

Reforma – samorząd

Jak rozwiązać ten problem

SAMORZĄDY PRACOWNICZE to dzisiaj organy o ogromnym znaczeniu. Od ich pozycji w przedsiębiorstwie, rangi i stanowiska, w dużym stopniu zależy powodzenie reformy gospodarczej. Reformy, o której mówimy dziś tak wiele. Rzecz w tym, by słowa zamienić w dokonania.

Niedawno Komitet Krakowski PZPR użyczył swej siedziby na spotkanie przedstawicieli samorządów z całego województwa. Mówiono o wielu doniosłych, ważnych sprawach. Jednym z ciekawych głosów było wystąpienie wiceprzewodniczącej Rady Pracowniczej MPK Zofii Łady. Poruszyła ona sprawy obchodzące załogę przedsiębiorstwa, ale i bardziej uniwersalne. Mówiła o przedreferendowych spotkaniach załogi, na których ludzie pytali o konkrety na temat II etapu reformy gospodarczej. Owszem, lektor udzielał odpowiedzi typu — sami sobie będziecie wdrażać reformę. To z całą pewnością prawda. Ale na ile prawda? Przecież nie można porównywać np. fabryki z przedsiębiorstwem użyteczności publicznej. Przepisy dotyczące samorządności tych ostatnich precyzyjnie muszą określić jej granice. Przecież pełna samorządność w przypadku MPK mogłaby oznaczać, że jeśli nie opłaca się utrzymywać jakiejś linii ze względów ekonomicznych, to samorząd podejmuje decyzję o jej jak najszybszym zamknięciu. Oczywiście MPK jeździć będzie, ale na tym

przykładzie widać jakie niebezpieczeństwa może nieść z sobą nadmierna samorządność. Samorządy oczekują też decyzji jak w II etapie reformy układać się będzie ich współpraca ze związkami zawodowymi. Oczywiście nie chodzi tu o szczegółowe wytyczne, lecz jednoznaczne sformułowanie płaszczyzny tej współpracy. W naszym przedsiębior-

(Dokończenie na str. 5)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Innej drogi nie ma

MINIONY miesiąc zdominowała bez reszty reforma. Oczywiście najczęściej była ona rozpatrywana w kategoriach cen i płacy. O tym mówiło się w kolejce, tramwaju, na ulicy. Wiele w tych rozważaniach niepokoiło o jutro. Gdy nasza gazeta dotrze do Czytelników, będzie już wiadomo właściwie wszystko. Dużo czy mało kroki...

Hossa gospodarcza w latach siedemdziesiątych osiągnięta, niestety, dzięki kredytom zagranicznym długo jeszcze będzie nam się „odbijać”. Gdybyśmy spłacali wierzycielom 1 mln dolarów dziennie, to spłacilibyśmy nasze długie 90 lat. Jak z tym sobie poradzić? A nikt nam tych pieniędzy nie podaruje.

Najwięcej pytań dotyczy gwarancji powodzenia reformy, kto będzie odpowiadał za niepowodzenia? Dziś pytań bez odpowiedzi jest o wiele więcej. Reforma nie jest gwarancją lepszego jutra, jest szansa. Czy nie rozłoży się odpowiedzialność na wszystkich — a więc na nikogo — jeżeli się nie uda? Nikt i nie nie zdejmie odpowiedzialności z rządu i Sejmu. Jakże będą jednak granice i konsekwencje tej odpowiedzialności?

A demokracja? Nie ma takiego, co by w jakimś momencie o niej nie mówił. Komitet kolejkowy też działa podobno w jej imię. A tak naprawdę... A prawo? Od wieków mamy jedno z doskonałych. Tylko, że bardzo często niewiele z tego wynika, bo w pewnych sytuacjach brak możliwości jego egzekwowania. Co z tego, że niejasności powinny przemawiać na korzyść oskarżonego? A wszelkiego rodzaju nominacje? Kiedyż wreszcie nieudacznik nie sprawdzający się w paru kolejnych miejscach nie będzie „karany” awansem w górę? Czy znikną wreszcie prowincjonalni bogowie, których umiejętności

nie dorównują, niestety, wyobrażeniom o sobie?

Czy będziemy świadkami sytuacji, że dobry pracownik i organizator będzie naprawdę dobry, że nie będą rządzić układy? Większość z nas ma ambicję żyć na własny rachunek. Dość już mamy informacji, ile to wszyscy do wszystkiego dokładamy i że nie nikomu się nie opłaca. Jest mi wszystko jedno, czy czynsz za mieszkanie będzie wynosił 3 czy 7 tysięcy, byle by mnie, uczciwie pracującą było na to stać. Nie wiem, ile powinny kosztować dobre buty, ale chcę uczciwie pracując na nie zarobić.

Czy nasz kraj przestanie być tylko socjalnym i stanie się socjalistycznym? Czy wszyscy będą mieć równe szanse, a większe możliwości pracownictwa? To tylko część pytań zadawanych lektorom podczas spotkań obywatelskich.

Czy uwierzyliśmy w zmiany na lepsze? Na zebraniach mimo nieufności i obaw nie słyszałam innych możliwości niż radykalne reformy. Plusem przedstawionego przez rząd programu jest rozpisanie poszczególnych okresów reformowania gospodarki na etapy i odpowiedzialnych. Moim zdaniem właśnie te szczegóły za późno i w zbyt małym stopniu zostały rozpropagowane. Wielu twierdziło wprost, iż tak naprawdę nie bardzo wiadomo o co chodzi.

Trudne, bardzo trudne zadanie mieli lektorzy. Musieli stawić czoła zebraniom w pojedynkę. Lektorami byli pracownicy MPK: H. BACHORSKA, A. GOC, J. SOKOŁOWSKI i K. SZOPA. Podczas zebrani, w których uczestniczyłam, w pełni zdali egzamin.

FILOMENA SERWIN

Referendum

W DNIU REFERENDUM o godzinie 16.20 zjawiam się w Szkole Podstawowej nr 55. W komisjach wyborczych nr 251 i 253 zasiadają nasi pracownicy.

Zdaniem przewodniczących komisji Z. Dymka i A. Goca udział w referendum w tych obwodach wzięło już około 60 proc. To dużo — wzięwszy pod uwagę, że parę godzin później telewizja podaje, że w Krakowie o godz. 20.00 głosowało także 60 proc.

Pytam parę osób — dlaczego przyszli głosować?

— Jak to po co? Przyszedłem spełnić obowiązek. Niestety, jestem sceptykiem. Za tę demokratyzację też chyba, jak i za reformę, późno się wzięło. Przecież już w 1980 roku obiecywano nam, że do pięciu lat sytuacja się poprawi. Minęło 7 i co? A swoją drogą gdyby nam ktoś w 80 roku obiecywał poprawę za 10 lat, to byśmy nie słuchali. Głosowałem, chociaż moim zdaniem reformy powinny być prowadzone przez cały czas, a nie skokowo po kolejnym zakręcie.

— A napisze to pani? Bo się boję? Kto by mnie szukał wśród milionów? Absurd jeśli chodzi o demokrację? A w pytaniu jest o umacnianiu? Wie pani co? Cholera ich tam wie...

— Chciałam i przyszłam. Czego się spodziewam? Jesz-

cze ten raz uwierzyłam A już się uda.

— Przyszliśmy, bo chyba powinniśmy. Czy wierzymy? A jakie jest wyjście?

F. SERWIN

Nasze komisje

DO PRAC związanych z referendum czynnie włączyło się nasze przedsiębiorstwo.

W Szkole Podstawowej nr 55 pracowały dwie dziesięcioosobowe komisje obwodowe.

Pierwsza w składzie: przewodniczący A. Goc, zastępca — B. Pozlutko, sekretarz — K. Mamon, oraz członkowie: Z. Gołab, Z. Korajda, A. Krasnoszczuk, M. Ostapowicz, D. Skulimowska i T. Zwoliński.

Drugą komisję tworzyli: Z. Dymek — przewodniczący, T. Dąbrowa — zastępca, Z. Babiuch — sekretarz, oraz członkowie: H. Gębik, A. Kowalczyk, B. Majecka, E. Mucha, M. Pietronczyk i J. Szeffler.

B. Raczek pracowała w Dzielnicowej Komisji do Spraw Referendum, a W. Michalski w Komisji Wojewódzkiej.

(F.S.)



Temat wciąż aktualny

● 11 listopada odbyło się spotkanie dyrekcji przedsiębiorstwa z zespołem autorskim tramwaju tyrystorowego. Okazją do spotkania było przyznanie zespołowi specjalistów z AGH i MPK nagrody zespołowej I stopnia i tytułu „Mistrza techniki” za rok 1987 Krakowskiego Oddziału NOT.

● 12 i 13 listopada w MPK obradował Zespół ds. Szkolenia Motorniczych Komisji Szkoleń Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej. Główne tematy spotkania to program szkolenia i opracowanie podręcznika dla motorniczych.

● 19 listopada obradowała Rada Pracownicza. Główne tematy to zmiany w regulaminie międzyzakładowego współzawodnictwa pracy, ocena absencji pracowników i działań mających na bezpośredni wpływ w przedsiębiorstwie.

● 21 listopada: obchody 35-lecia służby bhp w naszym przedsiębiorstwie. Kierownik Działu BHP odznaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Więcej o uroczystości w relacji red. M. Bubaczewskiej.

● 21 listopada: okresowe spotkanie oddziałowych społecznych inspektorów pracy. Główne tematy spotkania to działalność racjonalizatorska poprawiająca warunki pracy załogi, przygotowanie obiektów do zimy, opracowanie kompleksowego planu po-

POCZĄTEK roku zapowiadał się mało ciekawie, jeśli chodzi o możliwości zarobkowe naszej załogi. 12-procentowy próg wzrostu płac wolny od podatku nie dawał dużych możliwości manewru. Nieporównywalne płace MPK na krakowskim rynku płacy powodowały, iż ludzie odchodzili. Nie oznacza to oczywiście zamrożenia płac. Normalnym trybem w styczniu dokonano przeszerzegowań, podwyższono dodatek za rodzaj pojazdu i przerywany czas pracy, zwiększono nagrodę motywacyjną, podwyższono najniższe wynagrodzenie poprzez wzrost dodatku za rodzaj pojazdu, szkodliwego, brygadziowskiego i dodatków funkcyjnych. Zwiększono ryczałty motorniczym i kierowcom.

Jednocześnie szły starania w kierunku uzyskania ulgi i zwolnień od podatku za przekroczenia progu owych 12 proc. Zabieg, w wypadku naszego przedsiębiorstwa, miały swoje uzasadnienia. Wyniki na tle innych przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju były jednymi z lepszych. Cóż z tego, skoro te argumenty nie przekonywały?

Wobec ciągłego odpływu kadr, mimo iż przedsiębiorstwu groził krach (przekroczenia w myśl przepisów były „karane” 500 proc. podatkiem, płaconym z zysku) w czerwcu br. podjęto decyzję o dalszych przeszerzegowaniach i wzroście niektórych składników wynagrodzenia. To już nie była granica ryzyka. Od stycznia do września br. podjęto w sumie 24 decyzje dotyczące podwyżek płac. Pierwsze efekty dały o sobie znać już w sierpniu. Wtedy to po raz pierwszy od wielu miesięcy więcej lu-

dzi przyjęto do pracy, niż z przedsiębiorstwa odeszło. Przyrost średniej płacy z października br. do grudnia ubiegłego roku wyniósł w poszczególnych grupach: Motorowi — 7400 zł, kierowcy autobusowi — 10000 zł, pracownicy zaplecza — 3600 zł i pracownicy umysłowi — 4600 zł. W przypadku pracowników umysłowych na ten stosunkowo duży wzrost miała wpływ podwyżka dodatków funkcyjnych i wzrost z 5 do 20 proc. premii dla osób na stanowiskach funkcyjnych.

Ponad połowa kierowców i motorniczych posiada stawkę osobistego zaszerzegowania od 90 do 120 zł na godz. Operowanie tak zwaną średnią płacą w grupie prowadzących pojazdy wywołuje sprzeciw ich samych. Argumenty są słuszne. Owa średnia płaca nie jest wynagrodzeniem pobieranym za godziny wynikające z grafiku. Znaczny udział w zarobkach mają godziny nadliczbowe.

By dać równe szanse zarówno pracownikom z dużym stażem pracy i wysoką stawką, jak też niedługo pracującym, ujednolicono i podniesiono stawkę za pracę w dni wolne. Za trzy przepracowane dodatkowe dni zarobić można ponad 10 tys. zł.

Mimo tak dużego przecięt przyrostu płac, nie ośmieli się stwierdzić, że już narzekać nie możemy, że to nam powinno wystarczyć. Galopujące ceny i rozchwiany rynek sprawiają, iż owocny w podwyżki mijający rok załogi w zachwyt nie wprawia.

Może najbliższa przyszłość pozwoli wreszcie na spokojną pracę opłacaną proporcjonalnie do efektów i włożonego wysiłku?

F. SERWIN



Z INICJATYWY brygadzysty w ZNA Janusza Gumuły jego brygada w składzie: Krzysztof Budzyński, Kazimierz Kiliński, Stanisław Lusina, Marek Łudzik, Wiesław Sobór i Ryszard Turczyński ufundo-

Co z tą reformą?

