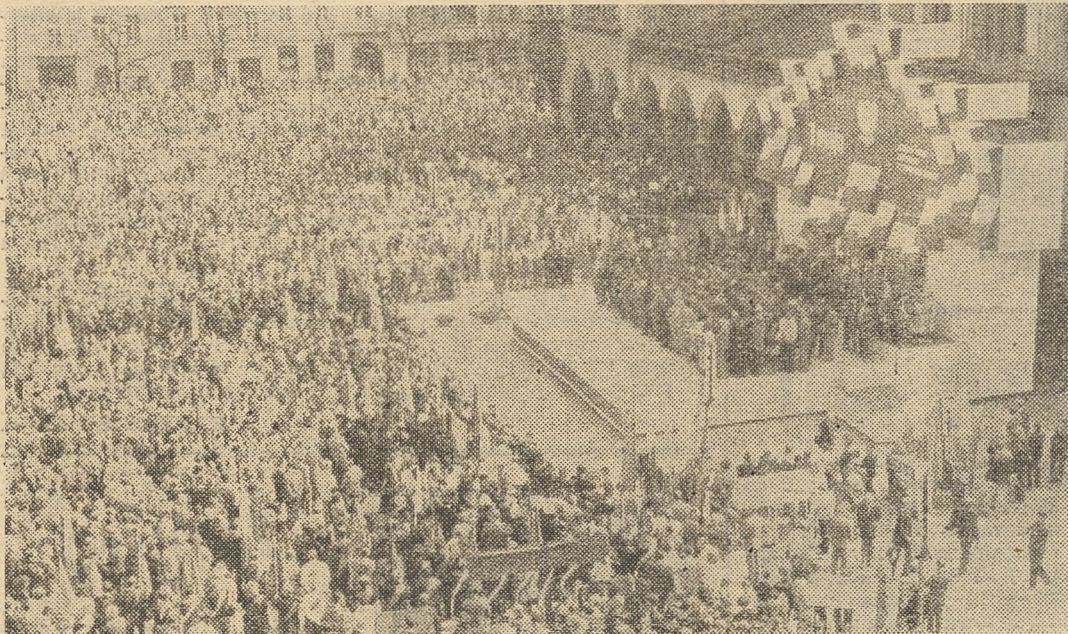




Fot. Stanisław Makarewicz

JUŻ PO RAZ 99. obchodziliśmy 1-Majowe święto. Może mniej hucznie niż w innych latach, skromniej nieco, ale i nie stać nas na wystawność. Wzorem lat poprzednich mieszkańcy województwa spotkali się na wiecu w Rynku Głównym. Kolumnę dzielnic podgórskiej otwierała orkiestra dęta MPK. 29 kwietnia z grupą aktywu MPK-owskiego, w świetlicy przy ul. Bocheńskiej, spotkał się kolektyw Przedsiębiorstwa. Kilkanaście osób otrzymało podziękowanie za zaangażowanie w pracę społeczną. (Na stronie 5 zamieszczamy fotoreportaż dokumentujący nasz udział w wiecu).

W 197. rocznicę Konstytucji 3 Maja

W 197. ROCZNICĘ Konstytucji 3 Maja członkowie Zakładowego Koła SD wzięli udział w uroczystościach organizowanych w Krakowie przez krakowską i dzielnicowe instancje SD. Uczestniczyli w składaniu wieńców i kwiatów pod pomnikiem Grunwaldzkim i na płycie Rynku Głównego, w miejscu przysięgi Tadeusza Kościuszki oraz w uroczystym spotkaniu w Urzędzie Miasta.

Saksońska ballada

Fotoreportaż z pobytu w NRD delegacji MPK

LIPSK, Torgan, Ehrenhain, Frankhain, Altenburg, Waldhain, Oschatz, Wurzen, no i Bucha, w której byliśmy zakwaterowani — dziewięć miejscowości w ciągu sześciu dni, 761 kilometrów przejechanych mikrobusami Barkas z silnikiem „wartburga”. I jeszcze ten, wbrew pozorom bardzo trudny fizycznie mecz w kręgle rozegrany z reprezentacją Kombinatu — tempo mogło zmęczyć nawet najbardziej zaprawionego w wyjazdach delegacyjnych. W każdej miejscowości gospodarze, kierownictwo Verkehrs Kombinat Leipzig, przygotowali bogaty program — oprócz zwiedzania i zakupów, które były jedynie uzupełnieniem roboczej przecież wizyty w Lipsku — naj-

(Dokończenie na str. 6)

Tam gdzie nie ma wolnych od pracy sobót

OGROMNA większość załóg przedsiębiorstw w tak zwane „wolne soboty” nie pracuje. Załoga MPK zatrudniona w zakładach eksploatacyjnych, tramwajowych i autobusowych do nich nie należy. Przedsiębiorstwo pracujące w ruchu ciągłym nie stwarza takich możliwości. Kiedy więc inne zakłady w mieście są w soboty i niedziele zamknięte, u nas praca toczy się jak w każdy inny dzień powszedni. Różnica jest w nieco tylko zmniejszonej ilości taboru na trasie i funkcjonowaniu nie wszystkich komórek zaplecza.

W jedną z takich wolnych od pracy sobót odwiedzamy Zakład Eksploatacji Tramwajów w Podgórzu.

