

Samorząd po wyborach



Fot. WLADYSŁAW MALEC

UCHWAŁA • samorządzie pracowniczym wyznaczyła mu ważną rolę. Ten najważniejszy — obok dyrektora — organ w zakładzie pracy powinien mieć wpływ właściwy na wszystko co istotne dla gospodarki i zarządzania. Wielokrotnie pisałam w tej gazecie jak ważny jest wybór właściwych ludzi do Rady Pracowniczej. Oczywiście

pod pojęciem „właściwych” rozumiem, iż mają to być ludzie rozważni i chcący widzieć szerzej niż interes własnej grupy zawodowej. Ludzie zdający sobie sprawę także z tego, że często ich decyzje będą niepopularne. Niby to takie oczywiste, a jednak. O ile łatwiej przecież zdobyć sobie popularność pracując „pod publiczke”.

By móc w pełni sprostać zadaniom, podejmować tak ważne decyzje trzeba umieć. Nie chodzi tu o specjalistyczne wykształcenie, ale orientację w zarządzaniu i znajomość najważniejszych mechanizmów ekonomicznych. Jest rzeczą zrozumiałą, że mało znamy mechanizmy ogólne. Ich znajomość jest nam niepotrzebna w codziennej pracy. Członek Rady Pracowniczej musi poznać te reguły. I tutaj moim zdaniem ustawa o samorządzie nie pomaga, a wręcz przeszkadza. Przewidziano bowiem dwuletnią kadencję. Obecnie mamy trzecią kadencję Rady Pracowniczej. Tak się składa, że w przeważającej części w

każdej kadencji są nowi ludzie. Nie dziwnego zatem, iż powybiorcze dyskusje są mało burzliwe. Ludzie po prostu uczą się. Nie ma mądrego, by tego rodzaju nauki pokonać w krótkim czasie. Jeżeli członkowie samorządu okrzepną i poznają mechanizmy, kadencja dobiega końca.

Na szczęście przynajmniej w naszym Przedsiębiorstwie Rada Pracownicza wyrobiła sobie już mocną pozycję, ma szereg osiągnięć. Oczywiście nawet „z okazji” zakończenia kampanii wyborczej nie sposób ich wymienić, ale też nie sposób nie wspomnieć o kilku. Bezpрецedensowa jest na przykład uchwała, zobowiązująca dyrektora do potracenia z zysku wartości udoświadczonych strat, poniesionych w danym zakładzie z powodu kradzieży i marnotrawstwa. W centrum uwagi znajdowały się też inwestycje, nie tylko krakowskiego MPK, ale całej komunikacji w kraju jak chociażby bazy remontowej wagonów tramwajowych w Stąporkowie. Gospodarka materiałowa i sprawy remontów były badane przez dwa powołane do tego celu zespoły. Wieloletnią tradycją stało się już „działanie” na zewnątrz. To właśnie dzięki inicjatywie naszej Rady zwołano I Forum Rad Pracowniczych Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce. Forum przekształciło się w stałą Komisję ds. Samorządów w Zrzeszeniu Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej. Metody pracy naszego Samorządu są często

(Dokończenie na str. 2)

Budowa Centrum Komunikacyjnego. O perspektywach tej inwestycji — na str. 4.

Fot. ST. MAKAREWICZ



Fot. WLADYSŁAW MALEC

U związkowców

Wiele zrobiono wiele do zrobienia

JAK KAMPANIE to kampanie. Przeżyła też swoją — wyborczą — organizacja związkowa. Minał — mój — nam — bezpowrotnie okres niepokojów społecznych w naszym kraju. Może nie żyje nam się łatwiej, ale na pewno spokojniej. Powstały, po zawieszeniu stanu wojennego, ruch związkowy okrzepł i umocnił się także w Przedsiębiorstwie. Dziś do związków należy ponad 60 proc. załogi. Czy jednak działaczom związkowym jest łatwiej? Parę lat temu toczyli batalię o utrzymanie tramwajarskich przywilejów. Było ciężko, ale udało się. Dodatek stażowy i nagroda jubileuszowa zostały utrzymane. Wprowadzone trzy lata temu porozumienie płacowe zahamowało falę zwolnień z Przedsiębiorstwa. Niestety, z roku na rok rosły dysproporcje płacowe między MPK a innymi zakładami pracy. Nas obowiązywały — i obowiązują — przepisy i pa-

ragrafy, a inni korzystali z ulg i zwolnień. Doszło do tego, że zarobki w MPK są nie tylko niższe niż w wielu firmach w Krakowie, ale nie przodujemy też wśród przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju. Zupełnie odwrotnie jest natomiast z realizacją zadań. Mamy w wielu wypadkach najwyższe wskaźniki. Przed związkowcami następuje więc batalia. Rzec nie będzie łatwa, bo o zmianę przepisów tu chodzi. Oby znów się nie okazało, że mieliśmy rację, gdy będzie za późno. Stracić załogę jest łatwo, odbudować trudniej.

W dyskusji na III walnym zebraniu sprawozdawczo-wyborczym NSZZ kwestia płacowa zajęła wiele miejsca. Nie była ona jedyną poruszoną przez zebranych. Padła propozycja, by „porodniowych” chorych wysyłać na okres zwolnienia od pracy na leczenie... do Osieczan. Pomyśl sam w sobie nie jest zły. Prawdopodobnie mniej ludzi chorowałoby po trzy dni, ale... nie jest to możliwe i to z paru powodów. Minał już okres, gdy w ośrodku bywały wolne miejsca. Co zrobić w miesiącach wakacyjnych, gdy przebiegają tam czasowicze? Przy tego

(Dokończenie na str. 6)

Wozokilometry straszą...

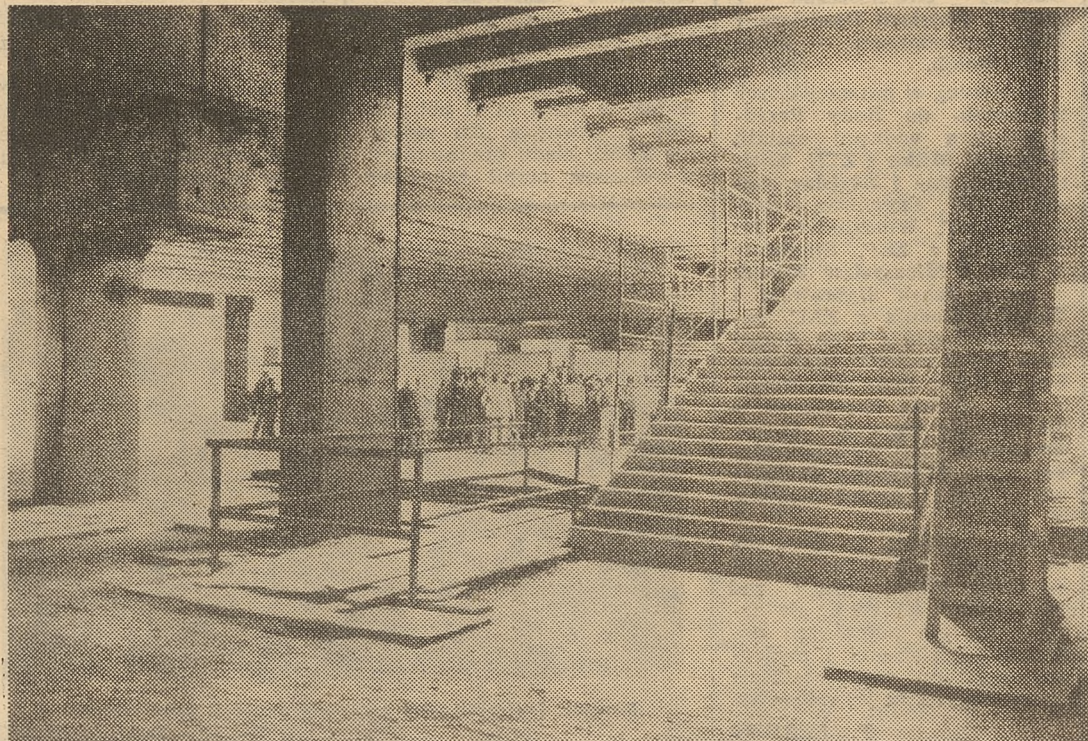
ROZLICZENIEM naszej pracy, a więc i wielkości świadczonych usług były i są nadal wozokilometry. Za to nam płaci miasto, a w razie ich niewykonania zabiera tak zwaną dotację. Okazuje się, że stare sposoby zawsze mogą być „dobre”. Kiedyś, by wyjechać czy przekroczyć wozokilometry doczepiane były do pociągów nocnych dodatkowe przyczepy. Co to miało wspólnego z poprawą komunikacji, wyjaśnić nie muszę. Dziś na szczęście nocami potrójne składy już nie straszą, ale „ratowanie się” dodatkowymi przyczepami pozostało. Mimo że wagonów jeździ więcej, nie ma to nic wspólnego chociażby z regularnością.

Tramwajarze i górnicy na rzecz Dobczyc

CO MAJĄ wspólnego górnicy z tramwajarzami? Od soboty 19 czerwca krakowskich tramwajarzy z solnymi górnikami z Wieliczki łączy wspólnie wybudowany most do zamku w Dobczycach. Budowlę wzniesioną przez Kazimierza Wielkiego, której walorów turystycznych dodaje rozciągający się od niedawna u jej stóp zalew na Rabie, oddzielona jest od sąsiedniego Starego Miasta, głęboką fosą. Do niedawna dochodziło się do niej po starym, mocno sfałgowanym moście. I w kilka miesięcy górnicy i tramwajarze wybudowali nowy, solidny. Zastępca dyrektora MPK **Zdzisław Skubieda** mówi że większość prac przy moście jest dziełem wieliczan, ale i tak obydwa przedsiębiorstwa otrzymały medale „Za pomoc dla dobczyckiego zamku”.

Most długości ok. 30 metrów, wsparty na podporach podobnych bardzo do kasetów zabezpieczających kopalniane stropy prezentuje się efektownie. Jest on tylko jednym z wielu przejawów działalności na rzecz Dobczyc. Wiele na ten temat mogłoby powiedzieć animator dobczyckiego życia kulturalnego **Władysław Kowalski**, który był też inicjatorem budowy nowego mostu.

Dobczyce, położone nad przepięknym jeziorem, stają się coraz atrakcyjniejsze dla turystów. Dobrze, że wśród dbających o piękno miasteczka są też pracownicy MPK. (kg)



15 i 17 czerwca przeprowadzono ostatni etap konkursu bhp „Wiosna 87”. Wydarzenie godne szerszego opisanie, dlatego też ograniczymy się tu do stwierdzenia, że poziom konkursu był w tym roku wyrównany i w zasadzie niełatwo było zwyciężyć. Tym większa chwała dla tych, którzy wygrali, a są nimi: wśród zakładów eksploatacyjnych — ZNA, a wśród zakładów zaplecza — ZTO.

16 czerwca obradowało III Walne Zebranie Delegatów NSZZ Pracowników naszego przedsiębiorstwa, które udzieliło absolutorium ustępującemu Zarządowi, dokonało zmian w statucie Związku, przyjęło program działania na nową kadencję i wybrało nowy Zarząd na czele którego stoi Jan Maciuszek.

16 czerwca w czasie plenarnego posiedzenia Komisji Historii Ruchu Młodzieżowego przy ZK ZSMP nasz Zarząd Zakładowy otrzymał specjalne podziękowanie za współpracę i pomoc przy organizowaniu obchodów 30. rocznicy powstania ZMS i ZMW.

17 czerwca wyjazdowa operatywa kolektywu i dyrekcji przedsiębiorstwa w ZNA. Posiedzenie krótkie i rzeczowe, a kierownik W. Ptak w miejsce narzekań przedstawił swój plan minimalnych zadań, które zagwarantują mu realizację zadań produkcyjnych.

17 czerwca w Przyzakładowej Szkole Zawodowej odbyło się uroczyste Plenum ZZ ZSMP, podsumowujące działalność organizacji wśród młodzieży szkolnej. Ocena ta wypadła bardzo dobrze.

17 czerwca z udziałem dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu

Trwa budowa przy ul. Nowosądeckiej

Kiedy spotkamy się na dachu?

PRACE na budowie pierwszych bloków dla SM „Tramwajarz” prowadzone są obecnie niezwykle intensywnie. Na placu budowy pracują już trzy żurawie, z których dwa przenoszą elementy ścian pierwszego budynku, gdzie montaż w niektórych segmentach prowadzony jest już nawet na piątej, ostatniej kondygnacji. Niestety, są też segmenty wysokie dopiero na dwa piętra, ale to z każdym dniem się zmienia. Jednak prezes Spółdzielni Józef Grabacki jest niezadowolony, gdyż harmonogram prac jaki otrzymał na początku inwestycji przewidywał zakończenie montażu do 15 czerwca.

Kierownik budowy reprezentujący generalnego wykonawcę czyli KBM Nowa Huta Ryszard Gryma jest jednak dobrej myśli, gdyż uważa, że takie opóźnienie niewiele znaczy. Zaprosił mnie na spotkanie na skończonym dachu budynku, a poza tym zapowiada przyspieszenie następnego etapu budowy, tak by budynek ukończyć nie jak zapowiadano z końcem grudnia, ale już w listopadzie. Czy to się uda? — Nie pozostaje nam nic innego jak tylko czekać!