WAWRZENCZYCE to jedna z tych miejscowości, które miały okazję posmakować już podjeżdżającego pod okna domów czerwonego autobusu. Wawrzeńczyce są jednak wsią pechową. Gdy mówiło się o ograniczeniu zasięgu MPK, zlikwidowano tylko jedną linię — właśnie „211” z Cementowni do Wawrzeńczyce. Potem koncepcja się zmieniła, kilkanaście miejscowości doczekało się pozytywnego załatwienia wniosków o uruchomieniu linii MPK, a mieszkańcy Wawrzeńczyce wciąż wyczekują na przystankach PKS, wrócić sobie z przejeżdżających aut — stanie, nie stanie... Żeby było ciekawiej, uruchomiono też i to przed kilku laty — linię „211”, tyle że obecnie dociera ona tylko do Igołomi. Jej przedłużenie do Wawrzeńczyce to kwestia 3200 metrów szerokiej drogi, wiodącej na Nowe Brzesko-Sandomierz. I sekretarz KG PZPR Jan Konieczkowski mówi, że rozmawiano już na ten temat w MPK i przedsiębiorstwo wyraziło zgodę. Tym razem sprawa rozbiła się zupełnie gdzieś indziej. Rzecz w tym, że linia „211” jest linią częściowo dotowaną przez HiL, której pracownicy najczęściej z niej korzystają. I właśnie huta odmówiła zwiększenia dotacji. Patrzy więc codziennie naczelnik gminy Władysław Kusiński ze swego gabinetu na przejeżdżające tamtędy niemal puste autobusy pracowników i zastanawia się: — Prawdę mówią w radiu i telewizji o reformie gospodarczej i oszczędności, czy też komuś się to tylko wydaje?

Na razie hucie bardziej opłaca się wysłać specjalne autobusy niż partycipować w części kosztów utrzymania linii. Ciekawe jak długo jeszcze?

(kg)

wała książeczke mieszkaniową dla wychowanki Państwowego Domu Dziecka przy ul. Piekarskiej. Podczas narady robotniczej w ZNA książeczkę z wkładem 70 tys. wręczono Marysi Sadowskiej, uczennicy II klasy Zasadniczej Szkoły Kra- wieckiej. Ponadto Marysia otrzymała słodczy portmonetkę i bilet wolnej jazdy, o której wcześniej wystąpiono do dyrekcji MPK. Pieniądze na książeczkę brygada zarobiła w zespole gospodarczym, poza godzinami pracy remontując uszkodzonego „ikarusa”.

(M. B.)

Nowy przewodniczący Zarządu Zakładowego TTT

W ZWIĄZKU ze złożeniem rezygnacji z dotychczasowej funkcji przewodniczącego ZZ TTT przez Jacka Szumniaka, który został powołany na stanowisko przewodniczącego Zarządu Wojewódzkiego Towarzystwa Trzeźwości Transportowców, Zarząd Zakładowy powierzył ją przewodniczącemu Koła TTT w Zakładzie Taksówek Henrykowi Tokarowski. Sekretarzem wybrano Stanisława Solarza, członka Koła w ZTS, skarbnikiem Janę Frączka z ZTX. Z poprzedniego ZZ TTT pozostali: wiceprzewodniczący Stefan Nicé oraz członkowie: Włodzisław Siembab, Julian Pilszczyk, Jan Kukulowicz, do których dopowiadano Andrzeja Zaczekiewicza i Adama Piszczka. Wszystkim życzymy owocnej pracy.

(M. B.)

Sądowy epilog „czarnego czwartku”

W SĄDZIE rejonowym m. st. Warszawy rozpoczęła się rozprawa przeciwko Wojciechowi S. i Wacławowi K., którym zarzuca się spowodowanie 3 września br. w Warszawie katastrofy tramwajowej. W jej wyniku śmierć poniosło 7 osób, a obrażenia doznało 73 pasażerów. Szkody w wyniku zderzenia wyniosły ok. 5 mln zł. W pierwszym dniu rozprawy wyjaśnienia złożyli abaj oskarżeni.



OD DŁUŻSZEGO już czasu trwa remont torowiska w al. Rewolucji Kubańskiej. Tramwaje nie jeżdżą, o czym informują stosowne wywieszki, ale na przystankach stoją grupy oczekujących pasażerów. Chyba jeszcze długo poczekać. Nie ma to jak przyzwyczajenie!

Fot. JACEK BEDNARCZYK

W autobusie linii „119” w godzinach szczytu, kiedy ludzie wracają z pracy..

Do autobusu wsiada pani z mokrymi ziemniakami w siatce — od rana pada deszcz. Wsiadająca przed nią druga pani wyczuwa mokre ziemniaki na swoich nogach i...

— Jak pani może brudne i mokre ziemniaki wieźć w siatce? Trzeba było włożyć je w foliowy worek.

— Nie miałam worka z folii...

— To trzeba było kupić, a nie brudzić ludzi w autobusie.

— Worka nie kupiłam i nie kupię, a ziemniaki będę wozić w siatce, a panią to znów tak bardzo nimi pobrudziłam...

Pani w pobrudzonym palcie milczy...

✱

Na jednym z przystanków do pierwszych drzwi autobusu usiłuje dostać się starszy mężczyzna, bez widocznych oznak kalectwa. Kierowca drzwi nie otwiera. Starszy pan uderza w drzwi nogą. Te-



Gdy milczenie jest złotem

raz dopiero drzwi zostają otwarte.

— Dlaczego mi pan zamknął drzwi przed nosem?

— Bo przednimi się nie wsiada... — odpowiada kierowca.

— Nie widzisz chamie, że jestem I grupy inwalidą wojennym?!

Kierowca milczy...

✱

Starsza pani z kilkuletnim chłopczykiem rozgląda się za siedzącym miejscem. Jedną z najbliższych siedzących przy drzwiach autobusu kobiet

wstaje i prosi starszą panią o zajęcie miejsca. Nim starsza pani zdążyła usiąść zrobił to za nią kilkuletni wnuczek oznajmiając wszystkim dokoła...

— Pawelek ma już miejsce siedzące.

— Miejsce zrobiłam dla pani, a nie dla dziecka, które jest już na tyle duże, że może sobie postać — zwraca się kobieta do babci.

— Nie będę go już ruszać, bo będzie płakać. Niech sobie siedzi, a ja postoję.

— Zle pani wychowuje wnuka — stwierdza stojący obok pan. Tak nie wolno postępować. Z takich wyrasta właśnie za młodzież. Nie ustępuje nikomu miejsca...

— Panie, ja miałam pięćoro dzieci i mam już czworo wnucząt i pan mnie tu nie będzie uczył jak mam z dzieckiem postępować... Własne dzieci i wnuki niech pan uczy, jak je pan tylko ma...

Pani i pani, która ustąpiła babci z wnukiem miejsca, milczą...

(M. B.)

W Kanadzie można, u nas nie?

GRUPA 7 młodych inżynierów z Białegostoku opracowała elektryczny podgrzewacz oleju napędowego. O tym, jak wspaniale jest to urządzenie dla naszego przemarniętego transportu samochodowego, wiedzą wszyscy użytkownicy pojazdów z silnikiem Diesla. Pierwsze egzemplarze podgrzewaczy rozesłano do przetestowania jeszcze zeszłej zimy i uzyskały one znakomite opinie kierowców. Właściciele opracowania rozpoczęli już produkcję poszukiwanych urządzeń w rzemieślniczym warsztacie pod firmą „AC” (od pierwszych liter nazwisk). „AC” wyeksportowała już 250 sztuk podgrzewaczy do Argentyny. „AC” musi eksportować — donosi „Dziennik Pojezierza” — bo w kraju podgrzewacz nie otrzymał jeszcze atestu (trwają badania, a ich wyniki nie będą znane przed tą zimą).

(NB)

(AZ)

POMIMO że wagony tyrystorowe produkcji krakowskiej od paru lat jeżdżą po Krakowie, pomyślnie przeszły wszelkie próby i badania, to jednak pociągi tramwajowe z napędem tyrystorowym nie mogą wyjść poza opłotki naszego przedsiębiorstwa. Podobne badania, tyle że pomysłu warszawskiego, robione są w stołecznych MZK. Wtajemniczeni twierdzą, że u konkurenta wszystko jeszcze w fazie prób, a i wyniki gorsze niż nasze. Nie wdając się zbyt w opisy napędu tyrystorowego, paru pozytywnych skutków pominać nie sposób. W wagonie klasycznym wytwarza się duża ilość ciepła, co ma znaczny wpływ na szybsze zużywanie się części elektromechanicznych. Nowe rozwiązanie nie dość, że nie powoduje przegrzewania, to aparaturę elektromechaniczną zastępuje elektryczna. Mniejsza ilość części ruchomych zwiększa niezawodność układu. Podwójne korzyści daje też mniejsza energochłonność.

I rzecz nie tylko w oszczędności energii. Krakowska sieć trakcyjna w obrębie starego miasta pracuje na granicy ryzyka. Gdy większa ilość tramwajów rusza jednocześnie, podstaje nie wytrzymała. Trzydziestoprocentowa oszczędność energii pozwoliłaby na wprowadzenie większej ilości taboru przy tych samych możliwościach energetycznych. Większy komfort jazdy mieliby pasażerowie, bo o wiele mniej hałasu robią przetwornice. W wagonach tyrystorowych drzwi odmykają sami pasażerowie. W tej chwili jest z tym trochę kłopotów, bo tych wagonów jest mało i pasażerowie nie są przyzwyczajeni do takiej „samodzielnosci”. Sama miałam bardzo głupią minę, gdy tramwaj za-

Ciężka droga do nowego

trzymał się, postać chwilę, po czym odjechał beze mnie. Twórcy pocieszyli mnie jednak, by się nie przejmować, im także się to zdarza.

Aż dziw bierze, iż twórcy: Leszek Bienkowski, Jarosław Czekoński, Józef Drelicharz, Stanisław Gąsiorek i Stanisław Piróg są pełni optymizmu. Twierdzą, że nawet jeżeli ich rozwiązanie nie przejdzie, to i tak będą z tego korzyści, bo pozostaną urządzenia towarzyszące, lepsze od dotychczasowych, czy wręcz zupełnie nowe.

Autorzy projektu twierdzą, że ich pomysł mógł powstać tak szybko, bo bez protokołów, sprawozdań i „ścisłych” terminów mogli realizować to, co im przyszło do głowy. A przychodziło im w najmniej oczekiwanych momentach. Przy okazji ich spotkania usiłowałam dowiedzieć się czegoś innego, lub przynajmniej ująć to w niekonwencjonalnie, pytaniami udało mi się zainteresować dwie osoby, pozostali ni stąd ni zowąd wyciągnęli kartki i długopisy — o własnie tak powstawał ten projekt — wyjaśniono mi. Prawda, że proste? Zdaniem pracowników AGH ten tyrystor jest nie tylko ich sukcesem, ale kierownictwa naszego przedsiębiorstwa i AGH. Stworzone warunki zaowocowały.

Właściwie nie można powiedzieć, że wynalazek przeszedł tak zupełnie bez echa. Zdobył nagrodę zespołową I stopnia w województwie, a twórcy — tytuł Wojewódzkiego Mistrza Techniki NOT w Krakowie za rok 1987.

Ostatnio dla krakowskiego rozwijania otworzyły się nowe szanse. Jak na przedsiębiorczych ludzi przystało wynalazcy tworzą... przedsiębiorstwo innowacyjne. Aktualnie trwa poszukiwanie producentów zespołów. Wtedy można by układy tradycyjne wymienić na tyrystorowe w remontowanym u nas taborze. Plany przewidują 20 wagonów rocznie. No cóż — powodzenia.

F. SERWIN

Narada „oficerów ruchu”

PIERWSZE, co rzuciło się w oczy nawet tym, którzy są stałymi bywalcami narad, to imponująca frekwencja na naradzie roboczej pracowników pionu ruchu, jaka odbyła się 11 listopada. Widocznie każdy, kto tylko mógł — komu nie przeszkadzała w tym czasie praca — chciał w niej uczestniczyć. Narada robocza to przecież forum, na którym przedstawia się wiele narzeczonych spraw, które bardzo często wspólnymi siłami udaje się pozytywnie załatwić.

Zaraz na początku ktoś na sali powiedział... „zebrali się tu oficerowie ruchu”. I rzeczywiście porównanie to jest niezwykle trafne jeżeli chodzi o tych, którzy z racji swej funkcji kierują komunikacją w mieście.

Zastępca dyrektora ds. ruchu Marian Dudek mówił o wielu istotnych dla Zakładu Nadzoru Ruchu i jego załogi sprawach, które nie są oderwane od działalności całego przedsiębiorstwa, a więc o realizacji przez Zakład zadań, bardzo ważnych sprawach placowych. Przypomniał, że w bieżącym roku wszyscy podwyżki otrzymali, a są i tacy, którym przyznano je dwukrotnie. Stwierdził, że wyniki działalności handlowej i usługowej leżą w gestii samej załogi Zakładu. Mówił również o odpowiedzialności pracy dyspozytorów, a szczególnie pracowników głównej dyspozytorni. Zwrócił uwagę, że nie należy „chomikować” wozów w rezerwie — trzymać dla siebie, a wysyłać je na linie tam, gdzie zachodzi tego potrzeba. Krytykował świadome ogalanie niektórych linii z wozów przez dyspozytorów, co jest niedopuszczalne i bardzo często bywa powodem licznych skarg, jakie przychodzą do przedsiębiorstwa. A skargi w bieżącym roku w stosunku do roku ubiegłego nie zmalały, a wzrosły. Na Wydział Taryfowo-Biletowy z 10 do 16, a Wydział Nadzoru Ruchu z 45 do 67. Wiele skarg jest do uniknięcia. Mniejnowów w przypadku dyskusji z pasażerami i niewydawanie się w polemiki, więcej natomiast dyplomacji w postępowaniu z ludźmi.

Wyniki kontroli przeprowadzonej w czwartek br. przez Inspekcję Robotniczo-Chłopską co do punktualnych „przełotów” na trasach autobusów tramwajów nie są najlepsze. I co ciekawe, że końcówki komunikacyjne kontrolowane wypadły dużo gorzej niż te nie kontrolowane, gdzie sami prowadzący dbają o punktualność odjazdów. Na końcówkach kontrolowanych zanotowano przedwczesne odjazdy.

