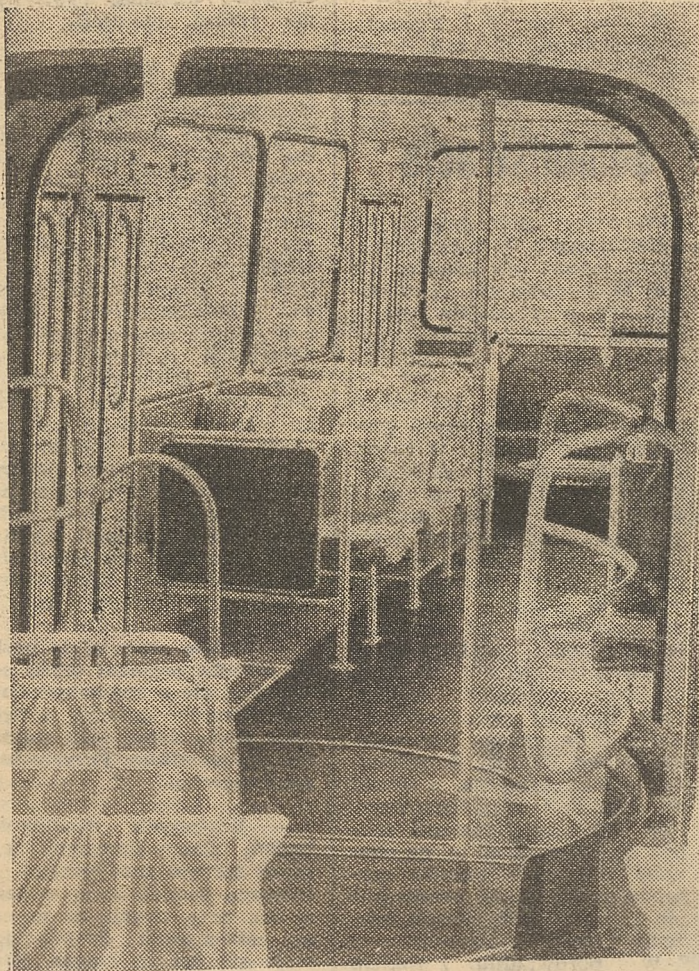


Będą lśniły jak nowe?



Fot. Stanisław Makarewicz

— Nie będę przyjmował tłumaczenia przyczyn brudnego taboru. Są już takie warunki, że brudasami być nie powinniśmy. Są konkurenci chcący myć nasze pojazdy. Jest też dobry lakier. Czas, by o estetyce taboru przestać tylko mówić — powtarza przy różnych okazjach dyrektor Tadeusz Trzmiel.

Po 15 kwietnia nie ma prawa być na naszych liniach brudnego taboru (ZTP). ▲ Od początku roku nasz tabor był już myty pięciokrotnie (ZTH). ▲ Brudne autobusy będą ściągane z tras (ZAW). ▲ Myjemy na okrągło cały rok (ZAB). ▲ Myjnia sprawna, nie mamy problemów (ZAC i ZAP) — to wypowiedzi kierowników zakładów na naradzie poświęconej estetyce taboru. Teoretycznie więc wszystko w porządku. A praktyka?

19 kwietnia jadę z zastępcą kierownika Nadzoru Ruchu — Zdzisławem Mazurem, sprawdzić, jak dekalracje wyglądają. (Dokończenie na str. 4)

Liczmy uważnie

MINEŁY czasy, gdy rozdział środków finansowych był formalnością. Parę lat temu to, ile wydałśmy na klub sportowy czy PTTK, nie miało wpływu na nasze zarobki. Dziś ma. Rozdział funduszy zatwierdza Rada Pracownicza. Jeszcze niedawno pisaliśmy, że członkowie Rady bez większego zastanowienia akceptują proponowane kwoty. Dziś nie te czasy. Podczas dyskusji ścierają się poglądy, co wybrać — wycieczki dla niewielu, czy wyższe nagrody z zysku. To już drugi etap. Ekonomia górą. Dobrych wujków nie ma i nie będzie. (fis)

Czas wyborów

W POŁOWIE marca Sejm uchwalił ustawę o zmianie ordynacji wyborczej do rad narodowych. Stanowi ona wyznaczną realizację kompleksowego programu dalszych zmian demokratycznych w życiu społeczno-gospodarczym Polski. Przy opracowywaniu zmian korzystano z opinii Rady Społeczno-Gospodarczej, środowisk samorządowych, organizacji społecznych i osób prywatnych. W uchwale zdecydowano utrzymać wojewódzkie listy wyborcze przy uwzględnieniu, że z list wybiera się maksymalnie 10 proc. ogółu radnych WRN, a liczba kandydatów równa się liczbie mandatów. Ma to na celu stworzenie warunków dla wyboru do WRN działaczy o społecznych, politycznych, a także fachowych walorach reprezentujących szerszy niż lokalny czy środowiskowy punkt widzenia przy rozwiązywaniu ważnych problemów dla całego województwa. Kandydowanie z listy wojewódzkiej obwarowane jest wysokim progiem wyborczym. Wymóg otrzymania 50 proc. ważnych głos gwarantuje wybór kandydatów, którzy cieszą się autentycznym poparciem wyborców w całym województwie.

Opracowano specjalny kalendarz czynności przewidzianych w ordynacji wyborczej. Pierwsze czynności zostały już wykonane. Ukonstytuowało się Ogólnokrajowe Kolegium Wyborcze zgłaszając ten fakt Radzie Państwa, która powołała Państwową Komisję Wyborczą. Dokonano podziału kraju na okręgi wyborcze, a wojewódzkie rady narodowe ogłosiły uchwały w sprawie ustalania liczby radnych stopnia podstawowego. Prezydium WRN określiło liczby, numery i granice okręgów wyborczych, liczbę radnych wybieranych w poszczególnych okręgach oraz siedziby komisji wyborczych.

● 20 kwietnia minął termin ukonstytuowania się kolegiów wyborczych oraz powołania wojewódzkich komisji wyborczych oraz komisji wyborczych stopnia podstawowego.

● 30 kwietnia mija termin powołania obwodowych komisji wyborczych.

● Do 18 maja należy przesłać spisy wyborców przewodniczącym obwodowych komisji wyborczych.

● Do 20 maja należy zgłosić listy wyborcze do zarejestrowania wraz z oświadczeniami kandydatów na radnych o kandydowaniu. 20 maja należy również wyłożyć spisy wyborców do publicznego wglądu.

● Do 27 maja należy ogłosić dane o kandydatach na radnych WRN i rad narodowych stopnia podstawowego.



Adam Ziemianin

Majowe spotkanie

gałązka jaśminu
zagląda do okna
i oto nagle
nasz wzrok
dziś się spotkał

warto żyć
dla tej krótkiej chwili



SEZON w Zakopanem trwa niemalże cały rok. Wiedza o tym najlepiej pracownicy MPK, spędzający urlopy w nowych domach wczasowych naszego Przedsiębiorstwa. Warunki wypoczynku pod Giewontem przedstawiamy na str. 5.

Fot. Stanisław Makarewicz

3-4 kwietnia Święta Wielkanocne przebiegły w tym roku spokojnie, a my jeździliśmy przy znacznie ograniczonych zadaniach przewozowych.

7 kwietnia odbyła się w przedsiębiorstwie kolejna giełda miejsc pracy. Niestety, w porównaniu z poprzednimi tego typu imprezami zainteresowanie pracą w MPK spadło, gdyż na giełdzie pojawiło się ok. 50 osób, z czego poważniejsze rozmowy przeprowadziło zaledwie 15.

W ten sam czwartek VI koło ZSMP złożyło z okazji Miesiąca Pamięci Narodowej wianokę kwiatów pod płytą upamiętniającą pracowników MPK pomordowanych w okresie okupacji.

8 kwietnia odbyła się narada kierowników zakładów, poświęcona czystości i oznakowaniu tabo-
ru. Problematyka to nienowa i nie-
raz jeszcze będzie powracać na
różne fora naszej kierowniczej ka-
dry. Spotkanie było też okazją do
pożegnania byłego z-cy dyrektora
ds. trakcji autobusowej Stanisława
Kowalczyka i wręczenia nominacji
na to stanowisko Bogusławowi
Pożutce.

12 kwietnia przedstawiciele dy-
rekcji i kierownicy zakładów dy-
skutowali na temat atestacji linii
autobusowych i tramwajowych. Ca-
łe przedsięwzięcie ma być zakoń-
czone dopiero we wrześniu i po-
winno przynieść pewne usprawnie-
nie komunikacji w Krakowie.

15 dni w MPK



13 kwietnia odbyło się wyjazdowe posiedzenie dyrekcji i kolektywu w ZTP. Dyskutowano na temat modernizacji zakładu, likwidacji starych wagonów N, wymia-
ny wagonów z Gdańskiem, zwię-
kszenia zadań przewozowych i zbli-
żającego się jubileuszu 50-lecia
sajezdni.

W tym też dniu w ZTX odbyło
się posiedzenie Zarządu OSP, na
którym oceniono stan zabezpiecze-
nia ppoż. w zakładzie. Ocena wy-
padła dostatecznie, a to głównie
ze względu na panującą tam cias-
notę. Ustalono też, że najbliższe
zawody pożarnicze odbędą się 21
maja.

14 kwietnia odbyła się konferen-
cja na temat bezpieczeństwa w
ruchu drogowym z udziałem przed-
stawicieli Milicji, Prokuratury, Wy-
działu Komunikacji. Zwrócono u-
wagę, że bezpieczeństwo na ulicach
zależy też od ich stanu techniczne-
go, a z tym w Krakowie nie jest
najlepiej.

15 kwietnia dyrekcja i kolektyw
przedsiębiorstwa radzili nad sta-
nem zatrudnienia. Okazuje się, że
spada zainteresowanie pracą w
MPK i pracą motorniczego. Zasta-
nowiano się jak powinna wyglądać
nowa, bardziej atrakcyjna oferta
pracy w naszym przedsiębiorstwie.

W tym samym dniu w KK PZPR
odbyło się spotkanie wicepremiera
Zdzisława Sadowskiego z aktywem
gospodarczym Krakowa. Nasze
przedsiębiorstwo reprezentował
przewodniczący Rady Pracowniczej
Zdzisław Mazur, który przedstawił
nasze propozycje zmian sposobów
finansowania w ramach II etapu
reformy. Wicepremiera to zainte-
resowało, poprosił o komplet ma-
teriałów na ten temat... Czy na-
leży czekać na efekty?

W DWÓCH MIASTACH ZAMARŁ RUCH

25 kwietnia przez 12 godzin
nie funkcjonowała w Bydgoszczy i Inowrocławiu komuni-
kacja miejska. Inicjatorem
przerwania pracy była repre-
zentująca załogę grupa nego-
cjująca warunki pracy i płacy
w przedsiębiorstwie. Przed
podjęciem tej uciążliwej dla
mieszkańców tych miast de-
cyzji nie wyczerpano wszyst-
kich przewidzianych ustawą
możliwości rozwiązania kon-
fliktu. Rozmowy z dyrekcją
władzami miejskimi i woje-
wódzkimi doprowadziły do
wznowienia ruchu, który 26
kwietnia działał już normal-
nie.



I ZNÓW odnotowujemy kolej-
ne spotkanie z Jubilatami,
którzy w drugim półroczu ub.
roku ukończyli: 40. 35. 30 25
i 20 lat pracy w naszym
Przedsiębiorstwie. Najstarsi z
nich Walerian Francik (na
zdjęciu) i Jan Sikorski (aż
40 lat swego życia oddali pracy
w miejskiej komunikacji).
Innych Jubilatów, którzy u-
czestniczyli w spotkaniu, spe-
cjalnie dla nich zorganizowa-
nym 8 kwietnia br., przedsta-
wiać będziemy w kolejnych
numerach naszej gazety. U-
czestniczący w spotkaniu
przedstawiciele kierownictwa
Przedsiębiorstwa i kolektywu
społeczno-politycznego przeka-
zali Jubilatom serdeczne po-
dziękowania za ich długole-
tnią ofiarną pracę i przywiaz-
anie do Przedsiębiorstwa.
Życzyl im dużo zdrowia i
dalszej pracy w służbie miej-
skiej komunikacji. Prócz wie-

lu ciepłych i serdecznych
słów, każdy Jubilat otrzymał
dyplom z podziękowaniem za
długoletnią pracę i nagrodę
rzeczową. (M. B.)
Fot. Stanisław Tyran

Najmniej choruje administracja

ZE STATYSTYKI wynika,
że nasza załoga w ub. roku
nie przepracowała... 178 726
dni. Było to spowodowane róż-
nego rodzaju chorobami. W
statystyce dominują miesiące
zimowe, przy czym okazuje
się, że najbardziej „niebezpie-
czny” jest styczeń. Ten mie-
siąc ubiegłego roku we znaki
dał się szczególnie motoro-
wym. Najmniej choruje ad-
ministracja. Przyczyną mogą
być dwójaki: różnica w wa-
runkach pracy, ale też w biu-

rach więcej osób spotyka się
zakatarzonych i kichających,
które jednak do lekarza nie
idą. W styczniu ub. roku po-
nad 100 proc. godzin więcej
(na 100 zatrudnionych) choro-
wali motorowi niż admini-
stracja.

Ciekawy jest też rodzaj
chorób w poszczególnych gru-
pach zawodowych. W całym
Przedsiębiorstwie najczęściej
zwalniał przypadki na układ
oddechowy, drugie miejsce
zajmuje układ krążenia, trze-
cie nerwowy i na ostatnim sa
choroby układu kostno-stawo-
wego. W grupie kierowców
na pierwszym miejscu zna-
lazł się także nadszarpnięty
układ oddechowy i krążenia.
Motorowi natomiast najczę-
ściej zapadali na choroby u-
kładu trawiennego. Na zaple-
czu żniwo zbierały dolegliwo-
ści układu krążenia, a wśród
administracji — oddechowego.

W 1987 roku nastąpił spa-
dek zachorowań m. in. na cho-
roby zakaźne i układu ner-
wowego, natomiast zwiększyła
się liczba chorób układu krą-
żenia i kostno-stawowego.

