziedzinami funkcjonowania komunikacji publicznej w miastach. Są więc komisje trakcyjne, komisje: sieciowa, torowa, zaopatrzeniowa, a nawet najmłodsza — samorządowa, zorganizowana niedawno przez przedstawicieli rad pracowników wchodzących w skład Rady Zrzeszenia. Członkowie poszczególnych komisji reprezentujący odpowiednie komórki swoich przedsiębiorstw spotykają się więc co jakiś czas, by podzielić się swymi doświadczeniami i kłopotami, opiniować odpowiednie wystąpienia Rady a także by przyjąć wspólną politykę wobec władz, instytucji i przedsiębiorstw, do kontaktów z którymi zmusza ich codzienna praca. Spotkania komisji odbywają się średnio co kilka miesięcy i tak się złożyło, że w tym miesiącu właśnie nasze przedsiębiorstwo gościło członków dwóch takich komisji. W dniach 4 i 5 czerwca obradowała Komisja Autobusowa, a w kilka dni później Komisja Tramwajowa.

ście przebywała znana nam z poprzedniego okresu Inspekcja Terenowa. Ostatecznie przynajmniej, że najwięcej podstaw do narzekań mają ci, którzy eksploatują stare wagony N i pochodne, ale to przecież już trzydziestoletnie wozy.

Dopiero gdy doszło do omawiania warunków produkcji i modernizacji naszych tramwajów potwierdziły się dotychczasowe opinie o KONSTALU, jako bezwzględny monopolista, który w górze nie liczy się z opinią swoich odbiorców. Wyszło np. na jaw, że od dawna organizowano w Chorzowie dwa razy w roku spotkania z użytkownika-

(Dokończenie na str. 6)

Przyszłość autobusów

TO BYŁO pierwsze spotkanie Komisji po zimie i jednocześnie okazja, by podzielić się doświadczeniami z tego okresu, tym bardziej, że zima przecież była tego roku wyjątkowa. Wszyscy więc narzekali na kłopoty z dostawami paliwa zimowego, wszyscy też psioczyli na układy pneumatyczne, które przy tegorocznych mrozach najbardziej odma-

wiały posłuszeństwa. Wyjątkiem było tutaj MPK w Łodzi, które z tym problemem potrafiło sobie poradzić, dokonując modernizacji urządzenia odwadniającego układ. (Informacja poufna dla kierowców i mechaników z zajezdni autobusowych: Dział Techniczny trakcji wystąpił już do MPK w Łodzi o udostępnienie rozwiązania).

Poza tym zgłaszano takie problemy, jak uszkodzenia układów zasilania, układów rozruchu i instalacji elektrycznej. Zwiększona awaryjność taboru doprowadziła do tego, że większość przedsiębiorstw dotkliwie odczuła szczupłość stanowisk obsługowo-naprawczych oraz braki zatrudnienia w zapleczu technicznym. Narzekano też na ospałość służb drogowych i zły stan dróg, na brak ciężkiego sprzętu do usuwania śniegu i lodu, a także na niedogrzanie hal i warsztatów.

Zwiększona awaryjność taboru nie byłaby może tak dokuczliwa, gdyby nie nekające wszystkie przedsiębiorstwa braki części zamiennych. W szczególności dotyczy to części do silników, części do sprzętów i rozruszników, jak również i łożysk pochodzących z importu. Efekt tego wszystkiego był taki, że praktycznie żadne z przedsiębiorstw komunikacyjnych nie wykonało w styczniu (tj. najcięższym miesiącu zimy) swe-

(Dokończenie na str. 6)

2 czerwca obradowała nadzwyczajna narada kierowników zakładów poświęcona realizacji zadań planowych, bilansowaniu funduszu płac i zysku oraz polityce kadrowej w poszczególnych zakładach. Jak na razie — żadna z tych dziedzin nie wygląda różowo.

1 czerwca — wizyta w przedsiębiorstwie grupy posłów na Sejm, którzy przegłosowali koreferat obrazujący sytuację w komunikacji miejskiej w naszym kraju. Stan komunikacji będzie bowiem tematem jednego z najbliższych posiedzeń naszego parlamentu. Oczywiście w tej sytuacji krakowskie MPK było tylko jednym z etapów podróży posłów po kraju, ale dla nas była to okazja nie tylko do zaprezentowania wszystkich mechanizmów utrudniających funkcjonowanie komunikacji miejskiej.

4-5 czerwca nasze przedsiębiorstwo było organizatorem narady Komisji Autobusowej Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej. Miejscem obrad była Poręba koło Myślenic, a radzono na temat świadczeń z eksploatacji autobusów w warunkach zimowych — perspektywach szkolenia pracowników zaplecza w obsłudze autobusów Ikarus i M-11. Szerzej o wynikach obrad Komisji piszemy na stronie 1 i 6.

6 czerwca kontynuowano obchody Dnia Dziecka. Niestety, niesprzyjająca pogoda uniemożliwiła odbycie zapowiadanych rejsów po Wiśle. Za to mimo przelotnych deszczów



W DNIU DZIECKA



Fot. WŁADYSŁAW MALEC

**15 DNI
W MPK**

dzieci pracowników ZAB zwiedzały Park Kultury i Wypoczynku w Chorzowie.

8-10 czerwca również w Porębie obradowała Komisja Tramwajowa ZPKM. Również i tym razem dzielono się doświadczeniami z okresu zimowego, dyskutowano o perspektywach produkcji i rozwoju taboru tramwajowego, produkcji rodzimej oraz opłacalności importu wagonów części osławkich TATRA planowanego przez resort. Podobnie jak w Komisji Autobusowej wybrano przewodniczącą Komisji na nową kadencję. O wnioskach z narady piszemy na stronie 1 i 6.

9 czerwca obradowała w przedsiębiorstwie sztabowa operatywna kierowników zakładów, zapinająca na przyszłościowy „ostatni guzik” przygotowania do funkcjonowania komunikacji miejskiej w czasie wizyty w Krakowie papieża Jana Pawła II. Rzecz w tym, by jednocześnie przewieźć jak największą liczbę ludzi, ustrzec się wszelkiego rodzaju awarii i wpadek, a także jak najlepiej wypaść w oczach licznych gości przybyłych do naszego miasta.

10-11 czerwca w Krakowie przebywał papież Jan Paweł II, co dla naszego przedsiębiorstwa oznaczało szczególnie wyjątkową pracę. Trzeba było bowiem nie tylko przewieźć w krótkim czasie ogromną masę ludzi, ale także umiejętnie zmieniać cały układ komunikacyjny w zależności od kolejnych etapów podróży po mieście Dostojnego Gościa.

12 czerwca w Zakładzie Sieci i Podstacji Trakcyjnych obradowała wyjazdowa operatywna dyrekcji i kolektynu przedsiębiorstwa. Główny temat spotkania to oczywiście przeprowadzka Zakładu do nowego obiektu.

12 czerwca w Przyzakładowej Szkole Zawodowej pożegnano absolwentów szkoły, którzy już niedługo zasila poszczególnie zakłady. Miejmy nadzieję, że pozostaną w nich długo.

(AZ)

PRASA to jednak potęga. Po ostatnich podwyżkach cen za przejazdy środkami komunikacji miejskiej, było w Krakowie trochę kłopotów z kupieniem biletów ulgowych po 4,50 zł. 5 mln biletów o tym nominalnie zostało przewidzianych do naszego Przedsiębiorstwa z Poznania w nocy z 28 na 29 maja. Od rana tego dnia wydawano je poszczególnym oddziałom PUPiK-Ruch. Niestety w wielu kioskach można je było kupić. Posypały się więc żale i pretensje — oczywiście pod adresem MPK. Pytano, czy nie mogliśmy się do podwyżki przygotować wcześniej? Ano nie. Bilety nie są drukowane w Krakowie. Nasze miasto dostało pierwszą wydrukowaną ich partię, i przekazało Ruchowi. Nie



muszę dodawać, że interwencje były w prasie, radiu i telewizji.

Przedstawiciele naszego Przedsiębiorstwa, wypowiadając się na temat podwyżek sugerowali, iż w pierwszych dniach kontrole biletowe nie będą zbyt rygorystyczne. Odnosić się to miało oczywiście do tych, którzy bilety skasowane będą mieli, lecz przez roztargnienie, czy też na skutek kłopotów z kupnem nowych, nominal będzie mniejszy od

Sejmowa Komisja Transportu i Łączności

O WYKONANIU ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska w ramach resortu komunikacji mówiono na posiedzeniu Sejmowej Komisji Transportu i Łączności. Zaproponowano szereg przedsięwzięć, zmierzających do skutecznego zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska przez transport.

W koreferacie pos. Zbigniewa Władysława Paczkowskiego (PZPR) omówiono najważniejsze źródła zanieczyszczeń. Są nimi np. myjnie taboru, akumulatornie czy hamowanie silników spalinywych. Zanieczyszczenie atmosfery powodują nie tylko pojazdy ale także kotłownie zakładowe, odlewnie, malarnie. Również odpady bywają zagrożeniem dla środowiska. Nie wszędzie widać należyta troskę o przeciwdziałanie zanieczyszczeniom. Niektóre jednostki resortu komunikacji trzeba karać za niewystarczającą ochronę środowiska. Brakuje odpowiednich urządzeń oczyszczających.

Posel zaproponował szereg wniosków. Konieczne jest ustalenie stopnia zagrożenia występującego w poszczególnych jednostkach resortu komunikacji a także sprawdzenie czy mają one odpowiednie programy likwidacji zagrożeń. Trzeba określić zasady oddziaływania finansowego na jednostki i zakłady resortu, aby skuteczniej realizować program ochrony środowiska. Podczas dyskusji

zwrócono m. in. uwagę na konieczność przyspieszenia prac, zmierzających do podjęcia u nas produkcji benzyny bezolowej.

Omówiono tezy dotyczące wdrażania drugiego etapu reformy w resortach komunikacji i łączności. Uznano za konieczne m. in. stworzenie mechanizmów sprzyjających zwiększeniu produkcji taboru i części zamiennych oraz przyspieszenia prac nad ustawami regulującymi funkcjonowanie niektórych dziedzin transportu.

Wojewódzkie

Zawody Pożarnicze

7 CZERWCA w Dobczewach odbyły się Wojewódzkie Zawody Pożarnicze drużyn młodzieżowych, w których wzięły udział 3 sekcje młodzieżowe z ZEA-Płaszów reprezentujące nasze przedsiębiorstwo. W zawodach uczestniczyły 32 sekcje z całego województwa.

Nasze sekcje zajęły następujące miejsca: III — sekcja — II klasa, IX — sekcja — III klasa, XI — sekcja — OHP.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że sekcja II klasy uzyskała najlepszy czas dnia w ćwiczeniach bojowych.

Fałszywe złotówki

OJ, CIĘŻKI jest ten nasz pieniądz i to wcale nie w przenośni. Gorący jeszcze nie wydaje się być, ale wazy wcale niemato. Każdy z nas mniej więcej się orientuje jaką wagę dla kieszekni mają „dychy” i dwudziestki miedziane.

Kasetki z pieniędzmi z automatów Merony są wymieniane przeważnie co dwa dni. Pusta kasetka jest lekka, natomiast wypełniona monetami nie bardzo daje się podnieść, mimo że jej wymiary wcale nie są duże.

A tak na marginesie — automaty instalowane obecnie w Krakowie są dokładniejsze niż nasza mennica. Zdarza się, że po wrzuceniu kwoty, w której znajdują się monety jednozłotowe, złotówka zostaje „wrzucona” przez automat. Prawdopodobnie ich waga nie odpowiada normom i „rzetelny” automat odbiera je jako fałszywe i zwraca właścicielowi. (fis)

Firmowy saloon

NARZEKANIA pracowników MPK na niedyscyplinowanie pasażerów nie zawsze są uzasadnione. Oto w samym szczycie tramwaj zbliżał się do wiaduktu kolejowego nad ulicą Lubiec. Motorowy na chwilę zatrzymał pociąg, odwrócił się do pasażerów i donośnym, wyraźnym głosem rzekł:

— Proszę państwa, proszę się pochylić, gdyż zbliżamy się do niskiego wiaduktu. Po czym sam dając przykład nisko opuścił głowę i przejechał pod oboma mostami. Wszyscy pasażerowie jak jeden mąż schyliłi się w pół i w tej pozycji przejechali zagrożony odcinek. Motorowicz znowu odwrócił się do pasażerów i wyraźnym, donośnym głosem rzekł:

— Dziękuję państwu, przejechalismy bez ucięcia głowy. Jeszcze raz dziękuję! (j.o.)