Jest godzina 10.50. W dyspozytorni Zakładu zastajemy st. dyspozytora Leszka Kalinowskiego i regulatorkę Martę Banach. Ile jednostek taboru wyjechało dzisiaj na line?

— Komplet... 70 pociągów, to jest 164 wagony. Ponad plan wyszły 3 pociągi, który-

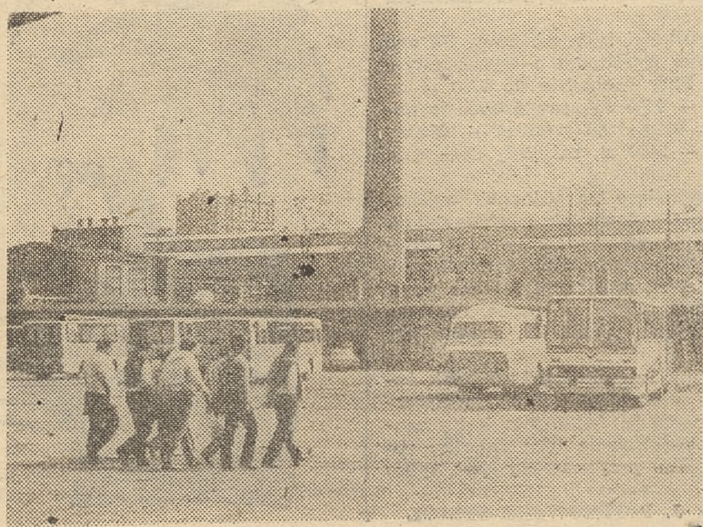
mi wzmocniłyśmy linie „1”, „10” i „24”. Jest to 73 procent taboru, jaki wyjeżdża z Zakładu w inne dni tygodnia. Mimo to tramwaje nie jeżdżą regularnie. Na kilku trasach w mieście tworzą się korki... przy Basztowej, Westerplatte, Limanowskiego... Przyczyną ich są zamknięte ulice, objazdy. Podwójne składy wagonów stoją jedne za drugimi, a kiedy ruszają, znów wloką się za sobą.

W hali napraw tramwajów pracują dwie brygady pod kierunkiem mistrza Jana Ociepy. Brygadziści ślusarzy jest Marek Dyras. Pięciu z jego ludzi pracuje przy przeglądach kontrolnych wagonów, trzech wymienia silniki przy starych wagonach, a dwóch przy nowych, trzech wymienia przetwornice i naprawia kosze przy amortyzatorach.

Daniela Dobosz i Anna Kudłacz wyprowadzają na kanały, a po naprawie wyprowadzają z nich wagony.

Pierwszy i trzeci kanał przeglądowy zajęty jest przez elektryków, których pracą kieruje brygadziści Alfred Romanowski. Na kanale dziewiątym odbywają się przeglądy wagonów. Kanały ósmy i dzie-

(Dokończenie na str. 5)



Sytuacja finansowa tematem rozmów z władzami miasta

POCZĄTEK roku nie napałował optymizmem. Brak 3 miliardów złotych dotacji, rosnące oczekiwania placowe załogi powodowały, że sytuacja była trudna. Zgłoszone rozwiązania nowego systemu ekonomiczno-finansowego nie spowodowały szybkiej reakcji władz centralnych.

Dziś z większą nadzieją można patrzeć w przyszłość. 28 kwietnia w Przedsiębiorstwie doszło do spotkania władz administracyjnych i politycznych miasta z kolektywem MPK. Były to bodajże pierwsze w historii rozmowy w takim gronie na tematy finansowe Przedsiębiorstwa. Są też wyniki. Przysługę nam 75 mln na remonty torowiska metodą wyciszającą. Drugie tyle będzie można wydać na finansowanie remontów obiektów zabytkowych przy ul. Wawrzyńca. Postanowiono dokonać analizy cen biletów z wyciągnięciem wniosków o ich podwyżkach włącznie. Władze miasta podejmą starania o waloryzację dotacji dla MPK. Za zgodą prezydenta nastąpił wzrost rentowności Przedsiębiorstwa do 15 proc. Władze miasta czynią starania w naszym ministerstwie, by od lipca eksperymentalnie wdrożyć nowy system ekonomiczno-finansowy. Dotację dla MPK ustalono wstępnie na 9 miliardów zł. My występowaliśmy o 10 miliardów, jeżeli dojdzie jednak do tego kwota przeznaczona na remonty torowisk i pewne korekty działalności, będzie to wystarczająco.

Na spotkaniu ustalono także, że do czerwca będzie nam co miesiąc wypłacana 12 część od 10 miliardów. Z konta dewizowego UMK dostaniemy 10 tys. dolarów na zakup części zamiennych, 150 mln dostaniemy z centralnego rachunku amortyzacji. Zostaną podjęte starania o otwarcie konta dewizowego MPK. Te ogromne wydawałoby się

pieniądze dostaliśmy nie za darmo. Wykonywanie i przekraczanie planów, wzrost wydajności, racjonalna gospodarka majątkiem, zaowocowały. Tym razem opłacić nam się dobrze pracować. (F. S.)