Kierownik ZNR Włodzimierz Nazimek ocenił funkcjonowanie komunikacji w okresie Święta Zmarłych. Jego wypowiedzi na ten temat cytować nie będziemy, gdyż była ona podstawą do artykułu, jaki zamieściliśmy już w poprzednim numerze „Sygnałów MPK”. Kolejnym egzaminem, jak to zaznaczył w swojej wypowiedzi, będzie dla komunikacji w naszym mieście najbliższa zima. Wyculił odpowiednio służby na dbałość o stan sieci i torów, co w okresie warunków zimowych jest sprawą niebagatelną, ale mówił również o odpowiednim w tym okresie ubieraniu się pracowników zatrudnionych bezpośrednio w ruchu. Skoro już jesteśmy przy sprawie ubioru, to trudno nie przypomnieć jeszcze, co zresztą na naradzie było podkreślone, o umundurowaniu prowadzących pojazdy. Motorniczy i kierowca są przedstawicielami przedsiębiorstwa, muszą je więc odpowiednio reprezentować. Odebrzy w WGO starczy dla wszystkich, którym się ona należy, ale konieczna jest jeszcze do tego osobista schludność i dbałość o wygląd.

Czystość taboru na liniach... od lat ten sam problem. Trudno uogólniać. Są zakłady bardziej dbające o czystość taboru i mniej. A tabor, to również wizytówka przedsiębiorstwa. Sprawa od lat nie załatwiona jest oznakowanie naszych autobusów. Nie załatwiona? A może jest to lenistwo i bezmyślność, bo jak to nazwać inaczej, skoro kierowca wyjeżdża na linię i ma trzy numery różnych linii na jednym autobusie? W jaki sposób uporać się konsekwentnie z tą sprawą? A tak dużo mówi się o dokładnej i czytelnej informacji dla pasażerów... Podobno estetyka naszych przy-

stanków w porównaniu z innymi miastami w kraju jest dobra, dlaczego więc nie możemy się uporać z oznakowaniem... Chcieliby przodować w kraju i w tym zakresie. Kierownik Nazimek mówił również o pomieszczeniach socjalnych, o które użytkownicy powinni dbać.

Kierownik Wydziału Taryfowo-Biletowego Mirosław Olezyk poinformował zebranych o wpływach do kasy przedsiębiorstwa z okresu Święta Zmarłych. Wzrosły one w stosunku do ubiegłego roku o 60 procent. Relacja ta jest prawidłowa biorąc pod uwagę wzrost cen biletów.

W dyskusji poruszono szereg spraw. Między innymi właśnie otablicowanie autobusów — zepsutych urządzeń do przewijania filmów, a także filmów z nie namalowanymi numerami linii. Poza tym mówiono też o złej jakości mikrofonów.

Sekretarz XIII POP Stanisław Rzeźnik poruszył sprawy: przepływu informacji w pionie ruchu, zbadania przyczynowości pracowników PKR-ów i tych inspektorów, którzy przyjeżdżają do awarii, kontroli otablicowania i umundurowania, bieżącej kontroli działalności komunikacji.

Głos zabrał również uczestniczący w naradzie dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel. Między innymi serdecznie podziękował Wydziałowi Taryfowo-Biletowemu za realizację wpływów do kasy przedsiębiorstwa. Zysk jest dowodem naszej pracy — powiedział. Zaapelował o oszczędniejsze gospodarowanie. Wysłanie wozów tam, gdzie są potrzebne, a nie wożenie wiatru. Dodał, że od wszystkich oczekuje się dyscypliny pracy.

Uroczystym momentem narady stało się wręczenie ponad stu osobom podziękowań i nagród pieniężnych, a otrzymali je z rąk dyrektora Tadeusza Trzmiela ci pracownicy przedsiębiorstwa, którzy zasłużyli na to wyróżnienie dobrze i bardzo dobrze wykonując swoje zadania w okresie Święta Zmarłych.

MARIA BUBACZEWSKA

PRASA szeroko się rozpisuje o manierach motorniczych, czemu nie należy się dziwić. Na tramwaju byle pies szczeka. Gorzej, że szczekają na siebie często gęsto motorowi, niżej podpisanej nie wyłączając. Postawa dżentelmena wobec pasażerów tak im weszła w krew, że z rozpędu i siebie nawzajem traktują z taką samą galanterią. Nie będę gołosłowna, podam przykłady.

W samym popołudniowym szczycie, grubo przed przystankiem zatrzymał się tramwaj, motorniczy coś tam majstrował w szafkach, gdy za jego składem stanął następny. Z tego drugiego szpalko wyskoczył motorniczy i podbiegł do kolegi z zapytaniem: „Co ci się stało?”. Miał zamiar mu pomóc, pomoc była potrzebna. Usłyszał: „A co cię to obchodzi?”. Powiedzenie „A już nie!” uważał widać za zbyt grzeczności. O „dziękuję” nie wspomnę.

„7” tradycyjnie odbiera się pod Pocztą Główną. Mój odbiorca przyszedł co prawda pod Pocztę, ale na odwrocie, dzięki czemu pracowałam prawie godzinę dłużej niż się spodziewałam i wcale mi się to nie spodobowało. Wsiadł, odebrał wóz i nie tylko nie powiedział „przepraszam” ale nawet „pocałuj mnie w nos”. Gdy jednemu z kolegów skarzyłam się na wątpliwą manierę zmienika, kolega natychmiast sprostował, że wobec tego, z czym on się spotkał, ja zostałam potraktowana wręcz salonowo. Otoż zaraz w początku kariery motorniczego przyszedł do niego zmiennik, starszy motorniczy, machnął ręką i wyrzekł tylko: „Śpieprzaj”.

Za słowami często idą czyny. Namiętne jest tzw. zajeżdżanie. Pomijam przypadki gdy zajeżdżający się zagapi lub jest niedouczony, gdyż są to błędy

w sztuce, a nie w manierach. Klasyczne przypadki celowego i świadomego zajeżdżania obserwujemy ostatnio na skrzyżowaniu w Łagiewnikach. Gdy „10” zobaczy jadącą od Borku „8”, na oślep mknie do przodu, byle tylko ją zająchać, nie chce się wlec za nią aż do Poczty. Tak samo „18” i „19” jadące z Borku przed samym nosem zajeżdża „22”. Zdarza się, że dzięki tym manewrom dochodzi na skrzyżowaniu do potrójnego pata, trzy składy jadące w trzech różnych kierunkach tak się wzajemnie pozastawiają, że żaden ani ruszyć nie może, ani drugiego przepuścić.

Kiedyś mknęłam Kapelanką do Borku opóźnioną 10 min „19”. Dzięki zrzęgowaniu z przerwy na końcówce miałam szansę spóźnienie nadrobić. Przed samym przednim sprzęgiem mojego tramwaju wyskoczyło z zajeżdżni „24”, które pomknęło do Borku, wjechało na wolną pętlę (na drugiej stały 4 składy) tylko po to, by stać tam... 20 min. Zamiast 10 min. spóźnienia załatwiałam 30 min. Motorowemu miałem przecież rozkład jazdy i doskonale wiedział, że ma 20 min. do odjazdu, i zgola bezużytecznie dla siebie zablokowałam swój skład. Wściekła głośno nazywałam go baranem, a on równie głośno twierdził, że zamiatanie kanałów w zajeżdżni jest dla mnie pracą zbyt intelektualną. Pasażerowie prędzej

dzięki naszej dyskusji nie pojechali.

Mnie też zdarza się być równie mądrą i grzeczną osobą jak ów kolega. Na Rondzie Kocmyrzowskim spotkałam się moją „10” z „16”. Pierwszeństwo miałam ja „16” nie bacząc zupełnie na mnie mknęła do przodu, więc chcąc mu pokazać, kto pojedzie pierwszy, podjechałam tak blisko, że musiał mnie jednak przepuścić. Motorowemu, zwany Pięknym Jureczkiem, rzucił mi złe spojrzenie. I słusznie, okazało się, że zwrotnica rozjazdowa na Mistrzejowice i os. Piastów była zepsuta i trzeba ją było przekładać ręcznie. Przed nim jechało „20”, o czym on wiedział,

a ja nie. Nic mi nie przyszło z tego, że on musiał też wyjść i przekładać, nawet mnie przez to 1 min. opóźnił. Mógł zamiast rwać jak mustang do przodu spojrzeć na Rondzie, czy go puszczam, a ja z kolei mogłam go puścić. Skorzystałabym na tym oboje.

Regulatorka Halinka przyniosła do PKR w Łagiewnikach kilka donizek z kwiatkami, żeby było ładniej. I było. W czasie jej nieobecności jeden z motorowych wyjął kozik i z najładniejszego kwiatka urządził dosłownie połowę na zaszcpekę. Oburzona zwróciłam mu uwagę, że to nie jego. Gdy nie pomogło, nazwałam jego działalność ordynarnym złodziejstwem, ale i to go nie powstrzymało. Mam nadzieję, że mu usechł.

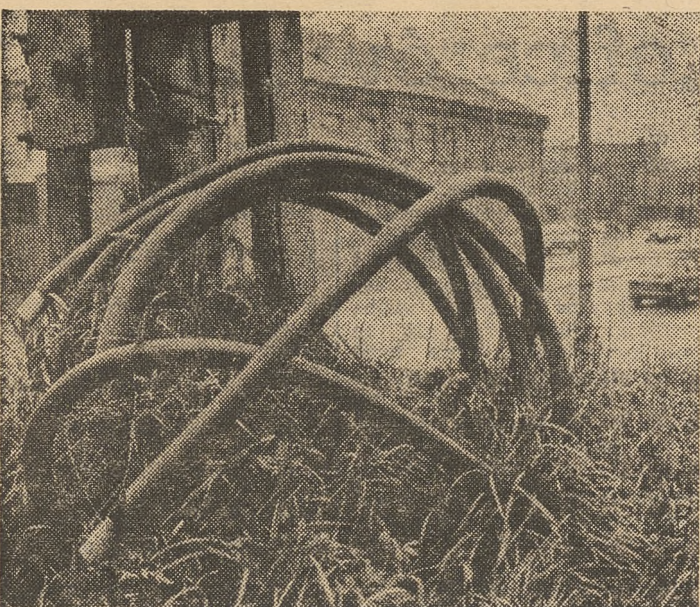
Czasem motorniczy motorniczemu jest nie tylko złobem, jak w powyższych przykładach ale nawet świnią. Na skrzyżowaniu pod „Jubilatem” na nasz tramwaj wpadła ciężarówka, która jechała na czerwonym świetle. Dla milicjanta nie było to wcale oczywiste i twierdził, że to właśnie tramwaj ruszył na czerwone. Motorniczy, młody chłopak jeździł dopiero parę tygodni, nie zdołał nikogo namówić, by mu zaświadczył. Zresztą akurat niewielu miał pasażerów. Z naprzeciwnika też jechał tramwaj i zatrzymał się z drugiej strony ciężarówce. Motorniczy z rozbitego tramwaju prosił kolegę, by potwierdził na MO, że przecież obaj ruszyli prawidłowo. Prokurator uważał, że skoro motorniczy jeździ dopiero parę tygodni, a kierowca wiele lat i jest „zastużony”, winien na pewno jest motorniczy. Zeznanie drugiego motorowego, że przecież obaj nie ruszyli na czerwone światło uratowałoby niewinnego motorniczego i jego kieszeń. A jednak odmówił. Niczym nie ryzykował, przecież jego nikt się nie czepiał. Oskarżony zapłacił spore koszty. Ciekawe zresztą, dlaczego prokurator z urzędu nie wezwał tego drugiego?

Nie będę prawda moralową, że wszyscy motorowi winni być dla siebie grzeczni i uczynni. Nie da się jednakowo lubić kilkuset ludzi, a ten i ów zachowuje się czasem tak, że ręka sięga. Warto jednak czasem przypomnieć sobie złotą zasadę: nie czyni drugiemu co złota nie mile, jak i malajskie przysłowie: nie zbiednieje człowiek, gdy się grzecznie odezwie. Szkoda by mówiono, że motorniczy motorniczemu bywa „motorniczym”.

MARTA MICHAŁOWSKA

OKIEM MOTORNICZEGO

„Koledzy”



Kablowy skandal

KONCEPCJA modernizacji układu zasilania trakcji tramwajowej opracowana została przed 8 laty, a mimo to układ ten nie doczekał się jeszcze pełnej realizacji. W niektórych wypadkach przyczyny tego stanu rzeczy były niezależne od przedsiębiorstwa, gdyż plan przewidywał budowę podstacji w rejonach, gdzie dotąd nie dotarły jeszcze tory tramwajowe (mimo że w wielu planach miejskich inwestycji winny już dawno tam być, np. podstacja Gagarina, Radomska czy Łokietka). Ale nie wybudowano również podstacji w miejscach, gdzie są one wręcz niezbędne, jak choćby słynna już podstacja Krakowska czy Dietla lub Wierzyńska.

Obok budowy nowych podstacji zaplanowano również modernizację już istniejących i zwiększenie ich mocy, a następnie położenie odpowiedniej ilości dodatkowych kabli zasilających i powrotnych (średnio dla podstacji ok. 30 km kabla). Ta jednak sprawa ciągnie się najdłużej. Wystarczy tylko porównać, że na planowanych 336,5 km ułożono zaledwie 198,4 km, z czego odebranych i uruchomionych zostało 174,2 km. Te nie odebrane kable to głównie kable wychodzące z podstacji Wielicka i one też były głównym przedmiotem kontroli jaką przeprowadzał ostatnio Dział Zakładowej Rewizji Gospodarczej.

Z przeprowadzonych dochodzeń wynika, że o ile kable idące w kierunku Prokocimia zostały dość szybko ułożone, oddane i włączone do eksploatacji, to te układane w ulicach Wielicka, Limanowskiego, Na Zjeździe i Pstrowskiego układane były wbrew wszelkiej sztuce inżynierskiej w tej dziedzinie. Prace rozpoczęto bez odpowiedniego przygotowania terenu, bez wykonania przekopów kontrolnych, pozwalających ocenić stan uzbrojenia terenu, bez wykonania przepustów pod jezdniami i chodnikami, bez uzyskania odpowiednich zezwoleń na prowadzenie prac na ulicy. Tymczasem kable zostały rozciągnięte wzdłuż całych ulic i pozostawione tak bez zabezpieczenia na całą zimę. Doprowadziło to oczywiście do uszkodzenia 9 z nich, czego z kolei nie przewidziano i zakopano je wraz z tymi, które jakoś uszkodzenia uniknęły. W ten sposób wykonawca czyli Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Elektrycznych uniemożliwiło również włączenie tych nie uszkodzonych, gdyż nie będzie można prowadzić napraw w tym samym wykopie, w którym biegą inne kable będące pod napięciem.