Czekają też, choć bardziej niecierpliwie ci, którzy starają się o przydział mieszkań. Wieloetapowy proces rozpatrywania wniosków jeszcze trwa. Po etapie prac komisji zakładowych i pionowych, trwają prace komisji na szczeblu przedsiębiorstwa, która ma o tyle utrudnioną pracę, że musi niejednokrotnie weryfikować to, co ustaliły komisje zakładowe, kierujące się nie raz wprost niezrozumiałymi kryteriami (to opinia jednego z członków komisji). Obecnie postanowiono rozdzielić mieszkania w obu budynkach, co według komisji winno wyeliminować odwołania tych, którzy otrzymają mieszkania kilka miesięcy później, ale to

przecież jeszcze nie koniec kwalifikacji, bo swoją, uwzględniającą kryteria spółdzielcze, przeprowadzi jeszcze Spółdzielnia Mieszkaniowa.

No, cóż, nie pozostaje nam nic innego jak tylko informować naszych Czytelników o dalszych postępach prac komisji mieszkaniowej, a przede wszystkim prac budowlanych. A więc następne doniesienie już... z dachu.

(A. Z.)

KRONIKA ZSMP

WYJAZDOWE. Prezydium Zarządu Zakładowego ZSMP w MPK odbyło się 4 czerwca w Zakładzie Torów. Dość krytycznie oceniono działalność V Koła, przyjmując wnioski pokontrolne Zakładowej Komisji Rewizyjnej ZSMP, mającej na celu uaktywnienie prac Koła, a zwłaszcza niektórych jego członków.

NOWY ZARZĄD VIII Koła ZSMP w Zakładzie Napraw Autobusów wybrano podczas zebrania 25 maja. Przewodniczącą została kol. Lucyna Kocik, a zastępcą kol. Tadeusz Urbanik. Kolejne zebranie 5 czerwca przyjęło do VIII Koła kolegów z OHP, dokooptowując zarazem w skład Zarządu kol. Tomasza Kowalczyka. W planach Koła m. in. podjęcie pracy na rzecz Funduszu Akcji Społecznej Młodzieży oraz stworzenie kółka fotograficznego. Życzymy powodzenia!

PLENARNE posiedzenie Zarządu Zakładowego ZSMP w MPK, które odbyło się 17 czerwca na terenie ZSZ MPK, poświęcone było działalności ZSMP wśród uczniów naszej szkoły. Pozytywnie oceniono wyniki pracy szkolnej organizacji w mijającym roku szkolnym. Wzrosły szeregi organizacji, podjęto wiele ciekawych inicjatyw — mówili o tym m. in. przew. Zarządu Szkolnego kol. Andrzej Chawiniński oraz koordynator z ramienia ZZ ZSMP kol. Andrzej Chrobak. Ważnym problemem, jaki podniósł opiekun szkolnej organizacji kol. Bogusław Nowak, jest słaba praca przewodniczących Kół w zakładach z uczniami mającymi w danym zakładzie praktyczną naukę zawodu. Do dyskusji w tych tematach ustosunkowali się uczestniczący w Plenum goście: kol. Krzysztof Krasicki z ZD ZSMP Kraków — Podgórze, dyr. ds. pracowniczych Stanisława Kostro i dyr. ZSZ Kazimierz Sułkowski.

Podczas Plenum wręczono także odznaczenia młodzieżowe i podsumowano oficjalnie współzawodnictwo Kół ZSMP w MPK za II półrocze 1986 r. Odznaką „Za zasługi dla ZSMP ziemi krakowskiej” wyróżniony został Stanisław



Kowalczyk (dyr. ds. trakcji autobusowej), odznakami „Młodzież dla postępu” wyróżnieni zostali aktywni członkowie organizacji ZSMP a zarazem najlepsi uczniowie: Dariusz Bednarzewski, Andrzej Chawiniński, Dariusz Kopper, Krzysztof Bogdanik, Krzysztof Witkowski, Jacek Starowiec, Robert Rzepecki, Przemysław Sypka, Ryszard Bułka.

Tytułem „Honorowego członka ZSMP” wyróżnieni zostali byli długoletni działacze MPK-owskiej organizacji ZSMP: Włodzisław Budzisz, Jerzy Pzyk i Czesław Skrzypina.

I miejsce w współzawodnictwie Kół ZSMP w MPK Kraków za II półrocze 1986 r. zdobyło IX Koło ZSMP w ZTS, zdobywając puchar przechodni przewodniczącego ZZ ZSMP oraz okolicznościowy dyplom. II miejsce zdobyło XV Koło ZSMP z ZAW, a III miejsce II Koło ZSMP z ZTP. Ponadto dyplomami i nagrodami książkowymi wyróżniono najaktywniejszych działaczy ZSMP w MPK Kraków w 1986 r. (W.M.)



25 CZERWCA, kilkanaście minut po godzinie 21. Autobus linii „132” dojeżdża do przystanku na Olszy. Chwila postoju. Nagle kierowca gasi silnik, otwiera swoją połówkę drzwi.

— Pan wysiądzie, bo nie pojadę — mówi podniesionym głosem do jednego z pasażerów.

— Dlaczego?

— Bo nie wolno przewozić rowerów — krzyczy już kierowca.

— Ale ja zapłacę za bagaż.

— Nie wolno — ucina rozmowę pan kierowca.

Pasażer, prosząc kierowcę by nie krzyczał, opuszcza wóz. W autobusie zapada cisza. Kierowca uruchamia silnik i rusza w dalszą drogę.

OHP rozpoczął już wakacje. Od września ci, którzy wytrwale będą odbywać praktyczną naukę zawodu. Z 85 przyjętych do hufca ukończyło ją 64. Najlepsi otrzymali nagrody, dyplomy i wyróżnienia. Wiele ciepłych słów padło podczas uroczystości zakończenia pod adresem kadry wychowawców. Dzięki ich poświęceniu i uporowi kilkudziesięciu młodych ludzi zdobędzie zawód.

„Kochani czekamy na was i waszą pracę. U nas będziecie mogli kształcić się nadal w interesujących szkołach i zawodach. Tu możecie rozwijać swoje zainteresowania, możecie uprawiać sport, turystykę, odpoczywać. Liczymy, że zostaniecie u nas na stałe” — powiedziała m. in. zastępcza dyrektora Stanisława Kostro.

Za szczególnie duży wkład w pracę w OHP wyróżnieni zostali: plik Jan Zachadźki, komendant wojewódzki OHP, plik. Franciszek Wójcicki, zastępcza komendanta wojewódzkiego i plik. Władysław Kapusta. Doceniono również pracę komendanta Hufca — Jana Dzikiego. Nagrody otrzymało 10 junaków. Na szczególne wyróżnienie zasługuje Janusz Józefek, który nie opuścił ani jednego dnia zajęć. (F.S.)

Fot. Władysław Małec

15 DNI W MPK

Miasta Krakowa Andrzeja Bieguna dokonano oceny działalności przedsiębiorstwa i jego dyrektora w roku 1986. Biorąc pod uwagę wykonanie zadań i program poprawy efektywności gospodarowania, dobrą współpracę z zakładowymi czynnikami społeczno-politycznymi oraz korzystne opinie naczelników dzielnic, ocena ta wypadła POZYTYWNE!

19 czerwca pierwszy rocznik Ochotniczego Hufca Pracy organizowanego w przedsiębiorstwie zakończył swoje szkolenie. W ten sposób uzyskali 63 kwalifikowanych pracowników.

22 czerwca obradowało pierwsze w III kadencji Samorządu Pracowniczego Zebranie Delegatów MPK, które oceniło działalność samorządu w minionej kadencji, zatwierdziło podział zysku przedsiębiorstwa za rok ubiegły. W trakcie zebrania odbyło się też I posiedzenie nowo wybranej Rady Pracowniczej, która wybrała swoje Prezydium. W jego skład weszli: przewodniczący — Zdzisław Mazur (RB), wiceprzew.: — Zofia Łada (ZTO), Andrzej Krasnoszałuk (ZAW), Wojciech Paździera (ZTH), sekretarz — Zdzisław Gołąb (ZZP).

21 czerwca uruchomiono tradycyjnie już linię rekreacyjną „K”, kursującą w dni świąteczne i wolne soboty z Salwatora do Kryspinowa i Dworca Lotniczego w Balicach. Linię tę obsługiwać będzie Zakład Czyżyny.

22 czerwca Dział Kadr zorganizował w naszym biurze giełdę wolnych miejsc pracy. Zainteresowanych przyszło 62, dokumenty wzięło 33, ale to wcale nie znaczy, że wszyscy oni przyjdą rzeczywiście do nas pracować.

23 czerwca na tradycyjnej naradzie kierowników zakładów okazało się, że zadania przedsiębiorstwa nadal nie są w pełni zrealizowane, mimo że od zimy minęło już parę miesięcy. W tej sytuacji dyrektor postawił sprawę jasno: „Ja ze swych zobowiązań wobec kierowników zakładów wywiązałem się pod każdym względem, również dając załogom możliwie najwyższe płace, ale nie chcę teraz słyszeć o niewykonaniu zadań!” (A. Z.)

Samorząd po wyborach

(Dokończenie ze str. 1)

wzorem do działań samorządów w innych przedsiębiorstwach.

22 czerwca na I zebraniu Delegatów Samorządu III kadencji, wybrano przewodniczącego i prezydium Rady Pracowniczej. Przewodniczącym został ponownie Zdzisław Mazur, wiceprzewodniczącymi: Zofia Łada z ZTO, Andrzej Krasnoszałuk z ZAW i Wojciech Paździera z ZTH. Sekretarzem — Zdzisław Gołąb.

Wcześniej, w poszczególnych zakładach, do Rady Przedsiębiorstwa wybrani zostali: Krzysztof Mitka z ZTH, Zdzisław Brzezina i Zdzisław Syrek z ZTP, Eugeniusz Ostroga z ZNT, Włodzisław Piwowoński z ZSP, Stanisław Kwinta i Mieczysław Mistak z ZAB, Jacek Dąbrowski i Tadeusz Godula z ZAC, Janusz Kwiecień z ZAP, Stanisław Witek z ZAW, Stanisław Sek z ZNA, Piotr Ślusarczyk z ZTS Dorota Nawalaniec z DF, Janusz Rzymek i Stefan Szczypuła z DP, Zdzisław Mazur z DR, Aleksander Ostrowski z ZBL i Edward Giermek z ZTX.

Mam nadzieję, że nowa rada będzie nie tylko kontynuować dobrą pracę rad poprzednich kadencji, ale zapisać się dla potomnych nowymi inicjatywami i mądrymi decyzjami, czego osobście życzę wszystkim jej członkom.

F. SERWIN



Remont lagiewnickiej pęli nie zakłócił komunikacji.

Fot.: STANISŁAW MAKAREWICZ

Mniej agresji

Wydaje się, że panu prowadzącemu tego wieczoru autobusu 34163 należy zadać kilka pytań:

Czy naprawdę, gdy nikt z pasażerów nie protestował, należało zmusić człowieka z rowerem do opuszczenia pojazdu? Specjaliści twierdzą, że gdy nie ma tłoku rowery można przewozić.

Czy, jeśli przyjmujemy, że usunięcie pasażera było niezbędne należało czynić to w ten właśnie, bardzo odległy od podstawowych norm, sposób?

Dlaczego pan kierowca, jeszcze przed rozpoczęciem interwencji otworzył swoje drzwi, czyżby z lubością czekał, aby pasażer stawiał barierę zdecydowany opór, by wtedy zadokumentować swą zdecydowaną przewagę fizyczną?

Jak wynika z przedstawionego incydentu, pan kierowca bardzo lubi władzę. Może znajdzie się ktoś, kto przypomni mu, że nie zawsze władza absolutna jest w rękach prowadzącego pojazd.

A przecież tego samego dnia, zaledwie kilka godzin wcześniej, w autobusie „120” doszło do bójki między pasażerami. Na krzyk ludzi „bija się wysadzić ich!”, kierowca spokojnie zatrzymał wóz i po ojcowsku zwrócił się do delikwentów.

„No dlaczego się bijecie, chcecie żeby was milicja zatrzymała”. Incydent się zakończył. Nikt nie wysiadł, nikt nie powiedział słowa. Okazuje się, że można i tak. (kg)

Sąd nad linią „139”

JEST NAJDŁUŻSZĄ z linii miejskich i wynosi 37 km i 300 m. a jeżeli w pewnych dniach dojeżdża do mleczarni w Bronowicach, wydłuża się do 42 km. Linia łącząca dwie odległe od siebie dzielnice miasta — swój początek ma przed Kombinatem HiL, a koniec w Bronowicach. Linia ta niezwykle uciążliwa — zarówno dla tych którzy ją obsługują, jak i tych, którzy z niej korzystają. Jak uzdrowić te linie, której trasę obsługują aż 22 autobusy. Jak pomóc pasażerom i kierowcom?

Odpowiedź na to pytanie miało dać spotkanie, jakie odbyło się w Zakładzie Autobusowym w Czyżynach, który jest dysponentem linii „139”. W spotkaniu tym udział wzięli kierownik Zakładu Jan Chlebda, zastępca ds. ruchu Walentyna Zakułowa, sekretarz POP Janusz Ryska, trzech kierowców jeżdżących na linii „139” — Janusz Góralczyk, Grzegorz Biały i Jan Kukułowicz oraz kierownik Zakładu Nadzoru Ruchu Włodzimierz Nazimek, główny inspektor ruchu Kazimierz Ziomek i kierownik dworca autobusowego sprzed Kombinatu HiL Jowencjusz Waszczuk. W spotkaniu tym starałam się reprezentować pasażerów.

M. Bubaczewska: — Korzystając na co dzień z linii autobusowej „139” — dojeżdżam autobusami tej linii do pracy — stwierdzam, że na niektórych przystankach trudno jest wejść do wozów, a są to przystanki przy al. 29 Listopada, Kleparzu i ulicy Karmelickiej. Autobusy tej linii jeżdżą regularnie. Po długich odstępach czasu podjeżdżają na przystanki jeden za drugim. Pierwszy z nich bywa tak przepełniony, że o wejściu przeważnie nie ma mowy. Wyjściu również. Drugi bywa nieco luźniejszy. Częstotliwość kursowania według rozkładów w ogóle nie jest przestrzegana.