Podwyżka płac

Z DNIEM 1 maja wydano decyzję o przeszerzegowaniach dla tej części załogi, która podwyżek nie otrzymała w marcu. W porównaniu z ub. rokiem wzrost funduszu płac jest 50-procentowy. W 1987 r. średnia płaca w MPK wynosiła 29 520 zł. Po podwyżkach majowych wzrosła do 43 400 zł. W grupie motorniczych pensje wzrosły o 16 000, w grupie kierowców 20 200, wśród zaplecza 13 300 i pracowników umysłowych o 13 000 zł — z 6 000 dodatkami osłonowym włącznie.

Zwiększono też o 100 proc. kwoty wypłacane z tytułu oszczędności za paliwo. Zarządzeniem dyrektora od maja powstała możliwość tworzenia zespołów gospodarczych. W pracach przy remontach i regeneracji stawka godzinowa będzie wynosić 250 zł, natomiast w wypadku zespołów tworzonych do innych prac, których fundusz płac jest opodatkowany, będzie to 138 zł.

Dla pracowników umysłowych zostaje opracowana nowa tabela płac z maksymalną stawką 52 tys. zł. Do końca roku dodatek osłonowy w wysokości 6 000 zostanie wliczony do stawki.

Od 1 maja kierowcy i motornicy zatrudnieni w pełnym wymiarze godzin, za każdą godzinę ponad czas wyznaczony grafikami będą mieli płacowy ryczałt w wysokości 340 zł, a w soboty i święta 400 zł. Rezerwy, przeście i praca zastępcza pozostają opłacane tak, jak pozostali pracownicy prowadzący pojazdy. (fis)

Oto, co na temat przeprowadzonych z władzami miasta rozmów powiedział „Sygnałom” dyrektor naczelny MPK — TADEUSZ TRZMIEL:

POSTAWA załogi Przedsiębiorstwa, pełna i zdyscyplinowana realizacja zadań codziennych, umożliwiły nam podjęcie rozmów w tak szerokim zakresie, tzn. kompleksowo i perspektywicznie.

Próbowaliśmy rozwiązać problemy w zakresie systemu ekonomiczno-finansowego Przedsiębiorstwa na 1988 rok jak i nowego systemu, którego projekt przedstawiliśmy w IV kw. ubr. (obecnie jest on tematem prac komisji rządowej), działań dotyczących problemów zatrudnieniowo-placowych załogi MPK w 1988 r. oraz zadań inwestycyjno-rozwojowych Przedsiębiorstwa od 1995 roku.

Zaufanie, jakim obdarzyła nas załoga Przedsiębiorstwa, umożliwiło i ułatwiło prowadzenie w jej imieniu rozmów kolektywno społeczno-politycznego i przedstawienie w jej imieniu oczekiwań w zakresie wzrostu płac uwzględniającego przede wszystkim ich realność w stosunku do wzrostu kosztów utrzymania.

Wszystkie nasze warunki i postulaty zostały przyjęte. Określono sposób i zasady oceny ich realizacji (część zresztą już zrealizowano) w dotychczasowym składzie osób uczestniczących w rozmowach. Przyjęto zasadę dokonywania tych ocen raz w kwartale.

Uznano za konieczny znaczny wzrost płac załogi MPK, przeznaczając na ten cel niezbędne środki w dotacji przedmiotowej. Środki ustalone na wynagrodzenia zapewniają realizację wszystkich zgłaszanych postulatów przez NSZZ MPK Kraków i poszczególne grupy zawodowe. A o to właśnie nam chodziło. (De)

13 kwietnia obradował Zarząd Związku Zawodowego. Główne tematy posiedzenia to: ordynacja wyborcza społecznych inspektorów pracy, przebieg rokowań Federacji ze stroną rządową w sprawie zakończenia sporu zbiorowego ogłoszonego przez Federację oraz zapoznanie się z nowymi tabelami płac w związku z podniesieniem najniższego wynagrodzenia w kraju i włączenia do stawek dodatków ośłonowych.

18 kwietnia Spółdzielnia Mieszkaniowa „Tramwajarz” rozpoczęła zasiedlanie drugiego bloku mieszkalnego przy ul. Białoruskiej.

19 kwietnia gościliśmy przedstawicieli dyrekcji MPK w Poznaniu. Goście interesowali się w szczególności systemowymi rozwiązaniami ekonomicznymi obowiązującymi w naszym Przedsiębiorstwie.

21 kwietnia dyrekcja zlustrowała Oddział Utrzymania Tras. Oceniono działalność i organizację pracy w Oddziale, rozważano możliwość wprowadzenia systemu motywacyjnego dla pracujących tam pracowników.

22 kwietnia na wyjazdowym posiedzeniu w ZTH obradowała Rada Pracownicza. Zapoznano się z działalnością zakładu i jego najważniejszymi problemami, zatwierdzono wariantowe poprawki do planu eksploatacyjnego Przedsiębiorstwa (w zależności od możliwości finansowych), zapoznano się z propozycjami zmian w porozumieniu placowym, zatwierdzono listę kandydatów do odznaczeń państwowych, regionalnych i branżowych, zaakceptowano kandydatu-



PAMIĘTAJĄC, że kwiecień jest Miesiącem Pamięci Narodowej, delegacja reprezentująca młodzieżowców z VI Koła ZSMP z ZEA Czyżyny złożyła okolicznościową wiankę kwiatów pod tablicą „Kuczi pomordowanych pracowników MPK w latach okupacji hitlerowskiej”.