Szanujmy się

PĘTLA autobusowa w os. XXX-lecia. Pani regulatorka przez megafon nawołuje kierowców, do podjechania na stanowiska dla wsiadających. Autobus „103” pozostaje jednak w bezruchu. Kierowca zajęty jest naprawianiem drobnego uszkodzenia. Regulatorka, zastawiona innymi wozami, tego nie widzi.

— Kierowcy „103” to nie dotyczy? — woła podniesionym głosem.

Za chwilę jeszcze raz, jeszcze ostrzej nawołuje „103”. Kierowca tego wozu, ani na moment nie przerywa pracy, zupełnie nie przejmując się okrzykami z głośnika.

Sytuację wyjaśnia w końcu ktoś z pasażerów, informując regulatorkę, że kierowca zajęty jest pracą. Postronni wynieśli jednak z tego drobnego incydentu jedno wrażenie — w MPK ludzie nie szanują się nawzajem.

Czy może potem dziwić, że pasażerowie nie szanują pracowników MPK?

(kg)

wymaganego.

„Echo Krakowa” z 2 czerwca poszło jeszcze dalej i uprawniało pasażerów do jazdy za trzy złote. Oczywiście, że naszych kontrolerów nikt nie „upoważnił” do respektowania dziennikarskich rozporządzeń, jak jednak ustalić czy ktoś jedzie za trzy zł. bo biletu nie mógł kupić, czy dlatego „bo prasa napisała, że można”?

Iż był to problem niech świadcza relacje naszych regulatorów ruchu. Mówili mi, że część pasażerów nie chciała kupować biletów w PKR po 4,50 zł. upominając się o tańsze, bo prasa pisała, „że do połowy miesiąca można jeździć za trzy zł”. Ciekawe jak reagowaliby, gdyby dziennikarz się pomylił i „polecił” jeździć za 5 zł? (fis)

Wrażliwi na nieszczęścia

SĄ TAKIE chwile w życiu każdego człowieka, że staje bezradny wobec tego, co go spotkało. Jego lub kogoś z najbliższych mu osób. Co robić? Komu zaufać i powierzyć swoje zmartwienie? U kogo szukać pomocy? Zdarza się, że i na rodzinę liczyć nie można. Starzy, schorowani rodzice wymagający opieki i pomocy, daleko mieszkające rodzeństwo... Przyjaciele...? Tych, jak mówi przysłowie, poznaje się w biedzie. Pozostają jeszcze ludzie z organizacji społecznych w zakładzie pracy...

*

Wypadek, jaki wydarzył się 12 maja 1984 roku w Zakładzie Autobusowym w Czyżynach, wstrząsnął wszystkimi pracownikami MPK. Czy przetrzyma, czy będzie żył? Pytano tych, którzy z urzędu lub przyjaźni interesowali się stanem zdrowia kierowcy Mariana Korfela. Przypomnijmy, jak doszło do tego strasznego wypadku, któremu uległ młody, dwudziesto- paroletni człowiek. Marian Korfel, wiceprzewodniczący Koła ZSMP w ZAC, brał udział w pracy społecznej, zorganizowanej na terenie Zakładu. Młodzi wykonujący prace porządkowe zarabiali na FASM. Marian mył świetliki w dachu hali. Stracił w pewnym momencie równowagę i spadł z wysokości 10 metrów. Prognozy lekarskie były mało optymistyczne. Zwyciężyła chęć życia i sil-

ny organizm. Po przejściu poważnych operacji młody człowiek pozostał jednak na wózku inwalidzkim. Czy tak ma być zawsze? Nie. Marian wierzy, że będzie jeszcze chodził.

Ta wiara nie jest bezpodstawną. Wierzą w to również jego przyjaciele, którzy nie opuszczają go w nieszczęściu, przewodniczący ZZ ZSMP — Władysław Michalski i Kazimierz Sabala, a także przewodniczący ORZ w ZAC — Janusz Lijowski.

„Nie wiem co bym bez nich zrobił... — mówi Marian Korfel — w każdym tygodniu są u mnie, pomagają we wszystkim, wszystko załatwiają. To prawdziwi przyjaciele. Gdyby nie Janusz Lijowski który zawiadł mnie do lekarza, a ten zdecydował o natychmiastowej operacji, na pewno był nie żył. Teraz wozi mnie co tydzień na kontrolę do ortopedy. Ostatnie zdjęcia rentgenowskie kręgosłupa wykazują, że jeszcze nie wszystko u mnie z chodzeniem na własnych nogach stracone. Przewodniczący ORZ Janusz Lijowski załatwia mi Konstancję, w którym czeka mnie jeszcze jeszcze jedna operacja... właśnie kręgosłupa. Wierzę, że musi się udać. Byłem już w kilku ośrodkach rehabilitacji, rozmawiałem z wieloma ludźmi, ale nikt nie miał takiej wspaniałej, jak ja opieki ze strony kolegów ze Związku i organizacji młodzieżowej. Jeśli pani będzie o mnie pi-

sać, to proszę im wszystkim serdecznie ode mnie podziękować...”

*

Stało się to w samo południe jednego z październikowych dni 1986 roku. Kiedy pani Maria Budolak znajdowała się w pracy w Zakładzie Autobusowym w Czyżynach, jej 16-letni wówczas syn Krzysztof po przejściu ze szkoły do domu, zabrał psa i wyszedł z nim na spacer. Chłopiec nie oddał się zbyt długo od swego bloku. W pewnym momencie podszedł do niego młody, liczący mniej więcej dwadzieścia kilka lat człowiek, od którego „załatwało” alkoholem. Zażądał od Krzysztofa papierosów, a gdy ten odpowiedział, że ich nie ma, uderzył go ręką w twarz. Uderzenie okazało się tragiczne. Nastąpił, jak stwierdzili lekarze okulisci, wylew krwi do gałki ocznej. Chłopiec przestał widzieć. Po półtoramiesięcznym pobycie w szpitalu w Witkowicach Krzysztof wrócił do domu bez żadnej poprawy.

Opiekujący się nim w szpitalu lekarz powiedział pani Marii Budolakowej, że być może w Gdańskiej Klinice Okulistycznej, gdzie znajduje się specjalna aparatura i gdzie leczą najnowszymi metodami, syn uzyskałby poprawę wzroku. „O swoim olbrzymim zmartwieniu i jednocześnie nadziei jaką dał mi lekarz w Witkowicach opowie-

działam kolegom z naszego Związku, prezesowi Janowi Maciuszkowi, jego zastępcy Stefanowi Nieciowi i zakładowemu społecznemu inspektorowi pracy Aleksandrowi Kowalczykowi — opowiada pani Maria. — Znalazłam w nich serdecznych, szczerych, współczujących mi przyjaciół. Są to ludzie wrażliwi na ludzkie nieszczęście. Pięć dni zaledwie minęło od chwili, kiedy powierzyłam im swoje nieszczęście, a już otrzymałam wiadomość, że syn ma miejsce w Gdańskiej Klinice Okulistycznej. To Olek Kowalczyk zwrócił się o pomoc dla mojego syna do kolegów z bratniego naszego przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Gdańsku i nie zawiodł się... pomogli umieścić Krzysztofa w klinice. Po zabiegu, jaki tam przeszedł, już widzi, a ja tym, którzy mnie i mojemu synowi pomogli serdecznie dziękuję”.

*

Był dobrym pracownikiem i lubianym kolegą. Pracował na zapleczu ZTP, ale znając trudności kierownictwa Zakładu z brakiem motorniczych jeźdźców również jako zasilający. Właśnie prowadząc tramwaj, 29 czerwca ub. roku Zygmunt Włodarczyk uległ śmiertelnemu wypadkowi. Pozostawił żonę i niespełna trzyletnią wówczas córeczkę Anię. Prawie po roku od tragicznej śmierci męża, młoda kobieta opowiada o opiece i pomocy, jaką uży-

wała od Związku w MPK: „Mąż był członkiem Związku i przede wszystkim właśnie związkowcy zainteresowali się moją tragedią. Pracujący w brygadzie z moim mężem Antoni Banaś, od tamtej tragicznej chwili, kiedy to przyniósł mi do domu należne pieniądze aż po dzień dzisiejszy stara się zawsze dowiedzieć, czy nam czegoś nie trzeba. Zawsze liczyć mogę również na przewodniczącego ORZ Bogdan Turleja i kierownika Stawara. Kiedyż mojego nieżyjącego męża pomogli mi w różnych pracach przy kończeniu budowy domu, w którym mieszkam wraz z dzieckiem w Opatkowicach, jak również przy budowie tunelu ogrodniczego. Marzeniem moim jest jeszcze wykończenie balkonu, co zresztą mam obiecanie. Za każdą pomoc dla mnie i dziecka od tych, którzy nie zapomnieli mojego męża, a swego kolegi z pracy, pozostaje mi serdecznie podziękować”.

*

Okazane serce i pomoc finansowa ze Związku, o czym każda z rozmawiających ze mną osób mówiła, to nie przypadek. O ludziach, którzy racowali w przedsiębiorstwie nie zapomina się. Nie zapomina się również o ich rodzinach — żonach i osieroconych dzieciach.

MARIA BUBACZEWSKA

NA NARADY robocze motorniczych kierownictwo ZTP zawsze zaprasza gości z Wydziału Komunikacji UM Krakowa, Wydziału Ruchu Drogowego WUSW w Krakowie, Prokuratury, Biura Inżynierii Ruchu i innych, w miarę potrzeby.

Dzięki temu zwycięzcy udało się motorowym, milicjantom z drogówki i naszym wypadkowcom osiągnąć ciche kompromisy w słynnej sprawie lewo- i prawoskrętów i jako tako go utrzymać do czasu zmian sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach. Umiera śmiercią techniczną sprawa lewo- i prawoskrętów, rodzi się z wielkim krzykiem — motorniczych — sprawa nowych sygnalizacji.

Okazało się bowiem, że zdaniem motorniczych projektanci z Biura Inżynierii Ruchu spartaczyli sygnalizację na skrzyżowaniu ulicy Dietla z Krakowską i Stradom. Konkretnie nie ma fazy dla lewoskrętu z Dietla w Krakowską i prawoskrętu z Krakowskiej w Dietla. Co prawda nie ma w tym kierunku stałej linii tramwajowej, ale nie oznacza to, że jutro jej nie będzie. W tym kierunku jeżdżąc tramwaje do zajezdni w Podgórzu. Czekają nas rychły remont pętli w Łagiewnikach i związane z nim zmiany tras, nie mówiąc już o doraźnych kierowaniach w razie awarii czy wypadku.

Skoro już wydaje się dziesiątki tysięcy złotych na nowe układy sterownicze, należałoby przynajmniej zapewnić bezkonfliktowy wyjazd we wszystkich kierunkach. Przedstawiciel Biura Inżynierii Ruchu winą obarczył wyłącznie szafę sterowniczą, która jakoby samowolnie się myliła (?). Nie doszła motorowi, czy projektanci z BIR-u wiedzą o obowiązującym prowadzących tramwaje zakazie mijania się na przecinających się zwrótnicach. Przypuszczają, że zakaz ten nie jest znany i na własną rękę pilnują, by unikać takiego mijania się. Gdyby dokładnie stosowali się do sygnalizacji świetlnej, niemożliwe byłoby mijanie się w Łagiewnikach np. „8” jadącej do Borku i „8” jadącej z Borku. Na ogół „8” jadąca do Borku rusza wcześniej niż zezwala jej na to sygnalizator szcze-
linowy.

Wielkie i słuszne mieli motorowi pretensje do Wydziału Komunikacji, że wcześniej ich nie powiadomił o zmianie sygnalizacji. A przecież wystarczyłby jeden telefon i kierow-

nictwa ZTP i ZTH, niezwykle dbałe o takie sprawy, wywiesiłoby w dyspozytoriach stosowne informacje.

Nie powiadomiono także kierowców, zwłaszcza taksówkarzy, a można było skorzystać z krakowskiej prasy, radia i tv. Nie byłoby pewnie zbyt kosztowne wywieszenie pod sygnalizatorami tablic z napisem: „Uwaga! Zmienione cykle sygnalizacji świetlnej”. Zaoszczędziłoby to wszystkim użytkownikom tego skrzyżowania niepotrzebne szarpanie nerwów. Rację ma mgr Buratowska, która twierdzi, że motorowi (kierowcy też!) jeżdżą na pamięć. I w tym wypadku należało się z tym liczyć, dla bezpieczeństwa nas wszystkich.