Powstaje oczywiście pytanie, jak mogło do tego dojść, gdzie był nadzór inwestycyjny, gdzie byli przyszli użytkownicy, czy nikt nie wiedział o tych nieprawidłowościach? Okazuje się, że

wszyscy wiedzieli, ale... użytkownik, czyli Zakład Sieci i Podstacji ograniczał się jednak do składania odpowiednich protestów i zastrzeżeń, zaś nadzór inwestycyjny miał w tym wypadku wyjątkowego pecha. Wystarczy wspomnieć, że w trakcie budowy tj. od roku 1984 zmieniło się czterech naszych inspektorów nadzoru, a były też okresy, gdy nie było ich w ogóle. Każdy z inspektorów miał też swoje podejście do sprawy i bywało, że godzili się na to, na co żaden inspektor zgodzić się nie powinien, jak choćby zrzeczenie się odpowiedzialności przez wykonawcę za stan rozwinętych na ulicy kabli.

Przez długi czas targowano się o to kto ma dokonać pomiaru stanu izolacji kabli, choć w zasadzie z góry było wiadomo, że w Krakowie może to zrobić tylko grupa pomiarowa naszego Zakładu Sieci i ona też to obecnie wykonuje. Problemem było tylko to, na czyje zlecenie będą wykonywane prace pomiarowe. Dziś trzeba kable ciąć na krótsze odcinki i później łączyć, a i tak nikt nie wie jak długo może wytrzymać taki kabel bez awarii. Wprawdzie zapowiada się już teraz szybkie zakończenie prac, ale pewnie zaczynają się wówczas kłopoty eksploatacyjne.

Podobna niemożność ujawniła się również w przypadku kładzenia kabli w ul. Lubicz i Brożka — Kapelanka. W pierwszym przypadku nasze służby nie potrafiły uzyskać zgody współpracującego z nami Przedsiębiorstwa Zielonej Miejskiej na przeprowadzenie 100 m kabla przez ich teren, a w drugim liczone na załatwienie sprawy przy pomocy zespołu gospodarczego w Zakładzie Sieci i Podstacji. Tymczasem, ponieważ zespoły gospodarcze zostały znacznie ograniczone nowymi przepisami, nie zrobiono nawet dokumentacji. Sprawa ma być w tym roku zlecono „Elektromontażowi”, ale jest już opóźniona o cały rok.

Czy epopeja z kablami znajdzie swoje zakończenie? Miejmy nadzieję, że tym razem tak. Po pierwsze w Dziale Inwestycji jest już inspektor nadzoru, który ma przejąć wszystkie prace elektroenergetyczne (miejmy nadzieję, że na dłużej), po drugie w Zakładzie Sieci i Podstacji jest w tej chwili stanowisko odpowiedzialne za stan kabli będących w użytkowaniu. A poza tym dyrektor przedsiębiorstwa postanowił pociągnąć do odpowiedzialności winnych obecnych zaniedbań, nawet tych, którzy z przedsiębiorstwa już odeszli (możliwość tę sprawdzić w najbliższym czasie radca prawny). Być może będzie to odpowiednio ostrzeżenie dla innych.

ADAM ZYZMAN
Fot. S. MAKAREWICZ

W stronę samofinansowania

PIERWSZY okres reformy gospodarczej nie był zbyt łaskawy dla dotowanych przedsiębiorstw gospodarki komunalnej. Ba, w wielu przypadkach skutki stosowanych przepisów były odwrotne niż założenia. Obowiązujące zasady nie dawały możliwości dotowanym zakładom wpisania się w mechanizm reformy.

W przypadku przedsiębiorstw komunalnych na zysk nie miał wpływu wzrost wydajności pracy, a wręcz odwrotnie. By przedsiębiorstwo mogło się zbilansować, plan roczny robiono w ostatnich latach nie na miarę możliwości przewozowych, lecz możliwości finansowych miasta. Przedsiębiorstwo przekraczało plan, a załoga była „karana”, bo pokrycie dodatkowej działalności mogło znaleźć swoje finansowanie tylko w zysku. Miast więc skupić się na gospodarowaniu i zarządzaniu, tracono czas i energię na zabieg o zmianę bazy, zwiększoną dotację czy ulgi nadzwyczajne.

Lata 1982-86 to dynamiczny rozwój MPK. We współpracy z wyższymi uczelniami doskonalono zarządzanie i organizację pracy. Opracowano i wprowadzono do eksploatacji wagon o napędzie tyrystorowym. Zastosowano nowe konstrukcje torowisk tramwajowych. Kierownictwo przedsiębiorstwa, nauczone doświadczeniem I etapu reformy, postanowiło nie czekać aż „na górę” pomyśla o nas. Opracowano dokument, w którym proponuje się zmianę

systemu ekonomiczno-financego przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce. Zmiany obejmowały sprzedaż, ceny i dotacje, reprodukcję prostą majątku przedsiębiorstwa, reprodukcję rozszerzoną, zmiany środków wynagrodzenia i efektywność gospodarowania przedsiębiorstwa.

Podstawowe propozycje idą w kierunku ograniczenia dotacji przedsiębiorstwa, a kierowanie jej na finansowanie pasażera. Obecnie 90 proc. przewozów komunikacją miejską to przejazdy ulgowe. Nie chodzi tu o to, by te propozycje zmienić. Osoby uprawnione do bezpłatnej jazdy środkami komunikacji miejskiej to prawo zachowałyby nadal, ale na podstawie biletów zakupionych dla nich w MPK przez instytucje udzielające uprawnienia. Zmiany obejmowałyby też ceny biletów pracowniczych. Ich koszt obliczony byłby w oparciu o cenę jednorazowego biletu normalnego. Dofinansowanie leżałoby natomiast w gestii macierzystych zakładów pracy. Podkreślam jeszcze raz, iż nie chodzi tu o likwidację ulg, ale zmianę źródeł ich finansowania. Powyższe zmiany, jak też finansowanie reprodukcji prostej funduszem przedsiębiorstwa doprowadziłyby do samofinansowania.

Można to osiągnąć, pozostawiając całą amortyzację w przedsiębiorstwie przy aktualnym przeszacowaniu wartości majątku stałego, równym przynajmniej wartości cen i zwolnieniu od opodatkowania

dochodowego. Obecnie MPK, kupując nowy autobus, płaci za niego 25 proc. wartości. Prawidłowsza wydaje się sytuacja, gdy przedsiębiorstwo samo płaci i decyduje o remocie bądź kasacji taboru.

Poprzez zachowanie dotychczasowych zasad finansowania reprodukcji rozszerzonej (inwestycje rozwojowe, nowe linie oraz nagły wzrost ilości taboru finansowane były z funduszu terenowego) zachowano by wpływ, a tym samym i ochronę ceny biletów i wielkość dotacji.

Odrębnych uregulowań — innych niż wynika to z centralnych propozycji — wymaga kształtowania środków na wynagrodzenie. W przedsiębiorstwach komunikacyjnych celem nie jest maksymalizacja zysku, toteż i powiązanie wynagrodzeń z wielkością zysku musi być mniejsze. Nowe rozwiązania preferują taki model przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, którego zasadniczym celem stałaby się obsługa ludności. Budowa sieci, torów, remontów kapitalnych taboru, powinny być wykonywane przez przedsiębiorstwa specjalistyczne. W myśl rozwiązań centralnych część przedsiębiorstw przemysłowych i budowlanych będzie w gestii władz terenowych, będzie więc możliwość do wypracowania ich profilu działania. Oczywiście jest to tylko część przedsięwzięć, przewidzianych do realizacji w II etapie reformy. Inne są opracowywane.

Systemowych rozwiązań wymaga też uzależnienie usług świadczonych przez przedsiębiorstwa komunikacyjne od umowy zawieranej z organem założycielskim. Obydwie strony miałyby swoje prawa i obowiązki. Wyeleminowana byłaby wtedy sytuacja, iż przedsiębiorstwo nie opłaca się wykonywanie dodatkowych zadań, bo takie sytuacje strony uzgadniałyby wcześniej. Przedstawiony przez MPK program nie jest jedynie opracowaniem nowych rozwiązań, ale wykorzystaniem pozostałych możliwości działania, chociażby decyzją uruchomienia zakładu innowacyjno-wdrożeniowego, gdzie produkować się będzie — na bazie posiadanego taboru — wagony z układem tyrystorowym.

Program oprócz funkcjonowania rachunku gospodarczego przewiduje także rozwijanie postępu technicznego, racjonalizację gospodarki materiałowej i zatrudnienia oraz przebudowę systemu wynagrodzenia, w miarę powstawania nowych warunków prawnych i ekonomicznych.

FILOMENA SERWIN

Jubileusz TTT

UROCZYSĆCIE obchodzone w naszym przedsiębiorstwie jubileusz XXX-lecia Towarzystwa Trzeźwości Transportowców. W świetlicy ZTH zorganizowana została przez ZZ TTT i Koło TTT Nr 71, działające przy tym Zakładzie, uroczysta impreza, na którą przybyli przedstawiciele kierownictwa przedsiębiorstwa i kolektywu społeczno-politycznego oraz zaproszeni goście: dyrektor Wydziału Komunikacji Urzędu m. Krakowa Antoni Nosai, porucznik Józef Gawlik z WUSW, przewodniczący ZW TTT Jacek Szumniak i sekretarz ZW TTT Małgorzata Jankiewicz.

Porucznik Józef Gawlik mówił o wypadkach drogowych, jakie wydarzyły się w tym roku na drogach naszego województwa i kraju, do których przyczynili się nieatrzej kierowcy i piesi. Jak ze statystyki prowadzonej przez MO wynika, co siódmy wypadek drogowy spowodowali nieatrzej kierowcy, a co trzeci pijani piesi. 1860 nietrzeźwych kierowców zatrzymano przy okazji kontroli drogowej. Wszystkie te liczby odnoszą się do trzech kwartałów br.

Milym akcentem uroczystości było wręczenie zasłużonym działaczom TTT z MPK Złotych i Srebrnych Honorowych Odznak TTT, które otrzymali: Julian Pilszczyk, Władysław Duda i Jan Kukulowicz. Złota Odznakę Zasłużonego Działacza TTT wręczono również dyrektorowi Wydziału Komunikacji Urzędu m. Krakowa Antoniemu Nosalowi. Wręczono zostały członkom TTT również dyplomy i nagrody pieniężne ufundowane przez dyrektora Tadeusza Trzmiela, oraz kierownika Zakładu Tramwajowego w Nowej Hucie Juliana Pilszczyka.

Po części oficjalnej zorganizowana została „zgodzina” z zakresu znajomości kodeksu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem przepisów o trzeźwości. Zgodnie z regulaminem konkursu odbył się on w dwóch częściach. W pierwszej udział mógł wziąć

każdy uczestnik spotkania znajdujący się w świetlicy. Odpowiedzieć musiał na trzy pytania z przepisów kodeksu drogowego i dwa pytania z zakresu przepisów trzeźwości. Z 10 osób, które w pierwszej części konkursu uzyskały maksymalną ilość punktów, do drugiej części przystąpiło tylko 5 osób. I ta piątka znalazła się w finale konkursu uzyskując kolejne miejsca: I — Józef Hodurek z ZTH, II — Marek Kukielka z Jednostki Wojskowej Transportowej z Krakowa, której przedstawiciele, członkowie Koła TTT uczestniczyli w uroczystości XXX-lecia TTT, III — Mieczysław Kopeciuch z ZTP, IV Roman Stasiak z ZAB i Andrzej Janus z ZTH. Wszyscy otrzymali nagrody ufundowane przez ZW TTT i Zarząd Zakładowy NSZZ Pracowników MPK. Kolejnych 10 uczestników konkursu otrzymało nagrody pocieszenia. (M. B.)

Bezpieczeństwo przede wszystkim

W ŚWIETLICY Zakładu Taksovek odbyło się przy udziale kierownictwa Zakładu i członków Koła TTT spotkanie z przedstawicielem KW WRD porucznikiem Krzysztofem Pytko. Tematem prelekcji, jaką wygłosił przedstawiciel MO, było „Bezpieczeństwo na drogach ze szczególnym uwzględnieniem okresu jesienno-zimowego”.

Bezpieczeństwo na drogach to temat wciąż aktualny. Tym razem prelekcja była wyjątkowo ciekawa, a dziesiątki pytań kierowców świadczyły o tym, że wiele jeszcze spraw związanych z prowadzeniem samochodów po ulicach naszego miasta nawet dla profesjonalistów wymaga szczegółowej interpretacji, szczególnie przy okazji zmian organizacji ruchu. Wiele z tych spraw zostało wyjaśnionych.

Kierownik ZTX Krzysztof Szopa zaapelował do kierowców o ostrożność w pracy w warunkach jesienno-zimowych

szczególnie do kierowców młodych. Między innymi powiedział: „Samochód jest waszym warsztatem pracy, z którego życie, uważajcie więc na hamowanie, opony nie najlepiej zbieżnikowane, między innymi na warunki atmosferyczne — mgły niosące złą widoczność, gołołód, opady”.

Podczas spotkania mówiono również o serwowicie, który robiony na cukrze i drożdżach i uważany za napój bezalkoholowy, w przypadku badania jednego z naszych kierowców autobusowych wykazał 0,25 promila alkoholu. Napój ten ma zostać jeszcze szczegółowo zbadany.

Milym akcentem spotkania było wręczenie dyplomów i nagród rzeczowych wyróżniającym się członkom Koła TTT w ZTX.

Spotkanie prowadził przewodniczący Koła TTT w ZTX i jednocześnie przewodniczący ZZ TTT w MPK Henryk Tokarz. (M. B.)