Fot. St. Tyran

Czyn społeczny ZNT

WPRAWDZIE minął już Miesiąc Pamięci Narodowej, jaki rokrocznie obchodzimy w kwietniu, pisanie jednak o ludziach i miejscach przypominających nam o czasach, które historia naszej Ojczyzny utrwalała jest zawsze aktualne. Na polskiej ziemi znajdują się groby żołnierzy różnych narodowości walczących o wolność. Na niektórych z nich wykute są w kamieniu nazwiska, ale najczęściej są to bezimiennie groby.

Do cmentarza parafialnego w Borku Fałęckim przylega niewielki cmentarzyk — obelisk i 28 grobów — na którym spoczywa 153 żołnierzy Armii Czerwonej — jeńców zamordowanych przez okupanta niemieckiego w czasie II wojny światowej. Podobno również tych, którzy zginęli w 1945 roku na Górze Borkowskiej wyzwalać nasze miasto. Bezimiennymi grobami żołnierzy radzieckich od wielu już lat opiekują się dzieci ze Szkoły Podstawowej Nr 49 w Borku Fałęckim. Jest to jedno z kilku miejsc pamięci narodowej, jakimi uczniowie tej szkoły się opiekują. Robią wszystko, aby to miejsce było odpowiednio utrzymane i trzeba przyznać, że robią to z wielkim zaangażowaniem.

Nie wszystko jednak jest możliwe do wykonania rękami nawet kilkunastolatków. Na przykład korozja niszczyła osadzone przed laty w kamie-

niu czerwonoarmistów gwiazdy. Nie nadawały się już do odnowienia. Trzeba było wykonać nowe. Problemem tym kierowniczką Szkoły Podstawowej Nr 49 mgr Maria Grocha zainteresowała przewodniczącą Zarządu Dzielnicy Koła TPPR w Podgórzu, zastępcę dyrektora MPK ds. pracowniczych mgr Stanisławę Kastro, a ona z kolei znanego działacza TPPR mistrza Romana Marchewczyka z Zakładu Napraw Tramwajów.

Ku radości uczniów opiekujących się grobami żołnierzy radzieckich, wykonane zostały nowe gwiazdy, pomalowane na czerwono i osadzone po jednej na każdym grobie i cztery wokół obeliska. Zrobiona została też nowa bramka — również z gwiazdą — projektu pana Marchewczyka, prowadząca do tego miejsca pamięci narodowej. Uczniom pozostaje teraz tylko pomalowanie siatki ogrodzeniowej lakierem, który otrzymali już z ZNT.

Dodam jeszcze, że oprócz mistrza Romana Marchewczyka w czynie społecznym pracowali: Kazimierz Smoczyk, który ręcznie wykonywał gwiazdy, Mieczysław Błasiak, który wokół obeliska wykonał ramkę i posadził gwiazdy i Grzegorz Ludwikowski, który mu w tym pomagał. Wszyscy są pracownikami ZNT.

(M.B.)

Zasiłek rodzinny na żonę

PO ZMIANACH, jakie nastąpiły w wielu aspektach systemu ubezpieczeń społecznych, również w zakresie przyznawania zasiłków rodzinnych są zmiany, ale dotyczą one nie samej zasady ich przyznawania, ale warunków od których zależy ich wysokość. I tak, zasiłek rodzinny na niepracującą żonę — tak samo jak to było dotychczas — przysługuje wówczas, kiedy spełnia ona przynajmniej jeden z trzech warunków a mianowicie — wychowuje co najmniej jedno dziecko w wieku do 8 lat, sama jest inwalidką lub ukończyła 50. rok życia.

Natomiast zmieniły się znacznie wysokości tych zasiłków. Są one uzależnione od dochodu na jedną osobę w rodzinie i wynoszą tyle samo, ile wynosi zasiłek na dziecko. Przy dochodzie do 7000 zł na osobę w rodzinie, miesięcznie wynosi — 7500 zł, przy dochodzie ponad 7000 zł do 9000 zł — 5500 zł, ponad 9000 zł do 11 000 zł — 3900 zł, przy dochodzie 11 000 zł do 13 000 zł — 2400 zł, zaś przy dochodzie przekraczającym 13 000 zł — 2000 zł.

Liczna grupa żon to matki przebywające na urlopiach wychowawczych. W sytuacji, kiedy otrzymują one zasiłek wychowawczy, nie przysługują zasiłek rodzinny. Zasiłek wychowawczy od 1 lutego 1983 r. otrzymują osoby z rodzin, w których dochód miesięczny na osobę nie przekracza 6000 zł (poprzednio 3600 zł). Tak więc jeżeli dochód ten nie przekracza 6000 zł miesięcznie na osobę, na żonę należy się zasiłek wychowawczy w wysokości 8200 zł, a więc jest on wyższy niż zasiłek rodzinny.

Na żonę, która jest inwalidką I grupy lub ukończyła 75. rok życia przysługują dodatkowe świadczenia w wysokości 3100 zł miesięcznie. Jeżeli żona z powodu choroby otrzymuje dodatkowe karty zaopatrzenia na mięso, nie przysługują zwiększenie tego dodatku rodzinnego. Wyższy zasiłek z tego tytułu przyznawany jest tylko dzieciom chorym do lat 19.