Nie wyjaśnił do dziś Wydział Komunikacji, dlaczego na skrzyżowaniu Dietla z Boh. Stalingradu mają

sprawy i poprawy, tj. bezpieczny. Konieczne jest, by wszyscy użytkownicy skrzyżowania stosowali się do oznakowania i sygnalizacji. Tak jednak nie jest. Ostatnio nagminna stała się jazda na żółte i czerwone światło, a także ustawianie się samochodów na torowisku bez istotnej przyczyny. Wystarczy stanąć nie tylko na tym skrzyżowaniu ale np. pod „Jubilatem”, gdzie wielotonowe ciężarówki jadą wprost na pieszych.

Od kilku lat motorowi proszą o obecność, bodaj dorywczą, funkcjonariuszy drogówki na skrzyżowaniach wokół pierwszej i drugiej obwodnicy. Bezsłownie. Od kilku lat motorowi proszą o egzekwowanie zakazów postoju na ulicy Długiej i innych. Bez-

ogóle nie widział skrzyżowania pod „Lotem” czy Pocztą Główną. Przecież w rejonie I i II obwodnicy w razie awarii tramwaju tylko Nadzór Ruchu może ratować sytuację. Dodam, że większość naszych inspektorów jest członkami ORMO, czyli można ich odpowiednio kontrolować.

Używane żółte koguty nie dają naszym radiowozom pierwszeństwa, kierowcy ich nie przepuszczają, a ci, którzy niedawno przesiedli się z butów na konie mechaniczne często gęsto pokazują im..., w każdym razie ordynarny gest.

Motorowi proponowali także, by już wyczerpać temat skrzyżowanie Dietla — Stradom, przeniesienie sklepu monopolowego „Pewexu” na jakąś boczną ulicę. Samochody dostarczające wodkę godzinami blokują Stradom, natomiast kontenery z butelkami blokują chodnik. Kupujący wodkę skrzynkami też nie niosą ich pod pachą, tylko wożą samochodami zaparkowanymi wzdłuż ulicy. Już jedna decyzja o przeniesieniu sklepu znacznie by usprawniła ruch na tym skrzyżowaniu. Podobnie jest ze sklepem monopolowym „Pewexu” przy ul. Boh. Stalingradu. Z ostatniej narady motorowi wyciągnęli wniosek, że trudno jest się dogadać z Wydziałem Komunikacji, Wydziałem Ruchu Drogowego i Wojewódzkim Zarządem Dróg Miejskich oraz Biurem Inżynierii Ruchu osobno. Odnoszą wrażenie, że tramwaj jest ostatnim w kolejności ważności użytkowników dróg miejskich.

Istnieje pilna potrzeba przedłożenia potrzeb komunikacji miejskiej (sądzę że prywatnej też) Radzie Narodowej m. Krakowa. W jej gestii leży ustalenie, czy tramwaj przewożący tysiące ludzi musi być podporządkowany ruchowi samochodowemu i ona jest jedynie władna skoordynować działania wymienionych wyżej instytucji.

Mamy własnych, empekowskich radnych, mamy inspektorów i motorowców, którzy by mogli zebrać wszystkie wnioski dotyczące ruchu kołowego w mieście. I to trzeba zrobić, skoro przez kilka lat nie można załatwić najprostszego wniosku, jak choćby wymalowanie linii ciętych, zmiana fazy świetlnej, przeniesienie sklepu, wyegzekwowanie stosowania znaków drogowych.

Leży to w interesie nas i mieszkańców Krakowa.

MARTA MICHAŁOWSKA

OKIEM MOTORNICZEGO

Skrzyżowanie Dietla—Stradom

wspólną fazę tramwaje i samochody w kierunkach wzajemnie przecinających się, np. „19” jadąca do Borku wpada na samochody jadące z Boh. Stalingradu od „Pewexu” w lewo w Dietla. Motorowi dowcipy sygnalizacji znają, natomiast kierowcy, zwłaszcza obcy, wpadają w panikę na widok jadącego wprost na nich tramwaju.

Sprawność ruchu na skrzyżowaniu zależy nie tylko od poprawności sygnalizacji świetlnej. Konieczne jest także wymalowanie linii ciętych i zebr, segregujących ruch tramwajowy od ruchu samochodowego. Na skrzyżowaniu Dietla — Stradom były dawniej malowane, ale od ostatniego remontu torowiska na Krakowskiej obyczajem tego zaniechano. Winiem jest Wojewódzki Zarząd Dróg Miejskich, który przejął dawniejsze dwie firmy, które każda z osobna dbały o drogi miejskie i podmiejskie.

Dowiedzieli się motorowi, że Wydział Komunikacji nie ma wpływu na działalność Wojewódzkiego Zarządu Dróg Miejskich, czyli że obie firmy działają na zasadzie „nie wlewieca co czy ni prawica”. Sygnalizacja i linie cięte to jeszcze nie wszystko, by ruch był

skutecznie. Zawsze można spotkać milicjantów w białych czapkach u wylotu Mazowieckiej, przy placu Matejki i na Matecznym. Gdzie indziej nie ma ich w ogóle. Brak etatów.

Kilka dni po wprowadzeniu nowej sygnalizacji na skrzyżowaniu Dietla — Stradom widziałam dwóch funkcjonariuszy ZOMO, służbowo spacerujących obok naszej dyrekcji na Brozka. Strasznie mnie to zrytowało! W naszej dyrekcji nie godnego ich uwagi się nie dzieje, natomiast na tamym skrzyżowaniu sama ich obecność wyrażnie by „zdyscyplinowała” kierowców. Tylko nie było komu tych chłopców tam wyśłać.

Mogliby funkcjonariuszy z drogówki czasami wyręczyć nasi inspektorzy z Nadzoru Ruchu. Mamy tam wielu znakomitych fachowców, co można było stwierdzić w trakcie remontu torów pod Filharmonią. Ale im nie wolno! Komuś to przeszkadza! Ktoś nie widzi konieczności uprzywilejowania komunikacji miejskiej. Nie może nawet nasz Nadzór Ruchu dostać zezwolenia z Wydziału Komunikacji na dwa niebieskie koguty do dwu radiowozów, gdyż jakoby nie ma takiej potrzeby. Odmowy udzielił chyba ktoś, kto w

(Dokończenie ze str. 1)

pracy z MPK. Podziwiają sprawna organizację. Godz. 12.00. Przy Franciszkańskiej są sieciowcy. Sprawdzamy, czy ciąg jest „czysty”, zgłaszamy na Główną i za chwilę decyzja o wyłączeniu napięcia z sieci. Tramwaje zostają kierowane na część obwodnicy wokół dworca. Spostrzegamy „8” z dwoma tablicami tras, tej jaką jeździła do 12, i zastępczą. Natychmiast w eter płynie polecenie, by na najbliższym skrzyżowaniu zrobić z tym porządek. Po chwili jeszcze parę takich samych meldunków. W końcu kierownik Mazur nie wytrzymuje i poleca definitywnie rozwiązać ten problem. Więcej — do godz. 16 — nie słyszymy już o złym oznakowaniu. Nie spotykamy też błędów w oznakowaniu mijanych pojazdów.

Udajemy się na parking przy ul. Gagarina. Tu aut jeszcze nie ma, ale w stronę Krakowa jedzie autokar za autokarem, oczywiście wszystkie wiozą pielgrzymów. Łatwo można ich rozpoznać — po dekoracji. Na końcówce parkingu uruchomiono specjalną linię „307”. Na miejscu zastajemy naszego pracownika Mieczysława Szymańskiego, służby kościelne i milicyjne. Jest także auto ze sprzedażą uliczną. Tu jeszcze spokój. Na parkingu stoją tylko dwa autokary. Tu także kierowcy wiedzą, że przystanek „będzie się cofał”, a zatrzymywac się mają tam, gdzie będzie grupka ludzi.

Dyżurująca służba zdrowia ma jeszcze spokój, nie musiała interweniować. Zresztą, jak twierdzi obsada karetki, właściwie wszyscy wjeżdżający do miasta są zaopatrzeni we własne leki i środki opatrunkowe. I znów wracamy do centrum. Tu ciągle jeszcze spokojnie. Nawet spokojniej niż zazwyczaj, bo blokada miasta, konieczność pozostawiania aut na parkingach, sprawiła, że na ulicach nie ma tłoku.

Na moście Grunwaldzkim spostrzegamy pierwszą dużą grupę pieszych z flagami, idącą w stronę Jubilat. Przez radiostację podawana jest informacja o następnej kolizji. Tym razem „stuknęły” się dwa fiaty, na torowisku pod Pocztą Główną. Jedziemy na miejsce. Mimo iż przybywamy w parę minut po zgłoszeniu, na torowisku nie ma już śladu po zdarzeniu. Ruch odbywa się normalnie, komunikacja nie ucierpiała, auta zaciągnięte na chodnik. W eterze ciągle zgłoszenia.

Jeszcze nie ma przepełnień, nie ma jazdy stadami. Zgłoszenia są spokojne, decyzje płyną odwrotnie, szybko. Komunikacja na piątkę. Wyrażam swój podziw. Nie zapeszać — mówi kierownik. W pewnym momencie słyszymy, że nie działa zwrótnica przy Długiej. Naprawa wymagała by zatrzymania komunikacji.

Wysłać człowieka z hakiem, niech przekłada — pada natychmiastowa decyzja... I znów jesteśmy za parę minut przy Długiej, jest też już pracownik Nadzoru przekładający zwrótnice. Kiedy zdążyli go dowiedzieć?

Jest i pierwsze zgłoszenie o zderzeniu naszego pojazdu z wozem osobowym. Kolizję zlikwidowano szybko, tramwaj, by nie blokować trasy, wysłano na końcówkę. Tu pierwszy zgrzyt. Motorniczy „10” — 1 biorącej udział w kolizji odmówił zostawienia dokumentów. Są konieczne, by wypadek zlikwidować do końca. To już ponad cztery godziny, jak patrolujemy komunikację w mieście. Marzy mi się, by funkcjonowała tak zawsze.

Na tysiące zgłoszeń, jakie słyszę przez radiostację (ciśszy nie było nawet przez minutę), nie było ani razu bezradnych pytań, czekania na decyzję czy decyzji sprzecznych. Były to zgłoszenia o sytuacji i podjętych decyzjach. Parę razy tylko padło stwierdzenie od Głównego: — Trzymać się ustaleń! Nie trzeba też było zmieniać decyzji podjętych — były trafne.

Już po 13.00. W mieście jeszcze nie ma dużego ruchu pieszego, w komunikacji już się zaczyna. Zgłaszamy pierwszy przypadek tłoku w „139”, natychmiast zostaje tam skierowany dodatkowy autobus z rezerwy (w tym dniu w rezerwie były 34 autobusy). Zresztą informacje o liczbie pasażerów były podawane na Główną przez cały czas. Gdy tylko gdzieś zaczynał się tłok, wysyłano rezerwę, która po opanowaniu sytuacji wracała na dyżur.

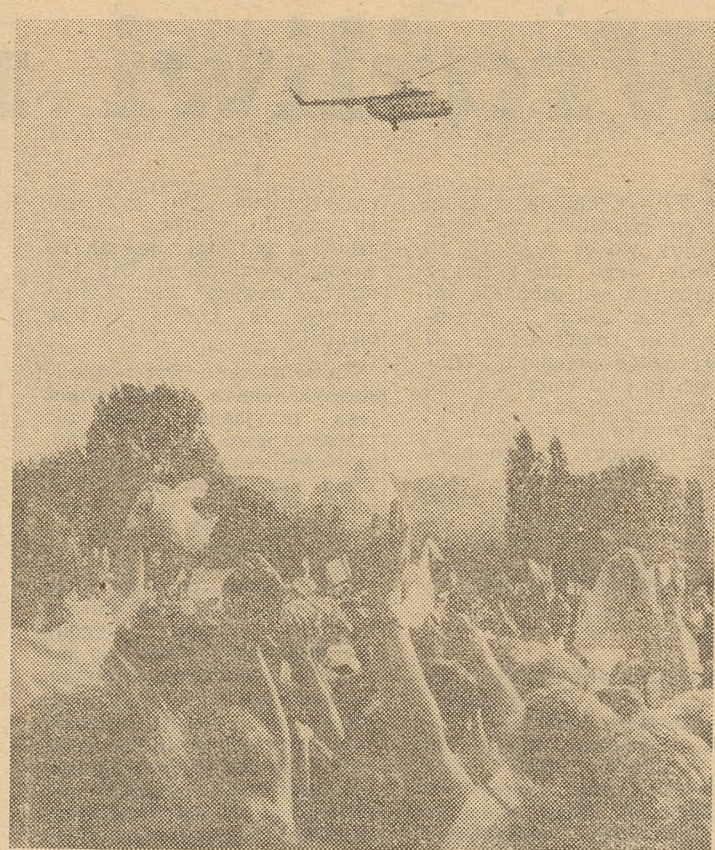
Pod dworcem zaczyna się ruch. Wielobarwny tłum idzie w stronę Błoni piesz,

Głównym — Wiesławem Frytkiem. Trzeba uruchamiać rezerwy. Tłok w „139”. Główny, podczas przejścia od jednego stanowiska do drugiego — przy pulpitych — przekazuje informacje ile i jakich autobusów, na jakich końcówkach ma je w rezerwie. Nie mam sumienia dodatkowo go absorbować.

