

Po naradzie dyrektorów w Osieczanach

Atestacja niejedno ma imię

CZYM w rzeczywistości jest atestacja stanowisk pracy? Czy lekarstwem na wszystkie nasze gospodarcze kłopoty? Czy sposobem na tłumaczenie dotychczasowych niepowodzeń? Czy też nowym fetyszem, po realizacji którego rozpoznawać się będzie zwolenników i wrogów naszego ustroju...?

Te i inne pytania na temat atestacji padały z ust dyrektorów wszystkich przedsiębiorstw krakowskich, którzy zostali zgromadzeni na seminarium w Osieczanach, zorganizowanym 15 września z inicjatywy Wojewódzkiego Komitetu Obrony Okazuje się bowiem, że o ile pojęcie atestacji wydawało się wszystkim jasne jeszcze w kilka tygodni po X Zjeździe Partii, to w miarę upływu czasu stawało się ono coraz bardziej skomplikowane. Najbardziej przebiegał wszędzie pierwszy jej etap, tzn. wydanie w przedsiębiorstwach odpowiednich zarządzeń i powołanie zespołów do spraw atestacji. Jednak z dalszą jej realizacją było już różnie.

Jak ocenia wiceprezydent miasta Janusz Jakubowski, będący jednocześnie wiceprzewodniczącym Partijno-Tere nowej Komisji do Spraw Atestacji, największe efekty w tej dziedzinie widać w przedsiębiorstwach, których organem założycielskim jest prezydent

miasta. Na seminarium oprócz MPK swoje dokonania prezentowali również przedstawiciele Huty im. Lenina i „Instalu”, które podobnie jak MPK są już po atestacji pilotażowej. Każdy z nich robił ją jednak odmiennie, z uwzględnieniem specyficznych warunków pracy, charakteru produkcji i ustaleń branżowych na szczeblu zrzeszeń.

Odpowiedzią tym, którzy nie byli zadowoleni z ponagania ich do działań atestacyjnych, było stanowisko prezesa Jakubowskiego, który sprawę postawił jasno: Możecie atestacji nie robić, możecie nazywać ją atestacją lub jak tylko chcecie, ale zróbcie w swoich przedsiębiorstwach wszystko, by poprawić ich wyniki ekonomiczne, by poprawić ich sprawność organizacyjną, podnieść wydajność pracy, wstrzymać odpływ załogi ze względu na niskie zarobki. Zróbcie to, poprawcie swoją efektywność i nie nazywajcie tego nawet atestacją, a nikt z pewnością nie będzie miał wam tego za złe. Ale nie krytykujcie i wysmiewajcie atestacji, jeśli nie potraficie tego sami dokonać!

Jeszcze więcej wątpliwości wzbudził drugi proces, który ma być dokonywany równoległe z atestacją, tj. wartościowanie pracy. Wątpliwości te były tym większe, że czynniki centralne wyznaczyły ostateczny termin tego procesu na koniec marca przyszłego roku, co przy konieczności zmniejszenia się w swoich dotychczasowych środkach i o-

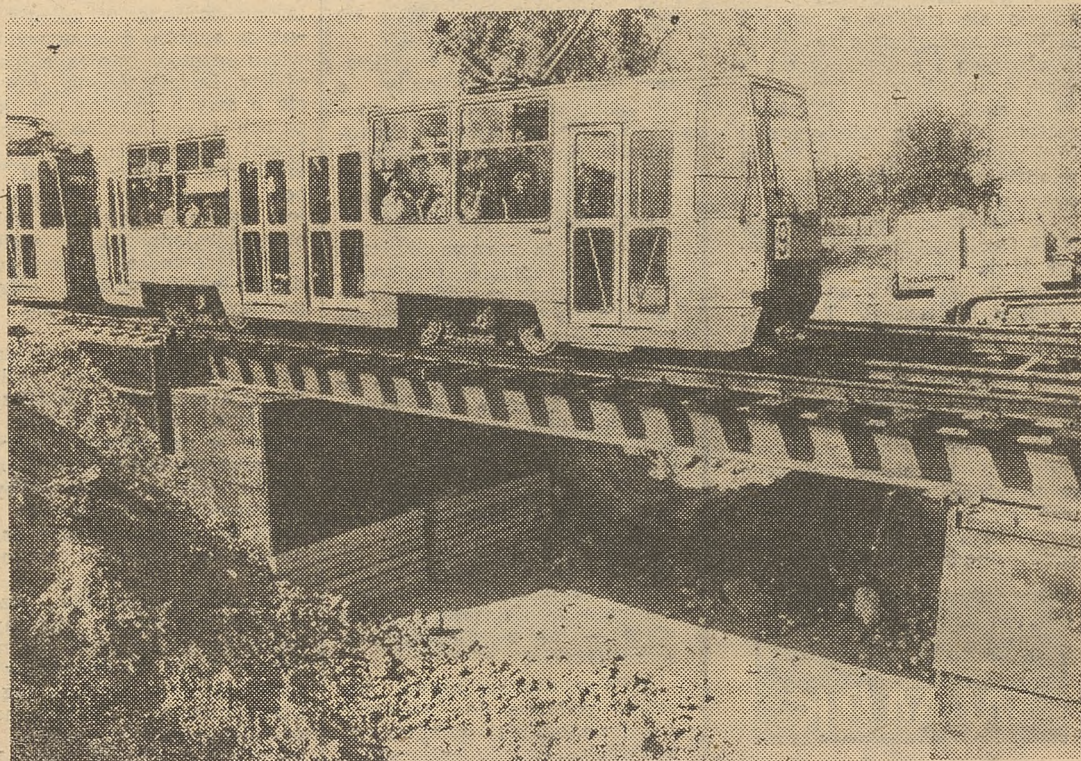
(Dokończenie na str. 4)

Współpraca miast i przedsiębiorstw

TRADYCJE kontaktów między Krakowem a Norymbergą sięgają jeszcze XIV w. i nie ograniczają się tylko do twórcy słynnego ołtarza w kościele Mariackim — Wita Stwosza i jego dzieł, lecz obejmują również szerokie kontakty handlowe (przywilej królewski dla kupców norymberskich z 1356 r.), naukowe (wielu norymberczyków studiowało w Akademii Krakowskiej), jak również finansowe i kulturalne. Z czasem jednak kontakty te zanikły i odrodziły się dopiero po II wojnie światowej, w ramach normalizacji stosunków między Polską a RFN.

Nawiązanie oficjalnych kontaktów między oboma miastami nastąpiło 2 października 1979 r., kiedy to zawarte zostało pierwsze ramowe porozumienie, nakreślające dość szeroki zakres tej współpracy, obejmujący nie tylko tak tradycyjne dziedziny jak nauka, sztuka, kultura, sport, turystyka, czy kontakty prasowe, ale również i ochronę środowiska naturalnego, konserwację zabytków i gospodarkę komunalną. W tej ostatniej sferze znalazło się też miejsce dla komunikacji miejskiej. Jednym z pierwszych efektów tej współpracy było np. opracowanie przez specjalistów

(Dokończenie na str. 5)



BUDOWA ciągu ciepłowniczego przecinającego aleję Planu 6-letniego wstrzymała ruch tramwajowy tylko przez jeden weekend. Dziś pojazdy suną estakadą, pod którą będzie się układać rurciąg.

Fot. JACEK BEDNARCZYK

Wyciąże po raz drugi

O WYCIAŻU i zamrożonej tam budowie pisałem na tych łamach już przed blisko trzema laty. I oto sprawa ta staje się znów w MPK aktualna. Przypomnijmy więc, o co chodzi. Znajduje się tam wstrzymana budowa dość dużej bazy przemysłowej na powierzchni kilku hektarów, której właścicielem był początkowo Budostal-3 i on też był wykonawcą całego obiektu. Kryzys gospodarczy z początków lat 80. udowodnił, że przedsiębiorstwo nie jest w stanie podjąć temu zadaniu i postanowiono pozbyć się całej budowy. Już wtedy padły propozycje, by rozpoczętą budowę przejęło nasze przedsiębiorstwo i wykończyło ją zgodnie ze swymi potrzebami.

Wraz z całym kolektywem przedsiębiorstwa i kierownictwem trakcji autobusowej oglądałem wówczas plac budowy, w dużej mierze zarośnięty już murawą, z której ster, czaiły ustawione już żelbetowe konstrukcje, jak również i te, które leżały jeszcze nie zamontowane. Zastanawiano się wówczas nad możliwością przeniesienia tam Zakładu Na-

praw Autobusów i zorganizowania niedużej zajezdni autobusowej, która obsługiwałaby część linii nowohuckich i pobliskie Niepołomice. Zlecono nawet opracowanie stosownych projektów zagospodarowania bazy.

Jednak po pewnym czasie okazało się, że większą siłę przebiecia ma powstający właśnie Budostal-9, przedsiębiorstwo utworzone jako wykonawca odnowy krakowskich zabytków. Po niespełna trzech latach okazało się, że żadna z koncepcji zagospodarowania obiektu przez nowe przedsiębiorstwo nie jest realna i budowa znów została wystawiona na sprzedaż. 17 września wraz z Prezydium Rady Pracowniczej i dyrekcją przedsiębiorstwa znów znalazłem się na placu budowy w Wyciążu.

W zasadzie nic się tam nie zmieniło. Tylko drzewa i krzewy bujnie wyrosły wśród sterzących konstrukcji, a wśród nich znalazły swe schronienie zające. Nowy właściciel gotów jest odstąpić nam plac budowy wraz z zamontowanymi już konstrukcjami za 110 mln zł. Za materiał zgromadzony na placu budowy trzeba będzie zapłacić osobno, gdyż jest on własnością wykonawcy. Tym razem zwiędzając plac można było się posługiwać opracowanymi już planami zagospodarowania. Nie jest jednak pewne, czy zostaną one wykorzystane w

nowej sytuacji, gdyż co innego stało się dziś dla nas najpilniejsze.

Wprawdzie potrzebne są nowe i większe pomieszczenia dla ZNA, ale jeszcze pilniejsza może okazać się nowa zajezdnia autobusowa, gdyż z byłego lotniska w Czyżynach chcą nas jak najszybciej eksmitować. Jeśli by się tak stało, budowana obecnie zajezdnia przy ul. Łokietka byłaby tylko rekompensatą utraczonych miejsc postojowych i naprawczych bez uwzględnienia potrzeb wynikających z rozwoju świadczonych usług. Powierzchnia nowej bazy pozwoliłaby na stworzenie w Wy-

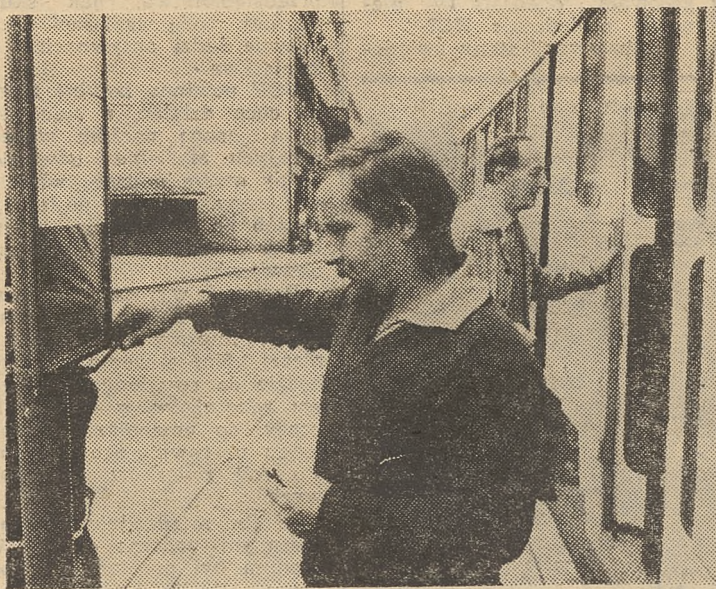
(Dokończenie na str. 4)

A. Piątek laureatem

PO RAZ DRUGI lubelski Oddział Społecznego Towarzystwa Polskich Katolików oraz Rada Parafii Kościoła Polskokatolickiego w Lublinie przyznały honorowe wyróżnienie „Serce dla serca” Przynawne jest ono ludziom, którzy poświęcają się bezinteresownej służbie dla dobra drugiego człowieka, wskazując drogę do osiągnięcia pełni człowieczeństwa.

Miło nam donieść, że jednym z wyróżnionych w dziedzinie inicjatyw społecznych jest Mieczysław Adam Piątek, kierownik naszego przedsiębiorstwa. A. Piątek jest też naszym korespondentem. Czym zajmuje się społecznie, w tym środowisku wyjaśnić nie musimy. Jego ambulanś z rozspianą gromadą dzieci góralskich znany jest w całej Polsce. Również akcja „Trza mieć serce” znana jest w kraju bardzo dobrze.

(fjs)



ODDZIAŁ Utrzymania Tras rozpoczął kolejną wymianę rozkładów jazdy — tym razem na drukowane przez komputer. O szczegółach — na str. 2.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

12-15 września po ulicach Krakowa kursował zabytkowy wagon Linke — Hoffman obsługujący specjalną linię turystyczną „0”. Tym razem wozono już pasażerów odpłatnie i w ciągu dwóch dni zarobiono blisko 20 tys. zł. Pieniędzy te przeznaczone mają być na pokrycie kosztów remontu następnych zabytkowych wagonów. A skoro już o tramwaju Linke-Hoffman mowa, to redakcja przyznaje rację tym, którzy zwrócili nam uwagę na błędne podpisy pod zdjęciami. Rzeczywiście ten tramwaj nie mógł wrócić na ulice Krakowa, bo nigdy przedtem po nich nie jeździł. Przepraszamy.

12 września w Osieczanach odbyło się spotkanie pokoleń MPK-owskich działaczy młodzieżowych i sekretarzy organizacji partyjnych (niezależnie od samych ludzi). Wspólnie zastanawiano się, kiedy lepiej funkcjonowała organizacja młodzieżowa — dawniej czy obecnie?