J. PIOTROWSKA-STRIGL

Wyjazdowa operatywka

PODCZAS wyjazdowego posiedzenia kierownictwa administracyjnego i społeczno-politycznego Przedsiębiorstwa, które odbyło się 29 kwietnia w Zakładzie Eksploatacji Autobusów w Płaszowie dokonano kompleksowej oceny ZAP za I kwartał. Ocena wypadła bardzo pozytywnie. Nie jest to zaskoczeniem, bowiem Płaszów jest wiodącym zakładem w całej trójce. Najwyższy, bo aż 88,5 proc. wskaźnik efektywności czasu pracy w grupie kierowców. Wzorowa gospodarka paliwowa, najniższe koszty jednego wozokilometra, wpływy prawie dwukrotnie wyższe niż w innych zakładach. To osiągnięcia, które złożyły się na tak wysoką ocenę.

Osiągnięcia spore, a na dodatek uzyskane w niezbyt sprzyjających okolicznościach. Przede wszystkim w Płaszowie borykają się z trudnościami kadrowymi i to zarówno w grupie kierowców, jak i pracowników zaplecza. Stan zatrudnienia kierowców jest najniższy od kilku lat. Kierowcy odchodzą do innych przedsiębiorstw, głównie z terenu Płaszowa, gdzie płace są znacznie wyższe. Pozyskanie nowych kierowców z zewnątrz jest bardzo trudne. Ta ciągła fluktuacja kadr wpływa na słaby poziom wyszkolenia zawodowego. Kierownictwo prowadzi jednak starania, aby podnieść kwalifikacje kierowców. Na przykład przed ostatnimi przeszerowaniami przeprowadziło egzaminy kontrolne. Niestety, nie wypadły one najlepiej. Przy poprawkach kierowcy zaprezentowali już lepszy poziom wiedzy. Tego typu działania będą prowadzone również w przyszłości.

Brak kadry to nie koniec kłopotów. Życie w Płaszowie utrudnia prowadzona od pewnego czasu modernizacja zakładu, który bardziej przypomina plac budowy niż zajezdnię autobusową. Te kłopoty wyją jednak zakładowi tylko na dobre, bo pozwalają w przyszłości pracować w nowocześniejszych warunkach.

KRZYSZTOF ŻYRA



Złośliwy kierowca

8 KWIETNIA, godzina około 13.30. Autobus linii „116” jedzie ulicą Radzikowskiego w kierunku centrum miasta. Przed przystankiem na żądanie naciskam przycisk umieszczony nad środkowymi drzwiami autobusu i patrzę nad pulpitem kierowcy czy zapaliły się czerwonym światłem literki informujące prowadzącego wóz, że ktoś chce wysiąść. Niestety, nie. Prócz mnie wysiąść z autobusu chce również kilkunastoletni chłopiec. I on z kolei naciska przycisk nad wejściowymi drzwiami. Bez efektu. Literki znajdujące się nad pulpitem kierowcy znów się nie zapalają. Zwracam się więc do kierowcy i mówię... panie kierowco, ma pan w wozie zepsuty sygnał „na żądanie”... Równocześnie liczę, że autobus się zatrzyma, ponieważ na przystanku stoi kilka osób, a jedna z nich podniosła nawet rękę — przyznając, że z opóźnieniem — starając się autobus zatrzymać. Niestety, kierowca nie reaguje ani na moje słowa, ani na zatrzymującą go na przystanku kobietę i jedzie dalej. Zatrzymuje się dopiero kilkadziesiąt metrów za przy-

stankiem i nie otwierając żadnych drzwi w autobusie przechodzi do środkowych, naciska ponad nimi umieszczony przycisk sygnału, który okazuje się sprawny, powraca na swoje miejsce za kierownicą i jedzie dalej, zatrzymując się dopiero na przystanku przed wiaduktem.

Nie wiem, dlaczego ani ja, ani kilkunastoletni chłopiec nie potrafiliśmy uruchomić sygnału, mimo że — jak się okazało — przycisk nad drzwiami był sprawny. Nie wiem też dlaczego kierowca widząc kilka osób na przystanku, z których jedna zatrzymywała prowadzony przez niego autobus, po prostu nie stanął. Wiem natomiast na pewno, że był człowiekiem złośliwym, bo skoro miał czas i ochotę na to, by zatrzymać autobus poza przystankiem, mógł to zrobić wcześniej — właśnie na przystanku, lub nawet parę metrów za przystankiem, aby umożliwić innym wejście, a drugim wyjście z autobusu. Dodam jeszcze, że był to autobus o numerze bocznym 45106.

(M.B.)



re S. Marczyka na kierownika ZAW, powołano zespół do opracowania analizy sytuacji placowej.

23 kwietnia I POP z ZTH zorganizowała w ramach Dni Leninowskich wycieczkę do Poronina. Złożono kwiaty pod pomnikiem Wł. Lenina, odwiedzono Zakopane, a wyjazd zakończono przy ognisku w Osieczanach.

28 kwietnia i 3 maja dyrekcja i kolektyw prowadziły pertraktacje z władzami miasta na temat poprawy sytuacji finansowej Przedsiębiorstwa.