J. Góralczyk: — Linia przeciążona maksymalnie o każdej porze dnia, ale szczególnie jak dwurazówki kończą na niej pracę. Dobijają na miasteczku studenckim, Karmelickiej, Kleparzu...

G. Biały: — W godzinach szczytu pielgrzymki ludzi z Nowej Huty do Krakowa obciążają tę linię. Dopiero od miasteczka studenckiego do Bronowic wyczuwa się rozluźnienie.

J. Ryska: — Dużo zależy od tego jak autobus „139” puszczany jest przy Kombinacie, bo później na trasie do siebie dochodzą i tak jada... jeden pełny, drugi pusty.

G. Biały: — Są przypadki, że jedzie jeden za drugim, ale na wycucie. Zdarza się, że światła nas trzymają, ale jeżeli ktoś powtarza to stale...

W. Zakułowa: — Kontrola przez ZNR tej linii, jaka odbywała się w ciągu pięciu dni, stwierdziła, że niektórzy nasi kierowcy jeżdżą jeden za drugim. Jeżeli nawet się spostrzeżę na trasie że jada za kolegą, to go nie wyprzedzają, ale dalej jada na kole.

W. Nazimek: — Przeprowadziliśmy szczegółową kontrolę tej linii ponieważ zdopingowały nas do tego ustawiczne telefony pasażerów. Na pewno linia nie jest łatwa. Dużo jest pasów na przejściach a więc trudny przejazd nie najlepsza sygnalizacja świetlna ale chodzi przede wszystkim o zdrowy rozsadek kierowców i ich uczciwość. Nadspieszenia 4-minutowe powodują różnice w przejazdach przez przystanki 5 do 10 minutowe. Kontrole

przeprowadziliśmy w godzinach rannych i popołudniowych. Stwierdziliśmy zupełny brak punktualności, a przecież każdy kierowca ma rozkład jazdy... Obowiązuje punktualność na przystankach, a nie tylko na końcówkach. Ta nieregularna jazda powodująca olbrzymie przeciążanie autobusów powoduje nadmierne zużywanie się opon, niszczenie drzwi wozów, o czym przecież nasi kierowcy doskonale wiedzą.

G. Biały: — Kierowcy może nie są bez winy, ale wszystkie nieprawidłowości kursowania na tej linii powoduje „waskie gardło” przy al. 29 Listopada i tworzące się tam korki.

W. Nazimek: — Ze wszystkich naszych statystyk wynika, że najmniej jest opóźnień, a dużo nadspieszeń, od 3 do 7 minut. Nie zawsze też kierowcy słuchają poleceń pracowników nadzoru ruchu. Niepotrzebne jest to oddzielanie się my chcemy przecież współpracować.

J. Waszczuk: — Są tacy wśród kierowców co już przy Kombinacie „ruszają ostro” i nadrabiają sobie z minuty.

J. Kukułowicz: — Niestety solidność naszych kierowców nie jest najlepsza. Są tacy, którzy nie chcą się narobić i „żywem” jeżdżą na kołach drugich.

J. Chlebda: — 90 procent naszej winy. Po trzech dniach od kontroli ZNR jest dużo lepiej.

J. Ryska: — Rzetelność myślenia pracowników ZNR musi też być elastyczniejsza, na przykład jeżeli są roboty drogowe objazdy. Chodzi też

o ustawienie się partnerskie: kierowca — pracownik nadzoru ruchu. Poza tym wiele zależy od tego kto jest na końcówce. Do pracy na końcówkach trzeba ludzi mocnych. Od nich wiele zależy.

W. Zakułowa: — Mamy różnych ludzi, a poza tym każdy szuka łatwiejszej pracy. Trzeba więc tych ludzi przypilnować.

J. Ryska: — Jest to trudna linia. Nie ma synchronizacji dla komunikacji. Zle usytuowane są przystanki; znajdują się za światłami, co powoduje dwukrotne stanie. Uważam też, że na linii tej jest za dużo przystanków. Powinna ona być linią przyspieszoną. Warto byłoby skorygować wszystkie przystanki. Nawet można byłoby to zrobić w porozumieniu ze studentami.

którzy przecież najwięcej korzystają z tej linii. Poza tym trzeba wiedzieć, że na linii tej są trudne miejsca, a do takich należy skręt z głównej drogi od strony Nowej Huty przy wjeździe w ulicę Dobrego Pasterza, następnie wjazd z ulicy Dobrego Pasterza. W każdą niedzielę stojący tam kościół obłożony jest prywatnymi wozami, nie mówiąc już o odpuscie w trzecią niedzielę po świątach Wielkanocnych, gdzie praktycznie dla autobusów miejskiej komunikacji nie ma już miejsca.

Do tego dodać jeszcze należy nie zawsze dobrą pracę kierowców obsługujących tę linię, co wywnioskować można było z dyskusji, a co — jak dodał na zakończenie spotkania kierownik Zakładu Jan Chlebda — jest do załatwienia „między sobą”.

O tym, czy spotkanie w Czyżynach i „sąd” nad linią „139” da jakieś efekty, pokaże codzienna obsługa.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

PONAD rok temu na przystanku pod „Nową” motorniczy linii II pociągnął swoim tramwajem pasażera, który doznał jakichś tam w zaistniałej sytuacji niewielkich obrażeń. Pasażer przyznał się, że już po dzwonku usadził w ostatnie drzwi II wagonu nogę i już nie zdążył jej wyciągnąć, gdyż drzwi się zamknęły i tramwaj ruszył.

Przystanek pod „Nową” jest na łuku, czyli dla motorowego niewidoczny jest cały drugi wagon, a co dopiero ostatnie jego drzwi, ukośne w stosunku do boku wagonu. Skład „II” miał dokładnie 7 par drzwi niesprawnych, co protokolarnie stwierdziła empekowska komisja. Owe niesprawności nie mogły motorniczy stwierdzić ani w zajezdni ani na końcówce, ani na oko, ani na tzw. kopa, gdyż była to usterka ukryta.

Przekładając rzecz na język niewtajemniczonych w tramwajowe arka oznacza to, że jedyny wskaźnik zamknięcia drzwi, tj. kontrolka na pulpicie zaświeciła się, zezwalając tym samym na ruszenie z przystanku, a jednocześnie motorniczy ciągnął za nogę pasażera, którego w żaden sposób nie mógł zobaczyć w lusterku. Zaalarmowały go krzyki przechodniów. I instancja kolegium uniwiniała motorowego, biorąc pod uwagę wymienione wyżej fakty.

Do II instancji odwołał się WRD WUSW, który także sporządził wniosek do I instancji. Zastanawiające jest pytanie: dlaczego nie sporządził wniosku na pasażera, który wbrew przepisom wchodził do tramwaju po dzwonku? II instancja ukarała motorniczego karą w wysokości 10 000 zł plus 1500 zł kosztów.

Zaproszony na poradę w ZTP funkcjonariusz drogówki okazał się być tym, który tak zawzięcie ścigał motorowego II-ki. Z dumą podał wynik swoich starań i postraszył wszystkich motorowców, że i oni będą równie surowo (czytaj niesprawiedliwie) karani.

Zaswędziały mnie język i co usłyszał to jego. Zaswędziały mnie ręka i siadłam do pisania o sprawie, która już od kilku miesięcy jest uzgadniana w naszym

przedsiębiorstwie. Otóż motorowi uważają, że na kolegium „dzień dobry” kosztuje już 6000 zł. I to prawda. Oznacza to, że na kolegium nie spodziewają się rzetelnej oceny ich winy lecz z góry przegrane, i to wyższej niż 6000 zł, bo i „do widzenia” w tej instytucji kosztuje co najmniej parę tysięcy.

Odkąd pisuję do „Sygnałów” doszło do mnie wiele historii jak wyżej przytoczona. Chociażby taka. Pod maską autobusu MPK prawie wjechał mercedes czy też inny, równie kosztowny wóz. Zgłosili się świadkowie chcący zeznać na korzyść naszego kierowcy. Przybyli na miejsce kolizji patrol drogowy, ki tak rzekł do kierowcy autobusu: I

świadków, opinii kierownictwa czy też protokołów powypadkowych. Będzie swojego rodzaju fachowym mistrzem ceremonii odbywającej się na kolegium. Z mojego wcale nie skromnego rozważania wynika, że ma duże pole do popisu w tej ganionej przeze mnie instytucji.

Kraży wśród kierowców i motorowców opinia, że winien ich bronić radca prawny MPK i jest to opinia nieścisła. Radca prawny jest pracownikiem MPK wynajętym do obrony firmy, a nie jej pracowników. Obrona na kolegium czy w sądzie jest prywatną sprawą pracownika i za własne jedynie pieniądze może sobie wynająć obrońcę.

OKIEM MOTORNICZEGO

FOMiK

co z tego, że pan jest niewinny. On ma miliony, a pan co?

Właśnie, a pan co? Pan i wszyscy inni powinni skorzystać z pomysłu nieodpłatowanego kierowcyka byłego Działu Wypadkowego, Mieczysława Cywickiego. Należy znaleźć adwokata, który będzie nas bronił, a my będziemy mu płacić. Nie możemy liczyć na przedsiębiorstwo, gdyż albo nie ma kasy iść na kolegium, albo dobre chęci nie wystarczają. Tu trzeba wiedzy prawniczej, tak by ława orzekająca nie mogła obroncy być czegoś odmówić czy być czym zbyć. Zupełnie inaczej będzie kolegium rozmawiało z człowiekiem wykształconym, w prawie obutym, niż z motorniczym czy kierowcą, którego z góry uważa za durnia i obciąża winami wszystkich motorowców i kierowców i Bóg wie kogo jeszcze.

Poza tym łatwiej osobie trzeciej wychwalać zalety obwinionego czy też wykazywać jego trudną sytuację rodzinną i finansową, niż samemu obwinionemu. Obrońca nie zastąpi

Obwinieni rzadko korzystają z możliwości wzięcia na kolegium adwokata i to z dwu powodów. Albo nie spodziewają się przegrać (jak motorowy „II”) i nie widzą potrzeby obrony, albo spodziewając się przegranej — straty finansowej nie chcą powiększać o honorarium obrońcy. Jest to stanowisko nieścisłe. Nawet przegrać można mniej! Gdyby jednak mieli swojego człowieka do „kolegiów” poruczeń, chętnie by z niego skorzystali.

Jest w tej sprawie jeszcze jeden aspekt, z którym trzeba się liczyć. Od ubiegłego roku obowiązuje znaczne obniżenie kar za wiele przestępstw, będących plagą społeczną. Praktycznie oznacza to, że sędzia został zobowiązany do wymierzania najwyższej dopuszczalnej ustawą za dane przestępstwo kary bez możliwości zastosowania kary mniejszej, także w ustawie przewidzianej. Sąd biorąc się absurdalne wyroki, konfiskaty mienia za kradzież bochenka chleba, stutysięczne grzywny za obrażenie sąsiadki, wsadzanie do kryminatu

starszerek i kalek. Odeszło z wymiaru sprawiedliwości wielu sędziów, którzy nie chcieli się z tym pogodzić. Zaostrzone zostały także orzeczenia kolegiów. Dużą szansę motorowców i kierowców widzę w fakcie, że ich sprawy nie są o meliniarstwo, bimbrnowictwo, słodziejstwo, spekulację i chuligaństwo.

MPK nie ma funduszy na opłacanie człowieka do obrony nas na kolegium. Nie ma na to ani paragrafu ani konta. Musimy sami się na ten cel opodatkować. Sądzę, że w zupełności wystarczy składka w wysokości 50—100 zł na miesiąc w zależności od ilości osób, które by się zdecydowały przystąpić do Funduszu Obrony Motorowców i Kierowców. FOMiK jest przewidziany dla wszystkich motorowców, kierowców autobusów, taksówek i sprzętu specjalnego, słowem dla wszystkich, którzy służą jeżdżąc po mieście na empekowskich kółkach. Została już uzgodniona obsługa administracyjna, zgodziła się ją prowadzić Kasa zapomogowo-pożyczkowa razem z funduszem pośmiertnym.

Do załatwienia są jeszcze dwie sprawy: opracowanie regulaminu oraz znalezienie odpowiedniego człowieka (lub kilku). Nie musi to być koniecznie prawnik. Przed kolegium bronić może każdy obywatel PRL. Jeśli ktoś ma takiemu, proszę o podanie kandydatury celem przeprowadzenia pertraktacji.

FOMiK uzyskał błogosławieństwo dyrekcji MPK oraz wszystkich organizacji społecznych (choć przewidziany jest i dla niezrzeszonych w czymkolwiek).

W sprawach zaszytych, w których nie ma już możliwości odwołania się, proponuję wszystkim tym, co na trasie, pisać skargi na kolegium czy też funkcjonariuszy WRD WUSW (mandaty). Do stracenia ukarany nie ma już nic, ale innym pomoże. Jedna skarga nic nie znaczy, ale kilka tego samego rodzaju zmusi czynników nadrzędne do przyjrzenia się orzeczeniom kolegiów. I nikt nie lubi skarg, nawet jeśli nic mu za nie nie będzie. Jeśli ktoś ma kłopoty z pisanem, łapać motorową 1652 z ZTP tj. mnie, a ja mu napiszę.

MARTA MICHAŁOWSKA

Na budowie krakowskiego centrum komunikacyjnego

◆ Nie będzie potrzeba tramwajów z podwójnymi nastawnikami! ◆ W tunelu tramwajowym będzie mogło jechać metro! ◆ Uruchomienie być może w roku 1995!