13 września zakończył się XIII Ogólnopolski Rajd Górski MPK Kraków, odbywający się w tym roku na terenie Beskidu Sądeckiego. Tym razem udział w rajdzie wzięli również goście zagraniczni.

14 września w ZNT odbyło się zebranie Zakładowego Zarządu OSP. Strażacy dyskutowali na temat stanu zabezpieczenia przeciwpożarowego przedsiębiorstwa i przygotowań do kolejnych zawodów strażackich, które w październiku odbędą się w ZAB.

15 DNI W MPK

15 września w ORW w Osieczanach odbyło się z inicjatywy WKO seminarium dyrektorów zakładów pracy z Krakowa i województwa * poświęcone ocenie zaawansowania prac atestacyjnych i wartościowaniu pracy w przedsiębiorstwach. (Obrady relacjonujemy oddzielnie.)

Od 16 września trwa ostatni turnus wczasowy w Osieczanach. Przebywają na nim 42 Niemców z NRD (22 z Lipska i 20 z Drezna) oraz ok. 20 emerytów z naszego przedsiębiorstwa. Od początku październik rozpoczynają się znów turnusy rehabilitacyjne.

17 września obradowało Prezydium Rady Pracowniczej. Dokonano korekty planu remontów kapitalnych (torów tramwajowych, autobusów i tramwajów), oceny prac specjalnych zespołów powołanych dla oceny struktury organizacyjnych i rezerw kadrowych w zakładach oraz przyznano odznak Zastępcy i honorowy Pracownik MPK. Osobnym punktem obrad była wizualizacja na terenie budowy oferowanej nam bazy (piszemy o niej szerzej na naszych łamach).

19 września odbyło się sprawozdawczo-wyborcze zebranie MPK-owskiej organizacji ORMO. W nowej kadencji komendantem Zakładowego Sztabu pozostał nadal Stanisław Solarz, a jego zastępcami zostali Ryszard Kwitkowski i Janusz Ryszka.

19 września dwudziestu pięciu działaczy młodzieżowych wyjechało na Ochotniczy Hufiec Pracy do Damsdorf w NRD. MPK-owska młodzież będzie tam pracować i wypoczywać do 10 października.

20 września zapaleni turystyci mogli wybrać się na jeszcze jeden rajd. Tym razem organizatorem rajdu „Rabka — 87” było Zrzeszenie Sportu i Turystyki „Ogniwo”.

„KAMAZ” NAJECHAŁ NA AUTOBUS WPK

W Zawierciu ciężarowy „kamaz” uderzył 15 września w stojący na przystanku autobus WPK linii 714. W wypadku uszkodzonych zostało 29 osób, które przewieziono do szpitala.

Partyjne inicjatywy

Najtrudniejsze są sprawy ekonomiczne

ORGANIZACJA partyjna w krakowskim MPK liczy ponad 800 członków. W tak dużym, rozrzuconym po mieście przedsiębiorstwie, działalność partyjna nie jest łatwa. W zajeżdżaniach często zebrania partyjne łączy się z naradami roboczymi, a odbywają się one czasem o... 3 w nocy, wtedy, gdy kierowcy zbierają się przed wyjazdem na trasę.

Ryszard Gurbieł, I sekretarz KZ PZPR, zapytany o problemy odpowiada, że najtrudniejsze są sprawy ekonomiczne. Z nich wynikają największe kłopoty, z którymi radzić sobie muszą podstawowe organizacje partyjne.

Zarobki to sprawa budząca największe emocje pracowników. Postanowiono więc, aby organizacje partyjne przeprowadziły weryfikację zatrudnienia na stanowiskach nierobotniczych. Jeśli powołane w tym celu komisje stwierdzą, że ludzi jest za dużo, postawiony zostanie wniosek o zlikwidowanie części etatów, przy pozostawieniu pieniędzy dla pozostałych pracowników.

W tym roku to się na pewno uda, ale czy w przyszłym „w nagrodę” nie zostanie nam zmniejszony fundusz płac? — ma wątpliwości Ryszard Gurbieł.

MPK-owska inicjatywa pozornie podobna do atestacji, różni się od niej w kilku aspektach. Przede wszystkim założono, że inicjatywa weryfikacji ma wyjść od ludzi pracujących w zakładach, bezpośrednio zainteresowanych zyskiem pieniędzy.

Organizacja partyjna uczestniczy też w poprawie gospodarowania przedsiębiorstwa. Robi się przeglądy zapasów ponadnormatywnych, choć ich pozbywanie się to często bardzo ryzykowne decyzje, przy wciąż niestabilnym rynku.

Nielatwe są sprawy kadrowe. Tylko w tym roku zwolniło się z MPK 945 osób. Najwięcej z tzw. zaplecza — mechaników przygotowujących

pojazdy — 586, ponad 159 kierowców, 85 motorniczych i 115 pracowników umysłowych.

Sekretarz organizacyjny KZ Kazimierz Mamon informuje o działalności wewnątrzpartyjnej. Zakładowa komisja rewizyjna prowadzi obecnie kontrolę wszystkich 19 POP działających w MPK. Kontrola, prowadzona w odległy od rutynny sposób, daje w wyniku wielu rozmów bardzo ciekawe efekty. Ludzie mówią otwarcie o swych problemach, kłopotach i niedostatkach partyjnej działalności. Partia ma też coraz większy wpływ na politykę kadrową. Wynikiem jest cofnięcie ostatnio rekomendacji jednemu z zastępców kierownika, przeprowadzenie wielu rozmów ostrzegawczych, posypały się też partyjne kary.

Z inicjatywy organizacji partyjnej związkowcy, członkowie samorządu i ZSMP spotykają się raz w miesiącu, by potem w rozmowach z dyrektorem prezentować wynagociowane stanowisko. Taka polityka doprowadziła do tego, że w MPK 95 proc. członków partii należy do związków zawodowych.

Obecnie krakowskie przedsiębiorstwo, mimo znacznych kłopotów, radzi sobie nie najgorzej. Zysk wypracowany oczywiście w oparciu o reguły funkcjonowania — dotowanego przedsiębiorstwa — świadczy o tym najlepiej. Jest w tym bilansie spora zasługa partyjnej organizacji, do której należy co siódmy pracownik.

KRZYSZTOF GACEK

„Trybuna Ludu” nr 204
z 2 IX 1987

PRZYSTANEK: FILHARMONIA				PRZYSTANEK: FILHARMONIA			
TRASA: STRASZEWSKIEGO - 1 MAJA				TRASA: STRASZEWSKIEGO - 1 MAJA			
DLUGA - KAMIENNA				DLUGA - KAMIENNA			
OS. XXX-LECIA PRL				OS. XXX-LECIA PRL			
PONIEDZIAŁEK - PIĄTEK				* SOBOTA - NIEDZIELA, ŚWIĘTA			
GODZ.	MINUTY			GODZ.	MINUTY		
4	49	59		4	19	34	49
5	19	29	39	5	19	34	49
6	19	29	39	6	19	34	49
7	19	29	39	7	19	34	49
8	19	29	49	8	19	34	49
9	29	49		9	19	34	49
10	29	49		10	19	34	49
11	29	49		11	19	34	49
12	29	49	59	12	19	34	49
13	19	29	39	13	19	34	49
14	19	29	39	14	19	34	49
15	19	29	39	15	19	34	49
16	19	29	39	16	19	34	49
17	29	49		17	19	34	49
18	19	39	59	18	19	34	49
19	19	39	59	19	19	34	49
20	19	39	59	20	19	34	49
21	19	39	59	21	19	34	49
22	19	39	59	22	19	34	49
23				23			
24				24			
ZJAZDY DO ZAJEZDNI				ZJAZDY DO ZAJEZDNI			
PODGÓRZE				PODGÓRZE			
16	59			23	15	30	
17	19	39					
23	19						

Rozkłady jazdy z komputera

ROZKŁADY jazdy, odkąd pamiętam, wywołują w Krakowie wiele emocji. Ci, którzy z układu graficznego są zadowoleni, na ogół się nie wypowiadają. Nie inaczej miała być sprawa, gdy na przystankach pojawiły się rozkłady z odjazdami z końcówek. Czas przjazdu na konkretny przystanek trzeba sobie obliczać, dodając do czasu odjazdu przebieg na danym odcinku. Generalnie wiadomo już o co chodzi, pasażerowie nauczyli się z nich korzystać, chociaż

zdarzają się przypadki mylnej interpretacji. Oczywiście już od momentu wprowadzenia nowych rozkładów szukano innych, lepszych rozwiązań. Parę miesięcy temu na przystankach przy filharmonii zawieszono takie właśnie, ulepszone rozkłady jazdy. Drukuję je komputer i nie już na nich nie trzeba dodawać, zrobiła to maszyna w momencie druku, a i cyfry są większe i bardziej czytelne.

(FIS)

Refleksje o i po IV Plenum

NIEDAWNO w Zakładzie Taksówek odbyło się zebranie partyjne. Z referatem „Refleksje o i po IV Plenum KC PZPR” wystąpił I sekretarz tej POP Jan FRĄCZEK. Myślę, że jego uwagi zrodzą nowe refleksje u odbiorców nie tylko X POP, ale wszystkich Czytelników „Sygnałów MPK”.

Jednym z najważniejszych problemów poruszanych przez uczestników IV Plenum była sprawa miejsca i roli podstawowych organizacji partyjnych w życiu społeczno-politycznym i gospodarczym poszczególnych środowisk. Działając w środowisku robotniczym, każda podstawowa organizacja partyjna zobowiązana jest znać stan jego świadomości politycznej i umieć oceniać nastroje społeczne.

W jakim stanie świadomości społecznej partia przygotowała i odebrała IV plenarne posiedzenie KC?

Z obserwacji stanu świadomości społecznej wynika, że o powstaniu i narastaniu korzystnych lub negatywnych nastrojów decyduje przede wszystkim stan gospodarki i sytuacja materialna społeczeństwa.

Sygnałem zmian świadomości społecznej jest coraz powszechniejsza opinia, że sytuacja w kraju polepsza się, choć następuje to zbyt wolno. Wolniej niż oczekuje tego społeczeństwo. Ludzi powinno być stać na poważną refleksję np. jak widzą swoją rolę w reformowaniu przedsiębiorstwa, jak skutecznie będą wspierać propozycje ludzi aktywnych z inicjatywą.

POP powinna hołubić tych, co chcą działać, a stanowić silną grupę nacisku wobec ospałych Myślenie i odważne czyny muszą nabrać właściwej ceny. Jest to najlepszy sposób na pokonanie wielu barier i codzienny partyjny obowiązek.

Partia wyraża przede wszystkim polityczne i społeczne interesy klasy robotniczej. Konsekwentnie dążyć będzie do rozszerzenia wpływu robotników w zakładach pracy, do umacniania samorządu pracowniczego i wzrostu roli związków zawodowych.

Odrębnym zagadnieniem poruszonym podczas obrad IV Plenum był problem alkoholizmu. Osoby nadużywające alkoholu mają w ciągu roku 2,5 raza wyższą absencję. Ich wydajność jest o 30 do 70 proc. niższa od przeciętnej. Zbyt często spotykamy się z

pijaństwem w zakładach pracy, a co najgorsze — w zakładach transportowych. Jedną z bardzo wielu prób zwalczania alkoholizmu jest działalność Towarzystwa Trzeźwości Transportowców. W całej Polsce TTT skupia około 2 mln członków. Organizacja ta działa również w MPK Kraków. Koło TTT w Zakładzie Taksówek liczy 160 członków.

W Zakładzie Taksówek 25 proc. pracowników należy do PZPR. W ciągu 10 miesięcy wręczono tam 13 legitymacji kandydackich. Jest to niewątpliwie ogromny sukces, na który nie miały wpływu ma działalność I sekretarza, przygotowane przez niego materiały poświęcone bieżącym wydarzeniom politycznym w kraju.

BOGUSŁAWA MAJECKA

Uwaga! Serwomit!

O ZAWODNOŚCI nawet doskonałych urzędników przekonał nas nasi kierowcy 16 bm. Przeprowadzona w tym dniu kontrola trzeźwości wykazała u jednego z kierowców obecność alkoholu w organizmie. Było tego wprawdzie „tylko” 0,20 promila, ale zawsze. Kierowca upierał się, iż jest to niemożliwe, jednak fakty były oczywiste. Przypadek sprawił, iż jego kolega dokończył pity przez poprzednika „serwomit”. Sprawdzono go następnie aparatem na trzeźwość. Aparat... wykazał obecność alkoholu. Po kilkudziesięciu minutach obydwo kierowców sprawdzono jeszcze raz. Poziom alkoholu spadł do 0,10. „Serwomit” został zabrany do analizy. Tymczasem radzę uważać.

(FIS)



Po czarnym czwartku w Warszawie

NIEDAWNA tragiczna seria wypadków w komunikacji miejskiej w Warszawie — tramwajowych i autobusowych — bardzo zaniepokoiła mieszkańców stolicy. Najpoważniejszy z nich, o którym pisaliśmy także na naszych łamach, w dniu 3 września na skrzyżowaniu ulic Wolskiej i Młynarskiej, gdzie w wyniku zderzenia dwóch składów linii „26” i „27” zginęło 6 osób, a kilkadziesiąt odniosło rany, wywołał prawdziwy szok w całym kraju. Jak mogło dojść do takiej tragedii? Kto naprawdę zawinił? Ludzie czy sprzęt, który — nie ma co ukrywać — jest mocno wyeksploatowany? Takie pytania zadawano sobie powszechnie po tym wypadku. Sądźmy, że i naszych Czytelników zainteresują kompetentne odpowiedzi na tego rodzaju pytania. Poniżej drukujemy wypowiedź dyrektora naczelnego stołecznych Miejskich Zakładów Komunikacyjnych — JERZEGO KANIA oraz dziennikarską relację ze spotkania w Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy, na którym mówiono o ustaleniach specjalnej komisji powołanej po tragedii z 3 września. Ponieważ wiele problemów, występujących w Warszawie, dotyczy całej Polski, także Krakowa, mamy nadzieję, że obydwa teksty pobudzą do refleksji również wszystkich odpowiedzialnych za bezpieczną komunikację w Krakowie.