28 kwietnia odbyło się posiedzenie Zarządu TTT w Przedsiębiorstwie. Podsumowano działalność Towarzystwa w ub. roku, nakreślono zadania dla kół zakładowych w roku bieżącym i oceniono przeprowadzone ostatnio kontrole trzeźwości kierowców w poszczególnych zakładach.

29 kwietnia wyjazdowe posiedzenie dyrekcji i kolektywu w ZAP. Posiedzenie raz jeszcze potwierdziło wysoką ocenę zakładu, który produkuje niemal we wszystkich dziedzinach, mimo że ze względu na przedłużającą się modernizację ZAP jest obecnie jednym wielkim placem budowy.

Też w piątek i też w ZAP dokonano podsumowania współzawodnictwa zakładów za rok ubiegły. W grupie zakładów eksploatacyjnych zwyciężył ZAP (po raz trzeci i zdobył już na własność proporcję) przed ZTX i ZTH. Wśród zakładów zaplecza najlepszy był ZNA, a w pozostałych wydział Soćjalno-Bytowy.

Po południu tego samego dnia aktywnie partyjni i kolektyw przedsiębiorstwa spotkały się na uroczystej wieczornicy 1-majowej zorganizowanej w Domu Kultury przy ul. Bocheńskiej.

1 maja część naszej załogi wzięła udział w tradycyjnej manifestacji 1-majowej na placu Rynku Głównego. Inna grupa naszych pracowników, jak zwykle, bez względu na święto, pracowała wożąc mieszkańców naszego miasta.

(A.Z.)



Z NASZEGO przedsiębiorstwa do rad narodowych różnych szczebli kandydować będzie około 40 osób. W liczbie tej znajdują się tacy, którzy po raz pierwszy stawiać będą krok w tej trudnej i odpowiedzialnej pracy, są również tacy, którzy jedną lub więcej kadencji w radach już działali.

Pana Henryka Dębskiego, kierownika Zakładu Autobusowego w Płaszowie, wybrano kandydatem na radnego na zebraniu środowiskowym, które odbyło się w Borku Fałęckim. Osiedle Borek Fałęcki jest miejscem zamieszkania pana Henryka. Tam wszyscy go dobrze znają ze społecznej działalności. Z wzorowo wykonywanej przez długie lata pracy znany jest również w MPK.

Aby spotkać się z kandydatem na radnego do RN w Podgórzu na jednym z przystanków wsiadłam do prowadzonego przez niego autobusu linii „147” obsługującego trasę Płaszów — Borek Fałęcki. Pojechałam wraz z innymi pasażerami na końcówkę komunikacyjną w Borku, gdzie podczas kilkunastuminutowej przerwy w jeździe na linii rozpoczęliśmy rozmowę, a skończyliśmy ją podczas kolejnej przerwy w Płaszowie. Tematem było oczywiście kandydowanie do DRN w Podgórzu.

— Czy po raz pierwszy będzie pan kandydował na radnego?
— Już po raz trzeci. Przez dwie kadencje pełniłem funkcję radnego DRN w Podgórzu. W sumie 10 lat byłem radnym, ponieważ jedna kadencja z uwagi na stan wojenny została przedłużona. W ostatniej kadencji nie byłem radnym.

Zgodnie z interesem wyborców i MPK

— Wybrano pana na zebraniu środowiskowym...

— Tak... to było 20 kwietnia. Prócz mnie wybrano jeszcze jednego kandydata. Ludzie znają mnie tam z pracy społecznej. Działam w ścisłej więzi z komitetem osiedlowym i przez to mam doskonale rozeznanie w problemach naszego osiedla. Jak dotąd, nigdy nie czekałem na postulaty mieszkańców, bo sam przecież dobrze widzę nasze problemy. Jest nas tam kilku, ale i pracy jest dużo...

— Najważniejszy problem osiedla?

— Sieć handlowa. Kilka sklepów znajduje się w prywatnych domach... Czy z uwagi na nowe prawo lokalowe właściciele domów nadal zechcą u siebie te sklepy zatrzymać...

— Co chciałby pan zrobić, będąc radnym, dla MPK i Zakładu w Płaszowie...

— Chciałbym zająć się sprawą dróg. Autobusy z naszego Zakładu jeżdżą po drogach, które znajdują się w bardzo złym stanie, niszcza się. Szkoda taboru, który eksploatowany w lepszych warunkach mógłby służyć dłużej. Naprawę dróg w dzielnicy uważam za bardzo ważną. Chciałbym więc działać zgodnie z interesem wyborców i przedsiębiorstwa, który będę reprezentować, ale również w ramach możliwości, jakimi dysponuje Urząd Dzielnicy w Podgórzu. Znany chciałbym być nie z nazwiska i tytułu radnego, ale z efektywnej działalności.

Wysuwając kandydaturę Henryka Dębskiego na radnego zarówno mieszkańcy osiedla Borek Fałęcki, jak i załoga MPK powierzą swoje sprawy w dobre ręce. Pan Henryk jest znany z zaangażowania w rozwiązywanie ludzkich problemów, załatwianiu spraw trudnych, za co otrzymał już Srebrną i Złotą Odznakę „Za pracę społeczną dla miasta Krakowa”, Srebrny Krzyż Zasługi i Medal 40-lecia Polski Ludowej.