JESIENIA ub. r. w związku z budową centrum komunikacyjnego w rejonie kolejowego Dworca Głównego zamknięto tramwajową pętlę przy Dworcu Wschodnim. Do prac przystępowano z dość dużym rozgłosem, choć tak, prawdę mówiąc, prace w tym rejonie rozpoczęły się już ładnych parę lat temu i tylko ze względu na brak środków ciągnęły się w ślimaczym tempie.

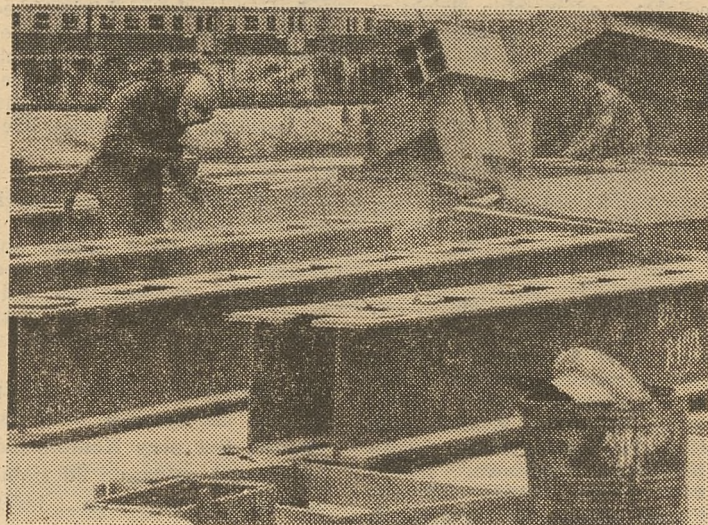
wszystkiego dowiedzieć dokładnie i to „z pierwszej ręki”.

Nim jednak wyjawię państwu wszystkie „tramwajarskie wątpliwości”, pozwólcie, że na początek kilka słów o całej inwestycji, której, niestety, nie możemy przedstawić tak, jak to zrobiono nam, tzn. w postaci trzech ogromnych planszy, które obrazowały całość rozwiązań inżynierskich i komunikacyjnych.

każdy (to mniej więcej obecny eron 2 i 2a razem wzięte) przykryta będzie żelbetowym płaskim dachem, który początkowo stanowił będzie ogromny parking samochodowy, na który wjeżdżać się będzie przez specjalny ślimak, ale będzie to jednocześnie kolejny plac budowy, na którym w przyszłości stanie ogromny, kilkukondygnacyjny dom handlowy, jak tylko środki finansowe na to pozwolą (być może dopiero w wieku XXI).

Ta wielka inwestycja zbudowana jest obecnie dopiero w 2/5, gdyż dopiero, gdy będzie można przenieść ruch pasażerski na powstające obecnie dwa perony, budowa przeniesie się na teren dworca dzisiejszego i tereny przed nim, gdzie znajdzie się np. również nowy dworzec autobusowy.

Wszystko to wymagać będzie wielu zmian i wyburzeń aż do dzisiejszej ulicy Warszawskiej, która też będzie musiała być przebudowana. W niej to bowiem, na wysokości politechniki, znajdzie swój wylot tunel samochodowy. Wzdłuż torów kolejowych pobiegnie też linia tramwajowa, która będzie przedłużeniem z ulicy Westerplatte przez Pawię, aż do pętli na ul. Ka-



budowy zakończy się pod koniec przyszłego roku, tzn. będzie można uruchomić eksploatację budowanych obecnie peronów kolejowych i znajdujących się pod nimi podziemi. Całość ma być oddana do użytku (choć jeszcze nie ukończona) do końca 1995 roku, co uzależnione jest oczywiście możliwościami finansowania, gdyż właśnie z braku środków budowa ta stała już kilka lat. Później prowadzone będą jeszcze prace wykończeniowe i inwestycje towarzyszące.

A co z naszym podziemnym tramwajem?



miennej przy Dworcu Towarowym.

Prace prowadzone będą także (a właściwie już są) i z drugiej strony dworca. A więc przebudowana zostanie na dwupasmową ulica Modrzewskiego, przebudowane zostanie rondo Mogiłskie a od niego tramwaj poprowadzony zostanie w podziemnym tunelu aż pod sam Dworzec.

Jak twierdzi dyrektor Adam Kąkol z Budostalu, koszt wykonywanych prac w ciągu jednego roku wynosił będzie przy obecnym tempie prac ok. 2 mld zł, a całość w cenach stałych ma wynosić ok. 16 mld zł, co przy obecnym tempie inflacji jest praktycznie nierealne. Pierwszy etap

Otóż w tej chwili zbudowano mu kawałek tunelu pod peronami i główną halą dworcową (a więc biorąc pod uwagę poziom peronów kolejowych, będzie tu „drugie piętro w dół”). Trwają też prace przy palowaniu wykopu pod przyszły tunel w ulicy Modrzewskiego, na razie do ulicy Rakowickiej. W roku przyszłym prace przeniosą się dalej w kierunku ronda Mogiłskiego. W miarę posuwania się budowy w głąb dworca kolejowego będzie on się nam również wydłużał, lecz nie zostanie pod nim urwany, gdyż — jak twierdzi główny projektant całej budowy, Ryszard Frankiewicz — byłoby to już nawet nie półśrodek. Tunel tramwa-

jowy zostanie więc wyprowadzony na powierzchnię dopiero przed politechniką, gdzie też linia ta zostanie połączona ze wspomnianą już linią północ-południe (tj. z ulicy Pawiej do Dworca Towarowego).

Oczywiście takie rozwiązanie umożliwi połączenie przystanków tramwajowych z peronami. Np. za pomocą ruchomych schodów będzie można się dostać z peronu 1, na który w przyszłości przyjeżdżać będą pociągi podmiejskie, z peronami tramwajowymi będącymi o dwa poziomy niżej. Przed samym dworcem znajdą się też przystanki linii północ-południe.

Centrum komunikacyjne stanie się również centrum handlowym, gdyż oprócz wspomnianego już domu handlowego nad dworcem kolejowym (projektant zapewnia, że fundamenty to wytrzymały), znajdą się też inne domy handlowe np. na terenie dzisiejszego dworca autobusowego. Jako ciekawostkę można dodać zapowiedź wykorzystania podziemi starego fortu, który znajdował się kiedyś w miejscu dzisiejszego ronda Mogiłskiego, a które zostały zachowane. Ponieważ przystanki tramwajowe w nowej wersji znajdą się na tzw. wyspie centralnej, przejścia podziemne pomiędzy nimi będą pro-



wadziły lochami fortu wzdłuż handlowych pasażów.

Wizja wprost urzekająca! Okazuje się jednak że mimo tak nowoczesnych rozwiązań nie uda się całkowicie wyeliminować tramwaju z ulicy Lubicz i Basztowej, gdyż prawdę mówiąc nie ma innej alternatywy dla linii 4 łączącej Bronowice z Nową Hutą. Ruch ten jednak będzie z pewnością mniejszy, gdyż wyeliminuje się inne tramwaje powodujące, że ulica Basztowa jest dziś najbardziej ruchliwą ulicą. Zniknie z niej też znaczna część ruchu samochodowego. Ale to może i dobrze, bo chyba ul. Basztowa bez tramwaju zgubiłaby swój cały urok.

ADAM ZYZMAN

Fot. ST. MAKAREWICZ



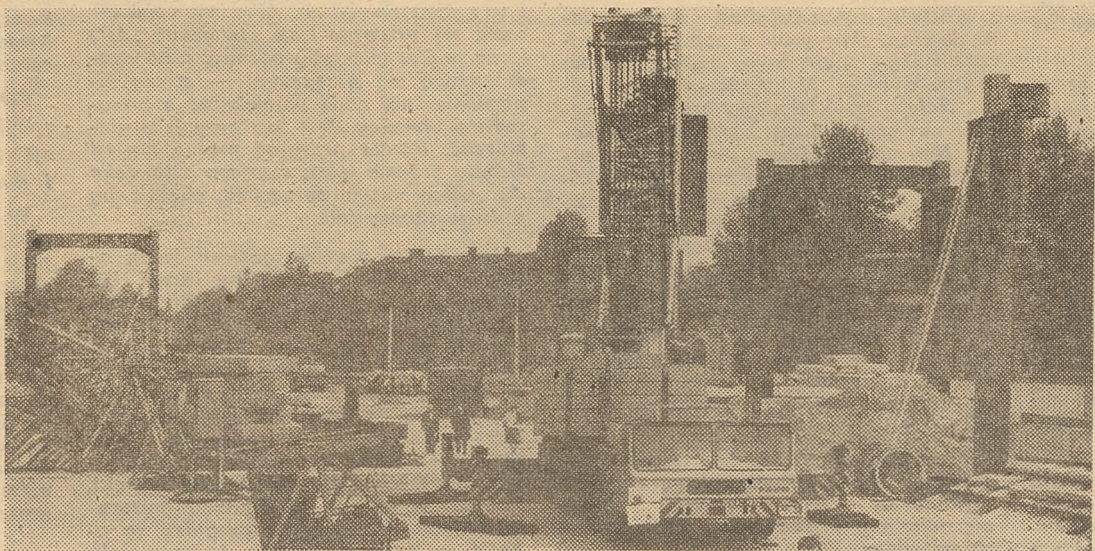
Dopiero w ostatnim roku uzyskano obietnicę finansowania inwestycji ze środków centralnych, co — z jednej strony — umożliwiło zdynamizowanie prac w tym rejonie, a z drugiej — uzmysłowiło konieczność ograniczenia rozmiarów inwestycji.

Ograniczenia te dotyczyć mają m. in. planowanej, podziemnej linii tramwajowej, która w założeniach miała łączyć rondo Mogiłskie z ulicą Karmelicką, a która teraz miałaby być gdzieś głęboko pod Dworcem po prostu ucięta. Pomysł ten był o tyle dziw-



ny, że rozumiejąc nierealność budowy podziemnej pętli tramwajowej wymagał zastosowania taboru tramwajowego, jaki u nas nie jest produkowany już od kilkunastu lat, tzn. z podwójnymi nastawnikami i z drzwiami na obie strony wagonu, by tramwaj mógł jeździć w obie strony. Wymagało to oczywiście importu tego typu tramwajów np. z Czechosłowacji, co stwarzałoby znów inne problemy dla naszego przedsiębiorstwa, bo po pierwsze złałoby u-nifikację taboru, a po drugie — wagony te mają inną skrajnie, nie dostosowaną do naszego układu torowego.

Nic dziwnego, że w tej sytuacji niezmiernie się ucieszyłem, gdy przeczytałem, że nasza sympatyczna popołudniówka „Echo Krakowa” organizuje w ramach akcji „Na co idą miliardy?” zwiedzanie budowy, po której mają oprowadzać jej projektanci i wykonawcy. To była okazja, by



Reforma i paradoksy

W NASZYM życiu tak wiele jest paradoksów, iż dziś nie bardzo możemy sobie wyobrazić, jak by to było bez nich. W kraju i Krakowie ogromny głód mieszkaniowy, ludzie w kolejkach do swojego „M” czekają dziesiątki lat. Tymczasem istnieje ciągły i to wcale nie taki powolny rozrost miast. Mimo że tempo tego rozwoju w porównaniu z innymi krajami, jest powolne, jednak jest. Natomiast rozwój infrastruktury jest żaden.

Wszystko więc trzeba przyznać, że Śródmieście, za wszystkim tam pojechać, ba! tym też trzeba wozić, bo brak szkół, przedszkoli, żłobków. Jakby tego było mało, do nowych osiedli komunikacja zbiorowa zazwyczaj przewidziana nie jest. Tak zwany cykl inwestycyjny trwa u nas bardzo długo, projekty są nawet może i nie najgorsze, ale to co z nich zostaje, już po realizacji, cieszyć nie może. Wokół komunikacji istnieje dziwna zмова milczenia. Ani w „cyklu”, ani potem nikt tym się nie przejmuje. Powstaje nowe osiedle, reszta w rękach... no właśnie czyich? Zaczynają się słuszne boje mieszkańców o komunikację. Początkowo o jakąkolwiek, byle dojechać, potem rozpoczyna się burza w prasie i dalsze naciski. Znowu paradoks. Bo niby po co to wszystko? Nie można by tak zwyczajnie? Pierwsi mieszkańcy i komunikacja? Ano nie.

W świecie renesans przeżywa komunikacja tramwajowa. Dawno minęły czasy, gdy zachlwytywano się autobusami. Pocziwy tramwaj powraca triumfalnie do łask. W świecie tak, bo u nas? Jedynym środkiem transportu do nowych osiedli jest wciąż autobus. Ciągłe mamy złudzenia i robimy złe pojęcie oszczędności. Owszem, w momencie uruchamiania komunikacji na pewno tańszy jest autobus, bo nie wymaga dodatkowych inwestycji typu torowisko, sieć, podstacje. Pcha się więc autobusy, w wąskie osiedlowe uliczki, bez pętli komunikacyjnych i po-

mieszczeń socjalnych dla ludzi tam pracujących.