Ograniczyć ryzyko błędu

Mówi dyrektor stołecznych MZK — JERZY KANIA

W EWNETRZNA komisja powołana do zbadania przyczyn wypadku wypowiedziała się na ten temat jednoznacznie: motorniczcy nie dopełnił swych obowiązków, popełnił błąd. 28 sierpnia, a więc na 5 dni przed katastrofą, wymieniono cały mechanizm sterujący zwrotnicą, na którą najechał, a którą powinien był prawidłowo przełożyć. Była ona nowa i sprawna. Sprawne były także wagony tramwaju, co stwierdzono podczas kontroli ich stanu technicznego, w obecności przedstawiciela prokuratury i biegłego sądowego.

Nie należy sądzić, że dopiero poważna katastrofa dopinguje MZK do aktywności w kwestiach bezpieczeństwa. Działalność profilaktyczną prowadzimy w przedsiębiorstwie na co dzień. Korzystamy na bieżąco z kwartalnych, półrocznych i rocznych analiz o stanie bezpieczeństwa drogowego. Uwzględniają one m. in. wszystkie przypadki kolizji tramwajów, autobusów i trolejbusów powstałe zarówno z winy naszych kierowców, jak i innych użytkowników dróg, porę roku czy dnia, w jakich się wydarzyły, odcinki dróg, na jakich najczęściej dochodzi do kolizji.

Ta statystyka służy konkretnym decyzjom, a uzupełniana jest przez samych pracowników (wnioski dotyczą np. lepszego oznakowania skrzyżowań). Wynika z niej na przykład, że najbardziej niebezpieczne są miesiące jesienne i zimowe. Co roku o tej porze organizujemy dla kierujących pojazdami dodatkowe szkolenia. Wszyscy oni raz w roku odbywają obowiązkowe badania lekarskie, a co 3 lata psychotechniczne. Niezależnie od tego udają się na dodatkowe badania po każdej kolizji, którą zawinił.

Zdajemy sobie sprawę, że największe ich powodują ludzie o krótkim stażu pracy. Ci, którzy już poczułi się za kółkiem pewnie, a małe jeszcze mają doświadczenie. Młodym pracownikom poświęcamy zatem szczególną uwagę już na etapie szkolenia podstawowego, które w przypadku kierowców trwa u nas 4-5 miesięcy, a motorniczych 3-3,5 miesiąca.

Program kursu zaakceptowany przez ministerstwo rozszerzyliśmy sami w marcu ub. r. o 7 godzin poświęconych dodatkowo przepisom ruchu drogowego, wewnętrznym przepisom służby ruchu i bhp. Spośród nienagannie pracujących kierowców wybieramy tzw. patronów służących radą młodym pracownikom samodzielnie już prowadzącym pojazd.

Nie jesteśmy nastawieni na działania doraźne, lecz mamy

obowiązujący wszystkich i stale doskonalony przez dział awarii i wypadków system profilaktyki. Stale, gdyż warunki ruchu w Warszawie są coraz gorsze. Powstają nowe zagrożenia. Prace budowlane i remontowe zmuszają nas do częstej zmiany tras tramwajowych i autobusowych, szukania objazdów. Za każdym razem informację i instrukcję z mapą trafiają do rąk kierowców, zanim jeszcze pierwszy pojazd wyjedzie na nową trasę.

Mówię to wszystko nie po to, aby nas usprawiedliwiać — powiedział Jerzy Kania — lecz aby rozwiązać wątpliwości lub podejrzenia o opieszałość czy spóźniony refleks. Staramy się stworzyć warunki ograniczające liczbę zagrożeń. Wykluczyć ich nigdy nie można. Ludzie popełniają błędy. Możemy ich szkolić, a gdy to nie zdaje egzaminu — karać. Robimy to mimo — a mówię to bez cienia przesady — katastrofalnej sytuacji kadrowej w MZK.

W tej chwili 38 kierowców wypowiada nam pracę, oprócz oczywiście odchodzących na emeryturę, renty, do wojska. Ci, którzy odchodzą, podają jako powód: zbyt trudne warunki pracy w nietypowych godzinach i zbyt niskie płace. Na tych, którzy pracują, przypada miesięcznie średnio 49 nadgodzin w przypadku motorniczego i 55 w przypadku kierowcy. Moglibyśmy i mamy takie możliwości, uruchomić 50 tramwajów i 100 autobusów więcej, ale tak zmęczymy naszych ludzi, że znacznie wzrosłyby zagrożenia w ruchu drogowym.

Mimo braków w zatrudnieniu, w ciągu 7 miesięcy br. zwolniliśmy z różnych przyczyn z pracy w trybie dyscyplinarnym 45 osób. Głównie za nieprzestrzeganie regulaminów MZK, naganą obsługę pasażerów. W ub. roku w ramach

tzw. akcji B — bezpieczeństwa, trwającej w zasadzie parmanentnie, ukarano 864 kierowców i motorniczych.

Spyta ktoś: Co dalej? Nowych kandydatów na kierowców i motorniczych zgłasza się bardzo mało. Jeśli więc nie nastąpią radykalne zmiany systemowe, trudno oczekiwać szybko radykalnej poprawy.

Eksperci o przyczynach tragicznego zderzenia

P ODCZAS spotkania w Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy zapoznano dziennikarzy z ustaleniami komisji, powołanej przez prezydenta miasta w celu wyjaśnienia przyczyn wypadku tramwajowego z 3 września. Jak poinformowano, zwrotnica techniczna (nie eksploatowana w przewozach pasażerskich), na którą wjechał tramwaj linii „26”, przecinając tym samym drogę tramwaju nadjeżdżającego z przeciwnika — linii „27” była sprawna technicznie. Także sprawny był świetlny sygnalizator dający wolną drogę obu tramwajom.

Ustalono, że motorniczy tramwaju „26” nie dopełnił dwóch podstawowych obowiązków. Po pierwsze nie upewnił się, czy zwrotnica, na którą wjechał, jest ustawiona prawidłowo, a więc w kierunku jazdy na wprost, po drugie zaś wjechał na nią. Zgodnie z prawami ruchu obowiązującymi motorniczych, tramwaje na zwrotnicach wymijać się nie mogą, zabrania się wjazdu na iglicę zwrotnicy, gdy z przeciwnika nadjeżdża inny tramwaj, który na torach bez zwrotnicy ma pierwszeństwo

nad tramwajem na zwrotnicę wjeżdżającym.

Ustalono też, dlaczego zwrotnica była w ogóle przełożona. Sprawcą jej przełożenia był motorniczy innego tramwaju linii „1”, który kilka minut przed tragicznym wypadkiem, skręcił na techniczną zwrotnicę i nie przełożył jej z powrotem, co należy do jego obowiązków.

Sprawcą wypadku jest więc motorniczy linii „26” — Wojciech S., którego tymczasowo aresztowano i którego obwinia się o nieumyślne spowodowanie katastrofy. Grozi mu wyrok od jednego do dziesięciu lat pozbawienia wolności. Obwinionym o nieumyślne spowodowanie zagrożenia jest motorniczy tramwaju linii „1”, który nie został tymczasowo aresztowany, lecz za swoje poważne niedopatrzenie będzie odpowiadał przed sądem.

Przy okazji wyszło na jaw, że z odpowiednich badań przeprowadzonych cyklicznie wynika, iż zaledwie w 70 procentach motorniczości przestrzegają wymogu przełożenia zwrotnicy po przejechaniu jej lub ustnego zawiadomienia o takim przełożeniu motorniczo tramwaju jadącego w następnej kolejności.

Wiadomo także, że młody, dopiero od sześciu dni samodzielnie i odpowiedzialnie wykonujący swoją pracę motorniczy tramwaju „26” jechał w towarzystwie tzw. patrona, doświadczonego instruktora, który powinien był nadzorować jego pracę. Jednakże w myśl istniejących przepisów, odpowiedzialność prawna za prowadzenie tramwaju, spada całkowicie na motorniczego, natomiast obecność patrona przy nim sprostada się li tylko do doradztwa. Patron żadnej odpowiedzialności prawnej nie ponosi.

Autorzy sporządzonego po wypadku raportu ocenili też pracę pogotowia ratunkowego, straży pożarnej i ratowniczych

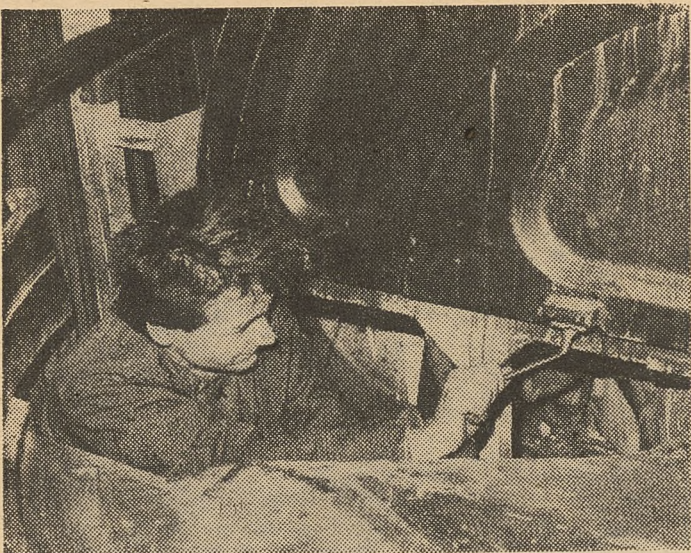
ekip MZK. Szybkość i skuteczność uczestniczących w akcji załóg ratowniczych została oceniona bardzo wysoko. Na apel władz miasta do stacji krwiodawstwa zgłosiło się 2160 osób, z czego 1773 osoby oddały krew. Uzyskano od nich 637,5 litra krwi. MZK i PZU podjęły też starania o przyznanie odszkodowań i pomocy rodzinom zmarłych, a także wszystkim osobom poszkodowanym, stosując szybko, unikając zbędnych formalności drogę załatwiania spraw.

Po zakończeniu działań wyjaśniających, komisja wydała też kilka zaleceń skierowanych do władz miasta i do MZK. Przede wszystkim zaleca się poprawę systemu szkolenia, sprawdzania i egzekwowania znajomości przepisów kierujących środkami komunikacji masowej. Po drugie rozpoczęto prace nad wprowadzaniem nowych, innych oznakowań dla kierujących tramwajami. Należy też, zdaniem członków komisji, uregulować przepisy prowadzenia akcji ratowniczych w mieście, gdyż do tej pory pozostają one rozproszone i nieścisłe.

Stwierdzono, że miastu potrzebny jest śmigłowiec wyposażony w odpowiedni sprzęt ratowniczy i naprowadzający jednostki ratownicze na miejsce wypadku, ambulans-ambulatorium (tzw. przenośny szpital) oraz specjalny samochód ratownictwa technicznego typu „Iveca” do dyspozycji oddziału ratownictwa technicznego straży pożarnej.

Zdaniem przedstawicieli straży pożarnej, gdyby do wypadku doszło nieco później lub gdyby inny wypadek z tego samego dnia, kolejowy, mający miejsce niedaleko dworca Warszawa Zachodnia zdarzył się nieco wcześniej, strażacy nie byłiby w stanie prowadzić podwójnej akcji ratowniczej ze względu na brak wystarczającej ilości odpowiedniego sprzętu.





Fot.: ST. MAKAREWICZ

OD 2 WRZEŚNIA pracują i uczą się dwa roczniki uczestników OHP. Z 90 przyjętych w ubiegłym roku osób pozostały 62. Wszyscy przeszli już naukę teoretyczną w zawodzie i przyjęci zostali do pracy w brygadach. Ich obecne zarobki to 8 tysięcy pensji zasadniczej i do 4 tysięcy premii motywacyjnej. W niektórych zakładach dochodzi jeszcze do tego dodatek w wysokości 1,5 tysiąca złotych za pracę szkolną. Czytającemu nasuwa się pytanie: co stało się z 28 młodymi ludźmi z naboru do

Wyciąże po raz drugi

(Dokończenie ze str. 1)

ciężu naprawdę wielkiej zajętności obsługującej wszystkie linie nowohuckie, zaś do zajętności w Bieńczykach można byłoby przenieść zakład naprawczy.

Sprawa jednak nie jest taka prosta, gdyż lokalizacja w Wyciążu ma też i swoje poważne minusy, jak choćby konieczność doprowadzania z dużych odległości podstawowych instalacji, mogą być kłopoty z odprowadzaniem ścieków, powstanie problem z dowozem i rekrutacją załogi. Dlatego też ostateczna decyzja w tej sprawie nie została jeszcze podjęta i sprawa trafi w najbliższym czasie na Radę Techniczno-Ekonomiczną, która swoją opinię przedstawi dopiero Radzie Pracowniczej. Poza tym kupno terenu i konstrukcja to jeszcze nie wszystko, bo przedsiębiorstwo nie będzie w stanie samo finansować tej budowy. Trzeba będzie więc przekonać władze miasta o niezbędności takiej inwestycji, by zechciały ponieść ten ciężar, nie tylko w interesie naszego przedsiębiorstwa, ale w interesie miasta i jego mieszkańców. Czy więc po Woli, Płaszowie i Toniach otrzymamy kolejną zajezdnię autobusową? Zobaczymy.

ADAM ZYZMAN

WYNALAZCZOŚĆ pracownicza to temat morze. O racjonalizatorach w naszym przedsiębiorstwie i zgłaszanych przez nich projektach pisaliśmy już wielokrotnie. Ich udział w rozwiązywaniu problemów technicznych czy poprawie warunków bhp jest znaczny. Dzięki stosowaniu projektów wynalazczych pracowników, zakłady uzyskują poważne oszczędności.

Stosunkowo mało znanym zagadnieniem związanym z wynalazczością jest rozpowszechnianie projektów wynalazczych. System rozpowszechniania umożliwia zastosowanie niektórych rozwiązań będących przedmiotem projektów wynalazczych w wielu jednostkach gospodarki społecznej, a korzyści z tego płynące to: oszczędności, uwolnienie procesów produkcyjnych, poprawa warunków bhp, ochrona środowiska itp., a dla twórcy projektu dodatkowe wynagrodzenie z obcego przedsiębiorstwa, które zastosowało jego rozwiązanie.