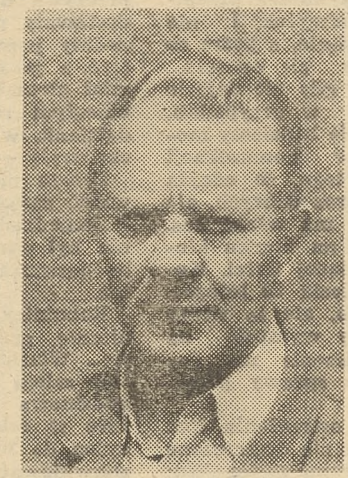
Rozmawiała:
MARIA BUBACZEWSKA

Być radnym...

W KOLEJNYM odcinku tego cyklu prezentujemy opinie podsumowujące działalność radnych w mijającej kadencji, ale tym razem również i ich stosunek do udziału w rozpoczynającej się kampanii wyborczej:

JÓZEF PAŃKO — radny DRN Krowodrza, członek Komisji Gospodarczej, Komunalnej, Mieszkaniowej, Komunikacji i Łączności.

— Dla mnie być radnym to znaczy spełniać służebną rolę wobec swoich wyborców, mieszkańców reprezentowanego osiedla jak i Przedsiębiorstwa, którego jestem pracownikiem. Jako radny wizytowałem np. teren naszej budowy przy ul. Łokietka, bo nie tylko MPK zależy na szybkim ukończeniu tej inwestycji, starałem się o lokalizację dla naszych dworców autobusowych, a w szczególności tego w Górcie Narodowej. Były też sprawy lokalizacji nowych przystanków, np. przy cmentarzu na Pasterniku i zakupu wiat przystankowych dla całej dzielnicy. Trzeba przy tym zaznaczyć, że Krowodrza była jedyną radą, która nie czekając na MPK zakupiła ze swoich środków wiaty do zamontowania na swoim terenie.



Były też jednak i sprawy, które nie zmieściły się już w

tym całym programie i to z różnych powodów. Nie udało się doprowadzić do końca sprawy dworca w Górcie Narodowej, nie udało się załatwić telefonów dla wielu osób, które czekają na nie już wiele lat. Była też sprawa, która według mnie została zaprzeczona w Przedsiębiorstwie. Jako jedyny radny z MPK w Krowodrzy i członek komisji, która zajmuje się też sprawami lokalowymi nie mogłem zajmować się wszystkim, więc poprosiłem Wydział Socjalny, by wysłali swego przedstawiciela do komisji mieszkaniowej przy naczelniku dzielnicy, który będzie reprezentował interesy naszej załogi. Okazuje się jednak, że po kilku miesiącach nie było komu się tym zajmować i sprawa upadła.

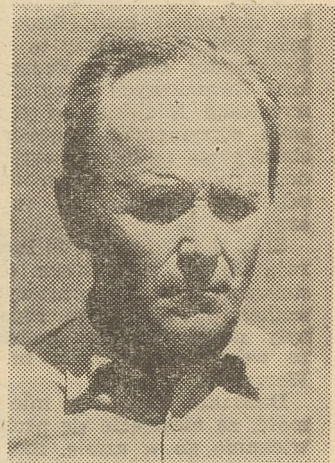
Mam nadzieję jednak, że te sprawy, których nie udało się załatwić dotąd, uda mi się dokończyć w nowej kadencji, o ile oczywiście zostanę wybranym, bo kandydatura moja została już zgłoszona. Będę nadal walczył o sprawy MPK, o dokończenie prowadzonych w tej dzielnicy naszych inwestycji, a także rozpoczęcie nowych, bo właśnie w tych dniach zapada decyzja o lokalizacji w pobliżu zajezdni przy Łokietka bloków mieszkalnych dla naszej załogi. Mam nadzieję, że tę sprawę w czasie następnej kadencji uda mi się doprowadzić do końca.

LUDWIK NOGAŁSKI — radny DRN Podgórze, członek Komisji Praworządności i Porządku Publicznego.

— Według mnie radny niewiele może zdziałać w obecnych warunkach. Właśnie bycie radnym uświadomiło mi, że zaniechania we wszystkich dziedzinach są tak duże, że praktycznie na wszystko bra-

kuje pieniądze. Walcząc o jedno ma się świadomość, że będzie to zrobione kosztem czegoś innego. Tak się więc składało, że poważniejsze sprawy w tej kadencji były odkładane, bo... brakowało na nie po prostu pieniędzy. Brakowało mocy przerobowych. A jednocześnie można było obserwować, że tam gdzie coś jednak się robiło, czasami następowało roztrwonienie środków i pieniędzy. Coś się zaczynało, potem przerzucało ludzi na inny obiekt. Potem były poślizgi przy oddaniu, opóźnienia itp. Mówiliśmy na posiedzeniach Rady, by skończyć wreszcie z tym bałaganem.

Uchwaliliśmy, że np. budynek po stacji CPN przy ron-



dzie na Matecznym przeznaczony zostanie na toaletę publiczną, której w tym rejonie brakuje, ale w tydzień od naszej uchwały obiekt został oddany PZU. Uchwaliliśmy, że likwidujemy na terenie dzielnicy wszystkie barakowozy z filiperami, a Urząd przedłużył im koncesję na rok następny. I tak dalej, i tym podobne... Nie będę więc kandydował, niech działają młodszy.

(A.Z.)