W Krakowie i tak podobno pod tym względem jest „idealnie”, bo przy otwieraniu nowych tras trwają długie boje, właśnie o owe pętle i pomieszczenia socjalne. Jest to często warunek. Rozmawiałam z rzecznikiem prasowym z Katowic. Była zdziwiona, iż u nas jest to tak mocno akcentowane. Z jej relacji wynikało, że władze tamtejszego WPK na stawianie takich warunków nie mogą sobie pozwolić. Zdziwiona była mocno pozycją MPK — Kraków. Jej zdaniem zauważalne jest, iż liczymy się dla miasta. Dlaczego więc w Przedsiębiorstwie dzieje się nie najlepiej, skoro na tle innych jest tak dobrze? Złe jest, bo coraz mniej ludzi mimo wszystko chce u nas pracować. Nie pomagają reklamy we wszelkich możliwych miejscach. Czynnikiem przyciągającym ludzi do pracy są mieszkania i zarobki. Z mieszkaniami zaczynamy powoli dawać sobie radę, (wkrótce nowe bloki), problem zarobków w Przedsiębiorstwie jest jednak nie do rozwiązania. Mimo że nasze wskaźniki eksploatacyjne są jedne z najwyższych w kraju, a w wielu przypadkach wręcz najwyższe, o płacach tego powiedzieć nie można. W dodatku pod boki mamy takiego kolosa jak HiL. Nas trzymają w ryzach przepisy ogólne. Co z tego, że wzrasta wydajność? Zasadą reformy miało być: „lepiej pracujesz więc zarobisz”. Akurat! Nie w naszej rzeczywistości paradoksów.

Podobno też oszczędni żyją lepiej. Może, tylko znowu nie u nas. Wiadomo, że nikt nie będzie oszczędzał jeśli mu się to nie opłaca. W tym roku nam się nie opłaca, bo wypłacone wynagrodzenia od oszczędności zostały opodatkowane. Organizację pracy i wydajność też możemy sobie podnosić, wozić więcej i więcej pasażerów, tylko, że zapłacimy taki podatek, że się nie pozbieramy. A więc nie opłaca się być dobrym? Nie-

stety. Gdyby się waliło, znalazłoby się ulgi i zwolnienia. Skoro jest jednak dobrze? Nie ma, niestety, systemowych rozwiązań i możliwości spokojnej pracy. Reforma mimo że wprowadzana ładnych parę lat, nie potrafiła wypracować zasad i prawidłowego funkcjonowania wszystkich przedsiębiorstw. Komunalnicy ciągle jeszcze nie mogą się dobrać do rozwiązania, które eliminowałyby słabych i przeciętnych. Być przeciętnym ciągle się opłaca.

Podczas sesji, zatwierdzającej ostatnie podwyżki za przejazdy w komunikacji, radni zapytali, co damy w zamian? Niestety. Dać możemy, a raczej moglibyśmy, ale... Paradoks następny. Jeśli będziemy poprawiać komunikację, muszą wzrosnąć płace, a na to podatek nie pozwala. Czy jest szansa, że kiedyś te paradoksy znikną?

W pierwszych dniach czerwca przebywała w naszym Przedsiębiorstwie grupa posłów, przedstawicieli sejmowej Komisji Transportu i Łączności Posłowie w osobach: Krystyny Jachimowskiej, Franciszka Jaczka, Władysława Matlaka, Jolanty Misiak i Władysława Patyckiego w obecności przedstawicieli naszego ministerstwa — Zdzisława Bielińskiego, zostali bardzo szczegółowo zapoznani z działalnością MPK. Była mowa także i o owych paradoksach.

Kraków — był jednym z trzech miast, w których posłowie poznawali funkcjonowanie i perspektywy rozwoju komunikacji. W kręgu poselskiego zainteresowania była Warszawa, Rzeszów i Kraków. Ta wizyta miała na celu dokonanie poprawek w istniejących już przepisach. Oczywiście wiele to zmienić nie może. Przecież obecna pięciolatka i jej plan zatwierdzone, budżet rozdysponowany. Chodzi jednak także o to, by plan przyszłej pięciolatki był prawidłowy, także dla przedsiębiorstw użyteczności publicznej.

FILOMENA SERWIN

Kartki z pitawa tramwajowego

CZY ISTNIEJE coś takiego, jak pitawa tramwajowy? No cóż, jeśli może istnieć kolejowy, handlowy, budowlany, dlaczego nie miałby istnieć tramwajowy?... Zwłaszcza, że tramwaj jest takim samym obiektem, jak każdy inny, a gdzie życie, tam też jego margines, czyli przestępczość. Narodził się ów pitawa tramwajowy, a więc ponad sto lat temu. Skoro bowiem tramwaj posiadał pasażerów, rychło więc znaleźli się złodzieje, którzy ich okradali, doprowadzając swą sztukę do perfekcji. Działali w pojedynkę lub grupami. Główny mistrz „pracował” przy samym pasażerze, starając się wyciągnąć z jego kieszeni portfel. Musiał być przy tym niezwykle zreczny, aby okradany nie poczuł. Różnie z tym bywało.

Pewien kieszonkowiec zapuściwszy „żurawia” w kieszeni pasażera w 1932 roku w warszawskim tramwaju miał pecha, że akurat w tym momencie okradany sięgnął do kieszeni. Złodziej czym prędzej wyrwał rękę i wyskoczył na ulicę, ale motorniczemu zatrzymał wóz i pasażerowie urządzili pościg za złodziejem. Został ujęty i doprowadzony do komisariatu policji. Wyglądał bardzo nobliwie, był porządnie ubrany, oraz twierdził, że zupełnie nie rozumie, dlaczego był ścigany przez tyle osób.

— To dlaczego pan uciekał — spytał posterunkowy.

Złodziej wzruszył ramionami. — Spieszyło mi się, a to zawsze wolno.

Policjant speszył się. Rzeczywiście poza zeznaniem niedosłusznego poszkodowanego, nie było żadnych dowodów na to, że zatrzymany chciał okraść pasażera. Wtedy ten oznajmił: — Gdy poczułem jego dłoń w swej kieszeni złapałem za nią i okazało się, że ma ona tylko dwa palce.

Policjant spojrzął na urękawiczone dłonie zatrzymanego i polecił mu zdjąć rękawiczki. Okazało się, że miał on rzeczywiście tylko dwa palce...

Złodziej ten nazywał się Jerzy Majchrowski i od 1926 roku grasował w tramwajach Warszawy, a potem w Berlinie i Wiedniu. Kradł także w pociągach. Pewnego razu nakrył go konduktor. Złodziej usiłował wyskoczyć z wagonu w biegu i już otworzył drzwi, lecz został przytrzymany przez konduktora. Szarpał się z nim na stopniach wagonu i w pewnym momencie drzwi zatrzasnęły się obcinając mu trzy palce. Stąd też to kalectwo, które spowodowało, że w rodzinnej Warszawie wpadł w ręce sprawiedliwości.

Można opowiadać w nieskończoność różne anegdoty z dziejów kieszonkowców tramwajarskich. Na przykład o

tym, który wylowił zza biustu pewnej kobiety woreczek z pieniędzmi. Gdy został zatrzymany, policjant spytał poszkodowaną:

— Pani nic nie czuła, gdy wyjmował ten woreczek?

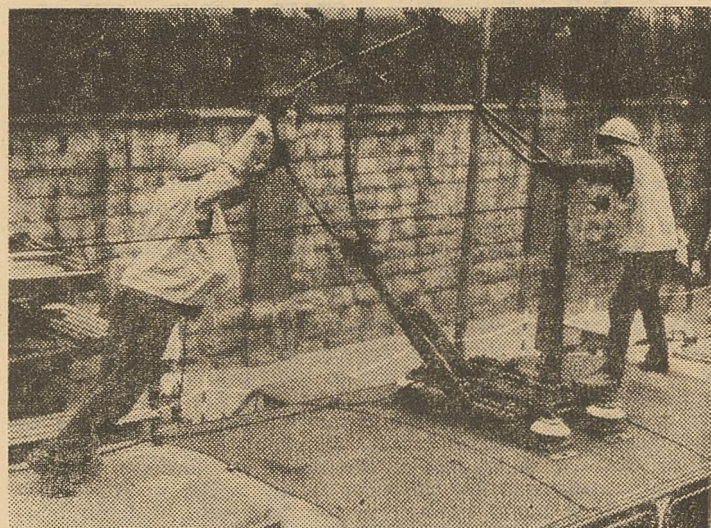
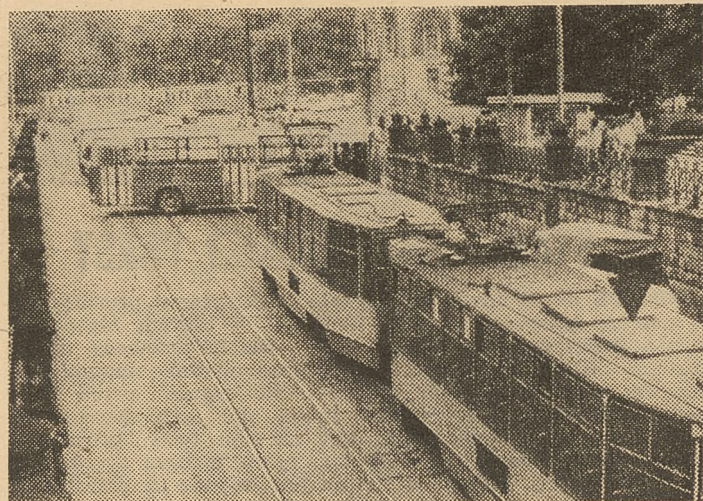
— Owszem czułam, lecz sądziłam, że on to robi w uczciwych zamiarach — odparła rezolutna niewiasta.

O napadach rewolwerowców na dyliżanse i pociągi w Stanach Zjednoczonych powstała pokaźna filmoteka. Często też pisano o napadach na autobusy. Ale napad na tramwaj?

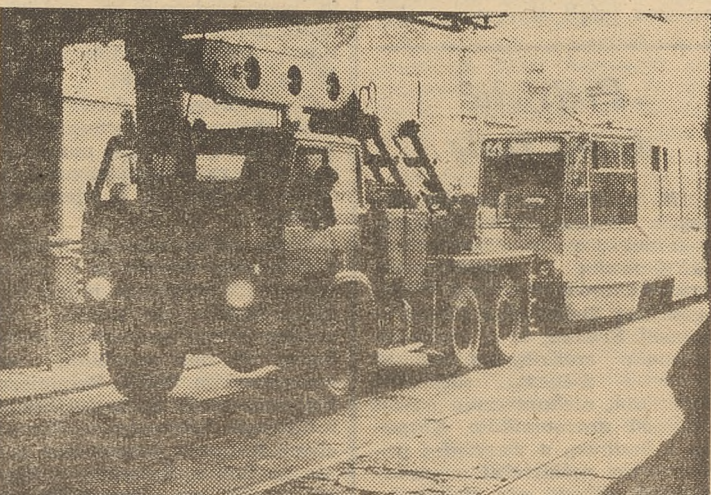
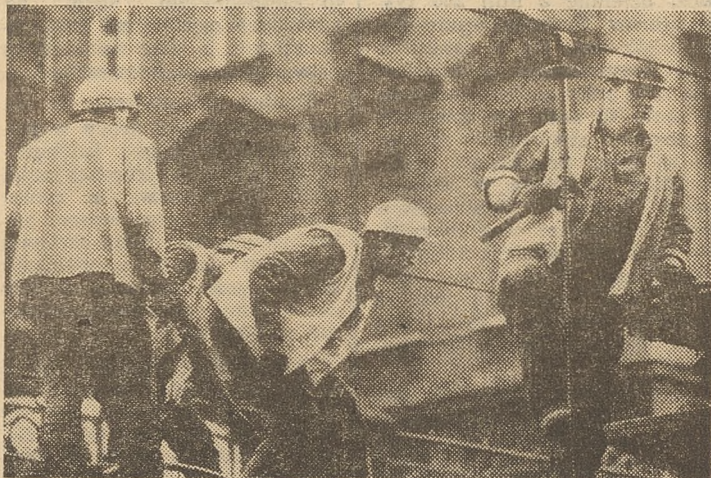
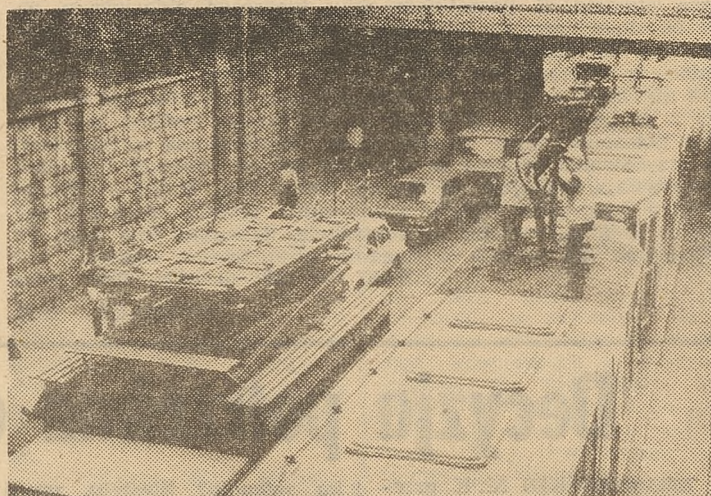
Otóż w Polsce taki wypadek zdarzył się akurat 60 lat temu. 27 lutego 1927 roku na tramwaj kursujący na trasie Katowice — Mysłowice napadło pięciu bandytów. Obezwładnili motorniczego i obrabowali konduktora z gotówki. Następnie zabrali się do pasażerów, których pozbawili pierścionków, biżuterii i zegarków. Przed Mysłowicami zatrzymali tramwaj. Zabrali motorniczemu torbę i uciekli w kierunku Sosnowca.

Policja przeprowadziła wnikliwe dochodzenie, które jednak niczego nie wyjaśniło i wyznaczyła nagrodę w wysokości 1 tysiąca złotych za wskazanie sprawców napadu. Niestety nie udało się ustalić ich tożsamości i sprawa pozostała niewyjaśniona.