W porównaniu z rokiem
1986 wskaźnik absencji choro-
bowej i liczba dni niezdolno-
ści do pracy były... identycz-
ne. Pociesza również fakt, iż
mimo trudnych czasów, ner-
wy mamy jednak mocniejsze.
(fis)

niez święto naszej zakładowej
służby zdrowia... kilkunastu
zatrudnionych w Przychodni
lekarzy i pielęgniarek całego
zespołu laboratorium diagno-
stycznego, rejestratorek i
wszystkich którzy w niej pra-
cują. O tegorocznym Dniu
Pracownika Służby Zdrowia
rozmawiam z kierowniczką
Przychodni Zakładowej MPK,
dr Lidia Pilzakową.

— Było święto, a teraz
dzień powszedni. Wizyty pa-
cjentów, badania, wypisywa-
nie recept, zwolnień...

— To był właściwie ciężki
dla nas dzień bo oprócz nor-
malnych obowiązków trzeba
było jeszcze świętować. Po
raz pierwszy chyba nasze
święto obchodzone było w
Przedsiębiorstwie na taką
skale. Uczestniczyliśmy wszy-
scy w spotkaniu z przedsta-
wicielami kierownictwa i ko-
lektywu społeczno-polityczne-
go Przedsiębiorstwa. Padło
pod naszym adresem dużo po-
dziękowań, serdecznych ży-
czeń i w ogóle wiele miłych
słów. Było przyjęcie z ciastka-
mi i kawą, wręczono nam na-
grody pieniężne. Chciałabym
tu jeszcze dodać, że o naszym
święcie pamiętali również pa-
cjenci, którzy do Przychodni
przyszli z życzeniami i kwia-
tami. Czuliśmy się zażenowa-
ni, ale pamięć pacjentów by-
ła dla nas niezwykle miła.

— Święto wprawdzie szyb-
ko minęło, pozostał dzień po-
wszedni, ale o życzeniach mo-
żna zawsze mówić. Czegoś
więcej życzy sobie pani doktor
dla pracowników Przychodni i
pacjentów?...

— Większych możliwości
badań diagnostycznych, lep-
szego sprzętu medycznego i
lepszego zaopatrzenia w leki.
A tak przy okazji, to ta na-
sza nowoczesna Przychodnia
stała się już za ciasna. Bra-
kuje pomieszczeń na gabinet
dla chirurga, pokój socjalny...

Rozmawiała

MARIA BUBACZEWSKA

Na miarę potrzeb

O ZŁEJ bądź dobrej działal-
ności instytucji lub jej wydzia-
łu świadczy liczba skarg napły-
wających od interesantów. Wed-
ług tego kryterium nasza Ka-
sa Zapomogowo-Pożyczkowa
działa wzorowo. W ciągu mi-
nionego roku był tylko jeden
niezadowolony z jej działalno-
ści. Jak dużą rolę w naszym
życiu odgrywa działalność tej
Kasy, przekonał się chyba każ-
dy z nas, szczególnie w ostat-
nim okresie.

Do ostatniego zebrania dele-
gatów Kasy, każdy z jej człon-
ków mógł wziąć pożyczkę do

100 tys. zł. Byli jednak pracow-
nicy, którzy samego wkładu
mieli ponad tę kwotę. Od kwie-
tnia można już pożyczyć 150
tys. zł, ale dotyczy to głównie
tych, którzy mają ponad 75 tys.
wkładu i wieloletni staż pracy.
Zarząd Kasy jest ostrożny. Zna-
ne są przypadki, gdy dobierało
się trzech panów. Byli pożycz-
kobiorcami i wzajemnie sobie ży-
rowali. Pracowali dotąd, aż do-
stali pożyczkę, po czym się
zwalniali i wędrowali do inne-
go zakładu.

Od kwietnia zmienia się też
wysokość składki członków-
kiej. Będzie ona wynosić 1,5
proc. lub 300 zł miesięcznie. O-
czywiście miesięczna składka
może być wyższa, określona zo-
stała tylko jej dolna granica.
Postanowiono także zwiększyć
indywidualną zapomogę po-
śmiertną do 50 tys. zł. Zarząd
Kasy będzie się zbierał dwa ra-
zy w miesiącu (dotychczas co
tydzień) w drugi i czwarty ty-
dzień miesiąca.

To, że Kasa swą działalnością
służy nam dobrze, jest zasługą
wieloletnich, doświadczonych
członków jej zarządu. Oby tak
dalej! (F. S.)

Klub HDK

w nowej siedzibie

ZARZĄD Klubu HDK przy
MPK zmienił adres. Obecnie
mieści się w Zakładzie Tram-
wajowym w Podgórzu, w poko-
ju nr 4 obok świetlicy Klubu
„Bajkał”. Dyżury członków
Zarządu odbywają się: w śro-
dy w godz. od 13.30 do 16.00 i
w czwartki w godz. od 9.00 do
10.30. Prezes Klubu HDK,
Krzysztof Paprocki informuje
za naszym pośrednictwem, że
bezpłatne wczasy przydzielane
są w pierwszej kolejności za-
służonym honorowym dawcom
krwi raz na dwa lata. Wnioski
innych krwiodawców rozpa-
trywane będą w miarę dyspono-
wania wolnymi miejscami
wczasowymi. Krwiodawca u-
biegający się o bezpłatny wy-
jazd na wczasy, musi co naj-
mniej dwa razy w roku oddać
krew. Wnioski na wczasy pod-
bijane są za okazaniem aktual-
nej legitymacji HDK. (M. B.)

KRZYSZTOF ŻYRA

KRONIKA ZSMP

KOMISJA Sportu i Turystyki Zarządu Zakładowego ZSMP zain-
augurowała 16 bm. sezon piłkarski turniejem na otwartym boisku.
Na stadionie „ZKS Tramwaj” do walki o puchar przewodniczącego
ZZ ZSMP stanęło 15 drużyn. Turniej rozgrywano systemem pu-
charowym. W finale (doprowadzona przez swojego szefa) drużyna
ZAC pokonała 4-1 zespół ZTX. Oto skład zwycięskiego zespołu:
Bogdan Wajda, Krzysztof Nowak, Jerzy Barcik, Czesław Ciupka,
Artur Wierzbński, Piotr Sroka i Andrzej Kopik. W meczu o trze-
cie miejsce o zwycięstwie decydowały rzuty karne (remis 2-2 w
regulaminowym czasie), w których drużyna Wydziału Socjalno-By-
towego wygrała z drużyną ZAW. Tak więc puchar zdobyły Cyt-
zyni, a zawodnicy trzech najlepszych drużyn zostali wyróżnieni
nagrodami rzeczowymi, które wręczyli: przewod. ZZ ZSMP W Mi-
chałski, wiceprzew. ZZ ZSMP Z. Plichta i A. Mitka. Współorgani-
zator turnieju E. Pospischil zaproponował najlepszym amatorom pił-
ki nożnej udział w reprezentacji MPK w rozgrywkach przedsię-
biorstw komunikacji miejskiej. Warto także zaznaczyć, że turniej
przebiegał w sportowej atmosferze.

POD KONIEC kwietnia br. szereg naszych pracowników rozpo-
cznie odbywanie zasadniczej służby wojskowej. Z inicjatywy XV
Koła ZSMP w ZAW 15 bm. z grupą poborowych spotkali się I
sekr. KZ PZPR w MPK R. Gurbiel i przewod. ZZ ZSMP W. Michał-
ski. Były podziękowania za pracę w Przedsiębiorstwie i organizację
młodzieżowej (wśród poborowych jest wielu członków ZSMP, m.
in. wiceprzew. ZZ ZSMP ds. młodzieży uczącej się Andrzej Chre-
bak) oraz drobne upominki mające ułatwić kolegom napisanie
swoich pierwszych wrażeń z wojska. Na zakończenie spotkania od-
była się projekcja filmu.

KOLEJNE wyjazdowe posiedzenie Prezydium ZZ ZSMP w MPK
odbyło się 13 bm. w ZAP. Dość krytycznie oceniono dotychczasową
działalność XVI Koła ZSMP, ale jak podkreślono w dyskusji
(w której wzięli udział m. in. kierownik ZAP M. Lesiak i sekr.
POP M. Bloniarczyk) w najbliższym czasie Koło winno zaoferować
młodszym pracownikom ZAP bardziej atrakcyjny program (m. in.
wyjazdy zagraniczne). W sprawach organizacyjnych omówiono
przygotowania do obchodów Święta Pracy (wiec w Rynku) i do
wyborów do rad narodowych. Aktualną sytuację w budownictwie
patronackim, podsumowano też na szczęblu MPK plebisycy na Naj-
lepszego Mistrza Nauczyciela Wychowawcę Młodzieży. (WM)

Profilaktyka przede wszystkim

CZY w dzisiejszych czasach możemy żyć bezpiecznie? Czy możliwe jest życie bez wypadków. Nikt chyba nie ma złudzeń. Miniony rok był dla komunikacji zbiorowej tragiczny. My wprawdzie ustrzegliśmy się kataklizmu, ale... Każdy wypadek to minus dla Przedsiębiorstwa.

Od roku 1986 liczba zdarzeń z udziałem taboru MPK nieznacznie maleje. Niepokojące jest jednak zjawisko, iż rośnie odsetek zdarzeń zawinionych przez naszych pracowników. Najniebezpieczniejszym dniem tygodnia jest piątek, a najbardziej „konfliktowa” godzina to czas między 14 a 15. Ze statystyki wynika, że najczęściej wypadków zdarza się na prostych odcinkach jezdni. Wzrasta liczba zdarzeń na skrzyżowaniach regulowanych i przystankach. Dla pojazdów tramwajowych najniebezpieczniejsze są ulice Wielicka, al. Pokoju. Długa oraz skrzyżowania przy Poczcie Głównej, Bagateli i Rondo Mogiłskie. Dla autobusów ulice Konopnickiej, Prądnicza i Wrocławska. Aż 50 proc. kolizji i wypadków powodują kierowcy w wieku od 25 do 40 lat o stażu od 1 do 10 lat pracy.

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym to problem złożony. W wypadku naszego Przedsiębiorstwa wiele zależy od czynników zewnętrznych. Daleki od doskonałości układ komunikacyjny, fatalny stan nawierzchni, złe oświetlenie ulic i przejść dla pieszych mają niebagatelny wpływ na wypadkowość. Oczywiście jest, że wszystkiego od zaraz się nie zrobi, ale najwyższy czas, by przynajmniej oświetleniem przejść dla pieszych ktoś się zainteresował. Nie chodzi tylko o to, by było dostatecznie jasno, lecz by stworzyć wymagany kontrast, widoczność człowieka na jezdni. Utrzymanie w dobrym stanie nawierzchni dróg, zapewnienie należytej widoczności poprzez właściwą pielęgnację drzew — nie wymagają nadzwyczajnych inwestycji.

Mimo uwarunkowań i zagrożeń zewnętrznych najważniejszym czynnikiem jest człowiek kierujący pojazdem. Mimo ciągłych udoskołań, wkraczania techniki na najwyższym poziomie do szkolenia tych grup zawodowych, można mieć pewne zastrzeżenia. Wprowadzona w ostatnim czasie zasada jazdy z patronem daje pozytywne wyniki. Faktem jest, że kandydaci na kierowców i motorniczych teoretycznie na prowadzących pojazdy się nadają. Dopiero po pewnym czasie okazuje się, że można być dobrym kierowcą, ale nie komunikacją miejskiej. Stały kontakt z ludźmi, praca cały czas na przepełnionych trasach komunikacyjnych i nieregularny tryb życia powodują u wielu stany

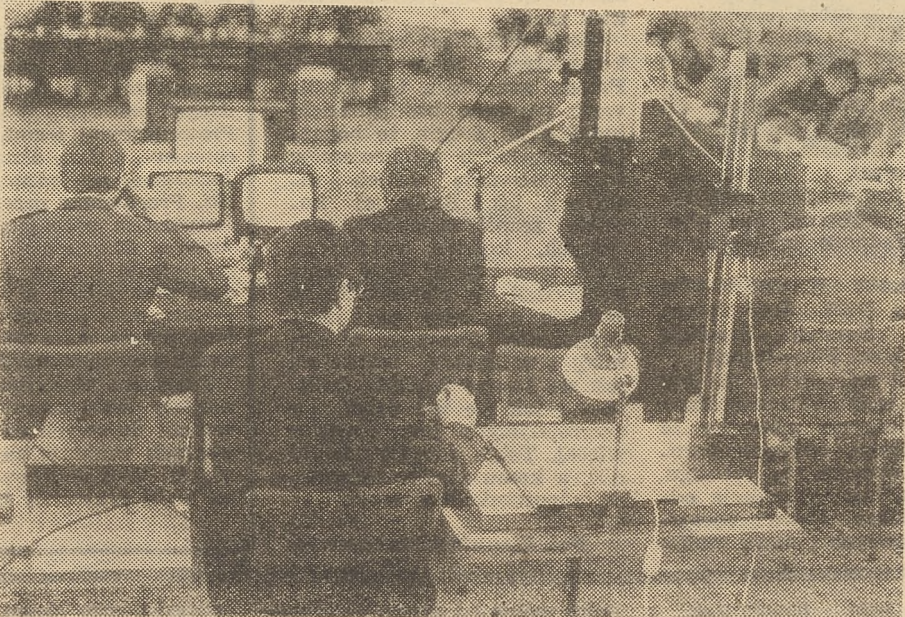
napięcia psychicznego, co także przecież ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy.

Jak dużą wagę przywiązuje się w Przedsiębiorstwie do tych zagadnień, świadczy chociażby fakt zorganizowania narady z udziałem prokuratury, MO, Wydziału Komunikacji UM, Biura Inżynierii Ruchu. Na spotkaniu o niedoskonałościach skrzyżowań i sygnalizacji świetlnej, oznakowań, niedostatecznym oświetleniu mówili motorowi i kierowcy. Sformułowano wnioski do odpowiednich władz w mieście. MPK ze swej strony opracowało program profilaktyki w ruchu drogowym.