Warunkiem koniecznym do rozpowszechniania jakiegokolwiek projektu jest jego „uniwersalność”, co oznacza możliwość zastosowania w warunkach innego przedsiębiorstwa. Musi to być więc pro-

Hufca w ub. roku? Musieli odejść z Hufca i naszego przedsiębiorstwa. 10 uczestników odeszło w wyniku porozumienia stron, 16 porzuciło pracę, a 2 zostało zwolnionych dyscyplinarnie.

W bieżącym roku nabór do OHP przebiegał nieco inaczej. Niemalże znaczenie miało doświadczenie z roku ubiegłego. Prócz samego zainteresowanego wstąpieniem do Hufca młodego człowieka, przy spisywaniu umowy uczestniczyli również jego rodzice, którzy podpisali odpowiednie oświadczenie, wyrażające zgodę na uczestnictwo syna w Hufcu, zobowiązując się jednocześnie do ścisłej i ciągłej współpracy z Komendą Hufca, dotyczącej wychowania, nauki i dyscypliny syna.

Do Hufca przyjętych zostało 73 uczestników w wieku od 16 do 18 lat. Wszyscy są po ukończeniu szkoły podstawowej. W ZAW i ZAP uczą się będą zawodu elektromechanika, a w ZTS, ZAP, ZNA, ZAC i również ZAW — mechanika pojazdów samochodowych.

Na razie młodzi ludzie, zgodnie z programem adaptacji społeczno-zawodowej, w ciągu września zapoznają się z przedsiębiorstwem, z kierownictwem swoich zakładów i przejdą 4-dniowy kurs bhp. Program praktycznej i teoretycznej nauki zawodu rozpoczyna od 1 października.

Junacy nie mający ukończonej szkoły podstawowej, nadal pobierają naukę w Podstawowym Studium w Nowej Hucie na os. Willowym. Do 31 stycznia uzupełni swoje podstawowe wykształcenie 3 uczestników Hufca, a do 31 czerwca — 8.

Przed młodymi ludźmi rok pracy i nauki. Czy skorzystają z oferowanych im warunków zależy będzie tylko od nich samych. Od dobrych chęci do wyuczenia się zawodu i od dyscypliny — odpowiedniego wejścia w kilkutygodniową rodzinę. Jaka jest załoga przedsiębiorstwa.

(M. B.)

W zakładowej bibliotece

Kiermasz lektur

WRZEŚIEN bywa trudnym okresem zarówno dla uczniów, jak również ich rodziców. Brakuje podręczników szkolnych, lektur, zeszytów...

Chcąc chociaż częściowo pomóc pracującym w naszym przedsiębiorstwie rodzicom dzieci w wieku szkolnym, panie z zakładowej biblioteki **Danuta Skulimowska** i **Anna Ryłko** zorganizowały w dniach 9, 10 i 11 września w pomieszczeniu czytelni biblioteki kiermasz książek, na którym bogato reprezentowany był dział lektur szkolnych. Przygotowania do tego kiermaszu trwały już od dawna, a szkolne lektury ściągane były do MPK z wielu krakowskich księgarni.

Wcześniej zapowiedziany przez rozgłośnię radiową MPK, kiermasz cieszył się wśród załogi olbrzymim powodzeniem. Po lekturze przychodzili nie tylko rodzice z wypisanymi przez dzieci w domu tytułami i autorami potrzebnych im książek, ale również sami zainteresowani, a więc uczniowie, z których

każdy coś dla siebie tu znalazł.

O powodzeniu, jakim cieszył się kiermasz, świadczyć może suma utargu — 140 tysięcy złotych, jaką panie bibliotekarki uzyskały w ciągu tylko dwóch pierwszych dni jego trwania.

✱

Pisząc o kiermaszu książek w zakładowej bibliotece, trudno pominąć kiermasze organizowane w zakładach, w których istnieją filie biblioteki, a więc w ZTH, ZAB i ZAW. W Zajezdni Autobusowej na Woli kiermasz książek trwa właściwie non stop. Bibliotekarka pani **Klara Kopeć** w przytulnym, pełnym kwiatów pomieszczeniu rozłożone ma na stołach dziesiątki książek z przeróżnych dziedzin.

Pracujący w zakładzie rodzice dzieci w wieku szkoły podstawowej i średniej znajdują tu również lektury dla swoich pociec, a przy okazji dla młodszych dzieci kupią piękne kolorowe bajki i dla siebie też coś wybiorą. A pani Klara nie tylko kocha książki, ale również doskonale się w nich orientuje. Każdemu pomoże w wyborze, doradzi i powie czy może liczyć na taką czy inną pozycję. Załoga zakładu na Woli zna doskonale swoją bibliotekarkę i chętnie zagląda w gościnne progi biblioteki, w której niejedną ciekawą książkę można kupić dla siebie czy swoich najbliższych.

✱

Książki, mimo że coraz droższe — co przychodzi odnotować nam z przykrością — są nadal atrakcyjnym na naszym rynku towarem. Po prostu dobra książka, znanego autora, rozchodzi się tak szybko, jak szkolna lektura, którą to każdy rodzic dla swojego dziecka chciałby zdobyć.

(M. B.)

Dwa aparaty

W NASZYM przedsiębiorstwie znajdują się dwa aparaty sprawdzające stan trzeźwości prowadzących pojazdy. Zamierzeniem kierownictwa jest, by taki aparat był w każdej zajezdni i nawet nie po to, by prowadzić kontrole, ale by każdy z siadających za kierownicą czy nastawnik mógł sprawdzić — już tak sam dla siebie — swoją dyspozycję w danym dniu.

(FIS)

JEDNI twierdzą, iż kontrolowanie się oplaca — szczególnie jeśli chodzi o handel i sektor prywatny — inni, iż to wyjątkowo niewdzięczne zajęcie. Prawdą jest natomiast, że nikt nie lubi, gdy go inni kontrolują.

W sytuacji szczególnej znajdują się członkowie ORMO. Bo, że milicja pilnuje i wystawia mandaty, to już jakoś przyjęliśmy do wiadomości, ale żeby tak bezinteresownie i społecznie, powiedzmy, łapać złodziei? Nie, to już dla niektórych nie do przyjęcia. I pomyśleć, że często jest to kolega z pracy. Złodziej to najczęściej ten, co okradł nas lub nasze mieszkanie. Kto i co wynosi z zakładu pracy najczęściej wiadomo. Ale „zakapować”?

Idea powstania Ochotniczej Rezerwy Milicji Obywatelskiej w pierwszych latach po wyzwoleniu miała służyć umacnianiu władzy ludowej. Dziś inne czasy i inne warunki. Za przynależność już się życia nie traci, ale organizacja istnieje nadal. Przystosowała się do nowych warunków. MPK-owska ORMO została utworzona

Pokochać ormowców?

w tym zakładzie dla jego potrzeb. Jest znaczny udział jej członków w ochronie naszych obiektów. W 1983 roku powołana została w ramach ORMO jednostka specjalistyczna do spraw ruchu.

Spółeczni inspektorzy ruchu prowadzą działalność profilaktyczną i szkoleniową. Nie o represje tu bowiem chodzi, lecz zapobieganie. Dobrze układa się współpraca naszej jednostki z organizacją dzielnic i województwa. Pozytywnie oceniają jej pracę w DUSW. Pochwały można by mnożyć, nie o to przecież chodzi.

We wrześniu jednostka ORMO w MPK miała swoją konferencję sprawozdawczą-wyborczą. Komendantem został ponownie **Stanisław Solarz**, a zastępcami komendanta — **Ryszard Kwiatkowski** i **Janusz Ryska**. Świadectwem, że praca naszej organizacji jest doceniana przez jej władze, niech będą słowa **Kazimierza Karolewskiego**, komendanta Dzielnicowego Sztabu ORMO: „Oby przyszłe władze dzielnic były tak zadowolone z waszej pracy, jak ja byłem”.

A my? No cóż, Kochać ormowców nie musimy, wystarczy jeżeli im nie będziemy przeszkadzać. Także wtedy, gdy każą „dmuchać” kolegom. To także dla naszego dobra.

F. SERWIN

O rozpowszechnianiu projektów wynalazczych

projekt o odpowiednio wysokim poziomie technicznym. Może dotyczyć różnych zagadnień, a więc na przykład usprawnienia procesów technologicznych, poprawy warunków pracy czy ochrony środowiska. Projekty naszych twórców spełniające powyższe wymagania oferowane są przez Dział Postępu Technicznego poszczególnym przedsiębiorst-

wom komunikacyjnym w kraju, a w przypadku zainteresowania któregoś z nich przekazana zostaje do niego cała dokumentacja. Zasady rozpowszechniania projektów określa rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie projektów wynalazczych z 29 czerwca 1984 roku. W przypadku gdy obce przedsiębiorstwo zdecyduje się wykorzystać projekt, otrzymamy w ramach rozpowszechniania, przekazuje wynagrodzenie dla jego twórcy lub

twórców na konto ich macierzystego zakładu pracy, w którym to mogą go sobie odebrać. Wielkość wynagrodzenia zależy od efektów uzyskanych przez przedsiębiorstwo, które dany projekt u siebie zastosowało.

W ubiegłym roku w ramach rozpowszechniania przekazano z naszego przedsiębiorstwa dziewięć projektów.

Siedem z nich zostało oddalonych, a w sprawie dwóch nie otrzymamy jeszcze odpowiedzi. Z kolei z innych przedsiębiorstw sprowadzono do naszego również dziewięć projektów, z których jeden z WPK w Katowicach został przyjęty do stosowania, a dwa z MPK w Poznaniu są wdrażane w ZNT. W roku bieżącym przekazano do innych przedsiębiorstw cztery projekty, z których jeden to projekt zgłoszony w ZNA przez **WACŁAWA KOTĘ**, na temat

„Opracowanie technologii i oprzyrządowania do bezpyłowego wiercenia nakładek szcęk hamulcowych”. Z innych przedsiębiorstw w bieżącym roku dostarczono do naszego trzy projekty racjonalizatorskie, z których jeden został oddalony. W sprawie pozostałych dwóch nie zapadała jeszcze decyzja.

Rozpowszechnianie projektów wynalazczych jest jedną z form współpracy między przedsiębiorstwami komunikacyjnym w kraju. Współpraca ta mogłaby być znacznie korzystniejsza zarówno dla przedsiębiorstw, jak i twórców projektów w przypadku jeszcze większego zainteresowania racjonalizatorów problemami technicznymi w ich macierzystych zakładach. Tak wiele jest przecież jeszcze do zrobienia — chociażby w dziedzinie unowocześniania procesów technologicznych, poprawie warunków pracy czy ochrony środowiska. Niebagatelną jest też sprawa uzyskania przez twórcę projektu wynagrodzenia z wielu przedsiębiorstw — tych, które zastosowały u siebie jego projekt, co jest zachęcające do realizacji myśli technicznej.

(M. B.)

Kraków — Norymberga

W 1975 ROKU obchodziliśmy hucznie stulecie komunikacji miejskiej w Krakowie. Komunikacja w Norymberdze ma nieco krótszą historię — tam 100-lecie obchodzono w 1981 roku. Pierwszą linię tramwaju norymbersko-fürthskiego, uruchomiono w 1881 r. Potem rozwój komunikacji w mieście toczył się podobnie jak w Krakowie. Elektryfikacja w latach 1896—1898, rozszerzenie linii w miarę przyłączania do miasta nowych rejonów.

Po roku 1950 wydawało się, że rychło nastąpi zmierzch tramwaju. Następcą miał być autobus. W 1961 roku zlikwidowano najbardziej lubianą przez pasażerów linię „16” wiodącą od Ratusza przez ulicę Teresy do placu Ratuszowego. Ale w tym mniej więcej czasie, bo w 1960 roku rozpoczęły się prace nad przywróceniem tramwajom ich znaczenia. Właśnie w 1960 roku Siemens wypróbował swój pierwszy wagon tramwajowy ze sterowaniem elektronicznym systemu „Simatic”. W 1975 r. po raz pierwszy wyruszył na ulice Norymbergi tramwaj zasilany prądem trójfazowym i posiadający pneumatyczny układ hamowania. Te innowacje pozwoliły na

zaoszczędzenie ok. 30 procent energii elektrycznej. Od 1981 r. wozy takie produkowane są już seryjnie. Te wszystkie zabiegi pozwoliły tramwajowi wytrzymać konkurencję innych środków lokomocji.

W dodatku szynowa komunikacja Norymbergi ma jeszcze jeden atut. W 1972 r. uruchomiono tam szybką koleję podziemną. Tarcza hydrauliczna, którą drażono tunele, zdała znakomicie egzamin w pełnym zabytków, a więc bardzo trudnym dla tego rodzaju prac, centrum miasta.

Tak wygląda w najkrótszym zarysie rozwój komunikacji miejskiej w Norymberdze. Obok kwestii technicznych istnieje jeszcze jeden moment o zupełnie innym charakterze. Tak jak na całym świecie i w Norymberdze zaczęto dostrzegać humanistyczne aspekty rozwoju technicznego. W marcu 1978 roku 34 obywateli Norymbergi założyło Związek Przyjaciół Tramwaju Norymberga — Fürther. Postanowili oni zbierać wszelkie pamiątki związane z działalnością komunikacyjną w tym rejonie. Odnaleziono, bądź skonstruowano na podstawie dokumentów wozy tramwajowe tu wytwarzane i tu kur-

sujące. Przyczynili się do tego i krakowianie. Wszak to z naszego miasta dotarł do Norymbergi odnowiony przez Stanisława Kwiatka i pomocników wagon „Zeppelin” o numerze bocznym 142, skonstruowany w 1909 roku.