RYSZARD DZIESZYŃSKI



FOTOREPORTAŻ



Zdjęcia: Stanisław MAKAREWICZ



ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

ROBOTY około nowych linii kolei elektrycznej prowadzone są obecnie głównie w ulicy Wolskiej, w ulicach Sławkowskiej i Zwierzynieckiej. Zakłada się obecnie przewody napowietrzne. Ulica Sławkowska zeszczoła została słupami żelaznymi przed domem Arcybractwa Miłosierdzia i przed Akademią Umiejętności, ponieważ zarządy obu tych domów nie zgodził się na umieszczenie rozet na obu tych budynkach. Z tego samego powodu stanął słup przed jednym domem na ulicy Długiej. Roboty w Rynku prowadzone są przeważnie nocą, by nie przerywać ruchu ulicznego.

„CZAS” — 25 lipca 1902 roku

PO UKONCZENIU robót ziemnych w ulicach Długiej i Zwierzynieckiej, tudzież w ulicy Wolskiej, obecnie przystąpiono do robót ziemnych w ulicach Starowińskiej i Dietlowskiej, na linii Rynek — Sienna — Starowińska — Dietlowska. Ruch wozowy na linii do Parku Jordana i na linii Długa — Rynek — Zwierzyniecka, rozpocznie się z końcem miesiąca sierpnia. Nowe wozy elektryczne spodziewane są w połowie sierpnia w Krakowie. Cały ruch na nowych liniach jest oznaczony na dzień 1 października. W ostatnich dniach obcięto u wylotu ulicy Szewskiej spory kawałek plantacji, wyrąbano jedno większe drzewo i kilka krzewów.

„CZAS” — 2 sierpnia 1902 roku

DYREKCJA tramwaju krakowskiego obniżyła ceny biletów w klasie I z 14 na 12 halerzy za kurs. Bilety dziecięce klasy I kosztują obecnie 8 halerzy. Błoczek abonamentowy zawierający po 50 biletów kosztować będą po 5 koron 50 halerzy. Karty miesięczne I klasy dla uczniów 5 koron. Zakupione po dotychczasowych cenach błoczki, wymienia Kasa Towarzystwa (ulica Gaszowa 4) na nowe. Błoczki abonamentowe i karty miesięczne dla uczniów nabywać oddają można w Kasie Towarzystwa, w domu bankowym Raczyńskiego, w domu bankowym Br. Eibenschütz (róg Siennej) i w handlu Janeczka i Wojciechowskiego, Rynek L.8.

„CZAS” — 23 sierpnia 1902 roku

WIDOCZNIE pod nieszczęśliwą gwiazdą rozpoczęła dyrekcja tramwaju budowę nowych linii. Do dziś dnia, to znaczy pod koniec sierpnia żadna nowa linia nie jest ukończona i nie wiadomo w jak odległej przyszłości którakolwiek z nich będzie otwartą. Z początkiem roku bieżącego obiecywano, że w miesiącu czerwcu lub lipcu będziemy jeździli koleją elektryczną do Parku Jordana. Od tego terminu upłynęło parę miesięcy, a jeszcze nie zanosi się na szybkie otwarcie ruchu. Na ul. Długa — Rynek — Zwierzyniecka ruch miał być otwarty 1 sierpnia, niestety dotąd nie ukończono budowy tej linii, nie położono szyn między ulicą Sławkowską a Rynkiem, a krzyżownice dopiero w ostatnich dniach nadeszły i złożone spoczywają spokojnie na Rynku. Także linia Rynek — Starowińska nieprędko będzie zbudowana. Termin otwarcia nowych linii zastrzeżono w kontrakcie, dziwnym jest więc, że Magistrat nie pilnuje wykonania postanowień umowy.

„CZAS” — 31 sierpnia 1902 roku

WYBRAŁA: M.B.

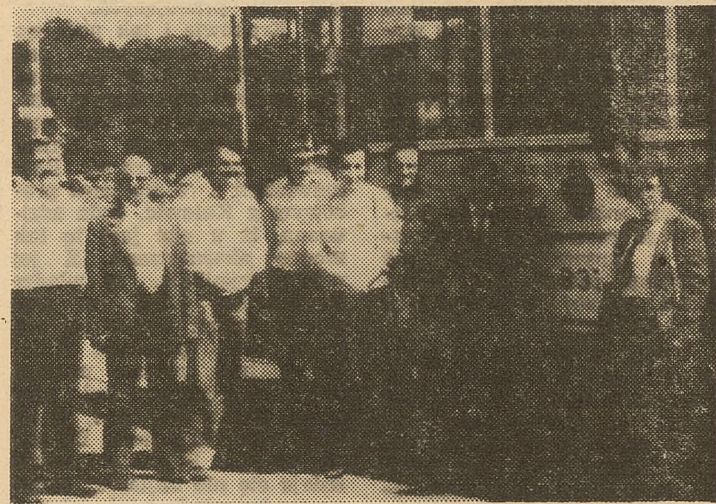
U drezdeńskich przyjaciół

OD 25 DO 30 MAJA gościła w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych w Dreźnie delegacja naszego przedsiębiorstwa. W jej skład wchodził przedstawiciel Komitetu Zakładowego Partii, zaś szefem tej grupy był kierownik Zakładu Napraw Tramwajów Leszek Bienkowski. Stroną przyjmującą polskich gości był również zakład naprawy tramwajów w drezdeńskim przedsiębiorstwie, który starał się nie tylko zaprezentować im w pełni całe przedsiębiorstwo, ale również piękne miasto i jego okolice.

Jak zgodnie twierdzą wszyscy uczestnicy wyjazdu — cały program pobytu był tak bogaty, że nie mieli się kiedy nudzić, a opiekun grupy zajmował się nimi praktycznie przez cały czas, służąc różnego rodzaju informacjami, radą i pomocą. To dzięki niemu mogli dokładnie zwiedzić pobliską Miśnię i znajdujący się w niej zamek, Muzeum Komunikacji w Dreźnie i samo przedsiębiorstwo, które w odróżnieniu od naszego postawiło przede wszystkim na rozwój tradycji tramwajowej. Trakcja autobusowa liczy tam niespełna 300 jednostek, a poza tym przedsiębiorstwo ma w swej gestii również żeglugę śródlądową i dwie kolejki, podobne do tych, jakimi u nas gospodaruje PKL.

Przedstawiciele trakcji szynowej interesowali się przede wszystkim tramwajami, starając się przyrównać to, co widzieli do swego stanu posiadania, szukali podobieństw i różnic w rozwiązywaniu problemów. MKZ w Dreźnie dysponuje ok. 800 jednostkami z czego blisko 90 proc. to czeskie wagony TATRA. Pozostałe to stary tabor produkcji NRD. Wagony są obsługiwane w sześciu zajezdniach, a ich remontami zajmuje się jeden zakład naprawczy.

Jeśli idzie o porównanie wagonów TATRA z eksploatowanym u nas taborem, to według



Nasza delegacja ze swymi opiekunami przed starym drezdeńskim tramwajem.

inż. Bienkowskiego są one bardziej dopracowane technicznie, szczególnie gdy idzie o rozwiązania wózka jezdnego. Lepiej też prezentują się ich nadwozia, ale tu dużą rolę odgrywają lepsze lakiery i mniejsze zanieczyszczenie miasta. Nie znaczący to oczywiście, że nie mają tam żadnych kłopotów technicznych i że nie borykają się z problemem braku części zamiennych, ale z tym, podobnie jak my radzą sobie przy pomocy regeneracji. Jako ciekawostkę warto odnotować, że proces ten jest w NRD rozwiązany inaczej niż u nas, bo poszczególnie przedsiębiorstwa nie zajmują się regeneracją wszystkiego, ale stosuje się pewną specjalizację, np. Drezno robi dla wszystkich luzowników.

Natomiast jeśli idzie o opinię na temat obiektów zaplecza, to wiele z nich nie ustępuje wielkimi naszym budynkom przy ul. św. Wawrzynca. I choć park maszynowy zaplecza nie jest też najnowszy, to jednak inż. Bienkowski twierdzi, że nie słyszał specjalnych narzekania na złe i ciężkie warunki pracy. — Tam po prostu wszystko wykorzystywane jest w maksymalnym stopniu, by tylko osiągnąć najważniejszy cel, jakim jest zapewnienie sprawnej komunikacji na terenie miasta, choć dla porównania wskaźnik wykorzystania taboru kształtuje się tam na wysokości 0,76.

Przedsiębiorstwo zatrudnia ok. 4500 osób i nie narzeka na trudności z brakiem pracowników i motorniczych we własnym ośrodku szkoleniowym. Ale załoga to również drugi aspekt naszej wizyty, czyli wymiana doświadczeń na temat działalności organizacji społeczno-politycznych. W tym zresztą Niemcy są dobrzy! — twierdzi mój rozmówca — gdyż po trzygodzinnej dyskusji na te tematy wyszliśmy tak zmęczeni jakbyśmy pracowali w kanale przez cały dzień. Zastępowali nas mnóstwem pytań szczegółowych dotyczących sposobów rozwiązywania różnych problemów. W MKZ Drezno działają tylko trzy organizacje społeczno-polityczne, tj. organizacja partyjna, związkowa i młodzieżowa. Jeśli idzie o opinię członków delegacji na temat organizacji partyjnej i związkowej, to działalność ich jest zbliżona do swym charakterze do naszych polskich odpowiedników. Natomiast organizacja młodzieżowa w NRD jest bardziej prężna. Być może wynika to stąd, że aktywność młodzieży wdrażany jest do pracy społecznej już od szkoły podstawowej, gdyż wszędzie, czy to w szkole, czy w wojsku, czy w zakładzie pracy, jest to zawsze ta sama organizacja.

Organizacja młodzieżowa walczy o mieszkania dla swoich członków, tak że w przedsiębiorstwie praktycznie każda rodzina otrzymuje swoje

M po trzech, czterech latach. Robi się to w dużej mierze dzięki remontom starych mieszkań, w czym wydatnie pomaga zakład pracy. Jeśli idzie o rozmiary tej pomocy, to średnio jeden zakład w przedsiębiorstwie pomaga przy remontach pięciu takich mieszkań.

We współpracy kolektyw przedsiębiorstwa z jego kierownictwem liczy się przede wszystkim jednoś działania. Robi się wszystko, by podejmowane decyzje uwzględniały stanowisko każdej ze stron. Wprawdzie w przedsiębiorstwach NRD nie ma samorządu pracowniczego, jak to jest u nas, ale właśnie ten kolektyw przedsiębiorstwa i dyrekcja stanowią główne gremium kierownicze, do którego należą wszystkie decyzje.

Nasza delegacja została przyjęta też przez dyrektora przedsiębiorstwa drezdeńskiego dr. Grichela, któremu przekazała zaproszenie od dyrektora Trzmieła do złożenia wizyty w naszym przedsiębiorstwie. Serdecznie opiekował się całą grupą Gerhard Petermann, sekretarz organizacji partyjnej w tramwajowym zakładzie naprawczym, który przez cały czas pobytu w Dreźnie dbał, by polscy goście wyjechali z Drezna zadowoleni. (A.Z.)

Wiele zrobiono, wiele do zrobienia

(Dokończenie ze str. 1)

rodzaju leczenia w Osieczanach potrzebny był na stałe lekarz. Krótkie pobyty sprzyjałyby też dewastacji obiektu, i chyba najważniejsze, czy Przedsiębiorstwo administracyjnie może nakazać choremu leczenie w takiej formie?

Niektóre żądania zdawały się być wręcz niezgodne ze zdrowym rozsądkiem. Jak inaczej bowiem potraktować pomysł, by w zakładowych bufetach można kupić wszystko, co kupuje się w sklepach?

Oczywiście dyskusja była o wiele dłuższa. Obok nieprawidłowości wymieniano też osiągnięcia. Szkoda tylko, że po sprawozdaniu z działalności w minionej kadencji nie przewidziano dyskusji nad tym sprawozdaniem. Może pozytywnych elementów w pracy zarządu związków zebrani znaleźliby więcej?

Przewodniczącym Zarządu Zakładowego NSZZ został wybrany pełniący te funkcje do zebrania Jan Maciuszek. Ponownie na wiceprzewodniczącego wybrano Stefana Niecia, drugim zastępcą prezesa został Marian Kozacz.

Złota odznaka „Za zasługi dla związków zawodowych pracowników komunikacji miejskiej” udekorowano: Janę Maciuszką i Ryszardem Salawę. Było też 15 odznak srebrnych i tyleż brązowych. F. SERWIN

Decyzja potrzebna od zaraz

KRAKOWSKIE MPK przewozi dziennie 2 mln 200 tys. pasażerów. Systematycznie poprawiała nam się w ostatnich latach komunikacja w mieście. Od 1980 roku zadania wzrosły o około 40 proc. Po ostatnich kontrolach stwierdzić można, że 35 proc. przewozów pasażerskich przebiega w warunkach dobrych. Zastrzeżenia budzi natomiast owe 15 proc. By poprawić sytuację potrzeba dodatkowo 70 autobusów, nowych linii tramwajowych i zajezdni. Potrzebni są także nowi ludzie do pracy. Tymczasem?

Zatrudnienie maleje od 1984 roku. Największe są braki w grupie motorowych, ale nie przybywa także kierowców i pracowników zaplecza. Co to oznacza jeżeli utrzyma się ta-

ka sytuacja? Niestety, zmusi to kierownictwo MPK do znacznych ograniczeń komunikacyjnych, a więc pogorszenia i to znacznej komunikacji.

Spadek zatrudnienia to efekt uciążliwości pracy w ruchu ciągłym przy jednoczesnym braku konkurencyjności płacy na krakowskim rynku pracy. Mimo coraz lepszej polityki kadrowej, mimo różnych zabiegów wokół podniesienia płacy ciągle jesteśmy w tyle za wieloma przedsiębiorstwami w Krakowie.