Prowadzący pojazdy często narzekają na dużą liczbę kontroli. Faktem jest jednak, iż od 19 lutego br. gdy nasilono kontrolę bezpieczeństwa jazdy na liniach, nie zanotowano ani jednego przypadku najechania tramwaju na tramwaj. Oczywiście jest, że bezpieczeństwa nie zapewni się tylko poprzez same kontrole. Działania zmierzają także do poprawy warunków pracy, drobnych zmian konstrukcyjnych taboru.

Wypadek to nie tylko plama na działalności Przedsiębiorstwa. To przede wszystkim okaleczony lub zabity człowiek, to często okaleczona psychika człowieka, który nie ze swej winy wypadek spowodował. Straty materialne można precyzyjnie wyliczyć, strat moralnych nie sposób. Dlatego tak ważne jest zapobieganie wypadkom.

FILOMENA SERWIN



DO PROBLEMATYKI bezpieczeństwa ruchu drogowego w MPK angażuje się najnowocześniejszą technikę. Fot. Stanisław Makarewicz

Kolizje, wypadki, awarie...

DO REDAKCJI przesłano zestawienie zdarzeń komunikacyjnych z udziałem taboru MPK od 1977 do 1987 roku. Zestawienie opracowane zostało przez Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy, którym kieruje MARIA BURATOWSKA. Opracowanie takiego zestawienia wymagało sporo wysiłku. Rozesłane do wszystkich zakładów eksploatacyjnych stanęło ostrzeżeniem dla ich kierowników i dopingiem do działań profilaktycznych.

W roku 1977 na 1696 zdarzeń — 439 zostało zawinionych przez pracowników MPK. W kolejnych latach liczba zdarzeń wzrastała. Wzrastała też liczba zdarzeń zawinionych przez naszych pracowników. I tak było aż do roku 1980. W 1981 roku notuje się spadek liczby zdarzeń do 1644, w tym 347 zawinionych. Od roku 1982, kiedy to liczba zdarzeń z udziałem taboru MPK dochodzi do 1836, w tym zawinionych — 472, do roku 1983 następuje ich ponowny wzrost. W 1984 roku zanotowany został znów spadek liczby zdarzeń, aby w 1985 roku dojść do 2045, zdarzeń, w tym 497 zawinionych. W latach 1986 i 1987 następuje znów ponowny spadek liczby zdarzeń.

Zdarzenia dzielą się na wypadki, kolizje i awarie. W wymienionych latach najczęściej było kolizji drogowych, kolejne miejsca zajęły wypadki, na trzecim uplasowały się awarie.

Z zestawienia można się dowiedzieć, że liczbę zdarzeń, zarejestrowanych w Dziale Dochodzeniowo-Wypadkowym, można przeanalizować w aspekcie wy-

konanych zadań Przedsiębiorstwa: wozów oddanych do ruchu, przewiezionych pasażerów i wykonanych wozokilometrów, które z roku na rok wzrastały. Średnia liczba wozów w ruchu w 1977 roku wynosiła 919,8, w roku 1987 doszła do 1.117,6. Liczba przewiezionych pasażerów z 511.610.200 w roku 1977 wzrosła do 740.578.000 w roku 1987. Wzrost wykonanych wozokilometrów z 87.864.000 w roku 1977 do 88.676.000 w roku 1987. Powyższe cyfry świadczą o rozwoju świadczonych usług społeczeństwu Krakowa. Im więcej taboru, więcej do obsłużenia linii w mieście, więcej też możliwości zaistnienia wypadków.

W 1977 były 223 wypadki z ludźmi, w roku 1984 liczba ich zwiększyła się do 300, w roku 1987 obniżyła do 283. Jeżeli chodzi o liczbę osób zabitych, to kulminacyjny był rok 1979, w którym aż 34 osoby poniosły śmierć na skutek wypadków zaistniałych z pojazdami MPK. W roku 1977 — 20 osób, a w roku 1987 — 15 osób. Liczba rannych w wypadkach z pojazdami MPK największa była również w roku 1979 — 521 osób. W roku 1977 liczba rannych doszła do 412 osób, a w 1987 do 462 osób.

Wypadki i kolizje z taborem własnym. I tu znów należałoby wyszczególnić — zawinione i nie zawinione. Ograniczę się tylko do ich liczby. W przypadku pierwszych niechłubnym rokiem, w którym zaistniało 188 zdarzeń, był rok 1982. W roku 1977 zdarzeń tych było 179, a w roku 1987 — 125. Widać wydatny spadek. Nie przynoszące chwały Przedsiębiorstwu są wszelkie najechania tramwaju na tramwaj lub autobusu na autobus, zdarza się też, że tramwaju na autobus i odwrotnie. Zdarzeń takich na ulicach naszego miasta zanotowano w ub. roku — 53. Jest to niemało, ale kolizje te mają tendencję spadkową, biorąc pod uwagę, że najechań takich w 1984 było — 82, w roku 1985 — 67, a w roku 1986 — 57.

Wykolejenia wagonów tramwajowych, pociągające za sobą nieraz duże straty materialne, stosunkowo dość często zdarzają się z winy motorniczych. Na 137 wykolejeń, jakie zaistniały w 1977 roku, w 10 przypadkach winą należy obciążyć motorniczych, natomiast w 167, jakie zaistniały w roku 1987, w 13 zawinił prowadzący pojazdy. Jeżeli chodzi o wykolejenia, to najgorszy był rok 1985, w którym zaistniało aż 210 tych zdarzeń.

Na zakończenie parę liczb dotyczących tylko ubiegłego roku. 1.860 to liczba wszystkich zdarzeń w mieście zaistniałych z taboru MPK, a w tym 1.262 kolizje, 376 wypadków i 222 awarie, wykolejenia i inne zdarzenia powodujące straty w taborze. (M. B.)

— Myślałem, że „20” stoi na malej petli, a stała na dużej, i dokończyłem.

— Ja jechałem „18-05”, a ten z OHP wpadł pod „18-04”. Ja go tylko widziałem, ale oddałem Karolowi papieru i trzy dni nie jadłem.

— Zawsze myślę, choć już minęło trzydzieści lat, że jak jej było wisane zginąć tak młodo. Dlaczego wpadła akurat pod mój tramwaj.

— Pod kośćciem w Prokocimiu zdążył dobiec do ostatnich drzwi i wsadzić stopę. W momencie zamykania drzwi wcale go nie widziałem, bo wybiegł zza wozu. Dopiero po trzydziestu metrach, mimo że kontrolka świeciła, tak na wszelki wypadek rzuciłem okiem w lusterko i patrze. A tu ktoś tak dziwnie podskakuje wzdłuż wagonu.

— Nie wiem, co za duch mi podszepnął, że jechałem w tym miejscu jak nigdy powolutku. I dobrze. Bo brakło mi tylko jednego centymetra.

— Na Śląsku motorowi mówią: „Dzisiaj zabiłeś psa, jutro człowieka”.

— W ciągu czterdziestu sekund zdążył położyć się na szynie pod siatką międzywagonową i usnąć. Gdy go wyciągałem, skureczybys chrząpał jak smok. Gdy go postawiłem na nogi, jeszcze miał pretensje: „Kto mnie, k... budził”.

— Moja znajoma jechała w tej „3”, która wybierała się na kąpiel w Wiśle. Tylko oczy zamknęła, uciekać nie było ani czasu ani gdzie.

— Z dwu „3” zrobiłem na Basztowej „33”. Kosztowało mnie to 95.000.

— Z tego pijaka zostały same strzępy i całe pół litra. Ciekawe, kto je wypił.

— Opowiadał mi przez kolejne trzy dni o swoim wypadku, bo wracał

do domu akurat na mnie trafił. O tym starszku mówił per „zwłoki strzeliły o beton”, „dziadek kołnął”. W końcu tak mnie to zirytowało, że powiedziałem mu, że nie zwłoki, a człowiek, że nie strzelił, a upadł, i że nie kołnął, a umarł.

— Jak zaczynam pracę, zawsze odprawiam jeden dziesiątek różańca, żebym całą wróciła do dzieci z roboty.

— Z urzędu musisz zawsze ściągać pantograf, a czy odmawiasz za niego

Towarowego. Jak na XXX-lecie jest jakaś grubsza afeta, to zawsze z „5”.

— On ją dowiek ze Salvatora na pierwszy przystanek, za nogę.

— Mogłem dodać gazu i wtedy ewidentnie nie byłaby moja wina, ale ten kierowca by się zabił.

— Pamiętacie tego idiotę Robercika? Na Dąbiu zabił „17” kierowcę we „fiacie”. Nadział go na sprzęg. Zjechał, wziął „12” i jeździł do końca dniówki.

UCHEM MOTORNICZEGO 1980—88

Specyfika zawodowa?

„wieczne odpoczywanie” czy nie... to już twoja prywatna sprawa.

— Ja nigdy nie chodzę na zajęcia oglądać wozów po wypadku z człowiekiem.

— Ja zabiłem trzech, ale nigdy ze swojej winy...

— Ta trójka małolátów żyje tylko dlatego, że ja jestem mała i myjąc szybko dokopałam sprzęg do samego brzegu, żeby lepiej sięgnąć. Inaczej nadziałabym ich na sprzęg.

— Jak w nich wjeżdżałem, liczyłem, ile będzie trupów. Po dwóch tygodniach zobaczyłem ich na milicji i powiedzieli mi, że nie mają do mnie pretensji i do dziś się sami dziwią, że żyją.

— Rzucił się specjalnie pod tramwaj. Ale na tyle był uczciwy, że w domu zostawił list i nikt się motorniczego nie czepiał.

— „5” powinni skrócić do Dworca

— Jak „12” paliła się na Karmelickiej, płonące strzępy dachu leciały na głowy, a tramwaj jechał dalej.

— W tamtym roku śmiertelne wypadki miały same „13”. A mówią że pechowa trzynastka to przesada.

— Im marka droższa, tym kierowca głupszy.

— Wpadł mi pod pierwszą wóz z lewej strony i zniknął. Przyjechał dźwięg, wóz podniósł, dalej go nie było. Wleźli pod wagon i wtedy się okazało, że był zwinięty w kłębek pod blachą w przednim lewym rogu pierwszego wagonu, jak jest pedał czuwaka. Jak go wyjęli, to jeszcze chciał im mordę obić.

— Ten co wpadł pod „19” był cały potłuczony, ale nie draśnięty.

— Zona przysłała podobno z pretensjami, że go całkiem nie pozbiłali z petli. A jak to mieli zrobić, żyletkami?

— Pewnie, że rozmowa z pasażerem

przeszkadza w czasie jazdy, ale czasem przecież trzeba zbudzić kolegę.

— E, co tam mówią, że nie mógł zasnąć od Prokocimia do Bieżanowskiej, ja zasnąłem na 2 metrach.

— Najgorzej, jak się człowiek zbudzi i nie wie, ile przejechał przystanków.

— Ja tłułem same „skody”.

— Jak w tej „7” rąbnął głową oabinę i stracił przytomność, ratowały go, nim przyjechało pogotowie. Dwie pasażerki, Ani z nadzoru, ani z wypadkowców nikt do niego nie podszedł. Tylko Zbyszek z „1” przyszedł z naszych.

— Nawet piaskiem nikt nie posypał i co kółko musiałem na to patrzeć.

— Nie tramwaj go zabił, bo on już nie żył, jak go podrzucili na szynę.

— Stałismsy po drugiej zmianie na petli i czekałismsy na przenób. Nikogo, żywego ducha nie było. Skąd on się tam wziął? Przyjechał spod Nowego Targu, żeby wpaść pod ten tramwaj.

— Zgłaszał na Główną, że ma kien-skie luzowniki i zjedzie. Kazali mu zrobić jeszcze pół kursu. Nie zrobił, bo ten emerut wpadł mu pod wóz.

— Nie wina motorniczego, bo on przebiegał na czerwonym świetle. Wszyscy widzieli i nikt nie chciał się zgłosić na świadka.

— Jak go wyciągnąłem spod wagonu, mruczał niezadowolony. Tak się wściekłem, że ze złości przerzuciłem go wpół przez siatkę, choć ważył dwa razy tyle, co ja. Przez godzinę miał rekami i nogami, bo nie mógł zleżeć ani w tę ani w tamtą.

— Myślałem że zdąży i nie zdążył...

MARTA MICHAŁOWSKA

Być radnym

KONTYNUUJEMY cykl wypowiedzi radnych — pracowników MPK kończących obecnie swoją kadencję i podsumowujących swą czteroletnią działalność:

JAN PIOTROWSKI — radny DRN Podgórze, członek Komisji ds. Samorządów i Organizacji Społecznych.

— W zasadzie nie zrobiłem niczego wielkiego. Ot, zwyczajnie, udział w sesjach Rady, w posiedzeniach Komisji i stawianie spraw swojego okręgu wyborczego. A był to Bieżanów Stary i Przewóz. Dla Przewozu np. była to sprawa linii autobusowej i przystanków, remonty dróg, telefony dla mieszkańców tamtego rejonu. Najdłuższą z tych spraw była budowa nowego mostu na Serafie. Od niego uzależnione jest przedłużenie linii

dom. Niektórzy zgromadzili już nawet materiał, ale nie wydaje się zezwelić, gdyż, jak dotąd, nie opracowano dla tego rejonu planu zagospodarowania przestrzennego.

Jeśli więc nie brać pod uwagę takich spraw, jak te, to w pozostałych można powiedzieć, że współpraca z naczelnikiem dzielnicy jest zupełnie dobra. A mam do czynienia z urzędem nie tylko jako radny, ale również jako kontroler IRCh, któremu przyszło kontrolować niektóre dziedziny działalności Urzędu.

Godnym podkreślenia jest fakt, że obecnie w Radzie jest nas, reprezentujących MPK, kilku. Pozwala to na budowanie Przedsiębiorstwu odpowiedniego prestiżu, godnego największego w dzielnicy zakładu pracy. I choć ten prestiż jest nieraz podrywany opiniami o złym funkcjonowaniu naszej komunikacji, to trzeba przyznać, że ogólnie panująca opinia Rady jest taka, że jeżdżymy obecnie tak dobrze, jak nigdy dotąd. Dobrze więc byłoby, by w nowej Radzie znalazła się też spora reprezentacja MPK. Chciałbym w tej grupie być i ja, choć zdaje sobie sprawę, że teraz już nie będzie tak łatwo, ani radnym zostać, ani nim być. Nie ma bowiem już miejsc mandatowych i niemandatowych i nie wiadomo jak zareagują wyborcy, a i obowiązki radnego też znacznie wzrosła.