Dołączył on w ten sposób do innych wozów tej firmy, które od 1976 roku gromadzone są w norymberskim muzeum. Jako pierwsze znalazły się tam w 1976 roku następujące eksponaty: wagony konne o numerach 11 i 75 z roku 1881, wagon elektryczny z 1896 r. Rok później zakończono remont wagonu motorowego z roku 1913.

Obok wozów, którymi jeździli dziadkowie dzisiejszych mieszkańców Norymbergi i wagonów całkiem współczesnych w muzeum znajdują się także dokumenty świadczące o rozwoju miasta, a więc i komunikacji w nim, o przyroście ludności; wszystko co ma jakikolwiek związek z miejską komunikacją. Właśnie w muzeum wyliczono, że w ciągu 100 lat tramwaj konny, elektryczny, omnibus i wreszcie kolej podziemna przewiozły ok. 8 miliardów pasażerów.

Norymberskie muzeum ma jeszcze jedną atrakcję, która od bardzo niedawna nasładowana jest w Krakowie. Otóż niemal wszystkie zgromadzone tam wozy nadają się do jazdy i czasem wyjeżdżają na miasto, zbierając w ten sposób fundusze na potrzeby placówki. Wśród tramwajów czekających na odnowę jest m. in. pierwszy wybudowany po wojnie wóz — przyczepa z roku 1949.

Norymberskie muzeum stało się wzorem dla koncepcji powstania podobnej placówki w Krakowie. Dziś, gdy zgromadziliśmy już kilkanaście starych wozów tramwajowych, gdy przystąpiliśmy do ich remontu, warto poznać choć pobieżnie historię muzeum, które założyło przed 11 laty 34 obywateli Norymbergi. Obecnie mają oni już własne wydawnictwo, redagują prospekty reklamowe i większe opracowania. Jedno z nich, szczególnie sympatyczne dla krakowian ukazało się w 1984 r. pod tytułem „Norymberga — Kraków i z powrotem — wagon Zeppelin tramwaju norymbersko-fürthskiego opowiada swoją historię”. Licząca 90 stron publikacja, bogato ilustrowana zawiera dokumenty, zdjęcia i artykuły nie tylko o historii krakowskiej renowacji, ale i norymberskim muzeum. Czy podobne wydawnictwa ukazywać się będą kiedyś w naszym mieście?

(Oprac.: EK)

Współpraca MPK — VAG

(Dokończenie ze str. 1)

norymberskich projektu podziemnego tramwaju dla naszego miasta, który rozwiązałby kłopoty komunikacyjne w rejonie naszego zabytkowego centrum. Trzeba przyznać, że fachowcy z Norymbergi mieli w tej dziedzinie spore doświadczenie, biorąc pod uwagę podobną zabudowę obu miast (zabytkowe centrum i osiedla mieszkaniowe na jego obrzeżu) i wcześniejsze zauważenie i rozwiązywanie swoich problemów. Dziś Norymberga dysponuje nie tylko komunikacją tramwajową i autobusową, ale również szybką koleją miejską (U-bahn) oraz liniami szybkiego tramwaju, będącego w niektórych odcinkach premetrem, by w konsekwencji przejść do pierwszych linii metra klasycznego.

Przygotowując projekt dla Krakowa, opracowano go nawet w dwóch wersjach, jednak, jak dotąd, żadna z nich nie ma perspektyw wykorzystania ze względu na naszą finansową niemoc. Trzeba jednak przyznać, że gdy przed rokiem obradowała konferencja naukowo-techniczna nt. metra w Krakowie, założenia norymberskie brane były pod uwagę w różnych koncepcjach.

Nie pozostali dłużni krakowianie za tę przysługę, tym bardziej, że okazało się, iż w krakowskim MPK jest coś, na czym zależy norymberczykom. A był nim ostatni wagon tramwajowy „Zeppelin”, sprowadzony z Norymbergi w czasach okupacji. Sprawa odbudowy tego wagonu i przekazania go do Muzeum Tramwajów w Norymberdze jest znana większości naszych Czytelników i była szeroko opisywana na naszych łamach. Dodać jednak trzeba, że była przykładem wyjątkowej współpracy pracowników MPK i VAG, mającej na celu jak najdokładniejsze odtworzenie zabytku pochodzącego z 1909 roku.

Wagon ten, przewieziony do Norymbergi w okresie obchodów dni tego miasta w roku 1984, był jednym z elementów przyczyniających się do odnowienia umowy o współpracę, podpisanej na przełomie września i października tego roku przez nadburmistrza Norymbergi — Andreasa Urschlechtera i prezydenta Krakowa — Tadeusza Salwę. Co ważniejsze wkrótce podpi-

sano jeszcze aneks do tego porozumienia, rozszerzający współpracę głównie o sferę gospodarki komunalnej, w tym i komunikacji miejskiej.

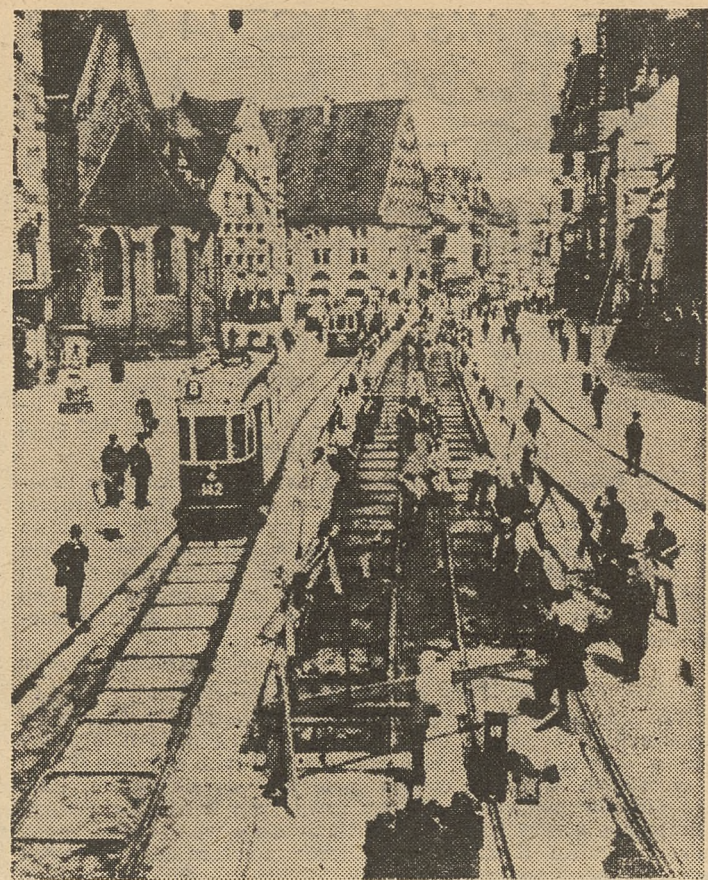
Trzeba przy tym przyznać, że współpraca między MPK w Krakowie a Verkehrs — Aktien — Gesellschaft Nürnberg ukladala się odtąd jak najlepiej. Jej przejawem była np. wizyta w dniach 24—28 września 1984 r. w MPK i w Krakowie Strasse Bahn Kapelle für Nürnberg, która koncertowała m.in. w podziemiach wielkiej Kopalni Soli (historię tej orkiestry publikowaliśmy również i na naszych łamach), oraz rewizyta naszej orkiestry dętej w Norymberdze w dniach 4—8 grudnia tegoż roku.

W następnym roku w MPK Kraków pojawili się przedstawiciele Rady Nadzorczej norymberskich Zakładów Miejskich, w skład których wchodzi również i VAG. Na czele tej 28-osobowej grupy stał przewodniczący Rady Nadzorczej spółki, a jednocześnie burmistrz Norymbergi — Willi Pröls. Szczególnym zainteresowaniem gości cieszyli się wówczas nasze działania profilaktyczno-zdrowotne na rzecz załogi.

Później były też następne wyjazdy i wizyty. W Norymberdze byli nasi sportowcy i przedstawiciele nowo powstałego Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej (podobny klub działa w Norymberdze już od 1976 r.). My z kolei gościliśmy chór z Norymbergi, który występował m.in. w auli Uniwersytetu Jagiellońskiego. A dalsza wymiana trwa nadal. Już za kilka dni goście będziemy w Krakowie sportowców norymberskich i emocjonować się ich rozgrywkami z drużyną piłkarską ZKS „Tramwaj”, zaś pod koniec października do Norymbergi wyjedzie najstarszy dział robotniczy „Lutnia” działający przy naszym przedsiębiorstwie.

Współpraca między MPK a VAG trwa i rozwija się nadal i jest jednym z najbardziej istotnych elementów w kontaktach między Krakowem i Norymberga, we współpracy, która nie zanika nawet w latach 1981—83, gdy inne kraje i miasta wstrzymywały się od kontaktów z Polakami

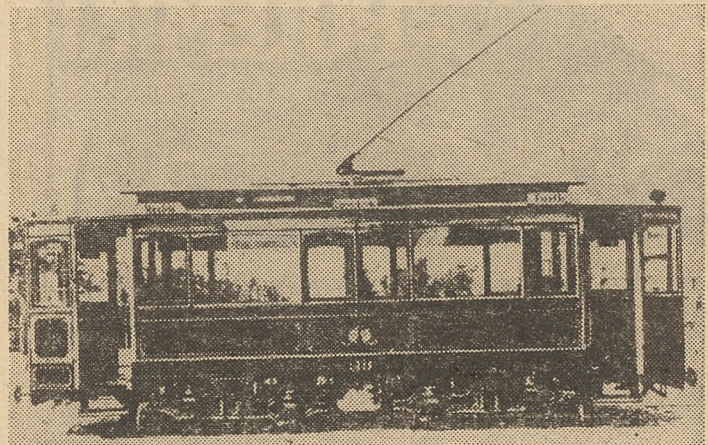
ADAM ZYZMAN



Tramwaj „Zeppelin” w 1913 r. w Norymberdze. Taki wóz w 1941 r. trafił do Krakowa.



Wagon z 1896 r. na zdjęciu późniejszym o 14 lat.



Jeden z pierwszych wagonów motorowych norymberskiego tramwaju na zdjęciu z 1899 r. Repr. JACEK BEDNARCZYK



„Zeppelin” po rekonstrukcji jeździ w Krakowie. Spod Wawelu powrócił do Norymbergi. Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



OTWARCIE KOLEI ELEKTRYCZNEJ

DYREKCJA krakowskiej kolei elektrycznej otrzymała już zawiadomienie, że termin policyjnej komisji obchodowej wyznaczony został na dzień 20 października. Prace komisji potrwać co najmniej 5 dni, tak że otwarcie nowych linii wyznaczyła dyrekcja na dzień 25 bm. Obecnie nadeszły trzy dalsze wozy na linie elektryczne, liczba wozów wynosi więc 27, trzy ostatnie nadejdą w przyszłym tygodniu. W najbliższy poniedziałek zamierza dyrekcja rozpocząć próbne jazdy na wszystkich trzech nowych liniach.

NOWE LINIE TRAMWAJOWE

DZISIAJ przed południem rozpoczęła swoje prace komisja urzędowa złożona z delegatów ministerstwa kolejowego, generalnej inspekcji kolejowej, namiestnictwa, wojskowości, Rady miasta i magistratu. Zadaniem komisji jest zbadać budowę nowych linii kolei elektrycznej i ewentualnie udzielić zezwolenia na ich otwarcie. Prace komisji potrwać do 25 bm. Dziś komisja w dwóch wozach oglądała linię do Parku Jordana i mostu Zwierzynieckiego. Otwarcie nowych linii nastąpić ma 25 bm.

„CZAS” — 20 października 1902 roku

NOWE LINIE KOLEI ELEKTRYCZNEJ

NOWE linie kolei elektrycznej do Parku Jordana i do rogatki zwierzynieckiej objeżdżała dzisiaj przed południem pełna komisja urzędowa. Komisja wyruszyła o godzinie 9.45 rano z Rynku Głównego w dwóch wozach i odbyła przegląd wymienionych linii. Z tego powodu panował na Rynku żywy ruch kolei elektrycznej. Równocześnie wzdłuż linii A—B znalazły się 4 wozy ruchu, jeden dający do Parku Krakowskiego, jeden powracający z tamąd a dwa wiozące komisję. Czynności komisji ukończyła się w dniu jutrzejszym.

„CZAS” — 23 października 1902 roku.

OTWARCIE NOWYCH LINII KOLEI ELEKTRYCZNEJ

KOMISJA urzędowa pod przewodnictwem pana Michałowskiego, starszego inspektora generalnej inspekcji kolejowej we Wiedniu ukończyła wczoraj czynności polegające na zbadaniu nowych linii kolei elektrycznej. W skład komisji wchodził reprezentant miasta, wiceprezydent Stanisławski, radcy Beringer, Domański, a w zastępstwie pana delegata pan komisarz Kowalikowski. Komisja nie znalazła żadnych przeszkód dla otwarcia ruchu na nowych liniach kolei i ruch ten rozpocznie się już jutro. Z powodu otwarcia linii Rynek — Sienna — Starowiślna, ulica Sienna będzie zamknięta dla zwykłego ruchu wozowego, z wyjątkiem dostawy węgla, dostawy mąki dla tamtejszych piekarni, lub przewozu rzeczy. Ruch wozów kolei elektrycznej w tej ulicy będzie bardzo powolny ze względu na bezpieczeństwo publiczne. Jak się dowiadujemy ruch na nowych liniach kolei elektrycznej rozpocznie się jutro, w sobotę, o godzinie 6.00 rano. Na linie stare i nowe wyruszy 30 wozów i 10 dawniejszych, przyciętych do nowych, a odpowiednio przerobionych. Z powodu otwarcia nowych linii przeszło 50 osób znalazło zajęcie przy kolei elektrycznej.

„CZAS” — 24 października 1902 roku

Wybrała: M.B.

● 11 sierpnia — tokarz Jan Staryński (ZNT) podczas zdejmowania koła zębatego z tokarki, doznał przynięcenia i złamania trzeciego i czwartego palca prawej ręki. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanego.