35-lecie służby bhp

I ZNÓW przychodzi odnowić kolejny jubileusz w przedsiębiorstwie — 35 lat działalności bhp. Służbę tę powołano w 1952 roku, a pierwszym inspektorem bhp został tokarz **Stanisław Kwiatek**. Po kilku latach do utworzonej Sekcji BHP dokooptowano **Stanisława Budzoń**. Z biegiem lat przybył kolejny inspektor **Władysław Tabor**. Do bardzo dobrze pracującej trójki doszedł jeszcze długoletni aktywny działacz związkowy **Marian Długosz** który został zakładowym społecznym inspektorem pracy. W 1970 roku do pracy w Sekcji BHP przyszedł obecny kierownik Działu BHP **Augustyn Dobrowolski**. Długie lata działalności w przedsiębiorstwie wymienionych pięciu osób oraz ich osiągnięcia mogłyby być tematem osobnego długiego artykułu i ciekawych wspomnień. Teraz ograniczę się tylko do relacji z uroczystego spotkania z okazji ju-

bileuszu 35-lecia służby bhp, jakie odbyło się 21 listopada.

A było to spotkanie, jak ktoś ładnie nazwał, dwóch pokoleń inspektorów bhp — tych, którzy kładli podwaliny tej służby w przedsiębiorstwie, pozostających już w tej chwili na zasłużonej emeryturze z tymi, którzy działają w nim aktualnie. Okazją do tego niecodziennego spotkania stało się również uhonorowanie przez Radę Państwa Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski kierownika Działu BHP **Augustyna Dobrowolskiego**. Na pewno ewenementem jest to, że każdy z inspektorów, którzy już odeszli na emeryturę w uznaniu zasług dla przedsiębiorstwa odznaczenie takie otrzymali.

Uczestniczący w spotkaniu dyrektor MPK **Tadeusz Trzmiel** podziękował służbie bhp za aktywną działalność w dziedzinie poprawy warunków pracy, poświęcenie i aktywność w rozwiązywaniu

spraw związanych z bezpieczeństwem i higieną pracy. Podkreślił, że obecni inspektorzy mogą korzystać z form działalności w tej tak ważnej dziedzinie wypracowanych przez swoich poprzedników — szczególnie przy organizowaniu konkursów bhp. W spotkaniu uczestniczyli również zastępca dyrektora ds. technicznych **Antoni Goc** i zakładowy inspektor pracy **Aleksander Kowalczyk**.

Miłym akcentem spotkania stało się wręczenie upominków — pięknych kryształów byłym inspektorom bhp, którzy przyszedli na spotkanie. Relacja z tego spotkania pokoleń byłaby niepełna gdyby nie dodać, że odbywała się ona przy kawie i herbacie, do których to podano wspólnie tort i doskonały sernik, przygotowane przez **Stanisława Budzoń** i panią **Dobrowolską**.

Pamiątkowe zdjęcia z jubileuszowego spotkania znajdują się nie tylko w rodzinnych albumach jego uczestników, ale również w kronice przedsiębiorstwa.

MARIA BUBACZEWSKA

*

18 i 20 LISTOPADA br. nastąpił kolejny, nie zapowiadany przegląd warunków pracy MPK-owskich zakładów w ramach konkursu bhp „Jesień — 87”. Komisja konkursowa w oparciu o arkusze ocen wyników międzyzakładowego współzawodnictwa bhp, ustaliła następującą kolejność: wśród zakładów eksploatacyjnych pierwsze trzy miejsca zajęły ZAW, ZAB, ZTH, a najlepszymi z zakładów zaplecza technicznego były ZZP, ZST oraz ZNT.

pierwszej kolejności uporządkowanie systemu parkingowego według kolejności: interesanci śródmieścia, mieszkańcy tego rejonu i dojeżdżający do pracy. Jak widać, główny ciężar dowozu pasażerów do śródmieścia spoczywałby na komunikacji zbiorowej.

System uspokojenia komunikacji jest pierwszym tego typu opracowaniem, nie mającym jeszcze zastosowania w kraju. Z pobieżnej analizy wynika, iż jednym z podstawowych warunków jego realizacji jest niezawodność komunikacji zbiorowej. Już dziś wiadomo, że potrzeba by było dodatkowo 43 wagonów tramwajowych, lub 53 autobusów „ikarus”, ewentualnie 34 autobusów przegubowych. Czy podołamy?

(fis)

Czy podołamy?

też zakaz poruszania się pojazdów po śródmieściu był konieczny. Mamy też drugi czynnik — zatrucie środowiska. Ołowiona benzyna, w nie najlepszym stanie pojazdy w parze z dymiącymi zakładami pracy, dopełniają obrazu.

Na ostatniej sesji Komisji Gospodarki Komunalnej RN m. Krakowa (sesja odbywała się w MPK), omawiano m. in. opracowania Biura Inżynierii Ruchu Urzędu Miasta. Rzecz idzie o „uspokojenie” ruchu w śródmieściu. W wielkim uproszczeniu rzecz ujmując chodzi o to, by wyeliminować ruch tranzytowy między dzielnicami w rejonie pierwszej obwodnicy i śródmieścia Krakowa. Projekt przewiduje w

Reforma — Samorząd

(Dokończenie ze str. 1)

stwie jest to chociażby, poruszana już na łamach „Sygnałów”, sprawa odpłatności za posilki regeneracyjne. Związki zawodowe nie wyrażały zgody na sugestie Wydziału Socjalnego w kwestii tej odpłatności, a ustawa z 1983 r. nie precyzuje jednoznacznie na co można przeznaczyć pieniądze z funduszu socjalnego. Ta sprawa powinna być jak najszybciej rozwiązana.

Inny problem — wozokilometry. Przedsiębiorstwo umawia się z organem założycielskim, czyli prezydentem miasta, że w ciągu roku, wykona określona ilość wozokilometrów. Potem pasażerowie piszą prośby, wnioski, poprawia się sytuacja z taborem, zachodzi konieczność oddania nowych linii i ok. 15 grudnia co roku okazuje się, że wszystkie „umówione” wozokilometry zostały już wyjeżdżone. Oczywiście komunikacja stanać nie

może więc koszt dodatkowych przejazdów pokrywany jest z zysku. A więc dlatego, że dobrze pracuje, załoga dostaje mniej pieniędzy do podziału. Pisaliśmy już o tym niejednokrotnie, lecz pisać będziemy tak długo, aż problem zostanie rozwiązany.

Albo jak można mówić o zainteresowaniu załogi oszczędnością, skoro w MPK o oszczędności w całości konsumowane są przez organ założycielski. To nie jest bodziec dla poszukiwania rezerw.

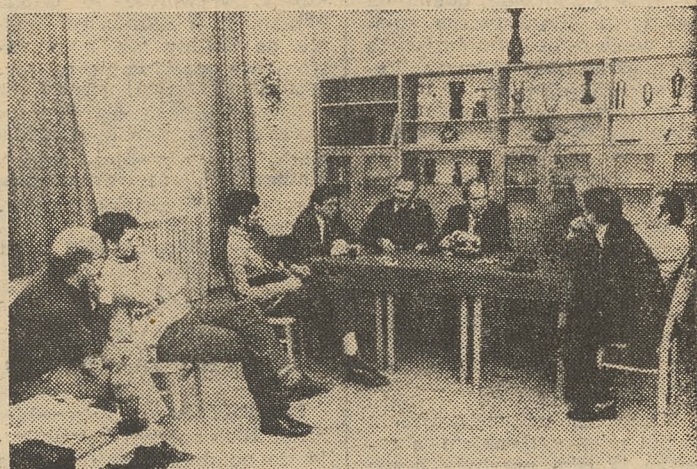
Wystąpienie Zofii Łady nie było tylko przedstawieniem problemów MPK. Mówiła ona też o działaniach zmierzających do zmian systemowych. Obecnie w przedsiębiorstwie trwają poszukiwania ucieczki od kosztownej formuły. Rada pracownicza i dyrekcja opracowują obecnie program, który wkrótce ma zostać przedstawiony rządowi. Jego zaakceptowanie pozwoli zmienić system oceny ekonomicznej

wszystkich przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju.

Potrzeba szybkich i jednoznacznych decyzji podnoszona była wiele razy. Ponadto wszyscy, w tym oczywiście przedstawicielka MPK, wskazywali, że dwuletnia kadencja samorządów jest zdecydowanie za krótka.

Dyskusji uważnie przysłuchiwał się członek Rady Państwa prof. **Kazimierz Secomski**. Zabrał na koniec głos, ustosunkowując się do niektórych wypowiedzi. Oczywiście trudno wymagać, by na tak poważnym spotkaniu, prof. Secomski zaprzętał uwagę swoją i słuchaczy szczegółami. Mówił o zasadach funkcjonowania reformy. Kłopotach ze zbilansowaniem budżetów na najniższych szczeblach administracji. Dobrze, że przedstawiciel Rady Państwa miał okazję wysłuchać krótkiej a ciekawej informacji o samorządzie MPK i problemach załogi.

(kg)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ





ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

WSTRZYMANIE ruchu na kolei elektrycznej, a mianowicie na linii Rynek — Park Jordana, nastąpiło od dnia dzisiejszego, wbrew interesom zamieszkałych przy ul. Smoleńsk, Retoryka, Garncarska. Na linii tej znajduje się także gmach „Sokoła” dokąd na ćwiczenia gimnastyczne spieszy wiele osób potrzebujących również ułatwionej komunikacji ze śródmieściem. Podobno zawieszenie ruchu zarządziła dyrekcja dlatego, że z początku niewiele osób jeździło tą linią. Wszędzie jednak istnieją bardzo dobre do dochodów i mniej dobre linie, a przecież na jednych i drugich ruch bywa utrzymany. Jeżeli zaś ruch jest mniejszy używa się mniejszej liczby wagonów. Pewien uszczerbek w zimowej porze nagrodzi zwiększony ruch w lecie.

Mimo że po wstrzymaniu ruchu między Rynkiem a rogatką Wolską przybyły liczne wozy do dyspozycji, ruch na ważnej, rentownej linii Park Krakowski — Most Podgórski nie odpowiada potrzebom i słusznym wymaganiom publiczności. Wozy kłaniają się rzadko, nieregularnie i wyczekują po kilka minut na tak zwanych rozjazdach. Niekiedy można dojść pieszo z Rynku do ul. Granicznej, zostawiając wóz spotkany w Rynku na rozjeździe w ul. Karmelickiej. Słuszne utyskiwanie publiczności, która często po kilku minutach wyczekiwania wysiada i pieszo odbywa dalszą drogę, powinno odnieść skutek, zwłaszcza że linia jest uczeszczana, a przez to i rentowna.

Na nieregularność komunikacji wplywa również mani-

pulacja zwrotnicami w Rynku. W pierwszych dniach po otwarciu linii przesuwały zwrotnice ludzie ustawieni w tym celu koło torów. Obecnie zwrotniczych usunięto, zapewne dla oszczędności, a zwrotnice przestawiają sami konduktorzy. Wywołuje to długie przystanki w Rynku, wjeżdżanie na błędny tor, a w następstwie oczekiwanie na rozjazdach. Tramwaj jeżeli ma służyć w istocie dla wygody mieszkańców, powinien niedostatki te najrychlej usunąć, tembardziej, że ewentualne koszty opłaci zwiększona frekwencja.

„Czas” — 8 listopada 1902 roku.

RUCH AUTOBUSOWY DO BORKU FAŁECKIEGO

DYREKCJA Krakowskiej Kolei Elektrycznej komunikuje, że od dnia 1 października br. zaprowadza stały ruch autobusowy na przestrzeni od Rynku Podgórskiego do Borku Fałęckiego (w pobliżu Fabryki Solvay). Odjazd pierwszego wozu z Rynku Podgórskiego o godz. 6.30, odjazd ostatniego wozu z Borku Fałęckiego o godz. 20.20. Dokładny rozkład jazdy uwidoczniiony jest na tablicach oznaczających miejsce postoju w Rynku Podgórskim oraz w Borku Fałęckim. Cena biletów za przejazd dla osób dorosłych 40 groszy, dla dzieci szkolnych 30 groszy. Ulg żadnych nie udziela się.

„Ilustrowany Kurier Codzienny” — 1 października 1927 roku.

(Wybrała: M.B.)

Bić administrację?

W NAJTRUDNIEJSZYCH okresach naszej najnowszej historii zawsze znajdowano pewną grupę społeczno-zawodową, której efektem działalności przypisywało się wszelkie zło. Oczywiście najbardziej „pod ręką” jest zawsze administracja i to wszelkiego szczebla. Przy okazji niezadowolona społeczność poleci zazwyczaj parę „koron” z głów, parę foteli zmieni właściciela i po jakimś czasie wszystko wraca do dawnego stanu rzeczy. Dobre samopoczucie powraca do tych na dole i tych na górze, i tak aż do następnego mocniejszego niezadowolenia. Tradycyjne już stały się powiedzenia — robotniczy rozsądek, zdrowy chłopski rozum. Te slogany słyszy się i na górze zarządzania, i na dole. Szkoda, że z tego nic nie wynika. Jakoś dziwnie nie myślimy wtedy, że w administracji pracują albo ci co awansowali właśnie z grup „rozsądku i rozumu”, lub dzieci bądź krewni tychże.

Jak to się dzieje, że przechodząc z warsztatu za biurko, tracimy rozsądek? Że zapominamy, iż przecież tam właśnie nasze korzenie? A może inaczej nie można? Z pola widzenia zaczyna ginać człowiek i jego problemy, ważny jest tylko papiererek. Niestety, miarą pracowitości administracji jest nie zadowolenie z jej pracy tych, dla których została stworzona, lecz sprawozdanie. Nic więc dziwnego, że petent traktowany jest wtedy jak intruz, przeszkadzający w pisaniu owych sprawozdań.