WIESŁAW KASPERCZYK — radny DRN Śródmieście, członek Komisji Rozwoju i Gospodarki Finansowej:

— Radnym byłem po raz pierwszy w życiu i stwierdzam, że choć obecnie mówię, że rola radnego powinna wzrosnąć i wrośnie, to uważam, że i tak jest to funkcja odpowiedzialna. Nowe uprawnienia radnych i nowe możli-

wości wiązać się będą przecież z większą odpowiedzialnością i koniecznością bardziej dokładnego rozpoznawania spraw.

Jeśli idzie o moje dokonania, to dotyczyły one przede wszystkim spraw moich wyborców w osiedlu. Na dyżurach w komisji śledczej zgłaszano ich zawsze wiele.



bo to i remonty domów i awarie w budynkach, i sprawy mieszkaniowe. Jako radny i członek Komitetu Osiedlowego uczestniczyłem często w odbiorach budynków remontowanych przez PGM.

Niepowodzenia? — No, cóż, nie udało mi się załatwić wszystkich spraw mieszkaniowych zgłaszanych na dyżurach, ale w Śródmieściu takie sprawy są praktycznie nie do załatwienia. A poza tym jakoś nie przypominam sobie większych niepowodzeń, a może tylko kandydując nie stawiałem sobie jakichś wielkich zadań.

Mogę natomiast mówić o korzyściach bycia radnym. Przede wszystkim to możliwość poznania bardzo wielu ludzi, a po drugie, to poznanie wszystkich mechanizmów funkcjonowania takich instytucji, jak Rada, jej komisji, zespół radnych partyjnych, komitet osiedlowy... Poza tym inaczej będę teraz podchodził do stwierdzeń, że brakuje pieniędzy na jakąś inwestycję. Pracując w Komisji i w Radzie widziałem jak się tworzy budżet dzielnicowy i jak się go dzieli, a potrzebujących jest zawsze więcej. Takie decyzje komu dać, a komu nie, to naprawdę odpowiedzialna praca.

(A. Z.)

Fot. Stanisław Makarewicz

WŚRÓD załogi naszego Przedsiębiorstwa jest wiele osób, które pamiętają trudne lata II wojny światowej. Wspominają okrutne metody niszczenia narodów na okupowanych przez faszystowskiego najeźdźcę terenach. Jedni opowiadają o walkach z wrogiem, jakie toczyły się na kilku frontach, drudzy o akcjach partyzanckich, a są również i tacy, którzy mówią o dniu codziennym i pracy w naszym przedsiębiorstwie w okupowanym Krakowie.

Przedstawiamy fragment wspomnień z tego okresu byłego pracownika MPK, pozostającego już dzisiaj na zasłużonej emeryturze, **Józefa Bujaka**.

— Pracę w MKE rozpocząłem w 1941 roku, w Zajeźdni Tramwajowej przy ulicy Wawrzyńca. Zatrudniony zostałem w charakterze ślusarza, najpierw na zmianie nocnej przy przeglądach technicznych — badaniu sprawności podwozi, a później na przemian na zmianie nocnej i dziennej — przy remontach tramwajów. Pracowałem w brygadzie Wardasa. W tym czasie, przy ulicy Wawrzyńca mieliśmy zakładową stołówkę. Ze stołówki tej oprócz naszej załogi, korzystała również załoga IV Zajeźdni na Bonarce. Posiłki przewożone były z ulicy Wawrzyńca na Bonarkę tramwajami. Byłem jednym z tych, którzy po zjeździe ułożu z linii do III Zajeźdni przy ulicy Wawrzyńca, zgłaszali się do przewoźni, posiłków do Zajeźdni na Bonarce. Miałem w tym swój cel. Chodziło mi bowiem o utrzymanie stałego kontaktu z kolegami pracującymi na Bonarce, a równocześnie tak jak ja działającymi w konspiracji. Wioząc im przygotowany w naszej stołówce posiłek, przewozi-

Miesiąc Pamięci Narodowej

W getcie znajdowali się moi szkolni koledzy z Kazimierza

tem przy okazji dobrze ukryte — przeważnie w pojemnikach na piasek — gazetki „PPS Gwardia Ludowa”. Gazetki te otrzymywałem od Franciszka Szosty, uzgodnione od mistrza Zygmunta Kubińskiego. Jadąc tramwajem do IV Zajeźdni zmuszeni byliśmy przejeżdżać przez getto, w którym Niemcy zgromadzili Żydów z całego Krakowa. Pewnego razu zauważyłem, że znajdują się w nim moi szkolni koledzy z Kazimierza. Widząc nieszczęście, jakie ich spotkało, starałem się zawsze „podrzucić” im coś do jedzenia. Przeważnie był to bochenek chleba, czasem również inne jedzenie, w które zaopatrywałem mnie „na drogę” pracujący w stołówce przy Wawrzyńca kucharz Ziomek. Prowadzącymi tramwaj, którym przewożone były posiłki pracownicze, a przy okazji materiały konspiracyjne byli: Wincenty Jackowiak pochodzący z Łodzi, Stanisław Panek i Tadeusz Żarski. Przewożone przeze mnie gazetki, a czasem też ulotki, przekazywałem pracującym na Bonarce — między innymi — Marianowi Długoszowi, Pawłowi Rzepie i Wiśniewskiemu, którego imienia już nie pamiętam. Oni z kolei przekazywali je innym pracującym w konspiracji kolegom. Po odkryciu sabotażu — wysypianiu piasku do młynicy — znaleziono również przewożone przeze mnie gazetki. Niemcy rozpoczęli wówczas aresztowania pracowników Zajeźdni na Bonarce.

Fragment wspomnień Józefa Bujaka możemy poszerzyć. Nie wszyscy aresztowani podczas okupacji pracownicy MKE powrócili do swych rodzin i pracy. Nazwiska pomordowanych w obcach znajdują się, ku pamięci potomnych, na pamiątkowej płycie, jaka wmurowana została na pierwszym piętrze biurowca MPK przy ulicy Brożka.

Spisala: MARIA BUBACZEWSKA

(Dokończenie ze str. 1)

ją w praktyce. Na początek wybieramy pełnię w Borku Fałęckim. Zastajemy sześć autobusów. Wszystkie czyste. Przecieram oczy. W autobusie 21031 kierowca — **Bogusław Job** ze ścierką i wiadrem. Jeszcze nie dowierzam. Wchodzimy do środka. Kierowca nie przerywając pracy rozmawia z nami. Wyciera tablice i klapy wywietrzników, myje obudowy prowadnic nad drzwiami. Bąkam coś pod nosem. „Co pani się tak dziwi? Mam trochę czasu, to sprzątam. Jest wiosna i jeszcze jak czysto, wszystkim przyjemniej”. To takie oczywiście, a jednak?

Autobusom: 145, 101, 119, 245 nie zarzucić nie można. Lśnią w słońcu. Na poboczu jest także nasze pogotowie nr 69. Jeszcze pół roku temu w tym „towarzystwie” byłoby najczystsze, dziś widać na nim — cienką warstewkę, ale zawsze — warstewkę kurzu. Autobus 147 też niby czysty, a jakiś inny. Lakier miast koloru kremowego brudnożółty. Szyby rude. Bardziej matowy niż inne pojazdy. To efekt mycia tak zwaną „wesołą” — bo żółtą wodą — autobusów w Płaszowie. Woda przemysłowa w tym zakładzie jest tak zażelazona, iż barwi myte autobusy. Na razie nie ma na to rady.

Na pętlę tramwajowej wśród czterech pociągów wzrok przyciąga obskurna „8”. Jest czysta, ale odzrapana, z zardzewiałym dachem. Niestety, te składki nie będą odnawiane. Ich dni są już policzone. 24, 19 i 18 czyste. Nie

można tego powiedzieć o otoczeniu. Przepelnione kosze na śmieci, cała pętla usłana zmietnymi biletami i niedopałkami papierosów. Jest jedenaście. MPO jeszcze tu nie dotarło. Gdy wyjeżdżamy z Borku, są ekipy porządkowe. Przyjechały dwie śmieciarki, parę osób zamiata perony. Szkoda, że nie pokropiono terenu. Na czyste tramwaje snują się tury kurzu.

Przy wjeździe na pętlę przy moście Grunwaldzkim okrzyk Z. Mazura: „Jezus Maria, narzecie się doczekalem, latają dziury”. Rzeczywiście, ekipy DZD leją w ogromne wyrwy

dni wolne od pracy. — „Przecież my nie możemy dojechać do matpek. Straszny tłok. Po paru kursach jeżdżamy na awarie.” — „To podejmijcie zobowiązania, że dacie więcej taboru. Przecież ja autobusów nie mam” — ripostuje pan Mazur.

— Pomóc pani w czymś? Pyta kierowca z „małpiej trasy”, widząc, że rozglądamy się na pętlę. A który paną wóz? „Ten, co mruga do pani”. Wchodzimy do środka. Czysto. Obok stanowiska kierowcy w białym wiadereczku woda. Na moje zdziwione spojrzenie kierowca wyjaśnia, że woda

opryskliwego słowa. Co ciękawi zadawali czasem pytanie: „Czym znówu się narażem?”

Odwiedziłem jeszcze Dworzec Główny i pętlę Trzydziestolecia. Obserwowałem mijające tramwaje. Brudnego naszego pojazdu nie spotkałam. To chyba nie przypadek. Szkoda jednak, że część taboru jest dołem nie domyta. Przydałaby się taka kosmetyka szczególnie tramwajom z obydwu zajeźdni. Część autobusów płaszowskich też tego wymaga. Zrobiono przecież tak wiele, szkoda by było psuć wraże-

cia apteczka pierwszej pomocy. Była dobrze wyposażona. Ba, obsługa wiedziała także, których leków nie można podać kierowcy.

Niestety, na trasach spotkał się kierowców zajętych w kabinach rozmowami. Tak było w dwu „119”, „103”, „B” i tramwaju „19”.

Ostatnio w Przedsiębiorstwie postanowiono zmienić rodzaj lakieru, którym malowany jest tabor. Z olejnego przechodzimy na poliuretanowy. Jest trwalszy, tak szybko nie matowieje, ale... Lakier dotychczasowy pokrywał blachę grubą warstwą, kryjąc jednocześnie nierówności blacharki. Nowe lakiery kładą się cienką warstwą i wszelkie załamania są widoczne. Niestety, trzeba będzie więcej uwagi poświęcić karoserii. Nie będzie też możliwe położenie lakieru na rdzę, jak to zrobiono w 34230. Widać, że dopiero co okleina przy tylnej szybie wyszła spod pędzla, ale już „spuchła” na rdzy.

Opisane minusy są drobiazgami, ale jeżeli już postawiliśmy na estetykę?

Cieszy, że tabor jest czysty. Nie jest to obserwacja z tych paru godzin. To już widać na co dzień. Oby tylko udało się utrzymać go w takim stanie cały czas. I jeszcze jedno. W czasie objazdu byłam w kilkudziesięciu pojazdach. Tylko w trzech wypadkach nie było tablicy za kierowcą. Nie spotkałam natomiast tablic z różnymi liniami w tym samym wozie. Część tablic musi jednak być wymieniona, czy choćby umyta.

FILOMENA SERWIN

Będą lśniły jak nowe?

asfalt. Mój wzrok przyciąga idealnie lśniący autobus. I znów szok. Kierowca **Mariusz Schinohl** pędzelkiem zamalowywuje jakieś zadrapania u dołu autobusu 24014. Wchodzimy do wnętrza. Środek autobusu sprawia wrażenie, jak gdyby był na pokaz. Aż wierzyć się nie chce, że wozi pasażerów. Czysty sufit i podłoga. Zresztą w czasie naszego rajdu kierowcy parokrotnie z dumą pokazywali mi czyste sufity. Brudnego nie spotkałam. Widząc, że notuję, podchodzi do nas paru kierowców. Pan Schinohl prosi, by spotkać się z nimi w zajeźdni Wola Duchacka. Umawiamy się za tydzień. Kierowcy jeżdżący do zoo proszą o wzmocnienie linii „134” w

potrzebna jest do splukiwania wejścia. Faktycznie 25010 nie ma piachu przy schodkach. „Teraz pani ogląda? Z zajeźdni, z pętli wyjeżdżamy czysto, trzeba zobaczyć, jak to po paru kursach wygląda. Po paru? Do zoo wystarczy jeden. Wymiatam sterty paluszków, patyczków po lodach, biletów, pasażerowie tną siedzenia. Chcą uczyć kultury, tylko, że uczuły Marcin Marcina...”

Już sama nie wiem, czy to efekt wiosny, czy aż tak dużo się zmieniło w ciągu paru miesięcy. Kierowcy schludni, w mundurach, większość uśmiechnięta. Nie wiedzieli, czego szukamy w ich autobusach, byli przekonani, że ich kontrolujemy. I ani jednego

nie. „Grzechem” wielu pojazdów jest domalowywanie. Szkopuł w tym, że często odcięci lakieru w domalowaniu jest zdecydowanie inny i autobus lub tramwaj jest w łaty. Generalnie we wszystkich pojazdach okropnie wyglądają nasze reklamy. Są klejone złym i na dodatek brązowym klejem. Postrzępione kartki, popryskane klejem, niczego zareklamować nie są w stanie. Razi to także prowadzących pojazdy. Twierdzili, że wstydzą się takiej reklamy.

Dobłą wizytówką są Punkty Kontroli Ruchu. Wiele zmieniło się w ostatnim czasie. Wokół punktów czysto. Szyby bez zarzutu. Również ponaklejane reklamy. W punkcie na XXX-lecia moją uwagę zwró-

Wczasy pod Giewontem

ZAKOPIAŃSKIE domy wczasowe naszego Przedsiębiorstwa — „Patrycja” i „Krakowianka” działają już ponad trzy kwartały. Znakomicie położone, bo niby w samym centrum tatrzańskiej stolicy, w połowie drogi między cocktail-barem na Krupówkach a skoczniami narciarskimi pod Krokwią — i jednocześnie w cichej, spokojnej dzielnicy miasta, pośród podobnych im, niewielkich, jedno- i najwyżej dwupiętrowych willi. Maja niewielkie ogródki, wokół jest w ogóle dużo zieleni, a i do Doliny Białego stamtąd niedaleko, dosłownie parę kroków przez świerkowy zagajnik.