Decydujemy się wyjść z tego „młyna”. Po drodze zastanawiam się, jak możliwe jest prawidłowe rozeznanie w tej mnogości meldunków i informacji? Jak możliwa jest natychmiastowa orientacja, gdzie znajduje się człowiek z właściwym kryptonimem numerowym? W jaki sposób można pamiętać, kto kim został zastąpiony, „podesłany” do pomocy, z zamkniętymi oczami wymienić, gdzie pojechała jaka rezerwa?

A jednak to jest możliwe. W gwarze na Główniej wychwytuję telefon z prośbą... o auto dla jednego z pracowników. Nie ma „ochoty” jechać autobusem. Twierdzi, że wszyscy jeżdżą to i on może. Nawet na takie żądanie odpowiedź Głównego jest spokojna. Nie stracił równowagi.

Jedziemy znów pod dworzec. Tam już zaczyna być niebezpieczne zgrupowanie pociągów i to ze wszystkich stron. Na skrzyżowaniu jest inspektor, ale ruchem stara się kierować drogówka. Sytuację pogarszają duże grupy pielgrzymów idące brzegiem ulicy. Kierownik Mazur wyskakując z auta. Gwizdami machaniem rąk informuje motorniczych, gdzie mają podjeżdżać, wydaje instrukcje. Po chwili funkcjonariusz rezygnuje z regulacji ruchem. Pozostają nasi. Płyną polecenia do okolicznych skrzyżowań — przytrzymaj trochę u sie-



Fot. JACEK BEDNARCZYK

niekomicznie na przejściach, jest już ciągły. To już tłumy. Idą jeszcze karnie, jeszcze księża usiłują utrzymywać porządek, ale za parę minut tramwaj byłby „utopiony”.

Dojeżdżamy do 1 Maja. Przez radiostację słyszymy, że musi być na 10 minut wyłączone napięcie, bo upaliła się śruba na sieci przy Kleparzu. Nim dojechaliśmy już po wszystkim. Wyłączenie, wymiana śruby i ponowne załączenie napięcia, zabrało pracow-

15.50 Aleje zostają zamknięte. Małe komplikacje. Niektóre autobusy nie zdążyły przejechać, a do tej pory komunikacja miejska dowozi do mostu Gruwaldzkiego z jednej strony i do AGH z drugiej.

Trzeba zmieniać tablice. Te kilka autobusów, które nie zdążyły, nie mają właściwych. Służby Ruchu wiedzą jednak o tym i wymieniają tablice w razie potrzeby. Informacje, że są dwa niewłaściwie oznakowane autobusy, dostajemy i my. Kierownik Mazur jedzie sprawdzić na Wole Zachód. Wsiadam po drodze. Mam dość. Szumi mi w głowie, czuję się jak pijana. Służby Ruchu pozostały na swych stanowiskach, na skrzyżowaniach w punktach dyspozycyjnych. W huku i gwarze kierują, podejmują decyzje. Pracują od świtu. Niektórzy zostali wymienieni. Inni, jak mój towarzysz, będą pracować — jak mówi — do oporu. Ile można wytrzymać? Do 18 będzie wprawdzie spokój, ale potem znacznie się najgorsze. Na Błonia jechali i szli cały dzień, rozwiąć trzeba będzie w ciągu paru godzin. Pan Zdzisław miał w tym dniu imieniny żony. Planował „wpaść” na moment do domu z kwiatami i złożyć życzenia. Może odpocząć?

O godz. 23 dzwonię na Główną, by dowiedzieć się, jak było po 18. Do telefonu zostaje poproszony... Zdzisław Mazur. Było trochę gorzej — powiedział, ale daliśmy sobie radę. Jakoś poszło. Kiedy zacznie odpoczynek? Będzie do końca — powiedział. Jeszcze jest trochę do zrobienia, jeszcze nie uruchomiona Franciszkańska, bo pod kurą tłumy ludzi. Nie przejeździemy. Jak oni to wytrzymują — pozostało dla mnie zagadką. Odpowiadali — pytani wcześniej — normalnie, pracujemy.

Gdyby tak pracowali wszyscy, jak ci, z którymi miałam kontakt w tym dniu? Podziwiałam kierowców i motorniczych, spokojnych, prowadzących załoczone, aż powykrzywane autobusy. Podziwiałam reagujących błyskawicznie motorniczych na wszelkie, często przekazywane im na migi, decyzje. O Nadzorze Ruchu już wspominać nie będę.

Mimo żmudnych wielomiesięcznych ustaleń decyzje dyktowały sytuację. Podejmowane były prawidłowo. Mimo trudnych warunków, ba, wyjątkowych przecież, jazda była ostra, nie było większych kolizji, a przecież autobusy i tramwaje musiały wielokrotnie podjeżdżać do siebie „na styk”.

FILOMENA SERVIN

To był niezwykły dzień

pozostało do uroczystości sporo czasu. Po trzynastej pojawia się pierwszy symptom mogący powstać zakłóceń. Na Westerplatte stoją cztery pociągi tramwajowe. Zgłaszamy na Główną i jedziemy na Wawrzyńca. W eterze słyszę po raz pierwszy głos naczelnego dyrektora. Zgrupowanie na Westerplatte zaniepokoiło także jego. Mam nadzieję, że na Główniej Dystryktorni ponotują sobie spokojnie wszystko, co się dzieje. To przecież centrum dyspozycji.

Już po chwili jednak rezygnuję. Jest to niemożliwe. Krzyżujące się zgłoszenia, natychmiastowe polecenia, informacje dla obecnych na Główniej pracowników. Jeszcze telefony od pasażerów, którzy także tu zasięgają informacji. Poddają się. Co notować? Wszystko wydaje się ważne i wszystkiego jednocześnie nie zapiszę. Nie ma też szans na rozmowę z

bie tramwaje, tu musimy rozładować. Odpowiedzi są krótkie — zrozumiałem. Po dziesięciu minutach już po korku. Poszczególne skrzyżowania otrzyskują informację o zbliżających się dużych grupach pielgrzymów. Tam już wiedza co mają robić.

Zbliża się godzina 14. Będzie zamknięta komunikacja do Salvatora i przez Straszewskiego. Jedziemy w ten rejon. Spotykamy zdążającą w stronę Salvatora spóźnioną „10”. Na petli motorniczy przynaglany jest do odjazdu. Pasażerowie są informowani, że to tramwaj ostatni.

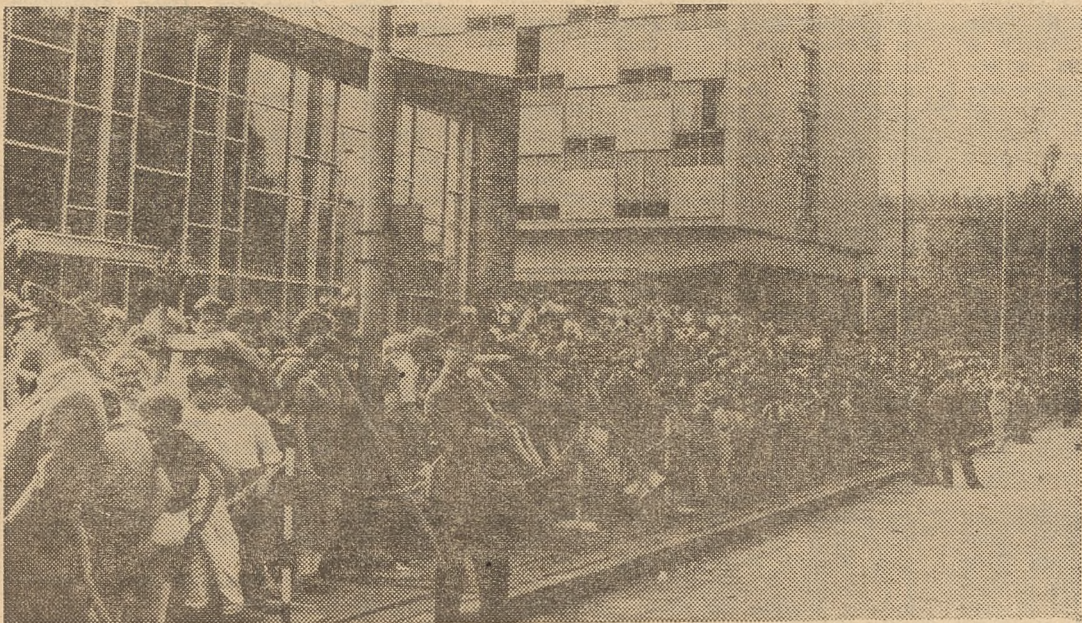
Pilotujemy ostatnią „1”. Przez Straszewskiego trudno już przejechać. Niech pani nie patrzy i nie pisze — mówi kierownik — blokując jednocześnie umiejętnie przejście i dając znaki motorniczemu, że może jechać. Nie pisze, zapamiętałam. Ale innego wyjścia nie było, ruch piesz i to

nikom Sieci... 7 minut. Jak oni to zrobili? Mimo tych tylko 7 minut zatrzymania — na Basztowej korek. Już tylko tędy przebiega komunikacja w śródmieściu. Do akcji znów wkracza pan Mazur. Pokazuje motorniczemu, gdzie dokładnie mają dojeżdżać, patrzy, czy wszyscy wsiedli i „wygania” pojazdy z przystanków, za parę chwil sytuacja opanowana.

Jedziemy w okolice Błoni. Wzdłuż Alei Trzech Wieszczów idą nieprzerwanie tłumy ludzi. Jak w ukropie uwijają się milicjanci. Alejami jeżdżą już tylko nasze pojazdy, przepełnione w stronę „Cracovii” do granic możliwości. „Rany boskie, pójdą im poduszki” — lamentuje „mój” kierowca. Znowu wyskakuję z wozu na przystanku przy pl. Wolności. Autobusy nie mieszczą się, blokują skrzyżowanie. Rozprowadza je, każe wyjeżdżać za przystanek. I po chwili sytuacja opanowana, chociaż przepełnienie w autobusach jeszcze nie maleje.

Słyszę, że uruchomiono już wszystkie rezerwy. Zbliża się czas uroczystości na Błoniach. Tłum się potęguje. Pierwszy raz zatrzymują nas służby milicyjne, mimo oznakowanego wozu. Zostajemy wprawdzie przepuszczeni aczkolwiek niechętnie. W porozumieniu z odpowiedzialnym funkcjonariuszem podjęta jest decyzja o wysadzeniu ludzi przed skrzyżowaniem przy Błoniach. Słusznie, bo i tak pojazdy muszą się zatrzymać, a właściwie zatrzymywane są przez tłumy przechodzących.

Zastanawiam się, jak może się pomieścić taka ilość osób w autobusie? Po otwarciu drzwi mam wrażenie, że tłum jest wypływany lub rozsypuje się jak z rozprutego worka. Znowu Z. Mazur informuje gestami kierowców, by odmykali drzwi. Alejami mamy jeździć do 16. Czy wytrzymamy do tego czasu? Czy pozwolą nam na to tłumy? Niestety o



Fot. JADWIGA RUBIS



dziękujemy
Honorowym Dawcom Krwi

Jest nas 250 milionów

ABY PRZYBLIŻYC formy działalności Polskiego Czerwonego Krzyża, chciałbym na łamach naszej gazety rozpocząć cykl artykułów nawiązujących do historii Czerwonego Krzyża.

Jako prezes Klubu Honorowych Dawców Krwi przy MPK chciałbym, aby tą działalnością zainteresować jak największe rzesze naszych pracowników. Działalność nasza jest przejawem wyrozumiałości oraz humanitaryzmu w stosunku do drugiego człowieka potrzebującego pomocy. Działacz PCK jest zwoleńnikiem pokojowego współistnienia narodów świata. Początek działalności Czerwonego Krzyża był skromny. Grupa pięciu osób, na czele której stał Szwajcar Henry Dunant, podpisała międzynarodową konwencję składającą się z 10 artykułów i mającą na celu opiekę nad rannymi żołnierzami oraz niesienie wszelkiego rodzaju pomocy.