Jest też moim zdaniem i inny powód, dla którego pracownicy administracji im niżej, tym bardziej są „boscy”. Urzędnik, pogardzony przez tych, dla których ma pracować, lekceważony przez swoich przełożonych, odgryzie się, gdy od niego zależy przyjęcie byle papierka. Ot uzna, że pieczęć krzywo przybita i spr-

wy nie załatwi. Pogardzony przez lata, zaczyna gardzić i sam.

Słyszałam wielokrotnie zdanie o urzędnikach, wypowiedziane przez przełożonych — trzeba zwolnić z dwadzieścia osób, wtedy będzie dobrze. Tak ogólnie może być i było lepiej, ale drodzy przełożeni, skąd by było wiadomo, że dobrze pracujecie, gdyby nie miał kto napisać sprawozdania, zresztą wielokrotnie na ten sam temat, w zależności od sytuacji? Często gdy co ambitniejsza i solidna siła fachowa ma już tego dość, rzuca posadę administracyjną i otwiera kiosk z warzywami, słyszy podziękowanie — nie ma sprawy, na taką posadkę zawsze się ktoś znajdzie. I wcześniej czy później znajdzie się, zazwyczaj ktoś młody jeszcze, łudzący się, że pracowitość popłaca, że go docenia.

Administracja poszczególnego petenta traktuje bezlitośnie. W obecności całej grupy tychże petentów „wysocy” w administracji są układni i pełni dobrych chęci. Czy do pomysłenia jest w naszym przedsiębiorstwie, by np. bufet w którejś zajezdni czynny był tylko w godzinach przerwy śniadaniowej. Toż by był krzyk na cały Kraków i pół Warszawy. Tymczasem jest to możliwe w biurówcu. I o ironio, gdy w założeniach w bufetach powinien być towar przeznaczony tylko na śniadania, staje się coś zupełnie odwrotnego. Parę tygodni temu bułki na śniadanie można było kupować tylko przez pół godziny.

Zgoda, że nasze bufety wraz z kryzysem lat osiemdziesiątych zatraciły swą „śniadaniową” funkcję i stały się sklepami mięsnymi, a i cukierniczymi po trochu. Zgoda, że miast pisać sprawozdania także i urzędnicy wystawiali, bywało i godzinami, pod bufetem. Tego problemu nie da się rozwiązać, dokąd rynek be-

dzie jaki jest. Najgorsze jest jednak wylewanie dziecka z kąpielą. Owszem można przyjąć, że pracownik powinien sobie przynieść śniadanie do pracy, tylko dlaczego tego nie mogliby zrobić ci z zajezdni? To może zamknijmy bufety w ogóle, będzie po problemie.

Nie chciałabym być źle zrozumiana. Też uważam, że administracji jest za dużo, nie zawsze, czy też nierównomiernie dociążonej pracą. Samo zwolnienie iluś tam osób niczego jednak nie rozwiąże. Najpierw trzeba wyeliminować zbędną pisaninę połowy — być może nie czytanych przez nikogo — papierków, a potem zwalniać. Chyba nie znalazłabym w MPK szefa, który by powiedział, że administracji za mało. Owszem, przerosły wszyscy widzą, tylko nie u siebie.

Ostatnio ogarnęła nas euforia, bo zmniejszono liczbę urzędów centralnych. Oczywiście wszyscy wiedzą, że było ich za dużo. A ja nie jestem przekonana, że zwolnienie kilkuset urzędników, choćby i centralnych, postawi naszą gospodarkę na nogi. Obym była złym prorokiem, ale czy aby z tych ludzi nie potworzy się departamentów i referatów? Chyba, chyba że wreszcie na tyle zmienią się przepisy, a i nasza mentalność, że papierek przestanie być istotą. Może wreszcie zniknie mit, że na urzędników pracują robotnicy? Oby u jednych i u drugich powstało przekonanie, że jedni bez drugich nic nie zdziałają.

Najdobitniej powiedział to jeden z prelegentów na którymś zebraniu — nawet największe bohaterstwo żołnierza liniowego na nic by się zdało, gdyby nie miał czym walczyć, co jeść i w co się ubrać. Tyłko prawidłowe współdziałanie tych czynników może przynieść sukces.

F. SERWIN

KRONIKA WYPADKÓW

● 30 września — kierowca Sławomir Badoń z ZAB pozbity przez nietrzeźwego pasażera doznał stłuczenia twarzy i skażenia łuku brwiowego. Wypadek zgłoszony został dopiero 2 października.

● 8 października — uczestnik OHP Andrzej Grzesio, pracujący w ZAW, przeskakując przez kanał naprawczy, poślizgnął się, upadł na stopnie i doznał stłuczenia prawej nogi. Przyczyną wypadku była rażąca nieostrożność poszkodowanego.

● 12 października — kierowca Zbigniew Cierpacz z ZAC na skutek ześlizgnięcia stopy z krawędzi stopnia doznał stłuczenia kolana lewej nogi. Winę za wypadek ponosi sam poszkodowany.

● 27 października — rytmarz Wiktor Noga z ZNT podczas zamykania podłogi w autobusie wpadł przez otwór piasecznicy do kanału przeglądowego. Przyczynami wypadku były: niewłaściwe zabezpieczenie piasecznicy i niezachowanie szczególnych środków ostrożności przez poszkodowanego.

● 28 października — kierowca Marek Biel z ZAW podczas wchodzenia do autobusu, doznał stłuczenia lewego boku tułowia, głowy i kciuka prawej ręki. Wina poszkodowanego.

W październiku pojazdy MPK brały udział w 141 wypadkach i kolizjach drogowych. W 47 z nich zawinili

pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 11 wypadków i kolizji w tym 7 zawinionych, w ZAC — 12 (8 zawinionych), w ZAW — 14 (8 zawinionych), w ZAP — 9 (2 zawinione), w ZTH — 42 (13 zawinionych), w ZTP — 42 (8 zawinionych), w ZTX — 7 (1 zawiniony), w ZTS — 1, inne pojazdy — 3.

*

● 2 października — przy ulicy Bohaterów Stalingradu potrącona została przez autobus linii „160” 16-letnia Renata P., która nagle bez upewnienia się, czy coś nie nadjeżdża, wbiegła na jezdnię. Po trzech dniach dziewczyna zmarła w Szpitalu im. Żeromskiego. Postępowanie w powyższej sprawie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

● 3 października — na skrzyżowaniu ulicy Kościuszki z ulicą Włoczków motorniczy tramwaju linii „6” — 03 J.S. najechał na stojący skręcający w lewo „fiat 126p”, który popchnięty wjechał w ulicę Włoczków i zderzył się czołowo z wyjeżdżającym z tej ulicy innym „fiatem 126p”. Na motorniczego skierowany został wniosek do kolegium o ukaranie.

● 9 października — na skrzyżowaniu ulicy Karmelickiej z Alejami motorniczy J.R. kierujący tramwajem linii „4” — 06, nie zachowując należytej ostrożności przy wyjeżdżaniu z ulicy Karmelickiej, doprowadził do zderzenia prowadzonego przez siebie tram-

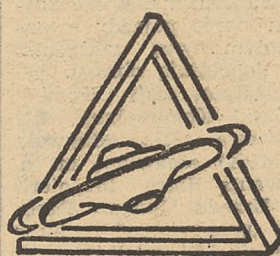
waju z autobusem linii „208” — 04, w wyniku czego 33-letni Ryszard A., znajdujący się na przystanku autobusowym, poniósł śmierć na miejscu, a obydwa pojazdy zostały poważnie uszkodzone. Postępowanie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

● 13 października — na pętli Salwator motorniczy Z.W. kierujący tramwajem linii „2” — 04 potracił znajdujące się na torach pracownika MPO 59-letniego Leona S., który doznał obrażeń ciała. Przyczyną wypadku była nieostrożna jazda motorniczego. Postępowanie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

● 15 października — na skrzyżowaniu przed filharmonią kierujący tramwajem linii „18” — 05 J.R., wykonując manewr skrętu w lewo, nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu kierującemu samochodem „fiat 126p” i doprowadził do zderzenia. Za popełnione wykroczenie motorniczy ukarany został mandatem karnym w wysokości 2000 złotych.

● 30 października — prowadzący ulicą Długą w kierunku ulicy Basztowej, tramwaj linii „5” — 10 motorniczy A.S. najechał na pięć stojących i wykonujących manewr skrętu w lewo samochodów. Wszystkie pojazdy zostały poważnie uszkodzone. Motorniczy twierdził, że przyczyną wypadku był zanik hamowania. Komisja po zbadaniu tramwaju uznała go sprawnym technicznie. Postępowanie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

(M. B.)



Jeszcze jedna książka o UFO

JUŻ PO NAPISANIU cyklu poświęconego książkom o NOL, wydanym lub dostępnym w Polsce, w ostatnich dniach września ukazała się w księgarniach Krakowa jeszcze jedna pozycja: Janusz Thor „Poza czasem i światem”.

Korzystając z faktu, iż jest jeszcze czas, aby zamieścić recenzję tej książki na łamach „Sygnałów MPK”, chciałbym podzielić się z Czytelnikami kilkoma moimi uwagami na jej temat.

Jest to jedna z najgorzej napisanych książek na temat NOL z tych, które ukazały się w Polsce. Dlaczego? Zaraz postaram się to udowodnić.

Książka „ozdobiona” jest kilkunastoma rysunkami, które stanowią doskonałą, parodię problemu NOL. Zajmują one 35 stron, liczącej ogółem 134 strony książki, a więc ponad 1/4 jej objętości. Wróćmy jednak do tej najważniejszej rzeczy w książce, a więc jej treści. Ponad połowa tekstu książki to typowe — przepraszam za wyrażenie — „wodolejstwo” jeśli można to tak określić, nie wnoszące zupełnie nic nowego do wcześniejszej opublikowanych danych na temat NOL w poprzednich książkach ufologicznych wydanych w Polsce.

Opisując Bliskie Spotkania

III Stopnia, autor przytacza kontrowersyjny przypadek George’a Adamskiego i jego spotkań z ufonautami, ignorując zupełnie poważne spotkania Ziemi z załogami „latających spodków”.

Wreszcie, w zaledwie kilku zdaniach, wspomina o problemie NOL w Polsce, nie wspominając jednak o istniejących polskich organizacjach ufologicznych i ich działalności oraz o polskim ruchu ufologicznym, który w przyszłym roku będzie obchodził 10-lecie swego istnienia.

Czy autor nie słyszał nic o ufologii w Polsce, czy też celowo ten temat pominął?...

Sądzę, że wystarczy już wymieniania tych wyrzykowych tylko zastrzeżeń, bo mógłbym ich przytoczyć o wiele więcej.

Jedyny plus w całej tej sprawie to fakt wydania jeszcze jednej książki ufologicznej w Polsce (w sumie więc, ukazało się ich aż. siedem). Zenująco niski jest jednak jej poziom.

O wiele bardziej interesująca była pierwsza książka J. Thora — „Latające spodki”, opublikowana 26 lat temu!...

Książka Janusza Thora „Poza czasem i światem” została wydana przez Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia”. Jej cena wynosi 230 złotych.

(GER)

Sport i rekreacja

Turystyka

Mistrzostwa Krakowa w rzutkach

W XVIII MISTRZOSTWACH Krakowa w rzutkach do celu, zorganizowanych 28 listopada przez Zarząd Wojewódzki TKKF i ognisko „Asklepios”, drużyna MPK, reprezentująca Ognisko TKKF „Tramwajarz” wywalczyła zaszczytne I miejsce, zdobywając puchar mistrzowski na rok 1987. Do tego sukcesu przyczynili się najlepsi z drużyny tj.: **Zbigniew Karwat i Andrzej Chałupczak** z ZTH i **Zygfryd Fenrych** z PS, zdobywając łącznie 114 punktów, przed Ogniskiem „Lajkonik” — 108, „Działkowcami”, ZSMP, „Asklepios” i „Łącznością”.

W punktacji indywidualnej pracownicy nasi również zajęli czołowe lokaty. W grupie mężczyzn: **Z. Karwat** — I miejsce, **A. Chałupczak** — III, **Z. Fenrych** — IV, **M. Karwat** (junior) — VII, **M. Kmiecik** — IX i dalsze **Z. Zwiński, K. i R. Mucha**. Wśród kobiet, jedyną naszą reprezentantką **Rozalia Zięba** z ZTH zajęła I miejsce, zdobywając tytuł mistrzyni Krakowa na rok 1987. Najlepsi uczestnicy mistrzostw zostali uhonorowani dyplomami, upominkami i pucharami. (Z.F.)

Sezon narciarski „za pasem”

PROPOZYCJE Sekcji Narciarskiej TKKF/PTTK na bieżący sezon:

● 6 wycieczek turystycznych, na których zdobywać można punkty do narciarskich odznak turystycznych (GON, PON) — podziwiając jednocześnie piękne zimowe krajozrazy.

● 22 wycieczki rekreacyjno-szkoleniowe, na których pod okiem instruktora PZN nauczyć się będzie można pierwszych kroków narciarskich.

● W styczniu 4-dniowy rajd narciarski na „śladówkach” po pięknych terenach Spisza i Orawy.

● Trzy 7-dniowe obozy narciarskie z instruktorami — dla początkujących i zaawansowanych — organizowane w zakopiańskich willach „Patrycja” i „Krakowianka”.

● Udział w spartakiadach narciarskich: „Ogniwa”, TKKF „Śródmieście i MPK”.

● Udział w slalomach narciarskich z okazji: „Kryterium pierwszego śniegu”, Dnia Narciarza oraz „Kryterium ostatniego śniegu”.

● Udział w Tatrzańskim Rajdzie Narciarskim PTTK (dla zaawansowanych).

Zachęcając wszystkich miłośników narciarstwa do udziału w naszych imprezach, chcemy w tym sezonie również przede wszystkim propagować narciarstwo turystyczne, bez kolejek, bez nerwów, z dala od osiągnięć technicznych

współczesnej, czasami dość uciążliwej, cywilizacji.