Przeoglądając średnią płacę w poszczególnych grupach zawodowych, wydawać by się mogło, że nie jest tak źle. ale... W kwocie 29.760 zł średniej pensji motorowego 7.800 to wynagrodzenie za godzinę nadliczbowe. W 33.290 zł kierowcy, 7.400 zł to zapłata także za „nadliczbowki”.

Czy można się dziwić, że brak chętnych w komunikacji, jeżeli nowo przyjęty motornicz czy może zarobić maksymalnie około 21 tys. zł, a kierowca 19.900?

Mimo iż w naszym Przedsiębiorstwie wyniki są o wiele lepsze niż w innych miastach, płaca jest u nas niższa. W każdej grupie zawodowej dużo lepiej od nas zarabiają w warszawskim MKZ. Pełniejsze kieszenie mają motorowi Łodzi i Katowic, kierowcy ze Szczecina i Katowic, pracownicy zaplecza Łodzi, Szczecina i Katowic. Ba, we wszystkich z tych miast zarabiają więcej także pracownicy umysłowi.

Czyby potwierdzenie wypowiedzianych głosów, że nie opłaca się być dobrym?

Z jednej strony jeździmy lepiej, zwiększa się presja mieszkańców okolic Krakowa na uruchomienie komunikacji do tych miejscowości, z drugiej strony ograniczenie możliwości wzrostu płac i konieczność ograniczeń, bo — załoga odchodzi.

W MPK zostały już wyczerpane praktycznie wszystkie możliwości i sposoby by ludziom dać więcej. Potrzebne są radykalne decyzje, ale już na szczeblu centralnym. Aktualne przepisy pozwalają na przyrost płacy średnio o 1800 zł, gdy tymczasem by powstrzymać fluktuację kadry, potrzeba o parę tysięcy więcej. Jeżeli ta sytuacja nie ulegnie zmianie dojdzie do tego, że bilety za przejazd będą drożały, a komunikacja się pogarszała. Decyzje muszą paść natychmiast. Kto je podejmie?

F. SERWIN

Zabrzązowanie

Są w MPK ludzie, którzy w zyciaryście będą mogli pisać: „w roku takim a takim otrzymałem brązową odznakę za zasługi” a za parę lat: „otrzymałem brązową odznakę za te same zasługi”. Ludzie, liśności, nie ośmieszajcie się. Jeżeli ktoś nie ma większych zasług niż na odznaczenie brązowe, to przynajmniej nie dublujcie ich. (fjs.)

Podzielić damy radę

IM BLIŻEJ do oddania naszych bloków mieszkaniowych, tym większe zainteresowanie MPK-owską spółdzielnią mieszkaniową ze strony Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Szkoda, że te zainteresowania znalazły się dopiero teraz i dotyczy... rozdziatu mieszkań, niekoniecznie wśród naszych pracowników. Kłopoty z budową, a wcześniej powstaniem spółdzielni mieszkaniowej, nikogo nie ciekawiły. Zapewniamy, że podzielić, to my już potrafimy. (fjs.)

Sport i rekreacja

W turystyka

Tramwaj szósty w „okręgówce”

PISALIŚMY w poprzednim numerze o dobrej postawie piłkarzy pierwszej drużyny ZKS Tramwaj. Po zakończeniu rozgrywek wypada podtrzyma-
ć tę opinię, choć nie oby-
ło się pod koniec sezonu bez
wpadek. W przedostatnim me-
czu klasy okręgowej Tramwaj
wygrał pewnie w Sieprawiu
ze zdegradowanym już Kar-
patami 3-1 (bramki: Hem-
merling, Hyla i Grzonka), na-
tomiasz na koniec rozgrywek
niespodziewanie przegrał na
własnym stadionie z także A-
klasowym już Nadwiślanem
0-2. Ten wynik nie pozwala
na wyciągnięcie zbyt optymi-
stycznych wniosków przed ko-
lejnymi rozgrywkami, choć
grano już wyłącznie o sats-
fakcję płynącą ze zwycie-
stwa. Pozostała ona jednak
przy zawodnikach Nadwiśla-
nu.

Trudno uznać za udany wy-
stęp piłkarzy Tramwaju w
rozgrywkach Pucharu Polski
na szczeblu okręgu. Porażka
0-4 z drużyną B-klasową, na-
wet na jej boisku, nie jest
wynikiem, który może zda-
rzać się zespołowi grającemu
o 2 grupy rozgrywkowe wy-
żej A takim właśnie wy-
nikiem zakończyło się spotkanie
Tramwaju z Garbarnią II.

A oto ostateczna tabela kla-
sy okręgowej:

1. Dalin M.	26 43 66-19
2. Świt Krzesz.	26 43 57-17
3. Gościbia Sułk.	26 40 57-23
4. Hutnik II	26 30 39-28
5. Kabel Kr.	26 27 45-41
6. TRAMWAJ	26 27 31-29
7. Prokocim	26 24 46-45
8. Cracovia II	26 24 38-33
9. Grębałow.	26 24 39-39

10. Wisła II	26 24 42-35
11. Piłkarz Podl.	26 23 38-55
12. Nadwiślan	26 21 29-43
13. Karpaty S.	26 9 16-65
14. Georyt Kr.	26 5 17-88

Awans do III ligi uzyskał
Dalin Myślenice, który wios-
ną poniósł tylko jedną poraż-
kę — 0-1 właśnie na boisku
Tramwaju. Wypada tu przy-
pomnieć, że spory udział w
sukcesach tej drużyny ma by-
ły pracownik MPK, obecnie
naczelnik Myślenic Stanisław
Kot.

Cztery ostatnie drużyny o-
puściły klasę okręgową. W ich
miejscu rywalami Tramwaju
w kolejnych rozgrywkach bę-
dą: zdegradowane z III ligi
Wawel i Clepardia oraz ze-
społy, które uzyskały awans z
A klasy — Prądniczanka, Ra-
dziszowianka i Gdovia.

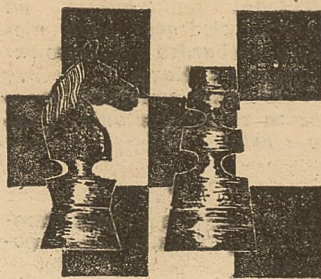
(kg)

Z MPK-owskiego Mundiału

MINELIŚMY półmetek na-
szych zakładowych zmagani
piłkarskich.

Zainteresowanym podajemy
dalsze wyniki poszczególn-
nych meczów:

drużyna ZAP przegrała z ZTP wynikiem 3:7 i wygrała z ZSP 5:0,
drużyna PB przegrała z ZNR wynikiem 2:4 i z ZNA 0:23,
drużyna Zarządu przegrała z ZSZ wynikiem 3:13 i z ZTP 1:7,



BARDZO dobre pozycje
startowe do rundy jesien-
nej wywalczyły wszystkie
trzy drużyny szachowe re-
prezentujące ZKS „Tram-
waj” w rozgrywkach o mi-
strzostwo szachowe okręgu
krakowskiego.

Po zakończonej rundzie
wiosennej — pierwsza i
druga drużyna szachowa
„Tramwaju”, walczące o
mistrzostwo klasy A i kla-
sy B, zajmują w swych kla-
sach pierwsze miejsca i
mają trzypunktową prze-
wagę nad drużynami zaj-
mującymi drugie miejsca.
Natomiast trzecia drużyna
szachowa zajmuje drugie
miejsce w klasie „C”. Za-
wodnicy wszystkich trzech
drużyn bardzo poważnie
myślą o awansie do klas
wyższych.

WŁADYSŁAW TRZĄSKI



Kiermasz książki

PYTANIE, kiedy w Zakła-
dzie Autobusowym na Woli
odbędzie się kiermasz książek
wydawać się może dziwne, ja-
ko że cała załoga wie dosko-
nałe, że w pomieszczeniu filii
Biblioteki Zakładowej, którą
prowadzi Klara Kopeć książ-
kę kupić można w każdym
dniu roboczym. Książki do
wypożyczenia znajdują się na
półkach, a te do kupienia roz-
łożone są na kilku stołach. A
książki bywają tu ciekawe i
takie, które w księgarniach
raczej trudno dostać. Pani
Klara znana jest z tego, że
książki dla załogi umie zdo-
bywać.

Kiermasz książek, jaki od-

był się 26 czerwca zorganizo-
wany został przez Koło TPPR
w ZAW, dlatego też znalazło
się na nim wiele ciekawych
pozycji literatury radzieckiej,
pięknych albumów malarstwa
i architektury. Nie zabrakło
literatury współczesnej i kolo-
rowych bajek dla dzieci. Prócz
wydawnictw radzieckich, mo-
żna było nabyć również wie-
le nowości księgarskich pol-
skich oraz płyty i kasety z
najnowszymi nagraniami.

Zainteresowanie książkami
było bardzo duże. Najczęściej
sięgano po albumy malar-
stwa pomimo dość wysokich
cen. (NR)

Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

Hobbyści z Ostrawy w MPK

NIE TYLKO w naszym kra-
ju i przedsiębiorstwie są lu-
dzie, którzy pasjonują się
starociami. A zbierają rzec-
zy przeróżne — od guzików
po lokomotywy. Hobbyści
miejskiej komunikacji stara-
ją się gromadzić w swoich
zbiorach wszystko, co zwią-
zane było z jej działalnością.
W szeregu miast Europy
powstały kluby, zrzeszające
miłośników miejskiej komu-
nikacji, których członkowie
nie tylko starają się odtwo-
rzyć historię przedsiębiorstwa
komunikacyjnego na ich te-
renie i zebrać możliwie jak
najwięcej pamiątek jego
działalności, ale nawiązują
również kontakty z innymi
takimi klubami — często na-
wet poza granicami ich kra-
ju.

20 czerwca, Klub Miłośni-
ków Komunikacji Miejskiej
w MPK gościł 11-osobową
grupę hobbystów miejskiej

komunikacji z zaprzyjaźnio-
nego przedsiębiorstwa komu-
nikacyjnego z Ostrawy w
CSRS. Gości naszego Klubu
serdecznie powitali: zastępca
dyrektora ds. komunikacji
tramwajowej Zdzisław Sku-
bieda i zastępca dyrektora ds.
ekonomicznych Zbigniew Dy-
mek, a oprowadzali ich po
przedsiębiorstwie mgr inż.
Janusz Kucharski, mgr inż.
Julian Pilszczek i mgr Lu-
kasz Rokita. Zwiedzili ZNT
i ZTP, a po obiedzie w za-
kładowej stołówce udali się
do ZHT, gdzie wysłuchali
prelekcji, uzupełnionej sla-
dami, na temat historii miej-
skiej komunikacji w naszym
mieście. Na zakończenie o-
bejrzelni znajdujący się na te-
renie zajezdni stary tabor
tramwajowy, przeznaczony do
przyszłego muzeum.

Goście z Ostrawy serdecz-
nie żegnani, udali się do
MPK w Łodzi. M.B.

O Puchar Zrzeszenia

W RAMACH rozgrywek piłkarskich o Puchar Zrzeszenia
Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej zakończono spotka-
nia w 1/8 finału, w których padły następujące wyniki: MPK
Konin — WPKM Koszalin 1:0, 1:2; WPKM Szczecin — MPK
Ostrów Wlkp. 4:0, 1:4; MPK Płock — MPK Włocławek 3:4
drugi mecz przełożony, PGKiM Ciechanów — MZK Warszawa
3:2, 1:3; MPK Łódź — MPK Lublin 6:0, 1:1; MPK Wrocław
— WPKM Opole 1:1, 2:1, MPK Kędzierzyn — WPK Legnica
1:2, 0:2.

Szkoda, że nasi piłkarze nie dotarli nawet do tego etapu
rozgrywek. (A.Z.)

Pozdrowienia ze Szwajcarii Saksońskiej

ków, które przetrwało do dnia
dzisiejszego — pomimo wielu
burzliwych okresów w ciągu
13 lat wymiany turystycznej.

Okazuje się jeszcze raz że
najtrwalsze są przyjaźnie za-
wiązane na szlakach tury-
stycznych, przy wspólnym po-
konywaniu trudności, wymia-
nie wrażeń ze wspólnie prze-
bytych szlaków. Oto jedna ze
znamiennych wypowiedzi uc-
czestnika rajdu grupy drez-

deńskiej: *tydzień wspólnie
przeżytych chwil w Waszej
pięknej Ojczyźnie, życzliwość
z jaką spotykamy się na każ-
dym kroku, utwierdzają o łącz-
ących nas przyjacielskich
stosunkach. Chcemy dalej u-
trzymywać serdeczną pokojow-
wą więź ze wszystkimi bratni-
mi narodami, które pragną po-
koju. Wyrazem tego niech bę-
dzie kontynuacja dalszej
współpracy z turystami z kra-
kowskiego MPK. I jeszcze jed-
na wypowiedź przedstawiciela
naszej grupy MPK-owskiej:
jesteśmy mile zaskoczeni o-
pieką z Waszej strony i za-
pewnieniem „wiktu” — nie li-
czyliśmy aż na tyle, gdyż trud-
no nam będzie zrewanżować
się tym samym — czuliśmy się
u Was w „Lathütte” jak we
własnym domu. Jesteśmy o-
czarowani pełną urokiem Szwaj-
carią Saksońską. Oczekujemy
Was we wrześniu na szlakach
Beskidu Sadeckiego.*

Oto kilka ciekawostek z
tras wędrownych po Saksonii:
zwiedziliśmy starą twierdzę
Königstein z XIII wieku gdzie
oniś władcami byli elektorzy
sascy gdy byli również króla-
mi Polski (August Mocny) —
z miejscowości Schmilka przy

granicy czeskiej nastąpił wy-
pad w skały zwane Schramm-
stein, które są doskonałym te-
renem ćwiczebnym dla miłoś-
ników alpinizmu. Z miejscow-
ności Rathen udaliśmy się w
znaną powszechnie grupę skał
Bastei, które stromymi 200 me-
trowymi pionowymi ścianami
opadają ku Łabie, tworząc fan-
tastyczne w kształtach ściany
skalne, nisz i przewieszki,
zwiedziliśmy jeszcze takie gru-
py skał jak: Lilienstein, Pfaf-
fenstein i Gohrisch. Nie lada
atrakcją dla naszej grupy by-
ły jak zwykle dwa dni spędzo-
ne z drezdeńskim kolegą Fran-
zem — wytrawnym alpinistą,
który zademonstrował nam
iście kocią zręczność w cho-
dzeniu po skałach. Najodważ-
niejszy — Marysia, Marian, Ma-
rek i Kaziu zdobyli nawet
szczyt skały „Gorun” o stop-
niu trudności I, wpisując się
do kroniki wejść alpinistycz-
nych Towarzystwa Wysoko-
górskiego NRD (na każdej ska-
le o stopniach trudności od I
do X takie kroniki są umiesz-
czone w hermetycznych pojem-
nikach). Kulminacyjnym pun-
ktem programu był oczywiście
zjazd na linie z kilkudziesięcio-
metrowej skały, najefektow-

niej wykonany przez naszą bo-
haterkę „Myszkę”.