Obecnie Federacja Światowa Ligi Towarzystw Czerwonego Krzyża, po przeszło 120-letniej działalności, grupuje Czerwony Krzyż złożony z Międzynarodowego Komitetu i stu trzydziestu Towarzystw Narodowych.

Ruch ten stał się wszechświatowy i liczy obecnie 250 milionów członków. Cztery Konwencje Genewskie z 1949 roku oraz dodatkowe protokoły z 1977 roku liczą obecnie ponad 600 artykułów. Gwarantują one także opiekę ludności cywilnej w czasie konfliktów zbrojnych.

Czerwony Krzyż niesie pomoc i ulgę w cierpieniach niezliczonym masom ludzkim. Pochłania to corocznie wielomilionowe sumy. Czerwony Krzyż swą działalnością obejmuje cały świat, czym okazuje, że obce mu są różnice rasowe, religijne czy też kulturowe.

Organizacja nie szczędzi wysiłków w niesieniu pomo-

cy i opieki tym, którzy jej najbardziej potrzebują. Natężeniem dla założycieli ruchu czerwono krzyżskiego, m. in. Henry Dunanta, stały się dotkliwe przeżycia na polach bitew pod Solferino. Oby dziś można było poruszyć zasoby humanitaryzmu i szczodrości, które utwierdzają nas w przekonaniu, że „wszyscy ludzie są braćmi”.

Tylko wtedy gdy będziemy występować jako wspólnota o zasięgu światowym, stanowiąc jedną całość, Czerwony Krzyż znajdzie dość siły aby spełnić swą humanitarną misję.

Humanitaryzm, bezstronność są gwarancją jedności i powszechności ruchu Czerwonego Krzyża. Każdy, komu zależy na pokojowym współistnieniu narodów oraz polepszeniu naszego bytu, pomocy ludziom chorym i cierpiącym, niech wstąpi w nasze szeregi.

KRZYSZTOF PAPROCKI

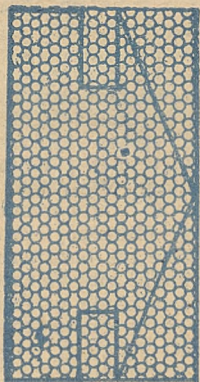


Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

1 czerwca odbyła się w Instytucie Pediatrii AM w Prokocimiu zorganizowana przez ZZ Klubu HDK akcja krwiodawstwa pod hasłem „Krwiodawcy dzieciom w dniu ich święta”. Wzięło w niej udział 43 członków naszego klubu. Oddano w sumie 17.200 ml krwi. Baro- o miłym akcentem było spotkanie z dziećmi, które przebywają na leczeniu w IP AM. Podczas spotkania krwiodawcy przekazali upominki w postaci książek, zabawek oraz słodczy. Czterech krwiodawców oddało krew do zabiegu operacyjnego, który odbywał się podczas trwania akcji. Byli to: **BARBARA MAŁECKA (ZTS), WIESŁAW ZWIERSZ (ZTP), ANDRZEJ PŁOCIENNIK (ZAB), STANISŁAW BOCZKOWSKI (ZAW).**

Zarząd Zakładowy Klubu HDK serdecznie dziękuje za liczny oraz spontaniczny udział w tej pięknej akcji. (ZP)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Krwiodawcy z Woli

KOŁO Honorowych Dawców Krwi w Zajezdni Autobusowej na Woli jest jednym z największych i najlepiej pracujących w przedsiębiorstwie. Przewodniczy mu kierowca **EU- GENIUSZ NOFZ**.

Pan Eugeniusz ma 28 lat, krwiodawcą jest od 10 lat i oddał już 7,800 litra krwi.

Co zadecydowało o tym, że został krwiodawcą?



EUGENIUSZ NOFZ

To było w 1976 roku... poważnie chorowała mi babcia, a lekarze orzekli, że potrzebna jest dla niej krew. Okazało się, że właśnie moja ma właściwą grupę. Babcia wyzdrowiała, a ja postanowiłem własną krwią ratować innych ludzi.

Od pięciu lat prezesuje w kołach HDK: rok jeszcze w poprzedniej pracy, drugi w ZAP, a trzy lata w ZAW. Na Woli mamy 56 aktywnych

członków Koła HDK, przeważnie są to kierowcy. Rozpiętość wieku od 20 do 56 lat. Moim zastępcą jest **PIOTR CHEBA**, również kierowca.

Najwięcej oddanej na swoim koncie krwi mają: **ANDRZEJ MITKA, PIOTR CHEBA, TADEUSZ OPRYSZEK, STANISŁAW PELECH, JANUSZ SYNOWIEC, JANUSZ SOLARZ i JADWIGA SZCZUREK.**

Dwa razy w miesiącu spotykamy się na zebraniach, a dwa razy w tygodniu mamy dyżury. Jesteśmy znani w Zakładzie i w przypadku gdyby zaszła potrzeba oddania krwi, w każdej chwili któryś z naszych członków byłby do dyspozycji.

Wielu pracujemy społecznie, na przykład przy kasacji autobusów. Wypracowane w ten sposób pieniądze możemy przeznaczyć nie tylko na wyliczki dla krwiodawców, ale również na cele społeczne. Kiedy byłem przewodniczącym Koła HDK w ZAP, objeśliśmy opieką dom dziecka w Podgórzu. Wartość przekazanych do niego upominków dla dzieci mieściła się w granicach 45 tysięcy złotych.

Teraz pracując na Woli próbuję znów nawiązać kontakt z tym samym domem dziecka...

(M.B.)



Fot. Stanisław MAKAREWICZ

BUDOWA nowych linii kolei elektrycznej w Krakowie posunęła się do dnia wczorajszego o tyle, że roboty ziemne od strony ulicy Długiej doprowadzono już do wylotu ulicy Sławkowskiej w Rynek. Szyny z tej strony będą jutro doprowadzone do Rynku. Na Rynek zaczęto zwozić kamień wapienny, służący za podkład pod szyny.

„CZAS” — 5 lipca 1902 roku

★

BUDOWA toru kolei elektrycznej od dworca kolejowego na Zwierzyniec doszła już do końca ulicy Zwierzynieckiej. Szyny położono aż do Hotelu Imperial. Z drugiej strony szyny doprowadzono już przez ulicę Długą i Sławkowską do Rynku. Pozostały więc jeszcze tylko Rynek i ulica Wiślna gdzie dalsze roboty będą prowadzone, a po ich ukończeniu tor zajmie całą przestrzeń od dworca kolejowego na Zwierzyniec do rogatki przy ulicy Długiej. Roboty brukarskie postępują dość szybko: w ulicy Długiej dyskretnie zużytkowano wywiezione dawniej kamienie wapienne do częściowego wy-



ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

brukowania gościńców: dalej wszakże używa dyrekcja łamanego kamienia porfirowego. Roboty około założenia przewodów elektrycznych powinny w tym tygodniu się rozpocząć.

„CZAS” — 6 lipca 1902 roku

★

BUDOWA nowych linii kolei elektrycznej w Krakowie napotyka co chwile na przeszkody. Po szczęśliwym rozwiązaniu trudności co do brukowania ulic, którymi nowe linie będą przechodzić doprowadzono ułożenie szyn do Rynku Głównego od strony ulicy Długiej i Wiślniej, tak że szyny położone być mają już tylko w Rynku. W tych dniach maja się rozpocząć ro-

boty około zaprowadzenia przewodów elektrycznych za pomocą słupów i haków na kamienicach. Tymczasem podniosła się opozycja ze strony niektórych właścicieli realności co do umieszczenia przed ich domami słupów żelaznych lub umieszczenia haków. Ci właściciele realności byli wczoraj u pana prezydenta miasta z zażaleniem. Nie wątpimy, że sprawa ta ostatecznie się wyjaśni i że dyrekcja kolei uzyska ostatecznie pozwolenie tych właścicieli realności na potrzebne dla przewodów elektrycznych pomieszczenie. Dotychczasowa praktyka na głównej linii kolei elektrycznej nauczyła, że umieszczenie haków na realności nie czyni żadnej szkody.

„CZAS” — 11 lipca 1902 roku

SLUPY do przewodów elektrycznych na nowej linii Długa — Zwierzyniec zaczęto już zwozić i układać wzdłuż torów. Na chodnikach oznaczono czerwoną farbą punkty, gdzie słupy one mają być rozmieszczone.

„CZAS” — 12 lipca 1902 roku

★

W CZORAJ rozpoczęły roboty około nowych linii kolei elektrycznej w Krakowie, a mianowicie roboty ziemne przy Parku Jordana na Błoniach, skąd pójdzie linia do Rynku. W ciągu dnia wczorajszego pomimo ulewnej deszczu i burz dokonano rozkopu na przestrzeni kilkudziesięciu metrów. Równocześnie rozpoczęto roboty ziemne około linii Dietlowskiej — Starowiślna — Sienna — Rynek. Jak dowiadujemy się szyny są już w Krakowie i wczoraj pierwszy wagon miał być wyładowany. Nadeszły także zwrotnice dla Rynku.

„CZAS” — 13 lipca 1902 roku

Wybrała: M.B.

Jak było w maju?

ILE RAZY w miesiącu może ulec awarii tramwaj czy autobus? Wóz 21097 miał w maju... 34 awarie, średnio więc więcej niż raz dziennie był popsuty. ZAW pobił więc absolutny rekord. Czy oplać się eksploatacja takich pojazdów. O połowę mniej bo 17 awarii miał autobus z ZAC, z ZAB rekordzistami o 13 awariach były autobusy: 11611 i 15061. 15 „popsuciami” zapisał się autobus 45070 z ZAP. Mniejsze różnice między zajezdniami wystąpiły w trakcji tramwajowej. Najwięcej przestojów miał wagon 466 z ZTH, było ich 21.

Niepokoić powinno w Nowej Hucie inne zjawisko. Z jedną usterką było tam w maju aż 48 wagonów. W Podgórzu tych jednorazowych awarii było jeszcze więcej, bo 51, natomiast najwięcej — 18 awarii miał wagon 41.

Ciekawe, w jaki sposób zajezdnie wykorzystują wydruki komputerowe, czy wyciągają z nich wnioski? Czy przypadkiem nie jest tak, że najwięcej awarii można zanotować w konkretnej brigadzie? (F.S.)

Dziś i jutro tramwajów

(Dokończenie ze str. 1)

mi, na których można było zgłaszać swoje uwagi i zastrzeżenia. To właśnie w tamtym okresie zrezygnowano m. in. z indywidualnego otwierania drzwi, które teraz w naszym przedsiębiorstwie wprowadza się jako nowość, a żeby było jeszcze pikantniej, to okazało się, że przewody sterujące tymi urządzeniami są nadal kładzione w kanałach kablowych, tak, że teraz wystarczy tylko zamontować same urządzenia.

Dziś współpraca z KONSTALEM przebiega trochę inaczej, bo każdy indywidualnie kontaktuje się z producentem, by zaproponować jakieś zmiany i okazuje się, że powoli, powoli, ale zmiany te są wprowadzane. Świadczyć może o tym zapowiedź produkcyjna jeszcze na ten rok. A więc pojawiają się kolejne egzemplarze wagonu 106 N, czyli tramwaju tyrystorowego według koncepcji Instytutu Elektrotechniki z Warszawy, będą produkowane wagony 105 Nt, tj. naszych tyrystorów, jeśli tylko nowohucki „Elektromontaż” dostarczy wreszcie potrzebną aparaturę elektryczną, a także dwa egzemplarze eksperymentalnych wagonów, w których prowadzone zostaną (uwaga tramwajarze!) takie zmiany jak: inne kanały kablowe, szafa bezpiecznikowa z tyłu wozu, prawdopodobnie (to jeszcze zależy od nowego dostawcy) nowy fotel dla motorniczego, uszczelniona kabina dla prowadzącego wagon, indywidualne zabezpieczenie hamulców szynowych i być może nowa, mniej skomplikowana maszyna drzwiowa.