Domy, choć wybudowane ok. 20 lat temu, kupione zostały w bardzo dobrym stanie technicznym, co nie jest bez znaczenia dla wypoczywających, bo coś tak może zatruć wspaniałe zapowiadający się wypoczynek, jak psujące się ogrzewanie, brak wody czy niesprawna instalacja elektryczna. Te plagi, jak na razie, nie dotyczą naszych obiektów, ale oczywiście mają i one swoje drobne mankamenty.

Największy problem — mówi **PIOTR LASEK** — kierownik gospodarz, recepcjonista i palacz c.o. w jednej osobie — to **brak gniazdek elektrycznych w „Krakowiance”**. Są tylko na parterze, na piętrach już nie. Tak zbudowano ten dom i tak funkcjonował przez wiele lat. Dziwię się tylko, że przy wydawaniu skierowań ludzie nie są informowani o tym braku, stąd później niepotrzebne zupełnie pretensje i zale.

Głównie chodzi o używanie radia bądź turystycznego telewizora, bo dla zagotowania wody na herbatę, czy ugotowania sobie czegoś — można przecież zejść do kuchni, wyposażonej w narkrycia, sztućce, garnki; dwie kuchenki — elektryczną i gazową (gaz z butli — przydział: jedna na kwartał, taka jest norma w Zakopanem).

Do prania i prasowania, gdyby ktoś potrzebował, też jest osobne pomieszczenie. Miłośnicy białego szaleństwa mają swój kąpiel na sprząt, a pan Piotr prowadzi również wypożyczalnię sanek. Pożyczka także gry i książki, przechowywane w wygodnie urządzonej świetlicy z kolorowym telewizorem. Świetlica służy za miejsce towarzyskich spotkań, tu urządzane są, ale to już zależy od inwencji i organizacji turnusowych gości, wieczorki taneczne, czy — w okresie ferii — zabawy dla dzieci.

Piotr Lasek uważa, że drugim mankamentem, tym razem już organizacyjnym, jest brak przerw między turnusami: Teraz, gdy przez zimę i wiosnę wszystkie turnusy są jednotygodniowe, pozostaje m. na sprzątnięcie, drobne naprawy i doprowadzenie obu domów do porządku — jedna noc, a i to nie zawsze, bo często zdarza się tak, że wczasowicze przyjeżdżają już wieczorem. W dużych domach wczasowych, z licznym personelem, jest zawsze jeden albo i dwa dni przerwy. A ja tu jestem sam. Kiedy moja żona skończy urlop macierzyński — podejmie pracę. We dwójkę będzie już całkiem inaczej — i ogródkami może będzie czas się zająć.

Pani **EWA PITHART** przyjechała tu już drugi raz. Wraz z mężem są bardzo zadowoleni z warunków: **Niewielkie domy, ładnie urządzone i czyste. Jest wszystko co trzeba — tylko te gniazdzka...** Do opalania jest taras, a jak wieje, to można schować się w ogródku z leżakiem — nie trzeba jeździć na zatłoczoną Gubałówkę. I użytkowanie jest też dobre.

Rzeczywiście, brak własnej stołówki doskwierał początkowo, bo wykupione w domu FWP „Polana” posiłki nie były najlepsze. Od czasu, gdy MPK dostarcza tamtejszej kuchni co jakiś czas mięso i wędliny z Krakowa — jest dużo lepiej.

Państwo **BORKOWSCY** przyjechali z dziećmi. Pan Janusz pracuje w ZBL, a pani Barbara w przychodni. Oboje ogromnie zadowoleni, dzieci opalone, wszyscy wykorzystują każdą chwilę na spacer i jazdę na nartach na ostatnich spłachetkach śniegu. **Bardzo dobre jest to, że na każdym piętrze jest łazienka. Nie ma dużo osób — i jest prawie jak w domu.**

Remont, jaki zaplanowano na krótką przerwę między sezonami, ma usunąć mankamenty, pokój zostanie wyposażony w radia, przybędzie nowy bojler na gorącą wodę.

A swoją drogą dręczy mnie pytanie, jak to jest, że przy 30 zaledwie miejscach trafiają się tam jeszcze puste pokoje?

JERZY MICHAŁEK

Fot. Stanisław Makarewicz



WARSZAWA (PAP). 27 bm. po głównym Dzienniku Telewizyjnym emitowano rozmowę dotyczącą spraw placowych komunikacji miejskiej w związku z ostatnimi wydzwanieniami w Bydgoszczy i Inowrocławiu. W audycji wzięli udział: minister transportu, żeglugi i łączności **Janusz Kamiński** i wicewojewoda bydgoski **Tomasz Gliwa**, a ze studia łódzkiego wypowiadali się przedstawiciele Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej: przewodniczący **Wiesław Gicel** i wiceprzewodniczący **Józef Drukier**. Oto obszernie fragmenty audycji.

Zaczęto od przypomnienia jak doszło do strajku. Wicewojewoda bydgoski podkreślił, że dyskusje na temat plac w przedsiębiorstwie trwały od kilku lat. Za każdym razem Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne pozostawało bowiem w tyle za porównywalnymi przedsiębiorstwami na terenie kraju, co do wielkości taboru, zatrudnienia itp.

— Zdawaliście sobie przecież sprawę — podkreślił prowadzący audycję **Adam Bronikowski**, że jest taka sytuacja, że narasta pewien konflikt między załogą, a organem założycielskim, którym jest wojewoda bydgoski. Co robiliście, jakie podjęliście działania, żeby tych różnic nie było. Chociaż w gruncie rzeczy różnice w placach między województwami i między dużymi miastami muszą być. Nie może być tak, że wszyscy dostają równo, bo byłoby to niezgodne z reformą.

Podzielał ten pogląd — stwierdził wicewojewoda bydgoski. Ale przedsiębiorstwa porównywalne w dużych aglomeracjach miejskich powinny kształtować swoje place mniej więcej w podobnych relacjach, gdyż spełniają podobne funkcje społeczne. Organ założycielski w pełni sobie zdawał sprawę z sytuacji i na tyle, na ile przepisy oraz możliwości finansowe urzędu

wojewódzkiego pozwalały, pewne sprawy regulowano.

Doszło jednak do strajku, który zakończył się podpisaniem porozumienia. Jakże to było porozumienie?

— Trzeba wrócić jeszcze do innego momentu — zauważył wicewojewoda. W ciągu dwóch ostatnich miesięcy, jako organ założycielski prowadziliśmy szerokie konsultacje czy negocjacje na tematy przede wszystkim placowe. Celem było określenie zasad finansowych i plac na rok bieżący dla tego przedsiębiorstwa. W środę w ub. tygodniu związek zawodowy pracowników WPK podpisał porozumienie z dyrekcją Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Jako organ założycielski wyszliśmy z za-

rzędu NSZZ pracowników WPK Bydgoszcz są legalne. Ich legalność potwierdza fakt, że porozumienie podpisali przewodniczący związku i wicewojewoda. Federacja — podkreślił — postępowała również zgodnie z prawem.

Ustosunkowując się do tej wypowiedzi, min. Kamiński stwierdził iż rozstrzygnięcie konfliktu w Bydgoszczy w formie strajku odbiegało w sposób zasadniczy od regulacji ustawowych, które konkretnie określają w jaki sposób tego typu sprawy obie strony powinny załatwiać. Jeśli zaś chodzi o spór, sprawa ta — jak powiedział — była przez nas analizowana. Udzieliliśmy federacji odpowiedzi, przeanalizowaliśmy wszystkie możliwości; siada-

koszty eksploatacyjne, a z dotacji centralnej — 70 proc. wartości taboru Utrzymanie w tym roku komunikacji miejskiej kosztuje ok. 150 mld zł. Musimy się więc poważnie zastanowić — stwierdził minister nad sprawą opłacalności tych przedsiębiorstw oraz polityki taryfowej, która kształtuje ceny sprzedawanych usług.

A skąd wziąć pieniądze na pokrycie zwiększonych plac? Odpowiadając na to pytanie wicewojewoda stwierdził, że jest to sprawa skomplikowana. Jako gospodarze musimy na ten cel znaleźć środki mając świadomość, że tego nie da się zrobić z dnia na dzień. Są to kwestie związane z generalnymi systemami finansowymi. Środki na funkcjonowanie

się w centrum zainteresowania pracowników miejskiej komunikacji. Jesteśmy zwoleńnikami — powiedział **Wiesław Gicel** — wprowadzania szybkiej reformy do komunikacji miejskiej, ale jednocześnie jesteśmy przeciwnikami tego, aby o wysokości płacy naszych pracowników świadczyła zasobność kasy w ratuszu, a nie wynik lub uciążliwość pracy i osiągnięte efekty ekonomiczne.

Zajmując stanowisko wobec tego problemu — powiedział min. Kamiński — trzeba jasno powiedzieć, że resort, który pośrednio kieruje działalnością komunikacji miejskiej (bezpośrednim koordynatorem jest organ założycielski), widzi i obserwuje pewne nieprawidłowości w sferze finansowej przedsiębiorstw Dlatego też w rozmowach jakie prowadziliśmy i prowadzimy z federacją, uznaliśmy za celowe i słuszne gruntowne opracowanie założeń finansowo-ekonomicznych funkcjonowania tych przedsiębiorstw.

Wiceprzewodniczący federacji w tym miejscu stwierdził, że jednak obecnie sprawa najważniejszą jest doprowadzenie do zakończenia negocjacji i rozwiązania sporu. Chodzi o zabezpieczenie środków finansowych w br. na funkcjonowanie komunikacji, jak też na wynagrodzenia. Sytuacja jest o tyle dobra, że termin rozmów wyznaczono na 28 bm.

Do kwestii źródeł finansowania działalności rozwojowej i modernizacyjnej przedsiębiorstw komunikacji miejskiej nawiązał min. Kamiński. Źródła są tylko dwa — powiedział — obniżka kosztów własnych lub podwyżka cen biletów. Tkwią one w samym przedsiębiorstwie. Trzeci źródło — to zwiększenie dotacji z budżetu terenowego. Ale tutaj wchodzimy już w szeroką i złożoną dziedzinę związaną z finansami i działalnością legislacyjną.

Przedstawiciele federacji podczas audycji wyjaśniali także, jakie sprawy znajdują

Rozmowa w TV

Sprawy placowe w komunikacji miejskiej

łożenia, że w tym momencie doszliśmy do pewnego etapu w rozwiązywaniu sporu placowego w tymże przedsiębiorstwie. Stało się inaczej. Trzeba podkreślić, że to co zdarzyło się w poniedziałek stanowiło w zasadzie formę protestu nie do przyjęcia. Zaskoczyło społeczeństwo i spowodowało określony uciążliwość. Uważamy, że nie jest to forma rozwiązywania sporów, gdyż ustawa o związkach zawodowych i obowiązujące przepisy określają procedurę w tych sprawach.

Na tle konfliktu w bydgoskim WPK — powiedział przewodniczący federacji **Wiesław Gicel** — narosło w kraju wiele nieporozumień dotyczących roli związków zawodowych w tym konflikcie. W przytoczonym przez niego stanowisku OPZZ stwierdzono, że związki zawodowe uważają, iż działania protestacyjne w WPK w Bydgoszczy prowadzone pod kierunkiem za-

my do stołu, aby zastanowić się nad tym, co można zrobić, by poprawić kondycję finansową przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

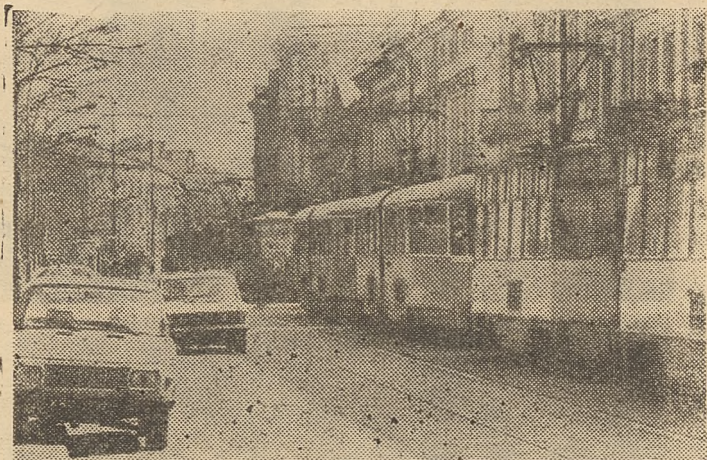
Na te sprawy — kontynuował szef resortu transportu — należy popatrzeć w skali kraju oraz trzeba poznać podstawowe wskaźniki i mierniki dotyczące tej komunikacji. Działalność w 266 miastach, w których mieszka prawie 18 mln osób. Codziennie przewozi ona ok. 25 mln pasażerów. Gros z nich, to osoby dojeżdżające do pracy i młodzież szkolna. Finansowanie tego olbrzymiego „przedsiębiorstwa” działającego w prawie 90 samodzielnych organizacjach na terenie Polski przedstawia się następująco. Otóż wpływy ze sprzedaży biletów i działalności prowadzonej przez przedsiębiorstwo pokrywają zaledwie niecałe 30 proc. kosztów. Pozostałe wpływy pochodzą z dotacji: z budżetów terenowych pokrywa się wszystkie

wanie przedsiębiorstwa musi zapewnić rada narodowa jako organ władzy państwowej. Prezydium WRN zamierza rozważyć tę sprawę na sesji 4 maja. Zobowiązano wojewodę bydgoskiego do przedstawienia źródeł pokrycia kosztów związanych z zawartym porozumieniem. Do tych źródeł należeć będą zmiany cen biletów, a także obniżenie kosztów działalności przedsiębiorstwa. Główne koszty ponosimy placąc za nadgodziny. Gdy tych nadgodzin będzie mniej, znajdą się pewne oszczędności. Tymczasem przeznaczenie na podwyżki plac środków z budżetu terenowego spowoduje oddalenie w czasie realizacji ważnych celów społecznych — być może wydłużenie budowy czy remontu szpitala, szkoły, przedszkola, bądź żłobka w Bydgoszczy czy w Inowrocławiu.