Nadmierne zagęszczenie tras przykolejkowych, przecenianie własnych umiejętności przez narciarzy — to przyczyny licznych kontuzji i urazów. Z pewnością większość narciarzy woli poślizgać się na stokach przy wyciągach narciarskich, lecz w sytuacji braku dostatecznej ilości wyciągów i kolejek i wciąż rosnących w górę cen biletów za przejazd, mamy nadzieję, że będzie rosła ilość zwolenników turystyki narciarskiej przypinających deski dla zdrowia i przyjemności chodzenia po nieskazitelnie białych i nieprzetartych szlakach.

Zalecając wszystkim chętnym narciarzom uprawianie właśnie tej formy „białego szaleństwa” — zapraszam do udziału w naszych imprezach narciarskich, które odbywają się w każdą wolną sobotę i niedzielę, z wyjazdem autobusów z parkingu przy ul. Gwardii Ludowej 10 (ZAW — gdzie mieści się również wypożyczalnia i przechowalnia sprzętu narciarskiego TKKF). Szczegółowe informacje oraz zapisy — w Dziale Kultury, Sportu i Turystyki MPK, ul. Brożka 3, tel. 66-20-22 wew. 10-22 i 10-42 oraz u członków Zarządów Koła PTTK i Ogniska TKKF „Tramwajarz”.

Jeśli warunki śniegowe dopiszą, to zapraszamy już od 5 grudnia wszystkich chętnych pracowników MPK wraz z rodzinami.

Z. FENRYCH

TRAMPKARZE GRAJĄ

W POPRZEDNIM numerze pisaliśmy o występach dwóch, spośród trzech uczestniczących w organizowanych przez KOZPN rozgrywkach, drużyn ZKS Tramwaj. Pozostali jeszcze prowadzeni przez **Edwarda Hefkę** trampkarze starsi Uczestniczą oni w rozgrywkach tzw. grupy CS, czyli okręgowej trzeciej ligi. Jesienna runda rozgrywek, choć oczywiście inaczej trzeba patrzeć na mecze najmłodszych piłkarzy, gdzie wynik nie może być najważniejszy, nie była zbyt udana. Rozgrywki zdecydowanie wygrał drugi zespół Wisły. Nasi zajęli dopiero 7 miejsce. Oto tabela:

1. Wisła II	9 17 46—10
2. Górnik Wiel.	9 14 29—19
3. Orzeł P. W.	9 12 22—21
4. Lutecja Wr.	9 11 21—10
5. Juvenia	9 9 26—23

Można korzystać z lodowiska

W TYM ROKU w trochę opóźnionym terminie, gdyż dopiero w październiku otwarto lodowisko sztuczne przy ul. Siedleckiego 7, udostępniając go szerszej publiczności. Zainteresowanym przypominam, iż skorzystać z niego można w każdą sobotę i niedzielę o godzinie 10.00 i 14.00 na małej lub dużej tafli. Szczegóły, z uwagi na zmiany wprowadzane — w prasie lokalnej. Bilety wstępu na lodowisko z 50-proc. odpłatnością otrzymać można w Dziale Kultury, Sportu i Turystyki MPK — ul. Brożka 3, pokój 328 w cenie: normalne — 40 zł i ulgowe 20 zł. Sprzęt łyżwiarski, tj. figurówki i hokejki wypożyczyć można w wypożyczalni sprzętu Ogniska TKKF przy ul. Gwardii Ludowej 10 w każdy wtorek i piątek w godz. od 12.00 do 16.30.

25 lat krwiodawstwa w MPK

UROCZYSTĄ akademią, jaka odbyła się 27 listopada uczczono jubileusz 25-lecia działalności Klubu Honorowych Dawców Krwi w naszym przedsiębiorstwie.

Po powitaniu przybyłych na akademię: kierownictwo przedsiębiorstwa w osobach dyrektora **Tadeusza Trzmiela** i zastępcy ds. komunikacji autobusowej **Zdzisława Skubiedy** oraz przedstawicieli kolektywu społecznego i politycznego, jak również sekretarz ZW PCK **Józefy Pers**, przewodniczącego Rady Dzielnicej HDK z dzielnicy Śródmieście **Janusza Dybka**, st. instruktora ds. krwiodawstwa ZW PCK **Krystyny Ostrowskiej-Kulisiewicz**, prezesa

Krakowskiej Rady Honorowego Dawstwa Krwi **Kazimierza Nowaka**, członka Zarządu Krakowskiego PCK profesora **Mariana Doleżala** i przedstawiciela Wojewódzkiej Stacji Krwiodawstwa **Mieczysława Mokrzyca**, członkowie Zarządu Klubu HDK w MPK złożyli wiązaną kwiatów pod pamiątkową płytą pomordowanych w czasie okupacji.

Jeden z założycieli Klubu HDK w MPK **Arnold Bajorek** przypomniał jego historię, a profesor **Marian Doleżał** podziękował krwiodawcom z MPK za dziesiątki litrów oddanej przez te lata krwi i za propagowanie honorowego dawstwa. Dyrektor **Tadeusz Trzmiel**, dziękując krwiodaw-

com życzył krwiodawcom i ich rodzinom wszystkiego najlepszego.

Uroczystym momentem akademii było wręczenie odznaczeń zasłużonym krwiodawcom. Najwyższe z nich „Zasłużony dla zdrowia narodu” — otrzymał **Marian Tańczyk**. Honorowymi Odznakami PCK IV stopnia udekorowani zostali: **Zofia Pątko, Zdzisław Skubieda, Marek Nawrot, Krzysztof Paprocki, Andrzej Mitka i Leszek Piotrowski**. Wręczono również: 4 Odznaki Zasłużonego Krwiodawcy I stopnia, 9 — Odznak Zasłużonego Krwiodawcy II stopnia i 28 — Odznak Zasłużonego Krwiodawcy III stopnia oraz pamiątkowe puchary. (M.B.)



Piękne tradycje

TRADYCJE HDK w MPK sięgają pierwszych lat powojennych. Wtedy to działacze PCK MPK, między innymi **K. Kuś, S. Karmański, S. Kwiatek, A. Balon**, propagowali krwiodawstwo, agituując pracowników do oddawania honorowo krwi.

Honorowe dawstwo statutową działalność w Polsce rozpoczęło pod auspicjami PCK w 1958 r. Ta piękna, humanitarna idea od początku zyskała poparcie naszego społeczeństwa, a także spotkała się z oddźwiękiem wśród MPK-owskiej załogi. Krew jest bezcennym lekiem, niezastąpionym, ratującym ludzkie życie. Honorowi dawcy krwi, śpieszacy bezinteresownie z pomocą potrzebującym tego leku, zasługują na powszechny szacunek i uznanie.

Za początek działalności naszego klubu przyjmuje się rok 1962. Wtedy to na wezwanie stacji krwiodawstwa Akademii Medycznej 12 członków MPK-owskiego koła PCK oddało honorowo krew. Następnym razem, kiedy krew potrzebna była dla ratowania życia jednej z pracownic naszego przedsiębiorstwa, zgłosiło się już 27 członków koła PCK i ZMS. Założycielem klubu byli między innymi **J. Rudnik, A. Kądziołka, K. Sulkowski, W. Kendziora**. Początkowo są to małe akcje na rzecz pracowników MPK, którzy ulegli wypadkom. Działalność klubu stale się rozwija, organizowane są coraz częściej większe akcje. Od tego czasu na stałe do kalendarza klubowego wchodzi akcja z okazji Dnia Dziecka — „Krwiodawcy Dzieciom” i Dni Honorowego Krwiodawstwa. Działacze nasi organizują także takie akcje jak dla walczącego Wietnamu, dla powodzian, dla ofiar tragicznych wypadków — tu należy przytoczyć między innymi tragedię, która wydarzyła się w tym roku w komunikacji tramwajowej MKZ Warszawa. Największa akcja odbyła się w 1975 r. z okazji 100-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie „100 krwiodawców na 100-lecie”. Krwiodawcy są także pierwszymi „pacjentami” nowej przychodni przy ul. Brożka, organizując z okazji jej otwarcia akcję krwiodawstwa. Początkowa

działalność to współpraca z punktem krwiodawstwa Akademii Medycznej kierowanym przez prof. **M. Doleżala**, działacza ruchu HDK w Krakowie, do dziś uczestniczącego w naszych MPK-owskich spotkaniach krwiodawców. Pierwszą współpracę udokumentowano w 1978 roku, podpisując umowę patronacką pomiędzy ZSMP i HDK a Instytutem Pediatrii. Współpraca kontynuowana jest po dzień dzisiejszy, przejawia się między innymi wspólnymi akcjami krwiodawstwa oraz gotowością członków klubu niesienia pomocy na wezwanie instytutu.

W roku 1977 z okazji 15-lecia klubu nastąpiło nasilenie propagandy HDK, efektem czego było włączenie się do działalności klubu działaczy społecznych MPK, ówczesnego I sekretarza KZ PZPR — **A. Jedrusika** i wszystkich sekretarzy POP. Za ich przykładem poszli inni działacze organizacji społeczno-politycznych we wszystkich naszych zakładach. Również w 1977 r. organizacja młodzieżowa zorganizowała turnus dla honorowych krwiodawców podczas akcji letniej. W latach 1979 do 1981 nastąpiła w działalności klubu pewna stagnacja, brak było „siły przebicia” w dyktando. Gruntowna zmiana nastąpiła z chwilą zmiany na stanowiskach kierowniczych w przedsiębiorstwie. W latach 1983—85 z inicjatywy krwiodawców w poszczególnych zakładach zaczęły powstawać sekcje klubu HDK. W zakładzie tramwajowym Nowa Huta i zakładzie autobusowym Płaszów w 1983 r. w 1984 r. — ZA-Wola Duchacka i ZA-Czyżyny, a w 1985 r. z inicjatywy członków koła ZSMP będących krwiodawcami sekcja ZET Podgórze. Zaczęły znów być organizowane akcje krwiodawstwa, między innymi na otwarcie przychodni w ZAW i z okazji Dnia Dziecka.

Powrócono także do organizacji corocznych listopadowych spotkań z aktywnym społeczno-politycznym oraz dyktando MPK. Piękna idea krwiodawstwa honorowego znalazła także żywe poparcie i oddźwięk w radiowęźle i prasie zakładowej. Klub w znaczący sposób zwrócił uwagę na sprawy socjalne krwio-

dawców — między innymi bezpłatne wczasy, turnusy na obozach młodzieżowych, wycieczki rekreacyjne. Posiadamy trwałe formy współpracy, ugruntowane porozumienia i ustaleniami na szczeblu dyktando. Jednym z tych ustaleń jest dokument, uprawniający w razie potrzeby wezwania na ratunek do korzystania poza wszelką kolejnością ze środków łączności oraz pojazdów służbowych do natychmiastowego zorganizowania akcji.

Klub HDK w MPK od 1970 roku działa pod patronatem organizacji młodzieżowej ZSMP, a początkowo ZMS, dlatego też kolejni przewodniczący organizacji młodzieżowej pełnili funkcje prezesa klubu HDK. Byli nim kolejno **S. Karmański, P. Adamski, T. Walczak, K. Stuczyński, M. Szymański, R. Łącki, W. Michalski**. Obecnie prezes klubu HDK wybierany jest spośród krwiodawców.

Na początku swojej działalności klub zrzeszał 40 krwiodawców, tylko ludzi młodych, przeważnie członków ZMS. W roku 1977 klub liczył już 170 członków — przede wszystkim młodzieżowców. W dniu dzisiejszym klub liczy ponad 500 krwiodawców oddających rocznie ponad 120 l tego bezcennego dla zdrowia i życia ludzkiego leku, 120 aktywistów klubu posiada odznak Zasłużony Honorowy Dawca Krwi. Czterech zostało wyróżnionych Złotym Krzyżem Zasługi PRL — są to **Wł. Mikołajski, K. Perz, M. Tańczyk, J. Urbanik**. Członek naszego klubu **Wł. Mikołajski** posiada także najwyższe odznaczenie przyznawane krwiodawcom „Zasłużony dla zdrowia narodu”. W roku bieżącym klub HDK w MPK objął patronatem dzieci niepełnosprawne, zrzeszone w PCK.

Za całokształt działalności i propagowanie tej pięknej humanitarnej idei klub został wyróżniony między innymi odznaką Zasłużony HDK I i II stopnia, medalem XXV-lecia HDK w Krakowie, medalem XXV-lecia HDK w KFK i MK Kabel oraz listem gratulacyjnym prezesa ZG PCK.

KRZYSZTOF PAPROCKI
Fot. Władysław Malce

Statek w przerwie śniadaniowej

W STOCZNI im. Komuny Paryskiej wyliczono, że 15-minutowa przerwa śniadaniowa trwa tam przeciętnie 1,5 godziny. A wszystko jest — donosi „Dziennik Pojezierza” — prawem tradycji, choć wbrew prawu pracy w pełni płatne. Stocznio- com zaproponowano skrócenie przerwy do 45 minut, z czego — zgodnie z prawem — płatne byłoby tylko 15 minut. Po- zostaje pół godziny robotnicy musieli odpracować przedłu- żając dniówkę roboczą. W ten sposób zyskaloby się — jak obliczono — tyle roboczogodzin ile zajmuje budowa dużego kadłuba statku.

Opłaca się dzielić skórę niedźwiedzia

W JEDNYM z pawilonów Międzynarodowych Targów Po- znańskich, Wielkopolski Park Zoologiczny zorganizował jedy- ną w kraju aukcję skór, preparatów dermoplastycznych, poro- ży i medalionów. W cztery godziny zoo sprzedało wszystkie oferowane „towary”. skóra z tygrysa syberyjskiego kosztowa- ła 805 tys. zł, z niedźwiedzia brunatnego — 810 tys. zł. Naj- tańsza była skóra z czarnej pantery, za którą nabywca zapła- cił 36 tys. zł. Preparowany ostronos poszedł za 21 tys. zł, a medalion z łosia za 19 tys. zł. Jak donosi „Dziennik Poje- zierza”, wystawcy Ośrodka dla Dzieci Niewidomych w Owia- skach wydali na aukcyjne zakupy 250 tys. zł, zapewniając tym sposobem najbardziej pogładowe pomoce do nauki zoologii dla swoich podopiecznych. (NB)

Każdy ma swoje kalkulacje...