● 13 sierpnia — elektryk Janusz Kot (ZAW), doznał skaleczenia wskazującego palca lewej ręki o rypienkę przewodów ladowania, a stało się to podczas odkręcania zaworu głównego wody. Przyczyną wypadku było: nieprzestrzeganie przez zakład pracy przepisów bhp — brak specjalistycznego urządzenia do operacji montażu koła na obrabiarce, jak również nieuwaga samego poszkodowanego.

● 18 sierpnia — motornicza Wiesława Zborowska (ZTP), w wyniku najechania tramwaju linii „1”-07 na prowadzący przez nią tramwaj linii „19”-04, doznała stłuczenia kręgosłupa w okolicy lędźwiowej. Przyczyną wypadku było niezachowanie bezpiecznej odległości i prędkości przez prowadzącego tramwaj linii „1”-07.

● 18 sierpnia — monter Leszek Grochola (ZSP), doznał pęknięcia opuszki środkowego palca lewej ręki podczas mocowania koła rezerwowego w „nysie”, a stało się to na skutek przynięcenia palca opadającą prowadnicą. Przyczyną wypadku był brak należytej ostrożności przy mocowaniu koła w prowadnicy za pomocą uchwyty śrubowego.

● 19 sierpnia — mechanik kierowca Zbigniew Stachel (ZAP), doznał stłuczenia prawej nogi w okolicy kostki, a stało się to podczas najechania tramwaju linii „3”-03 na prowadzony przez poszkodowanego autobus linii „174”. Przyczyną wypadku było nieprzełożenie przez motorniczkę zwrotnicy.

● 23 sierpnia — kierowca Jacek Bigaj (ZAB), doznał skręcenia stawu skokowego lewej nogi podczas wychodze-

CHRONIKA WYPADKÓW

nia z autobusu. Przyczyną wypadku była nieostrożność poszkodowanego.

W **SIERPNIU** pojazdy MPK brały udział w 117 wypadkach i kolizjach drogowych. W 29 z nich zawinili pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 12 wypadków i kolizji w tym 4 zawinione, w ZAC — 16 (7 zawinionych), w ZAP — 10 (2 zawinione), w ZTH — 26 (2 zawinione), w ZTP — 38 (10 zawinionych), w ZTX — 5 (2 zawinione), w ZTS — 3 (1 zawiniony).

● 2 sierpnia — autobus linii „215”-02 prowadzony przez kierowcę M. S. jechał ulicą Dożynkową w kierunku Nowego Kleparza. Skracając z ulicy Dożynkowej w lewo na skrzyżowaniu z ulicą Górniczką przekroczył oś jezdni i przytłoczył się lewym bokiem przedniego narożnika do jadącego w relacji odwrotnej samochodu osobowego. W wyniku kolizji obojga pojazdy zostały uszkodzone. Straty szacunkowe własne wynoszą około 8 tys. zł, a obce około 250 tys. zł. Kierowca autobusu przynależał do spowodowania kolizji.

● 7 sierpnia — autobus linii „130”-01 prowadzony przez kierowcę K. Ł. jechał ulicą Makowskiego w kierunku os. Azory. Na skrzyżowaniu z ulicą Mehoffera — jadąc na wprost — uderzył przodem w lewy bok wyjeżdżającego z ulicy Mehoffera motocykla. Hamujący gwałtownie autobus przejechał około 10 metrów motocykl, a kierujący nim mężczyzna odrzucony został jeszcze 5 metrów dalej na lewy chodnik, doznając poważnych obrażeń, w wyniku których w tym samym dniu zmarł.

● 10 sierpnia — autobus linii „155”-02 prowadzony przez kierowcę M. P. jechał ulicą Szybisko w kierunku Łągiewnik. Na wysokości posesji nr 7/9 kierowca nie zachował szczególnej ostrożności i zjechał prawymi kołami na pobocze jezdni, a następnie do przydrożnego rowu i uderzył prawym przednim narożnikiem w mostek wymienionej posesji. Autobus i mostek zostały uszkodzone, a 6 pasażerów doznało obrażeń ciała.

● 13 sierpnia — tramwaj linii „19”-04 prowadzony przez motorniczkę B. Z. jechał ulicą Długa w kierunku Borku Fałęckiego. Na przystanku tramwajowym u wylotu ulicy Długiej w kierunku Basztowej najechał przodem pierwszego wagonu na tył stojącego na przystanku tramwaju linii „7”-05. W wyniku najechania wagony obu tramwajów zostały uszkodzone. Straty szacunkowe wynoszą około 50 tys. zł. Tramwaj linii „19”-04 uznano za sprawny technicznie. Przyczyną najechania było niezachowanie bezpiecznej prędkości. Motorniczy uznał swoją winę.

● 15 sierpnia — autobus linii „136”-02 prowadzony przez kierowcę A. F. jechał ulicą Kocmyrzkowską w kierunku Mistrzejowic. Skracając z lewo z ulicy Kruczkowskiego, uderzył lewym przednim narożnikiem w prawy bok wyjeżdżającego go, jadącego z tego samego kierunku na wprost „skody”. W wyniku wypadku oba pojazdy zostały uszkodzone, a 5 pasażerów „skody” doznało obrażeń ciała. Straty szacunkowe własne wynoszą około 8 tys. zł, a obce około 300 tys. zł.

● 18 sierpnia — tramwaj linii „1”-07 prowadzony przez motorniczkę J. S. jechał ulicą (Dokończenia na str. 7)



ZANIM przystąpię do przedstawienia zasadniczej treści mojego pisma pozwolę sobie podać kilka informacji wstępnych. Otóż będąc od siedmiu lat pracownikiem Zakładu Napraw Autobusów MPK w Krakowie pozwoliłem sobie na „luksus” skorzystania ze świadczenia socjalnego. Było nim prawo do czasów wypoczynkowych. Zgodnie z regulaminem obowiązującym w MPK — przyjemność taka może mnie spotkać raz na dwa lata — pod warunkiem, że wpłacę na konto naszego przedsiębiorstwa określoną kwotę. W roku bieżącym była to bagatelna kwota „prawie, że nie” — zapis w postaci cyfr wyglądał następująco: 40 proc. wartości skierowania, czyli 10 002 zł.

Ja wiem, że MPK przechodzi regres pod każdym względem, tak kadrowym jak i finansowym czy czysto gospodarczym. Jednakże wszystkie oferty pracy zachęcające do podjęcia pracy w MPK Kraków wspominają o „szerokim i atrakcyjnym zakresie świadczeń socjalno-bytowych”. Pogodziłem się z faktem oczywistym i choć z bólem serca — dopłaciłem do atrakcyjnego świadczenia wyżej wspomnianą kwotę. Wyliczenie jej nie sprawiło najmniejszego kłopotu pracownikowi „wydziału czasowego”.

Myszę, że byłoby to koniec mych bezpośrednich kontaktów z Wydziałem Socjalno-

Bytowym tego lata, los chciał jednak inaczej. Przedsiębiorstwo w dalszym ciągu chciało mi pokazać atrakcyjność swych świadczeń i za pośrednictwem Wydz. Socjalnego otrzymałem informację o możliwości przejazdu autokarem turystycznym MPK do Jastrzębiej Góry. Wieść ta dotarła do moich uszu 5. 06, zareagowałem natychmiast — znanem bowiem z doświadczenia nabytego w trakcie zimowych imprez MPK-owskiego TKKF wygodę, jaką stanowił przejazd autokarem, sprawność i zaangażowanie kierowców oraz minimalne koszty (na które się godziłem). Zapal mojego działania ostudziła pracownica „wydziału czasów” informując, iż: „autokar owszem będzie, ale nie wiem jaka jest odpłatność”. 21 czerwca zjawiłem się w pok. nr 6 biurowca przy ul. Brożka 3, co było poprzedzone kilkoma telefonami w dniach 5—21. 06. Tam też wykupiłem bilet na wyżej wspomniany przejazd. Gdy opuszczałem siedzibę dyrekcji MPK na twarzy mej pojawił się uśmiech, pomimo iż w portfelu ułożyło mi 550 zł, a samo otrzymanie biletu wiązało się z dodatkowymi spacerami po pomieszczeniach parteru. 30 lipca był dniem wyjazdu kolejnego turnusu na wczasy w Jastrzębiej Górze.

Dla mnie porządek tego dnia przewidywał pracę w Zakładzie z myślami krążącymi wokół zleconych prac. W domu

kąpiel i wyjazd do miejsca zbiórki. Niestety, pierwszego punktu nie realizowałem całkowicie, gdyż myśli moje zajęły się tematem, którego nie przewidziałem. Z luźnej rozmowy z mistrzem wydziału dowiedziałem się, że koszt przejazdu na wczasy wynosi 1500 zł, a o kwocie 550 zł to on w ogóle nie słyszał (opłacał przejazd na drugi turnus lipca). Zatrząśto się coś we mnie. Zapytałem ponownie, lecz mistrz nie zmienił swej wypowiedzi. Po pewnym czasie zorientowałem się, że to filar prywatnego budżetu tak się rozkołysał. Słuchawka telefonu łączącego z Wydz. Socjalnym brzmiała ponownie stwierdzeniem „koszt 1500 zł... decyduje dyrektor”. Próby połączenia się z dyrektorem zakończyły się fiaskiem: „Naczelny na urlopie, pierwszy z-ca na naradzie, z-ca ds. pracowników w terenie, ale powinien wrócić około 12-tej...”. Nic z tego. Nawet po dwunastej, nawet w godzinach przyjmowania pracowników (był to wtorek) pani Dyrektor nie była uchwytana.

Teraz przejdę do sedna sprawy, którą chciałem poruszyć. Jest nią niepokój, który mnie ogarnął w ostatnich miesiącach i obawa czy aby potrafiłmy dobrze gospodarować. Bo pomimo, że red. A. Lach w jednym ze swych „Sygnałów” artykułowi wspomina o „dobie walki przedsiębiorstwa o dodatkowe środki” czemu między innymi miałyby służyć „dość szczegółowe rozliczenie bilansowania funduszu dysku, przeprowadzone przez dyrekcję”, ja twierdząc, że szkoda tracić siły na walkę, gdy nie starcza nam ich na właściwe spożytkowanie środków, trzymanych już w garści.

Łapię się za głowę i zastanawiam. Jak to możliwe, że przedsiębiorstwo, które przez cały rok para się transportem

w tak wielkim i wymagającym Krakowie, nie potrafi zorganizować przewozu swych pracowników bez ponoszenia ogromnych kosztów z puli ZFS. Należy tu zaznaczyć, że fundusz ten w rzeczywistości jest trzyskładnikowy. Około 50 procent stanowi dofinansowanie z zysku przedsiębiorstwa, około 30 proc. to odpis na ZFS i około 20 proc. — kwoty, które muszą wnieść pracownicy w przypadku korzystania ze świadczeń socjalnych. Nasuwa się tu pytanie — dlaczego ZFS dofinansowywany z zysku potrzebuje dopłat od pracowników? Moim zdaniem jednym z powodów jest niewłaściwa gospodarka środkami materialnymi np. autokary socjalne, które nie zarabiają na siebie, nieracjonalne dysponowanie kursami autokarów np. puste przebiegi, nierozsądne kierowanie środkami pieniężnymi, choćby przykład opisany poniżej. Otóż dwukrotna odległość z Krakowa do Jastrzębiej Góry liczy około 1500 km. Z taryfikatora wewnętrznego MPK, zawierającego całkowite wyliczenie kosztów utrzymania autokaru w naszym przedsiębiorstwie wynika, że 1 wozokilometr kosztuje 145 zł. Znaczy to, że autokar przewożący 50 osób po przejechaniu 1 km pobierze od tych pasażerów 145 zł, co daje wartość około 3 zł na osobę. Cała trasa kosztowałaby więc 3 zł X 1500 km = 4500 zł. Niestety koszt ten jest tylko teoretyczny. Koszt faktyczny wynosi około 9000 zł/osobę. Dlaczego? Dlatego, że my jako bogate przedsiębiorstwo, które przeznaczają na działalność socjalną kwoty rzędu 100 mln zł w skali roku, bardziej martwimy się o kwatrowadawcę na letnisku (mówiąc, że nie zdąży pojechać po turnusie i przygotowując swojego prywatnego obiektu dla kolejnego turnusu) niż o swe własne środki, cięż-

ko zapracowane przez załogę MPK. Dlatego też godzimy się na potworną ilość pustych przebiegów autokarów, placąc za to wcześniej wspomnianą kwotę.

Dla porównania podaję kilka danych z cenników komunikacji krajowej: 3650 zł LOT Kraków — Gdańsk (bez zmartwienia, którego kierowcę zdjąć z linii, bez rozliczenia delegacji, bez obawy że autokar zepsuje się na trasie, z 50-procentową zniżką dla dzieci do lat 12-u, wszystko to w czterech godzinach łącząc z odprawą), 972 zł PKP Kraków — Władysławowo + 320 zł kuszetka lub 650 zł sypialni (z możliwością spokojnego snu w pościeli lub pod kocem, bez ścisku kolan co cięższych osób, bez możliwości przyjęcia innej pozycji niż siedząca), 150 zł PKS Gdańsk — Jastrzębia Góra, 16 zł PKS Władysławowo — Jastrzębia Góra, 936 zł PKS za przejazd autobusem pośpiesznym na trasie długości do 500 km + po 36 zł za każde następne 20 km czyli około 468 zł.

Oraz coś spoza cennika: około 2250 zł (licząc 145 zł za 1 wzk) autokar MPK + minimalne koszty umowy zawartej pomiędzy kwaterodawcami — by wymianić wczasowiczów dokonać w tym samym dniu (likwidując puste przebiegi). Praktykę taką stosują wszystkie hotele. Może rozwiązaniem byłaby umowa z PKS, który sprzedaje puste przebiegi, wszak nasz obecny resort uważa, że „rozwój komunikacji masowej leży w gestii władzy terenowej” (Sygnały Tygodnia nr 34 z 1987, 07. 30). Ja ze swej strony nie uważam by napisanie aneksu nr 3 do zarządzenia nr 13 dyrektora MPK miało być szczytem osiągnięć dyrektora w zarządzaniu zakładami MPK i lekarstwem na „szeroką zrozumianą oszczędność w przedsiębior-

(Dokończenie ze str. 6)

ca Boh. Stalingradu w kierunku Salwatora. Na przystanku przy Poczcie Głównej najechał na tramwaj linii „5”-04, który stał na przystanku w oczekiwaniu na zmianę cyklu świetlnego. W wyniku najechania obydwu tramwajów uległy uszkodzeniu, a 7 osób doznało obrażeń ciała. Przyczyną najechania było niezachowanie przez motorniczego J. S. bezpiecznego odstępu i bezpiecznej prędkości w czasie dojeżdżania do stojącego na przystanku tramwaju.