Przedstawiciele federacji podczas audycji wyjaśniali także, jakie sprawy znajdują

(PAP)

„3” od końca do końca



KAŻDY remont torów przeprowadzany w naszym mieście jest konieczny i każdy w mniejszym lub większym stopniu stwarza utrudnienia dla mieszkańców. Takich jednak komplikacji komunikacyjnych jakie mamy od kilkunastu dni, nie pamiętają nawet starzy wiekiem mieszkańcy.

Zamknięte zostały dla miejskiej komunikacji trzy odcinki głównych arterii — przy placu Bohaterów Getta, ulicy Bohaterów Stalingradu i ulicy Franciszkańskiej. Dwa pierwsze zamknięte zostały z powodu kapitalnego remontu torowisk przeprowadzanego przez Zakład Torów MPK, trzeci — z powodu wymiany rur w jezdnii, z którymi to MPK nie ma nic wspólnego.

W mieście panuje komunikacyjny bałagan. Mimo bardzo dokładnej informacji o zmianie tras poszczególnych linii tramwajowych, jaka podana została przed rozpoczęciem prac na zamkniętych trzech odcinkach, w pierwszych dniach trudno było się właściwie połapać, dokąd którym tramwajem można dojechać. Największe korki z dwusładowych tramwajów tworzyły się i nadal tworzą przed mijanką przy ulicy Limanowskiego oraz przy ulicach Westerplatte i Basztowej.

Na „niedogranie” remontów, mimo że koniecznych, narzekają nie tylko pasażerowie,

ale również motorniczowie, starający się jak tylko mogą pracować bez opóźnień i nadspieszeń, chociaż im się to nie bardzo udaje. Narzekają również pracownicy PKR-ów, którzy nieustannie nagabywani są przez ludzi pytaniami w rodzaju: „a kiedy?”, „a dokąd?” itp. Zastanawiałam się, która linia w mieście jest w tej chwili najtrudniejsza do obsłużenia i po namyśle postanowiłam przejechać tramwajem linią „3” z jednego końca na drugi.

W Łagiewnikach wsiadłam po 15-minutowym oczekiwaniu na przystanku do tramwaju „24”, którym „jakos” bez przeszkód dojechałam do mijanki przy ulicy Limanowskiego. I tu motorniczy zatrzymał tramwaj na... 20 minut. Najpierw z przeciwnej strony, od ulicy Wielickiej, bardzo długo nie nadjeżdżał żaden skład, a później jakby wysypały się z worka. Jechali dwie „9”, dwie „6”, dwie „13” i jedna „24”. Było to 19 kwietnia około godziny 14.00. Ponieważ pogoda była ciepła i słoneczna, motorniczy „24” zadbał o pasażerów i otworzył wszystkie drzwi. Wreszcie po 20 minutach usłyszeliśmy sygnał, drzwi zostały zamknięte i ruszyliśmy w kierunku Bieżanowa. Dalsza podróż odbywała się już bez specjalnych przeszkód, z tym tylko, że wagony były zatłoczone.

Regulatorka na końcówce w

Bieżanowie — Danuta Krawczyk, na pytanie, czy bardzo odczuwane są tu objazdy w mieście, sytuację przedstawia jako wręcz tragiczną. — Na przykład dzisiaj od godziny 12.30 do 13.00 nie miałam tu żadnego tramwaju. Niech pan sobie wyobrazi reakcję mieszkańców tego peryferyjnego osiedla...

Podobno winą za ten brak tramwajów obciążyć należy sytuację na mijance przy ulicy Limanowskiego, przy której nasz Zakład Torów zrzucał jakieś materiały, potrzebne do remontu torowiska. Pani Krawczyk obciąża mijankę przy ulicy Limanowskiego za wszystkie opóźnienia — prawie po całym kursie — dochodzących do Bieżanowa linią „24”, „9” i „3”.

W Bieżanowie wsiadłam do tramwaju „3” — 07, prowadzonego przez Stanisława Szastakę z ZTP. Tak się składa, że przed nami nie jedzie żaden inny tramwaj. Mimo że to godziny komunikacyjnego szczytu, na przystankach wsiada niewiele osób. Nastawiam się na czekanie przed przejazdem przez mijankę. Miłe rozczarowanie. Przejeżdżamy przez nią ani chwili nie czekając. Zmienioną trasą, bo nie przez plac Bohaterów Getta, a dalej Limanowskiego, Rynek Podgórski, most na Wiśle i ulicę Krakowską jedziemy nadal bez przeszkód. Na przystanku przy Kra-



kowskiej wsiada nieco więcej ludzi. Na kolejnych przystankach również. Ulicą Waryńskiego jedziemy do Poczty, a później przez Westerplatte i Basztową i... nigdzie nie zatrzymujemy się w ulicznym korku, a później ulicą Długą, przy której to znajduje się przed placem Słowiańskim, przystanek o którego przeniesieniu od lat bezskutecznie monitorują prowadzący tą trasą tramwaje. Bez przeszkód dojeżdżamy na końcówkę komunikacyjną usytuowaną na osiedlu XXX-lecia PRL.

Trasę z Bieżanowa do osiedla XXX-lecia pokonałam w czasie od 14.02 do 14.55. To chyba bardzo dobrze. — zwracam się do motorniczego.

— Wyjechałam 8 minut wcześniej, ale musiałem, ponieważ miałem prawie 15-minutową lukę. Teraz jestem 1 minutę do przodu.

— I gdzie te problemy na

trasie... Jechaliśmy przecież, nie licząc objazdu, bez przeszkód...

— Tak... ale to było wyjątkowe jakieś szczęście, że mijanka nas nie zatrzymała... i że nie było po drodze korków...

Wstępuję do PKR-u. Regulatorka Danuta Siuda mówi: — Te objazdy i opóźnienia w kursach to dla nas tragedia. Ludzie nas nie rozumieją. Wiecznie o coś pytają, narzekają... Drugą tragedią to mamy tu z pijakami. Trudno wytrzymać. Prosiłbym już MO o opiekę. Szczególnie wieczorami nie jest tu przyjemnie. I jeszcze jak na złość zabrano nam telefon z wyjściem na miasto. Wewnętrzny ruchowy też nie mamy. Pozostaje tylko radiotelefon, którym możemy uzyskać połączenie z Główną Dyspozytornią. Możemy, jeżeli jest prąd... Jeżeli nie ma prądu, to nie tylko jest tu ciemno, ale i radiotelefon nie działa. Pani Danuta potwierdza zdanie o trudnej linii „3”, na której tramwaje przez objazd i mijankę przy ulicy Limanowskiego jeżdżą wyjątkowo niepunktualnie.

— Być może sytuacja z „3” się poprawi — wtraca się do naszej rozmowy przybyły do PKR-u główny inspektor ruchu ZYGFRED MUSIAŁ — planuje się bowiem uzupełnienie linii „3” wagonami, które ściągnięte zostaną z linii „6” i „13”. Zwiększenie liczby wozów na linii „3” przyczyni się do utrzymania częstotliwości kursowania — co 10 minut.

Fot. Stanisław Makarewicz

MARIA BUBACZEWSKA

W PIERWSZYM numerze tegorocznych „Sygnałów” opublikowaliśmy tekst, poruszający niektóre problemy kierowcy z ZAC. Niebawem nadszedł list od pana Stefana Giełżeckiego, także kierowcy z Czyżyn.

27 LUTEGO wezwano mnie wraz z trzema kolegami z ZAC do Wydziału Wypadkowego na rozmowę profilaktyczno-instrukcyjną. Obecny był także kierownik zakładu. Z każdym z nas przeprowadzono rozmowę indywidualnie. Były omawiane zdarzenia w ruchu drogowym, w których braliśmy udział. Każdy z nas mógł wypowiedzieć uwagi na temat wypadku i działalności grupy wypadkowej. Wiele skorzystałem z tego spotkania i uważam, że powinny one być organizowane częściej.

Zgadzałem się też z treścią artykułu zamieszczonego w „Sygnałach”. Ja także nie rozumiem mechanizmów przeszerzgowania w tej zajezdni. Kierowcy z wieloletnim stażem pracy mają stawki osobistego zaszerzgowania w granicach 90 zł za godz. i tłumaczy się im, że nie ma pieniędzy, gdy tymczasem młodzi pracownicy przyjmowani są ze stawką 100 i więcej zł. Też wielokrotnie zwracałem się do kierownictwa o stałą linię — bez skutku. Wiele razy (także w „Sygnałach”) wypowiadałem się na temat luster w autobusach. Te na zewnątrz są za małe, natomiast w środku wozu brakuje okrągłych Moim zdaniem dobre są oryginalne lustra „ikarusowskie”, gdyż umożliwiają widoczność II, III i IV drzwi w autobusie.

Uważam, że zagrożeniami w ruchu drogowym mało interesuje się Nadzór Ruchu i Grupa Wypadkowa oraz kierownicy zajezdni. Dla nich ważna jest wina, a nie przyczyny wypadku. Nikogo nie obchodzi, że drzewa zasłaniają widoczność, rysują karoserie. Na wąskich ulicach dodatkowym utrudnieniem są złe nawierzchnie i parkujące na poboczu auta. Gdy zwróciłem się z tym do kierownika, zapytał, w jakiej odległości trzeba jechać od krawężnika? U-

znałem, że kierownik nigdy nie jeździł po wąskich uliczkach Krakowa za kierownicą autobusu, to pewnie nie wie, że aby być w zgodzie z przepisami, wypadłoby zlikwidować niektóre trasy. Wiele nieporozumień jest też z osobami niepełnosprawnymi i wózkami dziecięcymi. Moim zdaniem powinien być sygnał świetlny informujący kierowcę, że mimo przerwy we wsiadaniu i wysiadaniu nie może odjechać, bo jeszcze nie wysiadł np. inwalida. W lusterku nie widać bowiem, co robią pasażerowie.

Nadzór Ruchu i Grupa Wypadkowa nie nie robią, by poprawić sytuację. Kierowcy także się nie sprzeciwiają, bo tak

zagadnieniem była poświęcona narada, o której zresztą piszę. Było tam i o drzewach, wąskich i dziurawych ulicach, złym oznakowaniu itp. Nie sądzę też by Nadzór, Grupa Wypadkowa czy MO miało szkolić pasażerów. Jest to niemożliwe i organizacyjnie i nie do tego celu są powołani. Zresztą reguła „najpierw wychodzimy, potem wchodzimy” jest kwestią wychowania i kultury, tego na szkoleniach się nie załatwi. Nikt też jeszcze niczego nie nauczył poprzez gazetę, nawet gdyby chciał. O potrzebie kultury trzeba natomiast mówić, zgoda. Sądzę, że większość pozostałych wątpliwości wyjaśni naszemu korespon-

gulaminem jest większość załogi. Proponowane rozwiązanie spowodowałoby, iż nagroda wynosiłaby kilka tysięcy zł i straciła charakter mobilizujący.

Stwierdzenie, że niektórzy koledzy otrzymali stawki 120 zł za godzinę, jest nieprawdziwe, gdyż maksymalna w ZAC — do marca br. — wynosiła 110 zł. W propozycjach podwyżek płac kierowca został uwzględniony do przeszerzgowania na maksymalną stawkę, 135 zł za godz.

Zakład w Czyżynach nie ma tak zwanych linii wybiegowych (nie przebiegających przez centrum miasta), zaliczanych do lekkich. Stałe obsady autobusów zostały wprowadzone na wniosek załogi. W indywidualnych przypadkach czynione są odstępstwa od tej zasady, co będzie miało miejsce w stosunku do tego kierowcy. Zresztą jedno odstępstwo już zostało zrobione — kierowca, na własną prośbę, pracuje tylko na jedną — przedpołudniową zmianę.

Uwagi o pracy Nadzoru Ruchu są na bieżąco zgłaszane tamtejszemu kierownictwu na naradach roboczych. „Nasz” kierowca tego nie robił, gdyż w naradach przeważnie nie uczestniczył. Wszystkie uwagi i wnioski załogi ZAC zgłaszane kierownictwu są załatwiane na bieżąco. Informujemy o tym załogę na naradach.

Zgadzaamy się z negatywną oceną funkcjonalności fotela kierowcy i lusterek zewnętrznych. Wytwórca foteli uwzględnił nasze uwagi. Należy się spodziewać, że nowe autobusy będą miały ten problem rozwiązany. Czynione są też starania o zakup proponowanych przez kierowców lusterek.

Kierownik ZAC
JAN CHLEBDA

Dziękujemy kolektywowi z ZAC za odpowiedź. Głos kierowcy potraktowano poważnie. Odpowiedź jest rzeczowa i chyba satysfakcjonuje zainteresowanego.

F. SERWIN

LISTY • POLEMIKI • OPINIE

Okiem czyżyńskiego kierowcy

im wygodnie. Postępują w myśl zasady „nie ruszaj ty mnie, ja nie ruszę ciebie”. Na bezpieczeństwo jazdy ma też duży wpływ stan zdrowia i wypoczynek kierowcy. Rozumieją nas jedynie lekarze, natomiast w zakładzie, za więcej niż 24 dni zwolnienia lekarskiego, zabiera nam się nagrodę z zysku.

Uważam, że pasażerowie powinni być pouczeni jak się zachowywać w autobusie. Powinni wiedzieć, że nie wysiada się i nie wsiada po dzwonku. Nie wiedzą też, że najpierw muszą jedni wysiąść, by inni mogli wsiąść. Uważam, że Nadzór Ruchu i MO powinni szkolić pasażerów.

Nie informuje o tym prasa, radio i telewizja. Omawiane są tylko wypadki, nie ich przyczyny.