Wiele nowych rozwiązań, mających się znaleźć zarówno w tych wagonach, jak i w następnych, prezentowanych było w czasie spotkania na rysunkach technicznych, z którymi każdy mógł się zapoznać i każdy je ocenić. A więc zapowiadane są np. dalsze prace nad maszyną drzwiową, w której przy zastosowaniu szynowych tworzyw można byłoby wyeliminować w ogóle smarowanie, nad drzwiami nierdzewnymi, bo z tworzyw sztucznych i przy tym czterokrzydłowych; nad sprzęgiem z gumowym amortyzatorem. Jeszcze w tym roku pojawią się próbna seria pantografów półokowych oraz przystąpi się do opracowania nowej dwustopniowej przekładni, gdyż obecna nie zdaje egzaminu, a i jej producent nie wykazuje się do końca ze swych obowiązków. Niedługo też skończą się być może kłopoty motorniczych z niewidocznymi drzwiami, bo w opracowaniu jest wagon 105 Nb o nowym obrysie pudła, w którym wszystkie drzwi są w linii prostej. To sporo, a przecież w czasie spotkania upominano się je-

szcze o cały szereg następnych zmian, jak (wymienię tu najważniejsze i najbardziej dla mnie, laika, zrozumiałe): kształt klapy aparatury elektrycznej, eliminacja ograniczników skrętu, podwieszenie sprężów, wprowadzenie szybkościomierzy elektronicznych, wzmocnienie siły hamulców szynowych i szynowych, wprowadzenie zmian w konstrukcji silnika... I trzeba przyznać, że znów te sprawy zostały przyjęte, że chciano sprawdzenie możliwości zmian u kooperantów lub poszukiwania nowych dostawców, a niektóre rozwiązania przyjęto na zasadzie — „skoro to u was zdało egzamin i jestesście zadowoleni, to będziemy stosować”.

Godne podkreślenia jest tu jeszcze i to, że wiele z rozwiązań jest opracowywanych w ten sposób, by mogły być one stosowane w wagonach już eksploatowanych, a więc nie tylko wszystkich 105-łach, ale nawet i w tramwajach typu 102 N i 13 N. Pozwoli to na radykalną poprawę funkcjonowania komunikacji miejskiej i ułatwi obsługi w przedsiębiorstwach, w których coraz bardziej brakuje ludzi.

Okazało się też, że chorzowski monopolista nie ucieka także od koncepcji opracowania nowego modelu, służącego komunikacji miejskiej w przyszłości. By odpowiedzieć czy podola opracowaniu i produkcji, potrzebuje trzy, cztery lata, lecz musi dostać jak najwcześniej założenia takiego tramwaju. Tymczasem Instytut Gospodarki Przemysłowej i Komunalnej na opracowanie takich założeń potrzebuje tyle samo czasu.

Powstaje jednak pytanie, czemu to przy takiej atmosferze współpracy, nasze tramwaje ani nie są najlepsze, ani nie jest ich wystarczająco dużo? — Okazuje się, że nie wszystko tu zależy tylko od samego KONSTALU. Jak mówi inż. Lipiński, problem jest nie tylko z załogą, której brakuje, ale również z producentami podzespołów i urzędami, którzy mają znów swoje ograniczenia, a przede wszystkim z zapewnieniem materiałów. Zdarzają się takie paradoksy, że dotacje dewizowe Ministerstwa Komunikacji na zakup pewnych materiałów dotyczą tylko kolei, ale nie można już ich wykorzystywać przy zakupie tych samych materiałów dla produkcji tramwajów. W tej sytuacji KONSTAL nie jest w stanie nie tylko zaspokoić potrzeb komunikacji miejskiej, ale nawet nie może zrealizować i tak już ograniczonego zamówienia rządowego.

Oczywiście z każdej sytuacji można znaleźć jakieś wyjście i tak też jest w tym przypadku, gdyż resort wystąpił ostatecznie z propozycją importu brakującej ilości tramwajów z Czechosłowacji. Trzeba jednak przyznać, że propozycja ta nie spotkała się na posiedzeniu komisji ze zbyt entuzjastycznym przyjęciem, gdyż większość z jej członków uważa, że lepiej byłoby te środki przeznaczyć dla KONSTALU, by ten mógł poprawić jakość swej pro-

dukcji, jak i zwiększyć jej rozmiary, ale niech to już będą raczej te nasze pocziwe wagony N, na które słyhać wokół tyle narzekania i utyskiwań. I nie idzie tu chyba o żadne sentymenty, ale o praktyczną korzyść jaka wynika z unifikacji i ujednolicenia taboru w przedsiębiorstwie.

Oczywiście problem modernizacji i produkcji nowego taboru tramwajowego nie był jedynym tematem obrad Komisji Tramwajowej Zrzeszenia, która obradowała w Porębie w dniach 9—11 czerwca. Korzystając z tego, iż to właśnie nasze przedsiębiorstwo było gospodarzem tego spotkania, przedstawiliśmy zebranym efekty funkcjonowania Sekcji Historycznej i Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, a także przygotowaliśmy do utworzenia Muzeum Komunikacji Miejskiej. Zobowiązanie do tego oczywiście nie bezinteresownie, gdyż przy okazji zobowiązano zebranych do przeprowadzenia w swoich przedsiębiorstwach inwentaryzacji tego, co w przyszłości mogłoby być eksponatami w takim muzeum.

Poza tym było to także spotkanie wyborcze, gdyż wybrano przewodniczącą komisji na nową kadencję. Został nim ponownie szef trakcji tramwajowej w naszym przedsiębiorstwie Zdzisław Skubieda. (A.Z.)

Przyszłość autobusów

(Dokończenie ze str. 1)

go planu przewozów, przy czym, jak mówią dane Zrzeszenia, nasze przedsiębiorstwo (84,27 proc. realizacji planu) wypadło w tym zestawieniu przeciętnie, gdyż były takie przedsiębiorstwa, które plan realizowały w granicach 95 proc. np. Warszawa, Słupsk, Ostrowiec Świętokrzyski, ale też i takie, które swój plan realizowały w granicach sześćdziesięciu kilku procent (Czytelnicy pozwolą, że tych przedsiębiorstw nie wymienię).

Osobnym problemem szkolenia pracowników zaplecza w zakresie obsługi autobusów „Ikarus”, których w kraju z roku na rok przybywa i które otrzymują obecnie już nie tylko największe przedsiębiorstwa w kraju, ale także przedsiębiorstwa mniejsze, w miastach, gdzie znacznie trudniej o wysoko kwalifikowanych pracowników. Jeśli do tego dołączymy fluktuację załóg, to łatwo sobie uświadomić, że zapotrzebowanie na szkolenie specjalistyczne stale wzrasta. Nic więc dziwnego, że w tej sytuacji szkolenia organizowane przez serwis Ikarusa, zarówno w Polsce, jak i bezpośrednio u producenta, okazały się niewystarczające.

Obecny na posiedzeniu LASŁO RAKASZ, szef Przedstawicielstwa Technicznego Ikarusa w Polsce za-

proponował więc inne rozwiązanie. Oto strona węgierska zobowiązuje się wyposażyć odpowiednio do swoich potrzeb ośrodek szkoleniowy w Polsce. W ośrodku tym wykładaliby fachowcy przygotowani do tego również przez Węgrów, a strona polska ma tylko przeznaczyć na ten cel odpowiedni budynek. Budynek taki znalazł się w warszawskich MZK i już obecnie dobiegają w nim końca prace budowlane. Jak dobrze pójdzie, w październiku ośrodek rozpocznie działalność, a na jego otwarcie zapowiadają się nawet przedstawiciele firmy. Takie rozwiązanie pozwoli na szkolenie w skali roku około 400 mechaników.

Inna propozycja przywieziona przez L. Rakasza do Poręby, to sposób na zmniejszenie kłopotów z częściami zamiennymi, z którymi dotychczas jest bardzo różnie. Otóż umowa na dostawę węgierskich autobusów do Polski mówi o tym, że 0,15 proc. ceny autobusu jest wypłacane stronie polskiej za to, że przeglądy gwarancyjne są przeprowadzane w naszych zajezdniach i przez naszych pracowników. Suma to niewielka, ale gdyby z niej zrezygnować, można by za te pieniądze dokonywać interwencyjnych zakupów części zamiennych, których akurat brakuje w naszych centralach. Oczywiście nie będą to wielkie ilości i trudno liczyć, że rozwiążą nam wszystkie problemy, ale zawsze nam je złagodzą.

Spotkanie w Porębie było również okazją do przeprowadzenia wyborów przewodniczącego Komisji na nową kadencję. Okazało się jednak, iż wszyscy dotychczasowi kierownicy Komisji uznali za dobre i ponownie na swego szefa wybrali z-cę dyrektora ds. trakcji autobusowej w warszawskich MZK ROMANA PODSIADŁEGO.

Następne posiedzenia Komisji poświęcone mają być perspektywom rozwoju i produkcji taboru, toteż rozpatruje się możliwość odbicia narały w Jelczaniskich Zakładach Samochodowych, by wspólnie z przedstawicielami producentów ustalić, jakie powinien być autobus miejski lat dziewięćdziesiątych. Nikt bowiem nie może dziś powiedzieć, jaka będzie przyszłość tego taboru — czy nadal będziemy karosować węgierskie podwozia, również i te nowej generacji „400”, czy też Zakłady będą się stać na podjęcie własnej produkcji autobusu, będącego modyfikacją PR-110. Nie wiadomo też, jak będzie wyglądała produkcja miejskiej wersji „autocana”, którego producent zrażony brakiem zamówień na małe autobusy zaczął obecnie produkować również autobusy 11-metrowe.

Kolejnym etapem ma być również spotkanie Komisji z producentem węgierskim, które odbyć ma się przy okazji otwarcia wspomnianego ośrodka szkoleniowego.

A. ZYZMAN

KRONIKA WYPADKÓW

4 maja — motorniczy Władysław Freindorf z ZTP, podczas prowadzenia tramwaju, odpryskiem szkła pochodzącego z rozbitej bocznej szyby wagonu, doznał urazu lewego oka. Szyba rozbita została podczas jazdy na luku uderzeniem lusterka znajdującego się przy drugim tramwaju. Przyczyną wypadku było wadliwe umocowanie ramienia bocznej lusterka przy wagonie.

10 maja — kierowca Mieczysław Kleszczyk z ZAP, podczas prowadzenia autobusu przy otwartym oknie doznał zaproszenia lewego oka. Przyczyną wypadku obiektywna.

12 maja — kierowca Kazimierz Rogoda z ZTS, rozkręcając nakrętkę przy kole Flata 125-P, stłukł sobie kciuk lewej ręki.

14 maja — kierowca Zbigniew Smreczański z ZTX, uczestnicząc w kolizji drogowej, doznał złamania dwóch żeber znajdujących się po prawej stronie ciała i stłuczenia klatki piersiowej. Przyczyną kolizji był poślizg obcego samochodu i zjechanie na nieodpowiedni pas jezdni.

21 maja — kierowca Edmund Knapik z ZTX, manipulując przy samochodzie znajdującym się na uruchomionym podnośniku najazdowym, w momencie opuszczania się belki poprzecznej tego podnośnika doznał złamania kości śródstopia lewej nogi i przyniesienia stopy.

24 maja — kierowca Mirosław Gadziński z ZAB, na skutek samoczynnego otwarcia się drzwi autobusu, doznał stłuczenia nadgarstka lewej ręki. Przyczyną wypadku obiektywna.

26 maja — uczeń I klasy Przyszakowej ZSZ Daniel Jakubek, podczas przenoszenia metalowych elementów, skrzył w kostkę prawą nogę. Winą za powyższy wypadek obciążać należy instruktora nauki zawodu za źle zorganizowaną pracę oraz uszkodzonego, który nie starał się pracować ostrożnie.

W maju pojazdy MPK brały udział w 139 wypadkach i kolizjach drogowych, w 27 z nich zawinił pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 9 wypadków i kolizji w tym 3 zawinione, w ZAC — 6 (3 zawinione), w ZAW — 23 (8 zawinionych), w ZAP — 12 (2 zawinione), w ZTH — 36 (4 zawinione), w ZTP — 44 (5 zawinionych), w ZTX — 3 (1 zawiniony), w innych pojazdach 6 (1 zawinionych).

6 maja — Tramwaj linii „4” — 08 prowadzony przez motorniczego nr służbowy 72 jechał torowiskiem ulicy Karmelickiej w kierunku Nowej Huty. Na wysokości posesji nr 70 mijął się z dojeżdżającym do przystanku tramwajem linii „13”. Zza tego drugiego tramwaju usiłował przebiec z lewej strony ulicy mężczyzna. Potrącony przodem tramwaju linii „4”, a następnie przepchnięty 7,3 metra przez hamujący awaryjnie tramwaj, w wyniku odniesionych obrażeń zginął. Dochodzenie w tej sprawie prowadzi WRD WUSW w Krakowie pod nadzorem prokuratora.