● 19 sierpnia — tramwaj linii „3”-03 prowadzony przez motorniczego S. U. jechał ulicą Boh. Stalingradu w kierunku os. XXX-lecia PRL. Na skrzyżowaniu z ulicą Dietla tramwaj zamiast jechać dalej na wprost ulicą Boh. Stalingradu, na zwrotnicy rozjazdowej skręcił w lewo i na przecięciu się kierunków zderzył się przodem pierwszego wozu z przodem jadącego z przeciwnego kierunku ulicą Dietla i skręcającego w lewo w ulicę Boh. Stalingradu autobusem linii „174”-07. W wyniku zderzenia oba pojazdy zostały uszkodzone (tramwaj uległ również wykolejeniu), a 18 pasażerów doznało obrażeń ciała. Straty szacunkowe wynoszą około 1 mln 300 tysięcy złotych. Tramwaj uznany został przez biegłego sądowego za sprawny technicznie. Dokonano również oględzin zwrotnicy, na której nastąpiło rozjechanie i nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości. Likwidujący zdarzenie funkcjonariusz z WRD zatrzymał motorniczemu pozwolenie na prowadzenie tramwajów.

◆ **DZIAŁ** Dochodzeniowo-Wypadkowy informuje, iż w sierpniu br. zanotowano największą liczbę osób, które w wyniku zdarzeń z udziałem taboru MPK doznały obrażeń ciała. Było ich 71. (M.B.)

stwach komunikacji miejskiej” do których „dopłacono w roku 1986 aż 70,1 mld zł” („Sygnały” jw.). Podobnie twierdzą, że działalność działu socjalnego nie może kończyć się na zgłoszeniu pustych przebiegów do puli rezerw lub podaniu ogłoszenia do prasy codziennej.

Bilans ekonomiczny przytoczonych przykładów jest wielokrotnie korzystniejszy dla przedsiębiorstwa, gdyby opłaciło przejazd w obie strony. Niestety słowa pani dyrektor Kostro: „plan zakładowej działalności socjalnej uwzględniła zalecenia i preferowane kierunki polityki socjalnej państwa” zostały pominięte, a dyktando, że sprawą organizacji związkowych każdego szczebla i służb socjalnych jest sprawiedliwe i trafne kierowanie środkami z ZFS — uznana za utopię.

Ja sam odczuwam wielkie niezadowolenie ze sposobu organizacji pracy poszczególnych wydziałów MPK-owskiego biurowca, jak i braku synchronizacji decyzji dyrektora MPK z działalnością wykonawczą wydziałów. Przykładem może być fakt pobierania opłat (za przejazd na wczasy) 21 czerwca niezgodnych z zarządzeniem nr 13, gdy aneks nr 3 podpisuje się 26 czerwca tego samego roku.

Podsumowaniem mego dość długiego listu będzie stwierdzenie, że kategorycznie odmawiam dokonania dopłaty do przejazdu na wczasy autokarem MPK (uzasadnieniem mego stanowiska jest powyższy tekst i nie sądzę by udało się go komuś obalić). Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na pewien szczegół — mianowicie gdybym nawet miał się zgodzić na uznanie wymaganej dopłaty, nie zgodziłbym się na wspomnianą sumę. Dlatego, że treść aneksu nr 3 miała wejść w życie 1 lipca. Wyjazd na

Koło PTTK informuje

SYMPATYKÓW turystyki zapraszamy do udziału w imprezach PTTK-owskich. Chcesz zaczerpnąć czystego powietrza, nacieszyć oczy pięknym widokiem górskiego krajobrazu, wybierz się z nami na wycieczkę. W IV kwartale br. proponujemy udział w następujących imprezach. ● 3 X — rajd turystyczny seniorów pt. „Bibice '87” ● 4 X — ogólnopolski zlot turystów na Hali Krupowej; ● 1-4 X — z plecakiem po poloninach bieszczadzkich; ● 11 X — wycieczka turystyczna do Tylicza; ● 15-18 X — rajd turystyczny WPK „Tychy” po Beskidzie Małym; ● 25 X — wycieczka górską w „Beskidy”.

Po miesięcznej przerwie w listopadzie proponujemy wszystkim miłośnikom turystyki zimowej wypady na nartach śladowych w okolicy obfitujące w opady śniegów, tj. w Beskid Wysoki, jak również Podtatrze (szczegóły w afiszach)!

Szczegółowych informacji udzielają członkowie zarządu Koła, a zapisy przyjmują: kol. M. Sałaja i D. Włosińska z Działu Obrachunków przy ul. Brożka 3, pokój nr 13, tel. wew. 12-49.

ZARZĄD

Porażka nawet w Rusocicach

W **DALSZYM** ciągu nie wiedzie się piłkarzom Tramwaju. Mimo niezłej gry i prowadzenia na boisku Kabla przegrali oni z drużyną gospodarzy 1-2 (1-1). W kolejnym meczu zdobyli pierwszy punkt na własnym boisku, remisując z Clepardią 1-1. Niestety, jednak zespół Clepardii po spadku z III ligi gra obecnie znacznie słabiej i trudno uznać ten wynik za sukces, nawet jeśli uwzględnić niecodzienne okoliczności, w jakich padła bramka dla gości — wyraźny spalony, nie zasygnalizowany przez sędziego bocznego, kierownika drużyny Clepardii, który zastąpił nie przybyłego sędziego z Tarnowa. Obecnie zespół zajmuje jedno z końcowych miejsc w lidze okręgowej, a do końca jesiennej rundy coraz bliżej...

◆ Piłkarze Tramwaju zakończyli już występy w tegorocznych rozgrywkach o Puchar Polski na szczeblu okręgu. Zbyt mocnym przeciwnikiem okazał się... B-klasowy Nadwiślan Rusocice, który wygrał z naszą drużyną 3-2. (kg)

wczasy nastąpił 30 czerwca o godz. 19, co daje pięć godz. jazdy z odpłatnością wg poprzedniego zarządzenia. W związku z tym występuje różnica pomiędzy wysokością żądanej dopłaty a wysokością dopłaty, której mogłaby MPK się domagać.

Nie uważam jednak by miało to być moje ostatnie zdanie w polemice na temat gospodarności w naszym przedsiębiorstwie. Czekam na rozsądną kontę, która pozwoli mi zrozumieć moje błędy i uznać słuszne racje.

STANISŁAW BABIUCH
tokarz ZNA

◆ **NIE BĘDĘ** polemizować z listem. Postaram się tylko wyjaśnić pewne sprawy i sformułowania, które w świetle dokumentów wyglądają nieco inaczej, niż przedstawił nasz Czytelnik.

Otóż skierowanie na wczasy można dostać w MPK corocznie. Co dwa lata natomiast pracownik ma prawo do dofinansowania z zakładowego funduszu socjalnego i w wypadku naszego czytelnika dofinansowanie wynosi 60 proc. wartości skierowania. Nie podejmuje się polemiki — dużo to czy mało, ale nasze stawki za skierowania wczasowe są jednymi z niższych wśród przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w kraju.

Skierowanie można także otrzymać corocznie z dofinansowaniem kosztów w tak zwanym sezonie martwym turystycznie i to bez względu na to, czy wyjeżdża się na wczasy podczas wakacji czy też nie. Dodatkowym plusem w MPK jest fakt, iż tutaj dziecko pracownika może korzystać z działalności socjalnej trzy razy w roku np. z zimowiska, kolonii i wczasów. W większości przedsiębiorstw z funduszu socjalnego wycofany jest dzieci dofinansowywany jest dwukrotnie.

Sport i rekreacja

XIII Ogólnopolski Rajd Górski

XIII Ogólnopolski Rajd Górski, zorganizowany w dniach 6-13 września br. przez działaczy zakładowego koła PTTK przy MPK, prowadził trasami cztero- i ośmiodniowymi po Beskidzie Sądeckim. Przemierzaliśmy szlaki turystyczne prowadzące z tak znanych miejscowości, jak: Piwniczna, Rytno, Koszarzyska, Muszyna, Żegiestów, Krynica, Łomnica Zdrój, zwiedzając liczne schroniska górskie i baczki. Rajd nasz przekształcał się w międzynarodowy, jako że uczestniczyła w nim grupa 10-osobowa z NRD, 2-osobowa z RFN, 160 uczestników z Polski (z przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce). Zdobyto 182 punkty do Górskiej Odznaki Turystycznej.

Dla interesujących się zabawkową architekturą były także ciekawostki, jak: ruiny zamku w Rytrze, klasztor Klarysek z XVIII wieku w Starym Sączu, charakterystyczne budownictwo w „perle pol-

skich uzdrowisk” Krynicy itd.

Uroczyste zakończenie rajdu nastąpiło tym razem w dobru już nam znanych z zimowych wypadów narciarskich — Koszarzyskach. Na polance pod wyciągiem narciarskim przygotowano dla uczestników wielobój rekreacyjny, zorganizowany jak zwykle wspólnie z działaczami zaprzyjaźnionego ogniska TKKF „Tramwajarz”. Ponieważ działalność TKKF w Polsce trwa już od 1952 r. wszystkie tegoroczne imprezy rekreacyjne prowadzone są pod hasłem 30-lecia TKKF.

Wielobój z takimi konkurencjami, jak: strzelanie z pistoletu pneumatycznego, trafianie rzutkami do tarczy, obieranie ziemniaków na czas i konkurs na najdłuższą obierzynę i wreszcie usmażenie z tych ziemniaków jak największej ilości najsmaczniejszych placków — w warunkach turystycznych — to też emocje wieloboju.

Ciekawy był finał konkursu smażenia placków ziemniaczanych, gdyż spośród 4 par walczących o palmę pierwszeństwa najlepszym okazali się uczniowie naszej szkoły przyzakładowej: J. Rumin i M. Radoszezyk, którzy wyprodukowali największą ilość placków. — Brawo!

Jeszcze był quiz turystyczny ze znajomości terenów Beskidu Sądeckiego, ognisko z pieczeniem kiełbasek i wspólna żurek z kotła.

Podsumowała tegoroczny rajd prezes Koła PTTK, kol. Józefa Maciejasz, wręczając symboliczne upominki przedstawicielom poszczególnych grup MPK-owskich.

(Z. F.)

Szachiści przed szansą

ROZPOCZYNAJĄ decydujące gry o mistrzostwo krakowskiej A klasy szachiści Tramwaju. W szachach, inaczej niż w innych grach, w jednym cyklu rozgrywkowym przeciwnicy spotykają się tylko 1 raz. Po wiosennej części rozgrywek nasi szachiści znajdują się na pierwszym miejscu w tabeli, ze sporą przewagą nad drużyną dobozycykiego Elektronu. A oto tabela po wiosennej części:

	pkt.
1. TRAMWAJ	25
2. Elektron Dobczyce	20,5
3. Goniec Staniątki	20
4. MLKSz. Wisła Myśl.	17,5
5. Korona II Kraków	17
6. Proszowianka	17
7. Drogowiec II Kraków	15,5
8. Grębowlanka	14,5
9. Skawinka II	14
10. Świt Krzeszowice	13
11. Start-Głusj Kraków	9,5
12. AZS UJ Kraków	8,5

Mecze jesienne rozgrywane będą w październiku i listopadzie. Wszystkie rozpoczynają się o godz. 10, a grane są na 8 szachownicach. A oto dokładny terminarz rozgrywek Tramwaju:

4 października: Tramwaj — Drogowiec II, 25 października: Elektron Dobczyce — Tramwaj, 8 listopada: Tramwaj — Goniec Staniątki, 15 listopada: Wisła Myślenice — Tramwaj i 29 listopada: Tramwaj — Korona II.

◆ Jeśli te mecze zakończą się sukcesami naszych szachistów, wówczas w przyszłym roku grać oni będą w klasie okręgowej. Życzymy powodzenia. (kg)

145 zł za jeden wozokilometr? Autobusy wożące pracowników na wczasy i dzieci na kolonie rozliczane są po 115 zł za 1 wozokilometr, właśnie w granicach opłacalności. Natomiast w sytuacjach gdy są wynajmowane kontrahentom zewnętrznym — a wynajmowane są przez cały rok — koszt ten wynosi 133 zł. Różnica bierze się stąd, iż własnym pracownikom nie nalicza się zysku dla przedsiębiorstwa.

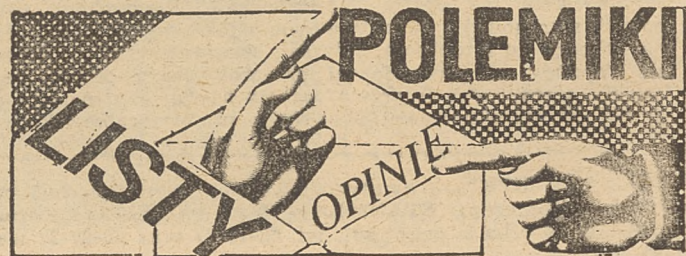
Zarządzenie o podwyższeniu opłat za przewozy pracowników zostało wydane na wniosek Rady Pracowniczej po konsultacji ze związkami zawodowymi. Nie była to więc decyzja jednoosobowa, a do realizacji uchwał Rady Pracowniczej dyrektor jest zobowiązany. Sprawa pustych przebiegów naszych autokarów w poprzednich latach zajmowała się już Komisja Rewizyjna Przedsiębiorstwa. Podjęto szereg działań w kierunku wyeliminowania pustych przebiegów, chociażby poprzez sprzedaż w „Banku Rezerw Wczasowych”, do Zakładów Radiowych w Gdyni, czy w końcu do przewozu młodzieży na obozy ZSMP.