STEFAN GIEŁŻECKI

NIE ZGADZAM się w paru wypadkach z autorem listu. Ot chociażby to, że nikt nie interesuje się przyczynami wypadków i profilaktyką. Nie dalej jak dwa tygodnie temu właśnie tym

dentowi odpowiedź kierownictwa ZAC, która nadeszła po artykule:

W ZWIĄZKU z artykułem pt. „Okiem czyżyńskiego kierowcy” informuję, że z zainteresowanym przeprowadzono rozmowę przy udziale przewodniczących organizacji społeczno-politycznych. Wyjaśniono wszystkie wątpliwości. Kierowca pracuje w MPK od 1960 roku. Zgodnie z obowiązującymi przepisami powinien być zaproszony na uroczyste spotkanie „jubilatów” z dyrekcją Przedsiębiorstwa. Faktem jest, że zaproszony nie został i dziś trudno ustalić kto jest temu winien. Za to niedopatrzenie przeproszono go i starano się by uczestniczył w najbliższym takim spotkaniu.

Dwukrotne otrzymanie brązowej odznaki wzorowego kierowcy wzięło się stąd, iż zainteresowany w ankiecie personalnej nie zaznaczył faktu posiadania takiej odznaki.

Krytyka regulaminu przyznawania nagród z zysku w Czyżynach ma wprawdzie miejsce, ale za takim właśnie re-

Sport rekreacja

turystryka

Kryterium ostatniego śniegu

WYJEZDZAMY jak zwykle z parkingu ZAW przy ul. Gwardii Ludowej, jako że tam mieści się przechowalnia sprzętu narciarskiego. Niedziela niezbyt atrakcyjna pogodowo, śniap drobny deszcz, pochmurnie i zimno. Organizatorzy mają obawę, czy uczestników będzie tylu, by zapewnić dwa autobusy socjalne? Czy będzie jeszcze śnieg w Bukowinie? Tymczasem za Krakowem miła niespodzianka, deszcz zamienił się w śnieg, całe Podtatrze tonie w nieskazitelnie czystym, białym puchu śniegowym. Nadzieja wstępuje w narciarzy, może jednak wyścigi będą jeszcze czynne? A jakże, były czynne dwa „talerzyki” na najwyższej położonej polanie narciarskiej w Bukowinie. Frajda była wielka, gdyż świeży śnieg na podkładzie starego, zmrożonego, stworzył całkiem żołądki warunki narciarskie.

Tradycyjne podsumowanie sezonu narciarskiego odbyło się w Jurkowie, przy ognisku, z pieczeniem kiełbasek i popijaniem „herbaty zbożniczek”. Zabrakło śpiewów i tańców dookoła ogniska, gdyż zabrakło wielu „starych” wypróbowanych wyg narciarskich a młodzież jeszcze jakoś nieśmiało garnie się do współorganizowania. Dużą radość sprawił najmłodszym konkurs lepienia figur ze śniegu, gdyż mamusi miały obowiązek intensywniej współpracy, a śnieg wspaniale nadawał się do tworzenia artystycznych wizji. Konkurs strzelecki cieszył się powodzeniem u młodzieży.

Uroczystego podsumowania sezonu oraz „pucharu narciarskiego MPK” dokonał przewodniczący Ogniska TKKF „Tramwajarzy” Stanisław Kielbasa, dziękując wszystkim zebrany za aktywny udział w wycieczkach i zawodach narciarskich, a czynnikiem dyrekcyjnym i społecznym za pozytywny stosunek do organizowanych imprez rekreacyjnych w Przedsiębiorstwie i wsparcie finansowe. Dalej nastąpiło ogłoszenie wyników współzawodnictwa o tytuł najlepszego narciarza MPK w sezonie 87/88, o który ubiegać się mogli tylko pracownicy MPK (również uczniowie ZSZ), kobiety i mężczyźni, bez podziału na grupy wiekowe. Na punktację składały się wyniki uzyskane w tym sezonie tylko z trzech zawodów tj. slalomu giganta, spartakiady dzielnicowej TKKF „Śródmieście” i Spartakiady MPK oraz zjazdu narciarskiego.

A oto najlepsi:

Paweł Rożek — ZAC — 39 pkt, Bogusław Kaim — ZTO — 34 pkt, Janusz Gajewski — ZTS — 33 pkt, Dorota Włosińska — KO — 22 pkt, Józefa Maciejasz — PB — 16 pkt, Stanisław Pietruszka — ZAW — 15 pkt. Na dalszych pozycjach wśród pań uplasowały się: St. Kostro, Z. Fenrych, G. Pietrzyk, M. Sałaja, B. Kopkowicz, B. Dziwiońska, M. Panuszka — razem 27 pań. Wśród panów: Z. Fenrych, S. Kielbasa, T. Krawczyk, S. Mikulski, M. Kopkowicz, G. Augustyn, A. Kądziołka, T. Dąbrowa i wielu innych, gdyż konkurencja w tej grupie była silna (razem 43 panów).

Uroczystego wręczenia pucharów dla najlepszej narciarki — ufundowanego przez dyrekcję MPK — oraz najlepszego narciarza — ufundowanego przez dyrekcję przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Norymberdze — dokonali z-ca dyr. ds. pracowniczych Stanisław Kostro, dyr. MPK Tadeusz Trzmiel, oraz przedstawiciel NSZZ Tadeusz Zgłobicki. Piątka najlepszych narciarzy otrzymała upominki i dyplomy, a trójka najlepszych chłopców i dziewcząt do lat 15 — pamiątkowe medale. Nastąpiło również uhonorowanie działaczy sekcji narciarskiej przez dyr. T. Trzmiela składającego podziękowanie za całokształt pracy wykonanej w sezonie zimowym, tj. zorganizowanie trzech kursów narciarskich w Zakopanem, w których brało udział 83 narciarzy, zorganizowanie 4-dniowego rajdu narciarskiego w Białce Tatrzańskiej, sprawne przeprowadzenie akcji przygotowania sprzętu narciarskiego do sezonu, w którym brało udział 25 narciarzy, przeprowadzając w czynnie społecznym 246 godzin i wielu innych imprez narciarskich, w których uczestniczyli pracownicy przedsiębiorstwa wraz z rodzinami. (Z.F.)

Zwycięstwa szachistów

BARDZO dobrze spisują się w mistrzostwach szachowych okręgu krakowskiego drużyny szachowe ZKS „Tramwaj”. Pierwsza drużyna po zwycięstwie 3,5:2,5 nad drużyną Wisły Kraków zajmuje, po trzech rundach, czwarte miejsce w lidze okręgowej. Jeszcze lepiej spisuje się drużyna rezerwowa Tramwaju, która po zwycięstwie nad drużyną AZS Uniwersytetu Jagiellońskiego w stosunku 7:1 objęła prowadze-

nie w klasie A, mając po czterech rundach trzy punkty przewagi nad następną drużyną. Trzecia drużyna Tramwaju po zwycięstwie 4,5:1,5 nad Wisłą II Myślenice — zajmuje trzecie miejsce w klasie B. Zwycięstwo odniosła również drużyna juniorów ZKS „Tramwaj”, pokonując 4:2 drużynę Skalanki o mistrzostwo Klasy A juniorów.

WŁADYSŁAW TRZASKI

Belgowie z wizytą w Krakowie

SERAING to niewielkie miasto w belgijskiej prowincji Liege. Tam właśnie mają siedzibę Cockerill-Mechanical-Industrie — zakłady mechaniczne zatrudniające ok. 2 tysięcy ludzi. Wytwarza się tam m. in. lokomotywy elektryczne i dieslowskie, silniki lotnicze, zbiorniki do elektrowni nuklearnych. Zakłady mają długą tradycję. Założył je John Cockerill, który jako współpracownik Stephensona brał udział w pracach przy pierwszej na świecie lokomotywie, a następnie założył pierwszą fabrykę lokomotyw na kontynencie. W czasie swych licznych podróży był również na ziemiach polskich. Zmarł w 1853 roku w Warszawie, skąd jego zwłoki sprowadzono do Seraing.

Właśnie w Seraing osiadł 6,5 roku temu były pracownik MPK i zawodnik ZKS Tramwaj Zdzisław Pieprzyc. Z jego inicjatywy tradycyjną wielkanocną wycieczkę pracownicy zakładu postanowili tym razem urządzić do Krakowa. Przybyli do naszego miasta w wielkanocną sobotę, przebywali do czwartku. Potomek włoskich emigrantów Zarnardo Italo powiedział, że inaczej wyobrażał sobie Polskę po lekturze bardzo krytycznych doniesień w belgijskiej prasie. Jest dużo lepiej niż myślał, ale dziwi go ogromne rozwarstwienie społeczeństwa. Dużo jest biednych i bardzo bogatych. Zarnardo Italo miał też okazję do weryfikacji dziecięcych wspomnień. Przed laty jego rodzice mieszkali obok rodziny polskich emigrantów, u których czasem jadł kluski, które bardzo mu smakowały. Nic więc dziwnego, że podczas pobytu w Krakowie zamówił sobie na obiad właśnie kluski. Okazało się, że dalej bardzo mu one smakują.

Pracownicy Zakładów Cockerilla interesują się również sportem. Zakładowa drużyna bierze udział w rozgrywkach z udziałem zespołów innych zakładów pracy. To taka nasza liga TKKF. Niektórzy jej członkowie, reprezentujący pion mechaniczny zakładów, przybyli do Krakowa. Nic więc dziwnego, że chcieli zmierzyć swe siły z piłkarzami zespołu, w którym niedługo grał Z. Pieprzyc. Do meczu doszło w środę 6 kwietnia, na boisku Cracovii. Goście oczywiście nie mieli szans w konfrontacji z biorącymi na co dzień udział w zawodach klasy okręgowej piłkarzami ZKS. Stawiali im jednak dzielnie czoła, przegrywając po zaciętej walce 3-6 (1-3). Bramki dla Tramwaju uzyskali: Marek Grzonka 2 oraz Waldemar Koziol, Andrzej Michno i Jarosław Piszcz. Jeden gol był samobójczy. Do spotkania tego znakomicie pasuje dyplomatyczne określenie, że odbyło się ono w przyjacielskiej atmosferze. Tramwaj zaproszony został na rewanż do Belgii. (kg)



Fot. Stanisław Makarewicz

Tramwaj wygrał z Wawelem

SPARRING z Belgami miał korzystny wpływ na formę piłkarzy ZKS w rozpoczętych kilka dni później rozgrywkach klasy okręgowej. Pierwszy mecz z Gością Sulkowice został wprowadzie przegrany, lecz tylko 0-1 po wyrównanej walce. Natomiast w kolejnym spotkaniu Tramwaj sprawił największą sensację w całych dotychczasowych rozgrywkach klasy okręgowej, wygrywając z liderem Wawelem 1-0. Wawel z poprzednich 14 meczy zremisował za ledwie 2, w pozostałych odnosząc zwycięstwa. Jesienią wygrał na boisku przy ul. Praskiej 4-0. Nic więc dziwnego, że gdy do przerwy utrzymywał się wynik bezbramkowy, niewielu kibiców Tramwaju wierzyło w takie zakończenie meczu. Tymczasem po zmianie stron nasi piłkarze zagrali niezwykle konsekwentnie w obronie, uzyskując z kontrataku w 69 min. bramkę, której strzelcem był Andrzej Michno. Uradowany trener Jerzy Mikołajczyk wyróżnił po meczu Zdzisława Mrowczyka i Ludwika Gładyska. Dobrze grał również zastępujący kontuzjowanego Jerzego Szafranca, Jerzy Reperowicz. Trener Mikołajczyk, którego bardzo zaskoczyła kontuzja Szafranca, odniesiona przed południem w dniu meczu, podczas MPK-owskiej spartakiady, w czasie odprawy mówił zawodnikom, że „nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło”. Tym razem potwierdziło się — zespół wygrał, ale czy naprawdę piłkarze ZKS powinni uczestniczyć w tych zawodach? Przecież ideą spartakiady jest umożliwienie sportowej aktywności jak największej liczbie pracowników, a tę możliwość czynni zawodnicy mają w klubie. Nie pierwszy to przypadek kontuzji przed ważnym meczem.

Podkreślić też trzeba dobrą grę w meczu z Wawelem bramkarza — Jarosława Kowalskiego, choć wytknąć mu wypada bezsensownie, demonstrowanie wykopnięcia piłki, bezpośrednio po uzyskaniu przez drużynę zwycięskiej bramki, za co został ukarany żółtą kartką. Zwycięstwo nad Wawelem poprawiło samopoczucie sympatyków Tramwaju, ale walka o utrzymanie w klasie okręgowej będzie bardzo ciężka. (kg)

KRONIKA WYPADKÓW

▲ 3 marca — uczeń Przyzakładowej ZSZ Paweł 3aj, odbywający praktyczną naukę zawodu w ZTH, podczas nieprawidłowo wykonywanych czynności związanych z wymianą luzownika — bez użycia specjalnie do tego celu służącego wózka — doznał stłuczenia środkowego palca prawej ręki. W momencie wypadku opiekun ucznia — J.W. znajdował się w innej hali i przeprowadzał przegląd wagonów. W protokole powypadkowym sporządzonym przez przedstawiciela Działu BHP stwierdzono, że wypadku można było uniknąć, gdyby opiekun odpowiedzialny za bezpieczeństwo ucznia na stanowisku pracy kontrolował wykonywane przez niego czynności, a mistrz tak pracę organizowa-

wał, żeby uczeń miał możliwość zwrócenia się do opiekuna z ewentualnymi problemami, związanymi z wymianą i naprawą luzownika. Winą za powstały wypadek obciążono więc nadzór. Potrąceniem 50 proc. premii ukarano mistrza K.M., opiekuna ucznia J.W. oraz pracownika M.W.

▲ 7 marca — mechanik samochodowy Marian Musiał z ZTS podczas dokręcania korka spustowego w misce olejuowej doznał stłuczenia łokcia prawej ręki. Winę za wypadek ponosi sam poszkodowany, który pracę wykonywał w nieprawidłowej pozycji i nie zachował odpowiednich środków ostrożności.

▲ 22 marca — motorniczy Aleksander Sendyka z ZTP, pomagając na końcówce komunikacyjnej koledze, również motorniczemu, uniknąć bójki z nieznanymi osobnikami, został przez któregoś z nich uderzony kamieniem w głowę. W następstwie zdarze-

nia doznał rozcięcia skóry i stłuczenia części potylicznej głowy. Przyczyna wypadku obojętna.