9 maja — Tramwaj linii „15” — 05 prowadzony przez dyspozytora nr służbowy 163, zjeżdżał awaryjnie torowiskiem wydzielonym przy ulicy Kocmyrzowskiej w kierunku ZTH. Na przejeździe tramwajowym na wysokości ulicy Bulwarowej tramwaj najechał przodem na prawy bok stojący na torowisku zastawy, która jechała z przeciwnego kierunku i wjechała na przejazd tramwajowy. W

wyniku kolizji samochód został uszkodzony, a straty z tego tytułu wyceniono na około 20 tysięcy złotych. Prowadzący tramwaj ukarany został mandatem karnym w wysokości 2 tysięcy złotych.

18 maja — Tramwaj linii „1” — 08 prowadzony przez motorniczego nr służbowy 758, spychając uszkodzony tramwaj linii „10” — 02 jechał al. Planu 6-letniego w kierunku Sygnały 10 pet. szp. 2 MM Ronda Mogińskiego. U wylotu ulicy Południowej najechał przodem na lewy tylny narożnik stojącego na przejeździe przez torowisko wydzielone Jelcza, w wyniku czego zarówno tramwaj jak i autobus uległy uszkodzeniu. Straty szacunkowe własne wyniosły około 50 tysięcy złotych, obce około 5 tysięcy złotych. Motorniczy ukarany został mandatem karnym w wysokości 2 tysięcy złotych.

21 maja — Tramwaj linii „12” — 06 prowadzony przez motorniczego nr służbowy 356 jechał torowiskiem ulicy Karmelickiej w kierunku Nowych Bronowic. Na wysokości posesji nr 29 przed przystankiem przy ulicy Batorego potrącił prawym przednim narożnikiem wagonu prowadzącego przechodzącą jezdnię z lewej strony na prawą 89-letnią kobietę, która odrzuco-



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

na upadła na prawą stronę jezdni tuż przy krawężniku. Na skutek doznanych obrażeń kobieta zmarła w drodze do szpitala. Poddany technicznemu przeglądowi tramwaj okazał się sprawny. Dochodzenie w tej sprawie prowadzi WRD WUSW w Krakowie pod nadzorem prokuratora.

28 maja — Autobus linii „113” — 02 prowadzony przez kierowcę nr służbowy 2080, jechał ulicą Marchlewskiego w kierunku Dworca Wschodniego. Za skrzyżowaniem z ulicą Grochowską, na przejeździe dla pieszych potrącił prawym przednim narożnikiem przechodzącego jezdnię z prawej strony na lewą mężczyznę w wieku 75 lat, który doznał obrażeń ciała i przewieziony został do Stacji Pogotowia Ratunkowego. Dochodzenie w tej sprawie pro-

9 MAJA odbyły się zawody strzeleckie z okazji „Dnia Zwycięstwa”. W imprezie tej uczestniczyli członkowie LOK, a zarazem pracownicy Zakładów: ZTS, ZAW, ZTX, ZSMP oraz uczniowie Przyszakowej Szkoły Zawodowej MPK.

20 maja odbyły się mistrzostwa w strzelaniu z karabinu kbks dla dzielnic Śródmieście w zakresie działania LOK. Sukces odniosła I drużyna strzelecka MPK Kraków, która zdobyła mistrzostwo drużynowe dzielnic „Śródmieście” LOK. Wystąpił w składzie: 1. Bogusław Kaczmarczyk — (Wydz. Ogólny), 2. Jerzy Wagner — (ZAW), 3. Ryszard Murzyn — (ZTX), 4. Jacek Kielich — (ZSiP).

Natomiast II drużyna MPK zajęła IV miejsce i wystąpiła w składzie: 1. Tadeusz Murzyn — (ZAW), 2. Zbigniew

wadzi WRD WUSW w Krakowie.

30 maja — Tramwaj linii „15” — 08 prowadzony przez motorniczego nr służbowy 196 jechał ulicą Manifestu Lipcowego w kierunku Cichego Kąciaka. Na skrzyżowaniu z Al. Mickiewicza, najechany został na lewy bok przez jadącego od strony Mostu Dębnickiego samochód ciężarowy Volvo ze Szwajcarii. Na skrzyżowaniu działała sygnalizacja świetlna. W wyniku zderzenia dwie osoby, w tym motorniczy doznały obrażeń ciała, a pojazdy zostały poważnie uszkodzone. Przerwa w ruchu trwała 50 minut. Dochodzenie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy informuje, że zakończona została sprawa wypadku z dnia 5 stycznia 1987 roku. W dniu tym kierowca autobusu MPK nr służbowy 8243 nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Kierując „ikarusem” nie dostosował prędkości pojazdu do aktualnych warunków drogowych, w wyniku czego najechał na tył poprzedzającej go Łady, która odrzucona zderzyła się z Fiatem 125-p. W wyniku opisanego zderzenia trzy pojazdy zostały uszkodzone, a pasażerka Łady doznała obrażeń ciała. Prokuratura Rejonowa dla Śródmieścia wydała postanowienie o warunkowym umorzeniu postępowania karnego w stosunku do kierow-

cy autobusu MPK ustalając dla niego okres próby na 1 rok.

28 maja — Na polecenie Głównej Dyspozytorni Ruchu o godzinie 4:45 przebadano probierzem trzeźwości motorniczego tramwaju linii „9” A. M. Użyte do tego celu dwa probierze wykazały zmianę barwy wskaźnikowej z żółtej na zieloną, co świadczyło, że badany znajduje się pod wpływem alkoholu. Dodatkowo funkcjonariusz MO WRD WUSW przebadał motorniczego przy użyciu „Alcomatu”. Wynik był ten sam. Kolegium ds. Wykroczeń przy naczelniku dzielnic Podgórze ukarało motorniczego grzywną w wysokości 40 tysięcy złotych płatną do trzech dni oraz zakazem prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres 2,5 roku. (M. B.)

Zawody strzeleckie

Zaborek — (ZAW), 3. Ryszard Gawel — (TM), 4. Zdzisław Pamuta — (ZTX).

Zawody odbyły się na strzelnicy sportowej Zakładów Tytoniowych w Nowej Hucie. Uczestniczyło 19 drużyn z terenu Śródmieścia. Sukces indywidualny o tytuł najlepszego strzelca dzielnic LOK Kraków Śródmieście na rok 1987 wywalczyli: 1. miejsce — Jerzy Wagner (ZAW), 2. miejsce — Bogusław Kaczmarczyk — (Wydz. Ogólny).

23 i 24 maja odbyły się zawody wojewódzkie LOK w konkurencjach sportów obronnych. Drużyna MPK, reprezentując Zarząd Dzielnicowy Śródmieście w pojedynku

Sport i rekreacja

MPK-owski „Mundiar”

Tradycyjnym zwyczajem organizowany już od lat MPK-owski „Mundiar” — i w tym roku, choć w nieco opóźnionym terminie — ruszył. Na zebraniu organizacyjnym w Dziale Kultury, Sportu i Turystyki 14 kapitanów drużyn, reprezentujących poszczególne zakłady, drogą losowania ustaliło następujące grupy piłkarskie: I grupa: ZNR — ZTH — ZNA — ZTS — ZAC — ZNT — PB, II grupa: ZSP — ZAW — ZTP — ZSZ — ZAP — ZARząd — ZTX. Do dnia dzisiejszego zdążyły się wycofać z rozgrywek zespoły ZTH i ZTX. Turniej odbywa się jak zwykle na stadionie naszego zakładowego klubu sportowego „Tramwaj” przy ul. Praskiej. Drużyny składające się z 7 graczy rozgrywały w swoich grupach mecze systemem „każdy z każdym”, w czasie dwa razy po 25 minut, na połowie boiska piłkarskiego. Zwycięzcy grup spotkają się w meczach finałowych w czasie trwania spartakiady letniej MPK we wrześniu br. Przygotowana do rozgrywek piłkarskich murawa boiska, udostępnianie zapominalskim sprzętu piłkarskiego jak: korkotrapek, spodenek i koszulek treningowych, przygotowywanie sędziom herbatki po meczu — to zasługa gospodarza boiska pana Henryka oraz zarządu klubu reprezentowanego przez prezesa Ryszarda Laskowskiego i kierownika Władysława Kendziore.

Kolejną kadencję sędziego głównego turnieju pełni kol. Wiesław Plak jako przedstawiciel zakładowego ogniska TKKF „Tramwaj”. Cenną pomocą służą nam „starzy piłkarze działacze”, koledzy pełniący funkcję sędziów w osobach Krzysztofa Gacka, Stanisława Biela, Marka Kopkowicza i inni. W sytuacji odmowy ze strony KOZPN zapewnienia sędziów na nasze rozgrywki, jest to tym bardziej godne podkreślenia, jako że wielkie ambicje graczy nie zawsze poparte umiejętnościami technicznymi ani skromnością w zachowaniu na boisku, wymagają nie lada dyplomacji i taktu przy sędziowaniu i rozstrzyganiu wielu konfliktów i kwestii spornych. Przekonał się o tym sami uczestnicy meczów. Szkoda tylko, że mało zainteresowanie rozgrywkami ze strony sympatyków i kierownictwa zakładów nie dopinguje piłkarzy — nie rozpieszczanych również przez naszą kapryśną pogodę.

Pierwsze mecze turniejowe wypadły następująco: drużyna ZSP wygrała z ZSZ 13:0, ZAC — ZNT — 5:2, ZAP — ZAW — 5:4, ZNA — ZTS — 3:0, ZSZ — ZAP — 7:7, ZTP — ZAW — 2:2. Zainteresowanych piłkarskimi zmaganiem informujemy, że mecze odbywają się od 3 do 30 czerwca br. codziennie (oprócz sobót i niedziel) o godz. 15 i 16. Wszystkich sympatyków jeszcze raz zachęcamy do czynnego dopingu w czasie rozgrywek, za co w imieniu organizatorów i graczy z góry serdecznie dziękuję. Do zobaczenia na boisku przy ul. Praskiej.

ZYGFRED FENBYCH

Piłkarze już spokojni

DOBIEGAJA końca rozgrywki piłkarskie w okręgu krakowskim. Nadspodziewanie dobrze spisują się w spotkaniach klasy okręgowej piłkarze ZKS „Tramwaj”. Oto wyniki w tej rundzie rozgrywek: z Georytem 2-1, Prokocimem 2-1, liderem tabeli Świętem Krzeszowice 0-2, Dalinem Myślenice 1-0, Grębałowianką 0-0, Gościbą w Sulkowicach 1-1, Kablem 2-2, Piłkarzem w Podłężu 0-1, Cracovią II 1-0, Wisłą II 0-0, Hutnikiem II 1-2. Po trzy bramki w tych meczach zdobyli: Śmiełek i Szafraniec, a po jednej — Hamerlik, Mrowczyk, Grzonka i Uchacz. Na 2 kolejki przed zakończeniem rozgrywek, w momencie oddawania numeru do druku, drużyna zajmuje 6 miejsce w tabeli. Po niezbyt fortunnej jesieni piłkarze osiągnęli kilka wartościowych rezultatów, co pozwoli im rozgrywać ostatnie spotkania bez obawy o utrzymanie w klasie okręgowej.

Natomiast trampkarze i juniorzy ZKS zajmują miejsca w dolnych połowach tabel swych klas rozgrywkowych.

Które? Określić to będzie można dopiero po zakończeniu rozgrywek i zweryfikowaniu wszystkich spotkań. Na pewno jednak ani A-klasowi juniorzy, ani graczy w najniższej w okręgu grupie rozgrywkowej — C — trampkarze nie awansują do wyższych klas. (kg)

Turniej tenisa

SEKCJA tenisa ziemnego Ogniska TKKF „Tramwaj” zaprasza chętnych pracowników MPK wraz z rodzinami do udziału w rozgrywkach o miano „człowiek rakiety w MPK”. Turnieje odbędą się na kortach asfaltowych przy ul. Redemptorystów. Na zwycięzców oczekują upominki, dyplomy oraz puchar przechodni dla najlepszego zakładu. Zapisy przyjmują oraz szczegółowych informacji udzielają: Adam Kadziółka i Marek Tarnawski z ZSP, tel. wew. 11-01 oraz Dział Kultury Sportu i Turystyki pokój 328 tel. wew. 10-22.

kbks. Mistrzem MPK w strzelaniu z tej broni został Bogusław Kaczmarczyk. Następne miejsca zdobyli: Jerzy Wagner — (ZAW) oraz Jacek Kielich — (ZSiP).

Drużynowym mistrzem MPK na rok 1987 organizacji LOK w strzelaniu z karabinka sportowego kbks została drużyna z Zakładu Eksploatacji Autobusów — Wola Duchacka, która wystąpiła w składzie: Jerzy Wagner, Zbigniew Zaborek, Tadeusz Murzyn, Andrzej Mitka.