Jeszcze spektakl teatralny
„Winnetou” w oryginalnej sce-
nerii amfiteatru skalnego w
Rathen w tzw. Bastei, jeszcze
dwugodzinny spacer po pięknym
i bogatym w zabytki
Dreźnie i powrót do Krakowa.
Tyle miłych i pełnych wrażeń
przygód i atrakcji przeżyliśmy
na tygodniowej wędrowce po
szlakach turystycznych Szwaj-
carii Saksońskiej.

Nagroda będzie własna sa-
sysfakcja z mile spędzonego
czasu w obcowaniu z pięknym
górnym krajobrazem i natu-
ralnym środowiskiem.

Wszystkich sympatyków róż-
norodnych form turystyki za-
praszamy do udziału w na-
szych imprezach PTTK-ow-
skich oraz do czynnej współ-
pracy przy ich organizowaniu.
W trzecim kwartale propo-
nujemy Wam udział w nastę-
pujących imprezach:

— 18-19 lipiec — wycieczka
w Gorce;
— 15-16 sierpień — wy-
cieczka w Tatry;
— od 6 do 13 września —
rajd ogólnopolski MPK szla-
kami Beskidu Sadeckiego;
— 12 września — wycieczka
do Piwnicznej — Kosarzyska
na zakończenie rajdu;
— 2 września — wycieczka
do Wisły — Beskid Żywiecki;
Do zobaczenia

ZYGFRYD FENRYCH



Pozdrowienia otrzymaliśmy na pocztówce z widokiem ze
Szwajcarii Saksońskiej.



Także koronowane głowy... Księżniczka Stefania w paryskim wnętrzu. Czy kiedyś przejedzie się krakowskim?

ZBIGNIEW BOT

Kanikularne fraszki-igraszki

W pełni sezonu nad morzem
Syrena się ceni, Balwan się pieni...

Wśród obnażonych ciał na plaży
nie obnażaj zbytnio twarzy...

W przepelnionym tramwaju maty Kazio je ciastko z kremem. W pewnym momencie większość kremu ląduje na płaszczy siedzącej obok niewiasty, co bardzo zdenerwowało mamusię Kazię:

— Uważaj syneczku, przecież za chwilę zostanie ci samo ciasto!

*

Mężczyzna wpadł pod tramwaj, który poważnie go poturbował.

W oczekiwaniu na pogotowie nikt z gromady gapiów nie ma odwagi ruszyć okaleczonego, tylko motorniczy, maksymalnie podenerwowany, próbuje zorientować się, jakich ran doznał poszkodowany:

— Bardzo pana boli, jak się pan rusza? — pyta.



— E, nie bardzo, tylko jak się śmieję...

*

W tramwaju spotykają się dwaj koledzy.

— Może wpadniemy na kieliszeczek — proponuje jeden.

— Nie gniewaj się, może kiedy indziej, dzisiaj spieszę się do szpitala, bo moja żona urodziła syna.

— Gratuluje, a kto jest ojcem?

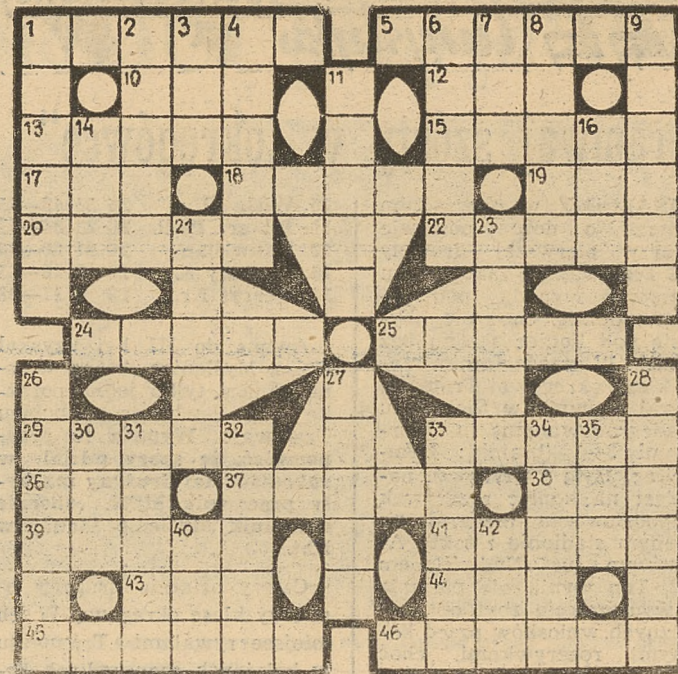
— Jak to kto? Mówię ci, że moja żona urodziła syna, a ty pytasz, kto jest ojcem?

— Nie gniewaj się, ale myślałem, że wiesz...

*

Z głośnym brzęczeniem i bzyczeniem dwie muchy zabawiają się grą w piłkę na filiżance prezesa zakładowego klubu sportowego:

— Musimy solidnie potrenować w tym tygodniu — woła jedna do drugiej — w przyszłą niedzielę zagramy w pucharze...



POZIOMO: 1. dzika, przelotna gęś, 5. wynik prac sejmu, 10. dziewczynka z elementarza, 12. rosa na czole, 13. drużyna piłkarska Myślenic, 15. zatoka M. Czerwonego, 17. część nogi, 18. ludzie o pierwotnych odruchach, 19. angielskie Królewskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej, 20. pułapka na myszy, 22. 1 cm lub dcm, 24. ponoć aż piszczy, 25. przystanekowy parasol, 29. grecka bogini mądrości, 33. sportowiec-aktor występujący w filmie „Piraci”, 36. gramocząsteczka, 37. kuzynka sera salami, 38. imię naszej aktorki, piosenkarki, 39. nadgraniczny region Polski i CSRS, 41. clou rozgrywek sportowych, 43. metalowy łącznik, 44. tak południowych sąsiadów, 45. klawiszowy w domu, 46. osoba wymieniona na wekslu.

PIONOWO: 1. plecie i plecie, 2. koński sprint, 3. znane imię arabskie, 4. nie chciała Niemca, 6. szloch, lament, 7. przebieg, odbywanie się czegoś, 8. tańce, 9. przywódca narodu palestyńskiego, 11. wojskowe rozpoznanie, 14. jej ponoć nie wypada, 16. zakład gastronomiczny, 21. król Teb, następca Edypa, 23. studium rozwoju owada, 26. pozbawiony wartości utwór literacki, 27. znany polski reżyser filmowy („Czterdziestolatek”), 28. przełożony klasztoru, 30. element peronu, 31. toruński materiał, 32. imię znanej autorki powieści kryminalnych, 33. do wbijania pali, 34. król Krety, syn Europy i Zeusa, 35. tytuł oficerski w sultanskiej Turcji, 40. niebezpieczny dla pływaka, 41. przepływa przez Goleniów.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NUMER 11

Poziomo: period, kotara, akr, but, taksa, areka, Rus, wylew, NOT, Olawa, Amado, Paryż, koksa, abaka, kwota, wór, Gogoł, pot, Irena afery, net, kir, szarak, Kanada.

Pionowo: patron, Raksa, iks, Orawa, obawa, tur, Atena, Apator, kulas, muł, kod, wyrok, Pogoń, Maków, nawias, Pogoń, katana, bór, arena, Agata, klaka, opera, tor, Ner, Fin.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosował Krzysztof Pernal.

WOLA METREM NIŻ SAMOCHODEM

Coraz więcej tokijszczyków w dojazdach do pracy zamiast z własnego samochodu korzysta z publicznej komunikacji szynowej. Statystyki miejskie pokazują, iż spośród 12 milionów mieszkańców japońskiej stolicy blisko 2,5 mln jeździ codziennie do pracy kolejką elektryczną.

19 czerwca o godz. 11.20 w Warszawie na zjeździe mostu im. Greta-Roweckiego wydarzył się tragiczny wypadek autobusu WPK linii 156. Po wylamaniu bariery pierwszy człon przegubowego „ikarusa” spadł na dół. Rany odniosło ok. 15 osób, które przewieziono do szpitali.



badz metrem. Ponadto 2,7 mln osób, żyjących na obrzeżach Tokio, przybywa do miasta szybką koleją podmiejską. Ze względu na wysokie opłaty czynszu coraz więcej ludzi zmuszonych jest do poszukiwania mieszkania poza obrębem stolicy. Wydłuża to czas przejazdów do i z pracy. Każdy tokijszczyk potrzebuje dziś na to średnio 63 minuty, 20 proc. mieszkańców — jeszcze więcej, bo ponad półtorej godziny.

W BUDAPESZCIE MNIEJ MOSTÓW

Budapeszteńskie mosty, nieodłączny element węgierskiej stolicy, doczekały się generalnych remontów. Obecnie przyszła kolej na najstarszy most łańcuchowy, zbudowany w połowie ubiegłego stulecia i odbudowany po II wojnie światowej. Ze względu na generalną renowację od marca wstrzymany został po nim ruch. Jest to informacja ważna również dla turystów.

MieSzanKa i k mow NIE TYLKO

bowiem tą trasą najłatwiej można było dotąd dojechać do starówki. W tym sezonie turystycznym gospodarze miasta radzą korzystać wyłącznie z komunikacji miejskiej, która jeździ trasami zastępczymi.

KOMPUTER W TAKSÓWCE DO USŁUG PASAŻERA

„Bardzo proszę szybko, spóźnię się na samolot, na pociąg...” — takie ponagrania słyszą bardzo często taksówkarze od pasażerów. Najpierw w Bolonii, a z kolei w Rzymie i innych miastach włoskich taksówkarze zostali podłączeni do centralnego komputera, który w każdej chwili udziela — drogą radiową — informacji, w jakim czasie odlatuje samolot,

odjeżdża pociąg itp. Często okazuje się, że są one opóźnione i pasażer, który się śpieszył, ma jeszcze czas na małą czarną. W wypadku, gdy odlot czy odjazd jest punktualny, taksówkarz ma możliwość ustalić, czy dowiezie pasażera na czas, czy też z jaką ma jechać szybkością. Wprowadzane we Włoszech dane komputerowe dostępne dla kierowców taksówek, podają również repertuar teatrów, kin oraz programy roz-

związków z budową drogi, w pobliżu której ułożono tor do przewozu kamieni i żwiru na poszczególnych odcinkach trasy. 19-kilometrową linię tramwaj konny pokonywał w ciągu 2 godzin. Linię została zlikwidowana w 1935 r. z powodu jej nierentowności, chociaż wynajmowana była do przewozu wycieczek, a nawet gości weselnych. W historii tego pierwszego na Kielecczyźnie tramwaju bywały także zdarzenia mrozące krew w żyłach, m. in. kilka razy podczas przewożenia kasy pocztowej uzbójnicy rabusie dokonali napadów w stylu oglądanym na westernach. Tylko odwadze konwojentów i dobrej kondycji koni należy zawdzięczać, że na ogół napady nie udawały się.

SENIORZY KIEROWNICY ODDAJĄ PRAWA JAZDY

Władze miejskie Bonn nawołują starszych wieloletnich kierowców do oddawania praw jazdy w zamian za półroczny, darmowy abonament na komunikację miejską. Dotyczy to osób które przekroczyły 60 rok życia. Natomiast ci, którzy w tym wieku chcą nadal prowadzić prywatne pojazdy, muszą poddać się badaniom lekarskim, przejść kurs i zdać egzamin. Niedawno zanotowano w Bonn tysięcznego ochotnika. Pewna kobieta zrezygnowała z prawa jazdy i jako „jubilatka” otrzymała darmowy, roczny abonament na środki komunikacji miejskiej. (Oprac. I-k)

SROGIE KARY DLA NIETRZEŻWYCH

Zgromadzenie Narodowe Francji przyjęło zdecydowaną większością głosów projekt ustawy zaostrzającej kary dla kierowców prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwym. Projekt ustawy przewiduje podniesienie wysokości grzywny do 30 tys. franków oraz kary więzienia do 2 lat.

BYŁY NAPADY NA KONNY TRAMWAJ

Na trasie Szczekociny — Sędziszów kursował przed z górą 50 laty tramwaj konny. Linię powstała w 1915 r. w