OLSZTYNSKIE Przedsiębiorstwo Ceramiki Budowlanej — informuje „Dziennik Pojezierza” — postanowiło sprzedać ce- glienice (urządzenia przedwojenne) w Karolinie. Dyrektor OPCB Franciszek Kobak powiedział, że cegielnia przynosiła zawsze straty, a tegoroczne przewiduje się na 6,5 do 7 mln zł.

— Nie było sensu inwestować w cegielnię, bo pobliskie zasoby gliny oceniane są na 8—10 lat.

Cegielnię kupił od ręki rzemieślnik z Warszawy za 30 mln zł.

Dlaczego nie mamy więcej takich butów?

EUGENIUSZ KOWALSKI — zastępca dyrektora „Radoskó- ru” rozmawia z reporterką „Expressu Poznańskiego”:

— „EP” — Najlepsze zachodnie firmy obuwnicze produkują drogie buty z surowców naturalnych i tańsze — ze sztucz- nych. Dlaczego u nas tak trudno przebić się twórczo?

— Obuwie zimowe, ze względu na swoje przeznaczenie, wy- maga dobrej skóry, ale letnie już nie. Cóż z tego, że my o tym wiemy, skoro nasze tworzywa nie dorównują nawet w połowie standardom światowym — ani w kolorystyce, ani w jakości. Tymczasem importuje się... skóry! Jeden jej metr kw. mógłby być zastąpiony trzema metrami kw. tworzywa lakierowane- go. Co mówi to porównanie? Kupując za granicą tworzywo na lakierki, zamiast skóry mielibyśmy więcej butów i w do- datku tańszych.

— „EP” — Nie ma Pan wpływu na politykę zakupów?

— Nie, więc do mnie niech pani nie kieruje wszystkich pretensji, łącznie z zarzutem, iż prywatni szewcy ubierają w lakierki polskie dziewczyny, a ja nie. Oni sami zaopatrują się za granicą.

— Czy opowiadałem ci już ten nowy dowcip o komunika- cji miejskiej? — pyta pan Władzio pana Karola.

— Śmieszny?
— No pewnie!
— To jeszcze nie opowia- dałeś...

*

W przychodni zakładowej lekarz pociesza pana Mali- nowskiego:

— Stan nerwów pańskiej małżonki nie jest taki groźny, może żyć z jej dolegliwościa- mi nawet sto lat...

— No, a ja?...

*

Starsza pasażerka siedząca z przodu, widząc że kierowca



autobusu nagle przyspieszył, nie omieszkała wyrazić swe- go niepokoju:

— Dlaczego nagle zaczął pan pedzić jak szalony?!

— Bo się zorientowałem, że puścili hamulce, więc pedzę do zajezdni, zanim na coś nie wpadniemy...

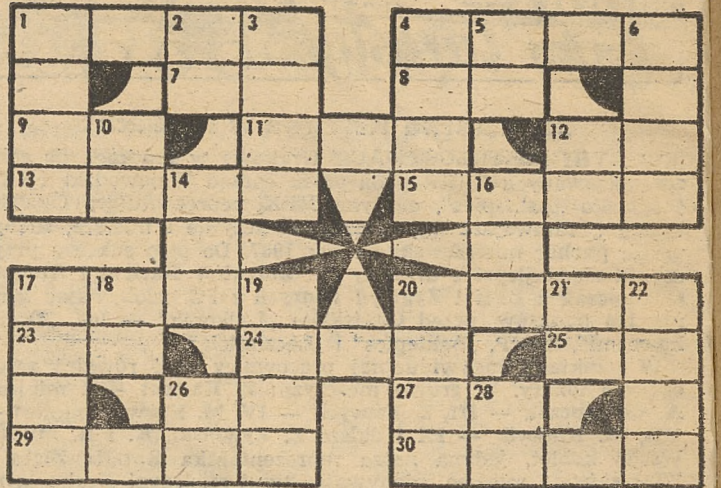
*

Pani Basia opowiada w za- faniu pani Zosi:

— Wyobraź sobie, nasz kie- rownik często rozmawia sam ze sobą!

— Eee... to nie takiego gro- żnego, wielu ludzi rozmawia ze sobą...

— Tak, to prawda, ale on rozmawia ze sobą przez tele- fon...



UWAGA: W każdą kratkę należy wpisywać po dwie litery.

POZIOMO: 1. dział fizyki, 4. antypoda utopisty, 7. za prze- winienie, 8. strój służbowy członków palestry, 9. korab, nawa, 11. „laba” ucznia, 12. podstawowa część statku, 13. liryczna pieśń solowa w operze, krótsza niż aria, 15. kobieta świętość, 17. osoba nie biorąca w czymś udziału, obserwująca coś z bo- ku, 20. ktoś z rodziny, 28. nęka dłużnika, 24. reżyser, jeden z organizatorów polskiej kinematografii powojennej, 25. szybki zjazd na nartach, 26. ramiona, 27. milczą, a dusza śpiewa, 29. trapezista, 30. kobieta uznająca tylko Biblię, głównie księgi Mojżeszowe a odrzucająca Talmud.

PIONOWO: 1. maszyna łącząca elementy drewniane specja- lnymi kółkami, 2. huszczyk, 3. psy szczekają a ona idzie dalej!, 4. krasomówstwo, 5. glon, 6. w zespole baletowym, 10. mała czarna, 12. amerykańskie województwo, 14. król lasów sybe- ryjskich, 16. belka podłuzna w konstrukcji dachu, podtrzy- mująca krokwie, 17. pistolet na niby, 19. komediopisarz rzym- ski, 19. przedstawiciel radykalnego odłamu husytów czeskich, 20. element ludowego stroju krakowskiego, 21. miasto w Ju- gosławii, 22. nieodczowna w sali koncertowej, 23. część kafa- ru, 23. ciężar opakowania.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NUMER 19

Poziomo: Mifune, kula, patera, polip, cerata, topaz, Aran, krater, Issa, kram, sasanka, kapo, Amor, kabuki, Amos, walor, tokarz, tatar, guniak, acan, Pascal.

Pionowo: afera, gnat, kliper, maca, iterb, Urania, kota, ulot- ka, aparat, aksamit, ssak, makata, sobota, Krakus, palacz, Doria, Uran, manca, szal, ogar.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowała Anna Kowalczyk. Nagroda do odebrania w redakcji.

MIESIĘCZNA PENSJA W DWA DNL.

Około sto rubli dziennie po odliczeniu kosztów benzyny może zarobić prywatny tak- sówkarz w Moskwie, który podjął się wykonywania tego zawodu zgodnie z niedawną ustawą i łączy go ze swoją etatową pracą. Wymieniona suma stanowi mniej więcej połowę przeciętnej płacy mie- sięcznej w ZSRR. Jest to du- że nawet po odliczeniu amor- tyzacji prywatnego samocho- du i kosztu zezwolenia w wy- sokości 600 rubli rocznie. Mi- mo że prywatne taksówki sa wysoce opłacalne dla właścicieli, wielu posiadaczy aut woli nadal wozic „lebków” nielegalnie. Jak pisze popołud- niówka „Wieczerniaja Mos- kwa”, dyktują oni bardzo sło- ne ceny. Podobno za kurs do podmoskiewskiego lotniska „Domodiewo”, odległego o 40 km od centrum stolicy, żada- ja 40—50 rubli i otrzymują je.

TRUDNA DYSKUSJA NAD WYKOPEM METRA

Spora nerwowość zapanowa- ła na budowie warszawskiego metra i w dyrekcjach przed- sięwzięcia uczestniczących w tej budowie po ogłoszeniu przez ekspertów Banku Świa- towego opinii, warunkującej podjęcie II etapu budowy (od stacji „Politechnika” w stronę Żoliborza) od krajowych mo- żliwości inwestycyjnych, które są niestety, bardzo ograniczo- ne, oraz po opublikowaniu w „Życiu Gospodarczym” propo- zycji radykalnego ograniczenia najgłośniejszej i niewątpliwie potrzebnej inwestycji komuni- kacyjnej stolicy. Przeciwnicy metra podnoszą m. in. argu- menty o zabieraniu przez te inwestycje deficytowych ma- teriałów, co — ich zdaniem — jeszcze bardziej komplikuje kryzysową sytuację w war-

szawskim budownictwie mie- szkaniowym. Natomiast kie- rownictwo budowy z dyrekto- rem naczelnym General- nej Dyrekcji Budowy Metra Jerzym Brzostkiem twierdzi nie bez racji, że zatrzymanie budowy przy obecnym jej za- awansowaniu przyniesie o wiele więcej strat gospodar- czych niż korzyści. Na razie budowa trwa bez zmian w harmonogramach.

CAŁKOWITY ZAKAZ PALENIA W METRZE

W londyńskim metrze wpro- wadzono powszechny zakaz palenia papierosów. Dotych- czas zakaz dotyczył wagonów

jazdów poniosły śmierć 43 o- soby.

WILCZUR W TAXI TO ZA MAŁO?

W Paryżu zamordowana zo- stała niedawno 46-letnia tak- sówkarka, co wzburiło opi- nie publiczną i spowodowało, że ponownie rozgorzała dysku- sja w jaki sposób zabezpie- czyć taksówkarzy przed napa- dami. Ci ostatni sami zresztą próbują zapewnić sobie bez- pieczeństwo, jak tylko potra- fia. Najczęściej zaopatrują się w środki odurzające lub sa- dzają na przednim siedzeniu wilczura. Jak się okazuje, sa- to jednak środki niewystar-

oddane do użytku. Składać się będzie z 42 stacji, w tym 15 podziemnych. Początkowo po- ciągi przewozić mają 200 tys. osób dziennie. Kiedy budowa zostanie ukończona, pociągami będzie jeździć 860 tys. osób dziennie. Budowa pochłonie 2,5 mld dolarów USA.

NIE POMOGŁO NAWET WSTRZYMANIE RUCHU

W celu utrudnienia wysta- pień opozycji w stolicy kraju władze Bangladeszu aresztowa- ły na początku listopada po- nad 1100 przywódców sił opo- zycyjnych oraz podjęły decy- zję o wstrzymaniu całego transportu publicznego. Mimo

czwarta tłok pasażerski w centrum Kijowa w czasie ko- munikacyjnego szczytu.

CENT DO CENTA

A ZBIERZE SIĘ MILION

Niebawem w USA rozpoc- nie się proces 35 osób, które w ciągu kilku miesięcy ukra- dły z nowojorskich taksome- trów ok. miliona dolarów w 25-centowych monetach. In- formując o tym, władze sa- dowe Nowego Jorku podały, że złodziejami byli prawie wszyscy pracownicy spółki „Cosmopolitan Courier Corp.” zajmującej się wybieraniem pieniędzy z taksometrów na parkingach. Podejrzenia sie- że w roku ubiegłym nieuczci- wy personel tej spółki mógł sobie przywłaszczyć aż 3 mi- liony dolarów. Niektórzy pra- cownicy mieli w domach do- słownie całe worki bilonu, który zmieniali na banknoty, odbywając regularne podróże do kasyn gry w Atlantic City. Najaktywniejsi złodzieje „za- rabiali” do 1500 dol. dziennie.

KIELECKI SPOSPÓB NA KOMUNIKACJĘ

Na przystanku autobuso- wym linii nr 10 w Kielcach dziennikarz zauważył trzech mężczyzn siedzących w ocze- kiwaniu na autobus WPK na trzech miekkich, dużych foto- lach. Spokojnie przesiadali przeszło 30 minut, bo tak dłu- go nie było autobusu. Równie spokojnie wnieśli fotele do pojazdu, gdzie usiedli na nich ponownie, nie wzbudzając spe- cjalnych protestów wśród klebiącego się tłumu pasa- żerów, z czego przyjezdny dzien- nikarz wyciągnął wniosek, że jest to zwyczaj w Kielcach rozpowszechniony. Widać le- piej nosić niż się prosić.

(Oprac. l-k)



czające. W związku z ostatnią tragedią proponuje się m. in. zainstalowanie we wszystkich taksówkach ukrytych przed o- kiem pasażerów przycisków, które uruchamiałyby urzędze- nia alarmowe na policji lub w innych taksówkach.

INAUGURACJA METRA W SINGAPURZE

Ponad 110 tys. Singapurczy- ków brało udział 7 listopada w uroczystej inauguracji mie- skiego metra. Pierwszy pociąg kolei podziemnej przejechał ze stacji Toa Payoh do Yio Chu Kang w 10 min. Autobus na pokonanie tej trasy potrze- buje aż 40 min. Singapurskie metro jest 10. kolejną podziem- ną Azji. Dotychczas metra ist- nieją w Kalkucie, Hongkongu, Pekinie, Seulu i japońskich miastach Tokio, Kioto, Nago- ja, Osaka i Sapporo. Budowę rozpoczęto 4 lata temu. W 1990 r. całe metro ma zostać

tych restrykcji w Dhace do- szło do wielkich demonstracji oraz starć ulicznych tysięcy demonstrantów, żądających u- stąpienia prezydenta Hasajfa Mohammada Erzsada oraz je- go rządu, z siłami bezpieczeń- stwa. Policja użyła gazów łza- wiących, a gdy to nie pomogło — broni palnej. Kilka osób zginęło, kilkadziesiąt zostało rannych, a kilkaset areszto- wano.

METRO KIJOWSKIE CORAZ DŁUŻSZE

W przeddzień 70. rocznicy Rewolucji Październikowej oddano w Kijowie do eksploa- tacji nową linię metra nazwa- ną Leninowską. Przyczyni się ona do znacznego odciążenia ruchu w śródmieściu stolicy Ukrainy. Linia łączy stację „Kreszczatik” ze stacją „Uni- wersytet”. Stwierdzono, że zbudowanie nowego tunelu po- zwoliło zmniejszyć o jedna