▲ 22 marca — kierowca Józef Skalka z ZAW podczas wchodzenia do autobusu na końcówce komunikacyjnej „Salwator”, poślizgnął się na zamarniętej kaluży, stracił równowagę i upadł na plecy, doznając ogólnych potłuczeń. Winę za wypadek ponosi sam poszkodowany.

*

W marcu pojazdy MPK brały udział w 111 wypadkach i kolizjach drogowych. W 30 z nich zawinił pracownik naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 8 wypadków i kolizji, w tym 3 zawinione, w ZAC — 6 (1 zawiniony), w ZAW — 28 (14 zawinionych), w ZAP — 10 (4 zawinione), w ZTH — 21 (2 zawinione), w ZTP — 29 (5 zawinionych), w ZTX — 6.

w ZTS — 2 (1 zawiniony), inne pojazdy — 1.

*

▲ 3 marca o godz. 17.00, na przystanku autobusowym przy ulicy Majakowskiego, leżał nietrzeźwy mężczyzna. Podczas wstawania, zatoczył się na bok przejeżdżającego autobusu linii „139”, w wyniku czego doznał złamania lewej nogi. Postępowanie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

▲ 26 marca o godz. 18.35, przy ulicy Konopnickiej, kierujący taksówką MPK R.W., jadąc w kierunku Matecznego, potrącił nietrzeźwego mężczyznę, który przebiegał jezdnią w miejscu niedozwolonym. Człowiek ten o nie ustalonych do dnia dzisiejszego danych personalnych zmarł następnego dnia w szpitalu. Postępowanie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

▲ 28 marca o godz. 19.50, na

przystanku autobusowym przy ulicy Stachiewicza, nietrzeźwy W.Z., lat 40, wszedł na prawy bok ruszającego z przystanku autobusu, w wyniku czego doznał urazu nosa. Na W.Z. sporządzony został wniosek o ukaranie w kolegium ds. wykroczeń.

▲ 31 marca o godz. 11.55, na skrzyżowaniu przed Główną Pocztą, kierujący tramwajem linii „13” — 03 Ch.P. najechał na tył „fiata 125p” który został poważnie uszkodzony. Powodem najechania było niezachowanie przez motorniczego bezpiecznego odstępu od poprzedzającego tramwaj samochodu. Winny wypadku Ch.P. ukarany został mandatem karnym w wysokości 2000 tysięcy złotych.

(M.B.)

KRONIKA WYPADKÓW



Adam Ziemianin

Dziewczyna z siódemki

jechała siódemką
jeden Bóg wie dokąd
a może chciała nagle
przed światem odpocząć
głowę niosła wysoko
gdzieś nad tramwajowe okno
a włosy jej jasno płynęły
po niebieskich szynach
raz tylko można wejść
do tej samej rzeki
raz tylko można tak jechać
w samym środku siódemki
a potem popatrzyła
na mnie majowo
nic nie przesadzam
daję wam słowo

— Dlaczego pani w ogóle nie odbiera telefonów? — pyta kierownik nową sekretarkę.

— Bo to nie do mnie, mnie tu jeszcze nikt nie zna. Bez przerwy dzwonią do pana...

*

Syn do ojca motorniczego: Tato, ile powinien zarabiać dobry motorniczy?

Dużo więcej synku! Dużo więcej!

*

— Franek, słyszałeś? Tego dekarza, który naprawiał wczoraj dach naszej zajezdni, przejechał samochód.



— To straszne! Dzisiaj człowiek nawet na dachu nie może czuć się bezpiecznie!

*

W tramwajarskim bloku rozmawiają dwie sąsiadki:

— Mój mąż stanowczo za dużo pali — zwierza się jedna.

— A mój wprost przeciwnie. Zapalił sobie papierosa jedynie po dobrym obiedzie...

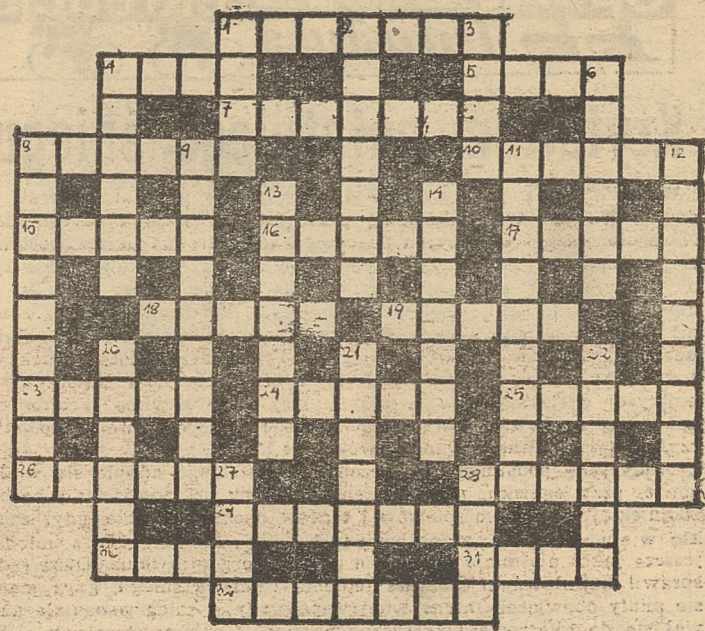
— To popieram! Jeden papieros na rok jeszcze nikomu nie zaszkodził!

*

Rozmawiają dwie starsze panie:

— Czytałam wczoraj w gazecie, że na ulicy Wielickiej rozbił się autobus, przez pieska, który wybiegł na jezdnię, bo kierowca nie chciał go przejechać. Dwa dziesięć pięć osób zostało rannych!

— Co ty mówisz? A stało się coś biedaczkowi?



POZIOMO: 1. sklepowe okno, 4. w przysłowiu pierwsze za piosłty, 5. górna część pojazdu, 7. francuska wyspa na Morzu Śródziemnym, 8. popularna piosenkarka młodzieżowa, 10. na dnie morza lub koncertowe, 15. wiolinowy lub basowy, 16. gwarancyjna lub piwacka, 17. od 1.04—31.05., 18. grzbiet w Tatrach, 19. może być polarna, 23. partyjny, związkowy, 24. wygodne obuwie, 25. na zapiski, 26. zwierzyniec niebieski, 28. sposób działania, 29. jesienne prace polowe, 30. imię reżysera „Kabareciku”, 31. znana powieść francuskiego naturalisty, 32. ...Fox.

PIONOWO: 1. roślina zielna z rodziny motylkowatych, 2. imię niny obchodzi 3.04., 3. praojciec, 4. torbac z australijskiego, 6. domena pokerzysty, 8. ...stanu lub redakcji, 9. taktyczne posunięcie, 11. zakończenie postępowania, 12. parcie naprzód, 13. wyrażenie aprobaty, 14. koziołek z Pacanowa, 20. gromadka, 21. „...brama” Brezy, 22. tytułowa książki, 27. musujący napój, 28. dobra do złej gry.

SERDECZNIE przepraszamy wszystkich miłośników rozrywek umysłowych, którzy nie mogą rozwiązać krzyżówki z nr 7 dzwonił z pretensjami do redakcji już w pół godziny po otrzymaniu gazety. I nie dziwnego. Całe zamieszanie spowodowane zostało zamieszczeniem nieaktualnego diagramu. Cieszy nas natomiast fakt, iż nawet w nawale pracy nasz periodyk wzbudza tak duże zainteresowanie. W bieżącym numerze powtarzamy niefortunna krzyżówkę z właściwym diagramem, życząc przyjemnej zabawy przy jej rozwiązywaniu.

REDAKCJA

80 LAT WARSZAWSKICH TRAMWAJÓW

Przed 80 laty 26 MARCA 1908 r. wyjechał na ulice Warszawy pierwszy tramwaj elektryczny. Początkowo 34 km trasy obejmowały ówczesny obszar śródmieścia i Pragi. Na 17 liniach kursowało 190 wozów silnikowych sprowadzonych z Hamburga i Norimbergi. Pozostała tylko jedna linia konna do cmentarza na Woli. Z okazji rocznicy w Łazienkach, w pawilonie na Kępie przy amfiteatrze na wyspie otwarto okolicznościową wystawę „9-tką pojechać do alej”. Ekspozycja ok. 100 fotogramów i pocztówek przedstawia dzieje warszawskich tramwajów.

NAJNOWSZY „BUICK” NA 75. URODZINY

W dniu 75. urodzin na panią Rosę Parks z Montgomery w RPA czekał wspaniały najnowszy model amerykańskiego „buicka”. Kim jest pani Parks, która otrzymuje tak wspaniałe prezenty? Murzynka, która przed 33 laty odważyła się nie ustąpić siedzącego miejsca w autobusie miejskim białemu współpasażerowi. Gdy została do tego zmuszona siłą, nastąpił bojkot komunikacji publicznej przez czarnych obywateli tego rasistowskiego państwa, od którego rozpoczął się potężny ruch walki o prawa obywatelskie Murzynów. „Buick” był prezentem od tych, dla których pani Rosa stała się symbolem godności.

BRYLANTOWE TAXI

Przed sądem w Zgorzelcu odbyła się rozprawa przeciwko Markowi P., taksówkarzowi z Łodzi, który wyjeżdżając do RFN próbował ukryć przed celnikami złoty pier-

ścionek i 31 brylantów o wartości przekraczającej 4 mln złotych. Brylantowy taksówkarz został skazany na rok pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem kary na okres 2 lat oraz milion złotych grzywny a także konfiskatę przemycanych brylantów.

ZNACZNIE DROŻEJ NIŻ MANDAT I KLAMRA

Przejazd samochodem przez ulice Londynu wymaga czasu i mocnych nerwów, nie tylko ze względu na ogromną liczbę pojazdów poruszających się po ulicach metropolii, ale i za sprawą niesfornych kierowców parkujących auta gdzie popadnie i jak im wygodnie. Komplikuja oni także

trwałaby ok. 4 lat. Sposób „Milano” pozwoli już w drugim roku przywrócić ruch uliczny na Marszałkowskiej.

ZAPROTESTOWALI PRZECIW PODWYŻCE

Podwyżka cen benzyny o 3 procent stała się powodem krwawych zamieszek ulicznych w nigeryjskim mieście Jos. Zaprotestowali m. in. właściciele taksówek. Demonstrantów rozprędała przez wiele godzin policja, używając przede wszystkim gazów łzawiących. Rozwścieczony tłum obrzucał funkcjonariuszy sił porządkowych kamieniami. Podpalano samochody i autobusy, 6 osób zginęło, a wiele zostało rannych. Uczestnicy

Miejszanka nie tylko

protestów zdewastowali przy okazji kilka budynków użyteczności publicznej, lokali administracji państwowej i komisariatów policji.

TYLKO JEDNA LINIA A ILE PROBLEMÓW

W Częstochowie jest tylko jedna linia tramwajowa łącząca południe miasta z osiedlami leżącymi na jego północnym krańcu. Na tej linii bardzo często zdarzają się wypadki i różnego typu awarie. Co kilka dni w godzinach szczytu, wracający z pracy odbywają przymusowy spacer. Ostatnio na skrzyżowaniu alei Zawadzkiego i Lenina w Częstochowie nastąpiło zderzenie autobusu PKS z tramwajem. W wyniku uderzenia, wagon wypadł z szyn i ustawił się

w poprzek jezdni. Mimo iż oba pojazdy zostały dość znacznie uszkodzone, w następstwie wypadku nikt nie odniósł obrażeń. Po kilku godzinach ruch przywrócono.

CZECHOWSKAJA I METRO-MOSKWA

Równolegle z rozszerzaniem sieci metra w Moskwie, trwa gruntowna jego modernizacja. Kolej podziemna stolicy ZSRR jest najstarsza w Kraju Rad. Niedawno obchodziła 50-lecie. Rocznie przewozi ona ok. 2,5 mld pasażerów, co pociągnęło za sobą konieczność wprowadzenia automatycznego systemu sterowania. Oryginalny system „Metro-Moskwa” już pod koniec bieżącej pięciolet-

tek od każdego sprzedanego litra benzyny. Przy okazji żądali także zmiany zasad kontroli jakości paliwa.

PARALIŻ HANDLU I TRANSPORTU

Na wezwanie Zjednoczonego Kierownictwa Powstania Ludowego na Ziemiach Okupowanych odbył się strajk powszechny na ziemiach arabskich okupowanych przez Izrael. Strajk odbywający się na znak protestu przeciwko masowym aresztowaniom i represjom izraelskim całkowicie sparaliżował handel i komunikację miejską.

METRO I MIASTA W BUDAPESZCIE

Problemy związane z budowaniem metra omawiano podczas międzynarodowej konferencji pod hasłem „Metro i miasto 88” w Budapeszcie. Uczestniczyło 370 specjalistów z 15 państw. Obecnie metro istnieje w 82 miastach świata. W minionych 40 latach zbudowano 61 kolei podziemnych. Mają one łącznie 283 linie o długości blisko 4 tys. kilometrów. Rocznie przewożą 18 miliardów pasażerów.

UROCZA BLONDYNKA ZA KIEROWNICĄ

Po raz pierwszy w historii miejskiej komunikacji Rzymu za kierownicą autobusu zasiadła kobieta. Sympatyczna i jasnowłosa Tiziana Natalen ma 26 lat, jest rzymianką, ma ukończone liceum artystyczne i 4-letni staż jako... urzędniczka na poczcie. Niestety, nie mogła dostać pracy w kierunku wybranym w szkole — oświadczyła — Tu mam szansę zdobyć zawodu i niezłych zarobków. Prawda, że jestem pierwsza, ale ktoś przecież musi zacząć. (Oprac. I-k)

STRAJK NA STACJACH BENZYNOWYCH

Czterodniowy strajk właścicieli i agentów stacji benzynowych w całej Grecji spowodował poważne zakłócenia w pracy transportu samochodowego. Wskazując na wzrost wydatków ubocznych strajkujący domagali się, by władze podjęły decyzję o zwiększeniu pobieranych przez nich odse-