Kolejne miejsca przypadły drużynom Zakładu Taksówek i Zarządu Przedsiębiorstwa. W zawodach udział brało 40 pracowników MPK — członków organizacji LOK i ZSMP. Współorganizatorami imprez strzeleckich był Zarząd Zakładowy LOK i ZSMP.

EDWARD GAWEL



WALKA z przerażającą chorobą AIDS przybiera na świecie najróżniejsze, choć wciąż jeszcze mało skuteczne formy. W stolicy Danii n.p. w związku z nasilającym się ruchem turystycznym, na wielu autobusach komunikacji miejskiej umieszczono wymowne rysunki i różnorodny napisy przestrzegające przed „dumą XX wieku”. Na podobny pomysł wpadła pewna prywatna organizacja z Belgii o nazwie „Grupa Robocza — AIDS: Zapobieganie i pomoc”, która również prowadzi kampanię uświadamiającą za pomocą autobusów. Na razie jest ona prowadzona we flamandzkojęzycznej części kraju. Organizatorzy nie ograniczają się jednak tylko do miast, lecz objeżdżają wybrzeża Belgii, gdzie też rozpoczął się już letni ruch turystyczny. Oprócz wszelkich informacji w takich autobusach można również otrzymać prezerwatywy. Na zdjęciach: napisy ostrzegawcze w językach niemieckim i japońskim na kopenhaskich autobusach. (l-k)



W szkole przykładowej rozmawiają dwaj uczniowie:
— Wiesz, doszedłem do wniosku, że ta szkoła wcale nie jest taka zła, jak myślałem.

— Od kiedy to tak zmieniłeś zdanie?

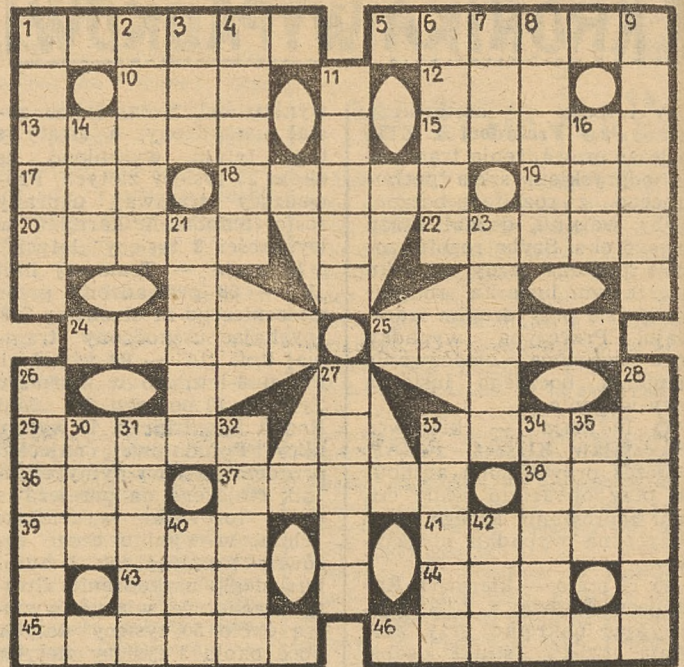
— Pomyśl, całe pół dnia, albo i więcej, masz spokój od rodziców!

*
— Czy nie wstydzi się pan tak często stawiać przed kolegiem orzekającym — pyta przewodniczący kierowcę, który po raz kolejny został przyłapany na przekroczeniu prędkości.

— A czego się mam wstydzić, kolegium to przecież bardzo czcigodna instytucja...



KRZYŻÓWKA NR 11



POZIOMO: 1. miesięcznik, 5. zasłona ssaka i papugi, 10. miara powierzchni, 12. jest nim kamasz, 13. anagramowy tasak, 15. palma betelowa, kateszowa, 17. kolega Czecha i Lecha, 18. wezbranie rzeki, 19. naczelna organizacja techniczna, 20. dopływ Odry, 22. znany pisarz brazylijski („Kakao”), 24. adieu francuski ryżu, 25. a z jabłkami do kotłowni, 29. włókno manili, 33. 125 złotych, 36. odwrotny rów, 37. pisarz — rewizor, 38. rosa na czole, 39. „...do domu” w filmie, 41. brzydkie oszukańcze ra, 43. muśnięcie siatki, 44. strój żakobny, 45. siedzi pod miedzą, 46. pachnie żywica.

PIONOWO: 1. protektor, obrońca, 2. pancerna Marusia, 3. niewiadoma, 4. dopływ Tagu, 6. niepokój, 7. obiekt polowań Mieszka I, 8. patronka stolicy Grecji, 9. toruńska drużyna „czarnego sportu”, 11. kuśtyka, 14. osada górską na Kaukazie, 16. cyfry na kopercie, 21. 16 lat więzienia i 100 tys. grzywny, 23. „Podhalański koło Zawoi”, 26. matematyczna kłamra, 27. szczyński Bayern, 28. kurtka, kaftan, 30. w nim przebywał 7 pionowo, 31. scena pod kopułą, 32. w powiedzeniu nogą zamiata, 33. zawodowe brawa, 34. „Wesele Figara”, 35. pierwiastek na bieżni, 40. wspomaga Wartę, 42. mieszkaniowiec Turku.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NUMER 10

Poziomo: tropik, boczek, kos, lew, aport, Izara, paw, rękaw, dok, Edyta, Ajaks, turoń, banda, mulat, bazar, oda, wojna, era, Loska, rogal, kur, asa, kłacz, skarga.

Pionowo: trapez, okowy, por, Istra, Oliwa, cez, zwada, kraksa, zakon, Pad, rok, terma, Janda, Smolik, pralka, udo, laska, twarz, barak, zegar, ara, kuc, Osa.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowała Katarzyna Kowalska. Nagroda do odebrania w redakcji.

JAZDA NA GAPE W KOMPUTERZE

Jednocześnie z podniesieniem kar za jazdę środkami komunikacji miejskiej bez biletu (z 50 na 100 koron) wprowadzono w Pradze komputerowy system rejestracji wszystkich zatrzymanych gapowiczów. Wprawdzie w przeciwieństwie do kilku innych zachodnich stolic europejskich, fakt kilkakrotnego przyłapania na tym wykroczeniu nie jest jednoznaczny z progresją kary (czego energicznie domaga się prasa), ale pozwala na znacznie szybsze skierowanie sprawy do sądu. Wprawdzie trudno jeszcze kompleksowo ocenić skuteczność działania systemu komputerowego, ale dzięki niemu skierowano już wiele wniosków o ściganie od gapowiczów należności wraz z wysokimi opłatami sądowymi. Przedsiębiorstwa komunikacyjne nie liczą na zysk, lecz jedynie na pokrycie kosztów dociekania swych racji.

EKSPRESOWE LINIE METRA

Opracowany został nowy kompleksowy projekt rozwoju transportu w Moskwie. Zdaniem jego autorów, przyszłość należy do metra. Ekspresowe trasy połączą nowe dzielnice i osiedla mieszkaniowe na peryferiach miasta. Zwiększą się odległości między stacjami. O ile na obecnych liniach wynoszą one 600–800 metrów w centrum i 1–1,5 km w środkowej części, to na trasach ekspresowych wzrosną do 3–4 kilometrów. Trasami tymi kursować będą 10-wagonowe składy, mogące rozwijać szy-

bkość do 130 km/godz. Linie ekspresowe będą omijać centrum miasta, które i tak jest już przeciążone. Do roku 2010 w Moskwie zamierza się zbudować cztery ekspresowe linie metra.

METROWE WYCIERACZKI DLA „IKARUSA”

Zakłady elektrotechniki motoryzacyjnej w Dusznikach Zdroju (woj. wałbrzyskie) to krajowy monopolista w produkcji różnego rodzaju wycieraczek samochodowych. Rocznie powstaje tam pół miliona zestawów, co w pełni pokrywa potrzeby krajowego przemysłu. Z uwagi na bardzo dobrą jakość, dusznickie

przedwcześnie linie. W Budapeszcie opracowano program rozwoju transportu miejskiego na najbliższych 15–20 lat, który jednak nie przewiduje ponownego uruchomienia zlikwidowanych linii. Co więcej, również w przyszłości będą likwidowane te linie, które pokrywają się z nowymi odcinkami metra — podstawowego środka transportu w mieście. Natomiast przewiduje się zakrojoną na szeroką skalę modernizację transportu tramwajowego. Jej pierwszym etapem będzie odnowa parku tramwajowego, który liczy już 50–60 lat. Na Węgrzech zaprzestano produkcji wozów tramwajowych,

sko 2 lata życia. Nie udało się ściślej obliczyć, ile z kolei godzin pracujący mieszkaniec Neapolu spędził w lokomocji miejskiej, jadąc do pracy. Z pewnością jednak chyba drugie tyle lat, jeśli uwzględnimy, że obecnie autobusy w tym mieście po wąskich i zatłoczonych ulicach poruszają się ze średnią szybkością 4–5 km/godz.

PIERNIKOWY TRAMWAJ NA ULICACH TORUNIA

W Toruniu odbyły się do-rocne gry studentów Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, które w br. nazwane „piernikami” nawiązują do najstarszych de-

busów, których produkcję podejmie się za 10–12 lat. Jak wiadomo, zakłady „Ikarus” są jednym z największych na świecie producentów autobusów. Taśmy montażowe węgierskiej fabryki opuszcza co roku 13–14 tys. tych pojazdów. 90 proc. produkcji przeznaczają się na eksport do 51 krajów. Połowa trafia do Związku Radzieckiego. Innymi większymi odbiorcami są NRD, Polska, Bułgaria, Kuba i Czechosłowacja.

WIECEJ TUBINGÓW DLA METRA

Odewnia żeliwa w Koluszkach jest dostawcą pierścieni montowanych z tzw. żeliwnych tubingów dla warszawskiego metra. W ub. r. odewnia dostarczyła budownictwu 1100 takich elementów. W br. będzie ich więcej. W maju w koluszkowskiej odlewni uruchomiono mechaniczną linię formowania odlewów do obudowy metra. Zastosowanie nowej technologii pozwala na 40-procentowy wzrost wydajności.

GRECKA KAMPANIA WALKI Z HAŁASEM

Rząd grecki rozpoczął kampanię walki z hałasem w wielu miastach, a szczególnie w Atenach, które należą do najgłośniejszych miast europejskich. Komunikacja miejska ma tu spory wkład. Jak poinformował minister ochrony środowiska, Ewangelos Kulumbis, na prowadzenie kampanii w środkach masowego przekazu przeznacza się fundusze w wysokości 1,5 miliona dolarów.

(Oprac. l-k)

Mieszanka Piernikowa NIE TYLKO

wycieraczki cenione są również za granicą. Dzięki temu ich eksport wzrósł w br. o 20 proc. i stanowiąc będzie czwartą część całej produkcji zakładów. „Przebojem” eksportowym staną się zapewne wycieraczki do uruchamiania na Węgrzech produkcji nowego typu „ikarus”. Będą one miały centralnie usytuowany silniczek napędowy oraz dwa ramiona o długości... aż 1 metra każde.

BUDAPESZTEŃSKIE TRAMWAJE

Przed 90 laty na ulicach Budapesztu pojawił się pierwszy tramwaj. Obecnie ten rodzaj transportu miejskiego na całym świecie przeżywa nowy rozkwit. W wielu metropoliach zachodnich uruchamia się zlikwidowane

które odtąd będą importowane z Czechosłowacji. Do roku 1990 przybędzie łącznie 170 wagonów.

PIESZO SZYBCIEJ...

Często powtarzana rada, że pieszo szybciej, ma potwierdzenie w danych, jakie opublikowała prasa w Neapolu. Obliczono tu, że robotnik czy urzędnik, a rozróżnienie to wynika z innych godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy, tylko udając się do miejsca zatrudnienia traci w ciągu roku 800 godzin na stanie na przystankach w oczekiwaniu na środek komunikacji miejskiej. Ponieważ średnio pracuje się 30 lat, na przystankach, jadąc tylko w jedną stronę, traci się bli-

liżej miasta. „Piernikowy tramwaj” przez 3 dni dowoził młodzież z miasteczka akademickiego na stare miasto. Impreza była przeglądem dorobku artystycznego i kulturalnego studentów. Wykonali oni również wiele prac na starówce, m. in. oczyścili miejskie pomniki i tablice pamiątkowe.

NOWE MODELE „IKARUSÓW”

Węgierska wytwórnia autobusów „Ikarus” rozpoczyna masową produkcję nowych modeli autobusów miejskich i dalekobieżnych. Są one znacznie wygodniejsze, w mniejszym stopniu zanieczyszczają środowisko naturalne w porównaniu z produkowanymi dotychczas. Konstruktorzy opracowują już modele auto-