Została także uregulowana sprawa przewożenia osób spoza przedsiębiorstwa, jeżeli są wolne miejsca w autokarze. Pracownicy jadący na wczasy wcale nie muszą korzystać z autokarów. Można lecieć samolotem, można z przesiadkami PKP i PKS. Kto tak właśnie (PKP) jechał na wczasy

wie, że nie tylko „nogi może mieć ściśnięte”. Wielogodzinne wystawianie w kolejce w „Orbisie” na wiele tygodni przed wyjazdem też nie daje gwarancji na wygodną podróż. Podwójnie sprzedawane miejsca zajmowanie wykupionych i zarezerwowanych przedziałów — także dla dzieci kolonijnych — nie należy do radości. Inne przedsiębiorstwa po prostu zwracają pracownikom koszty podróży w jedną stronę za pociąg II klasy i problem mają z głowy. Koszt — według wyliczeń autora listu — wagonu sypialnego i autobusu do Jastrzębiej Góry wynosi 1.788 zł. Dla 50 osób — tyle jedzie w autokarze — wyniosłaby 89.400, natomiast koszt przejazdu autobusu w jedną stronę 86 tys 250 zł. Zła czy dobra jest więc ta gospodarka autokarami?

Większość wczasowiczów chwali sobie ten rodzaj transportu na wczasy i to także jest jedną z atrakcyjnych form działalności socjalnej. Nie my też martwimy się o „kwatery” ale takie są zasady organizacji wczasów w Polsce — przerwa międzyturnusowa — i fakt, że w MPK — Kraków się to nie podobna, nie zmienia niczego. Po prostu są umowy i my musimy się do nich przystosować. Stawiamy także swoje wymagania co do jakości kwater i z tego rozliczamy tych co kwatery wynajmują

FILOMENA SĘWIN





23 WRZESNIA o godz. 13.45 słońce, przesuwając się po nieboskronie ze znaku Panny do Wagi, zasygnalizowało początek jesieni. A mnie jest szkoda lata...

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Zamiast „ład” wagony metra

W Moskwie rozstrzygnięty został konkurs na projekty konstrukcyjne nowych wagonów metra, przeznaczonych dla różnych miast Kraju Rad. I nagrodę w wysokości 20 tys. rubli zdobył zespół pod kierownictwem M. Demidowcewa z Wołżańskich Zakładów Samochodowych WAZ w Togliatti. Twórcy „ziguli” „ład” i „niw” zaprojektowali nowo-

czesne, aerodynamiczne, lekkie wagony kolei podziemnej, które mogą być montowane z gotowych elementów. Przygotowane są do rozwijania prędkości 120–140 km na godz. W standardowej jednostce są 44 miejsca siedzące i 110 stojących. W ciągu 8 miesięcy konstruktorzy mają przygotować prototyp wagonu metra końca XX wieku

TRAMWAJE WRÓCIŁY NA MARSZAŁKOWSKĄ

Ekipy remontowe MZK wsparte żołnierzami przed terminem zakończyły general-

na przebudowę torowiska w ul. Marszałkowskiej, na odcinku pomiędzy pl. Zbawicieli i pl. Puławskim w Warszawie. Roboty były bardzo skomplikowane, ponieważ trzeba było rozkuć potężną płytę betonową, na której leżały tory tej najważniejszej arterii komunikacyjnej w stolicy. Obecnie tory leżą na tleczniu, a pomiędzy drewniane podkłady i szyny wsunięto gumowe podkładki. Powinno to znacznie zmniejszyć dotychczasową hałaśliwość tego torowiska. Przy okazji izolowano także wiadukt nad Trasą Łazienkowską. Wiosną przeprowadzona będzie renowacja nawierzchni na tym odcinku ul. Marszałkowskiej.

Mieszanka pikmowa NIE TYLKO

czynić się do poprawy bilansu paliwowo-energetycznego oraz oczyszczenia powietrza w aglomeracjach miejskich. Uczestniczący w naradzie członek Biura Politycznego, sekretarz KC KPZR Jegor Ligaczow przypomniał, iż rząd podjął ostatnio decyzję zmierzającą do przyspieszenia tego procesu. Jednakże — stwierdził — postawione zadania są realizowane z opóźnieniem i nie w pełnym zakresie. Szefowie zainteresowanych resortów zostali zobowiązani do wyeliminowania niedociągnięć.

FINISZ NA MOŚCIE PONIATOWSKIEGO

Budowniczości remontujący most Poniatowskiego obiecu-

ją, że pierwsze samochody pojadą nim w połowie grudnia br. Ale do zrobienia pozostało jeszcze dużo. Trzeba położyć 4 płyty żelbetonowe stanowiące dolną warstwę nawierzchni mostu. Operacja ta ma zakończyć się 5 października, aby do końca tego miesiąca izolować je specjalną taśmą z importu, ułożyć krawężniki i torowisko oraz ustawić latarnie. Wykonawcy tych prac spieszą się, bowiem na próby obciążenia poświęcić trzeba ok. 2 tygodni. Do 15 grudnia trzeba również wybudować toro-

wisko i kilkusetmetrową jezdnię od przyczółka mostu do ronda Waszyngtona. Oddanie do użytku mostu nie zakończy prac rekonstrukcyjnych. Pozostaje jeszcze lewobrzeżny wiadukt, którego remont potrwa przez następny rok.

W RADOMIU BĘDZIE NOWY DWORZEC

Już czteremilionowy Radom należy do miast, w których nie udało się rozwiązać wielu problemów komunikacji miejskiej, a problemy z roku na rok narastają. Jedną z największych niedogodności jest brak dworca autobusów podmiejskich MPK. Władze miejskie zdecydowały się w końcu na rozpoczęcie tej inwestycji.

tycji. Koszt budowy wyniesie (w cenach z roku 1987) ponad 200 mln zł. Nowoczesny obiekt zlokalizowano na obszarze 2 ha. Będzie miał 12 stanowisk odjazdowych z sygnalizacją świetlną, funkcjonalnie urządzone poczekalnie oraz placówkę gastronomiczną.

TRAMWAJ JECHAŁ BEZ MOTORNICZEGO

Patrolujący ulice Elbląga milicjanci zauważyli zdążający w kierunku śródmieścia tramwaj z przyczepą, ale bez motorniczego. Ruszyli za nim na sygnale ostrzegającym inne pojazdy, wyprzedzili w dogodnym miejscu, po czym jeden z nich wskoczył na przedni pomost — drzwi były otwarte — i manipulując korbami zatrzymał tramwaj — widmo. Okazało się, że na ul. Dzierżyńskiego wykołubiła się przyczepa 2-członowego zestawu tramwajowego. Motorniczy udał się do pobliskiej zajezdni po dźwig, a gdy wrócił tramwaju nie było. Prawdopodobnie impuls elektryczny spowodował włączenie się silnika, ruszenie pierwszego wozu, który pociągnął za sobą przyczepę, wstawiając ją na tory.

830 DOLARÓW ZA CALUS

Całowanie się na ulicach i w środkach komunikacji miejskiej zostało surowo zakazane przez władze Kuala Lumpur w Malezji. Zakochane pary, nie przestrzegające tego zakazu karane są grzywną (w przeliczeniu 830 dolarów USA) lub rocznym pobytom w więzieniu. (Oprac. I-k)

Kierownik wzywa jednego z podwładnych:

— Podobno opowiadacie, że jestem idiotą, ale to chyba żarty?

— Nie, całkiem serio...

— No, macie szczęście, bo ja nie lubię głupich żartów!

▲

Mężczyzna, który w wypadku tramwajowym stracił przytomność, odzyskuje w szpitalu świadomość. Dostrzega olśniewającą biel, kwiaty przy łóżku, wreszcie żonę:

— No, gdyby nie ty, myślałbym, że jestem w niebie...

▲

Sekretarka wchodzi do gabinetu szefa:

— Panie dyrektorze, jeden z pańskich podwładnych



chciałby z panem porozmawiać o podwyżce...

— Proszę mu powiedzieć, że mnie nie ma...

— Niestety, to niemożliwe...

— Dlaczego, ktoś to taki?

— To ja...

▲

Dialog podsłyszany w tramwaju:

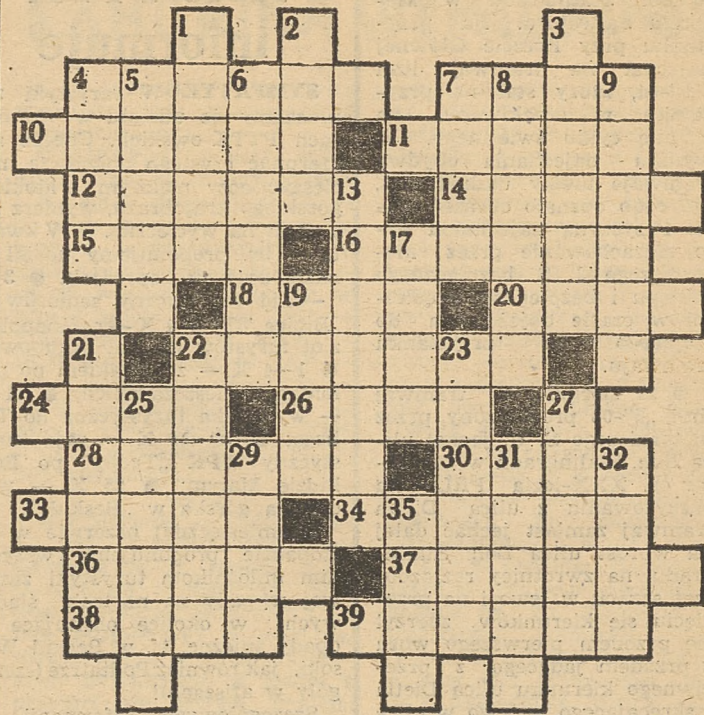
— Proszę bardzo, niech pani usiądzie...

— Nie, nie, bardzo dziękuję, niech pani nie wstaje, ja postoję...

— Niech pani siada, jakby to wyglądało, gdyby młodsza nie ustąpiła starszej...

— O, jaka młoda się nagle zrobiła. Siwe skronie, a małolatę udaje!

— Lepsze siwe skronie niż farbowane!



POZIOMO: 4) mrzonka, 7) skała osadowa używana jako środek absorpcyjny a także do wyrobów izolatorów elektrycznych, 10) mężczyzna dbający przesadnie o swój wygląd, 11) wywar z ziół, 12) gagatek, ziółko, 14) rodzaj zatoki, 15) przewód o przekroju pierścieniowym, 16) antypoda zawodowca, 18) wschodnie zapasy, 20) bezwonny gaz palny, 22) forma drobnej intruzji magmowej, występuje na przegubach antyklin, 24) czarny napój, 26) dydelf, 28) płaski stopień w dolinie rzecznej, 30) materiał opałowy, 33) paliwo kotłowe, 34) środkowy obrońca, 36) zapis w testamencie, 37) przywódca kozacki, 38) aromatyczny napój alkoholowy, 39) Indianin dorzeczca Orinoko i Amazonki.

PIONOWO: 1) część drzewa, 2) najdłuższy dopływ Dunaju, 3) gлина ogniotrwała, 4) apopleksja, 5) stałe napięcie mięśni w organizmie ludzkim, 6) statek żaglowy, 7) przybranie masztu flagowego na przystani, 8) wyraz określający rzeczownik, 9) znany koniak gruziński, 13) bez dozoru, bez opieki, 19) nieprostopadłe pod kątem prostym, 21) indyjskie miasto w stanie Pendżab, 22) działacz ruchu oporu, w latach 1944–45 dowódca obwodu AL Śląsk, 23) żywy organizm, osoba, 25) uchodzi do M. Północnego, 27) niebezpieczna dla debiutanta, 29) formacja piłkarska, 31) miasto w CSRS, 32) strój na raut, 35) bazar.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NUMER 15

Poziomo: skoda, tempak, grzyby, Alina, Kornel, Walery, Agata, magik, Itaka, wiatrak, smoła, opale, Scypion, okazy, Agora, pałac, makama, jatka, osnowa, Tasman, chata.

Pionowo: Helota, spinki, skała, osika, agawa, szalet, oberek, Grażyna, tarcia, masło, grot, kwas, ikona, Adamo, Atena, kraksa, znachor, galasy, rzepak, pajacy, latka, chata.

NAGRODĘ za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 15 wylosowała **RENATA LECH**. Nagroda do odebrania w redakcji.

PASAZERKA BEZ BILETU POGRZYŻŁA KONTROLERA

Tego w gorzkim PMK jeszcze nie było: pasażerka pogryzła kontrolera, Kazimierza Czarneckiego, jednego z 7 kontrolerów pracujących w tym mieście. Podczas sprawdzania biletów jedna z pasażerek zaczęła przesuwając się w stronę drzwi, które próbowała otworzyć następnie przyciskiem awaryjnym, a kiedy kierowca zauważył to i zablokował je, natarła na drzwi „po męsku”, próbując je wyważyć. Oczywiście nie miała biletu, a także dokumentów. W tej sytuacji kontrolerzy postanowili zawieźć gapowiczkę na milicję. Gdy wychodzili z autobusu przed komisariatem, dziewczyna rzuciła się na kontrolera i ugryzła go mocno w rękę. Okazało się, że ma 17 lat i właśnie uciekła z domu poprawczego.

AUTOBUS WIDMO NA SKRZYŻOWANIU

Gdy na jednym z najbardziej ruchliwych skrzyżowań w Berlinie Zach. zapaliło się czerwone światło, żółty, piętrowy autobus komunikacji miejskiej zatrzymał się, ale w chwilę później ruszył wolno do przodu, powodując panikę na przejściu dla pieszych. Kierowcy jadący z boku zorientowali się więc do zdarzenia na skrzyżowaniu nie doszło, ale pojazd staranował parkujące na poboczu auta osobowe. Jak się okazało, kierowca doznał zawału serca i stracił przytomność. Sytuację uratował kie-