Fot. Stanisław Makarewicz

W ODPOWIEDZI na zarzuty zawarte w artykule „Pokochać motorniczego” jaki ukazał się w Sygnałach MPK nr 6 z dnia 1988-03-31 pragnę wyjaśnić, iż dziwi mnie fakt opisywania wydarzeń przez osobę nie będącą na miejscu i nie znającą wszystkich szczegółów i okoliczności, a jedynie opierającą się na relacjach zdarzeń przez kolegów, którzy nie zawsze mogą lub zechcą ujawnić wszystkie okoliczności. Ale po kolei:

22 VI 87 r. na petli os. XXX-lecia doszło do wykolejenia tramwaju linii „3-08”. Autorka artykułu zarzuca jakoby inspektor Grupy Wypadkowej stwierdził, iż znajdujące się w rowkach szyn kamyki zostały poukładane przez samego motorniczego. W dokumentacji sporządzonej przez pracownika Grupy nie ma żadnej wzmianki o układaniu kamieni.

Są natomiast oświadczenia pracowników pogotowia torowego i sieciowego, protokół badania stanu technicznego pociągu tramwajowego oraz zeznania motorniczego, który stwierdził między innymi: „...w rowkach nie zauważyłem żadnych przedmiotów, które by mogły być przyczyną wykolejenia”.

Ponieważ na miejscu trudno było ustalić przyczynę wykolejenia sprawa została skierowana na posiedzenie Komisji Awaryjności. Członkowie Komisji, po zapoznaniu się z całością dokumentacji i dogłębnym przeanalizowaniu sytuacji, uznali iż do wykolejenia doszło na skutek niezachowania przez motorniczego bezpiecznej prędkości w czasie jazdy petlą po łuku. Fakt ten potwierdzają również uszkodzenia jakie powstały w uozie.

Dziwi również fakt, iż autorka stwierdza jakoby szybkość nie miała wpływu na wykolejenie, bo inny motorniczy w ramach „eksperymentu” pociągnął zdrowo na petli i nic się nie stało. Wiadomo bowiem, że jeżdżąc należy zgodnie z przepisami, a przepisy mówią, że szybkość przejazdu należy zmniejszyć m.in. przy jeździe na zakrętach.

Kolejną kolizja miała miejsce 30 X

87 r. na ul. Stradom. W tym przypadku motorniczy nie zachował bezpiecznego odstępu od omijanego samochodu, czym naruszył przepis art. 19 ust. 1 pkt. 2 ustawy „Prawo o ruchu drogowym” z dnia 1983-02-01. Funkcjonariusz WRD WUSW w Krakowie po wysłuchaniu wersji obu kierujących podjął decyzję uznającą motorniczego winnym zaistnienia wydarzenia. Z decyzją tą mógł motorniczy nie zgodzić się, lecz skoro przyjął mandat karny; uznał się również winnym spowodowania kolizji.

Ostatnie zdarzenie opisane w artykule miało miejsce 22 II 1988 r. Przyczyną kolizji było niezachowanie szczególnej ostrożności tak przez motorni-

POKOCHAĆ motorniczych wcale nie jest trudno. Natomiast „pokochać” p. Michałowską to problem o wiele bardziej złożony. Wypisywane przez Ntą wierutne bzdury muszą spowodować reakcję ze strony pracowników Grupy Wypadkowej MPK, którzy co prawda nie posiadają talentu godnego ani Kojaka ani porucznika Columbo, jednakże posiadają przynajmniej podstawowe wiadomości z zakresu prawa o ruchu drogowym i zagadnień związanych z problemami komunikacji MPK, a co za tym idzie leży im na sercu dobro komunikacji miejskiej.

List ten nie jest materiałem do polemiki z artykułami p. Michałowskiej, tylko zgodnie z programem działań

LISTY • POLEMIKI • OPINIE

„Pokochać motorniczego”

czego tramwaju, jak i kierowcę autobusu przy przejeździe przez skrzyżowanie. Likwidujący kolizję funkcjonariusz WRD ukarał obu kierujących mandatem karnym, które zostały przez nich przyjęte.

Motorniczy tramwaju mimo przyjęcia mandatu odwołał się od tej decyzji do naczelnika WRD WUSW w Krakowie. Po zapoznaniu się z treścią notatki i przyjęciu dodatkowych wyjaśnień od funkcjonariusza, który likwidował kolizję — nie znaleziono jednak podstaw do zmiany decyzji i podtrzymano ją — o czym autorka artykułu chyba nie wie.

A tak na zakończenie pragnę zaznaczyć, że chcąc oceniać pracę służb wypadkowych samemu należałoby mieć czyste konto wypadkowe.

Kierownik Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego
MARIA BURATOWSKA

*

profilaktycznych staramy się reagować na szkodliwe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego komentarze Pani Magister.

Chcę zrobienia z nas „czarnych charakterów” jeszcze znieśliśmy, lecz mogą być tragiczne właśnie dla rzekomo bronionych przez Ntą motorniczych. Publikowanie przez Ntą materiałów będących zachętą do sprawienia możliwości zaistnienia lub niezaistnienia (mamy nadzieję, że sprawienie tego drugiego miało na myśli) jakiegokolwiek zdarzenia komunikacyjnego przy użyciu powierzonego opiece motorniczego sprzętu MPK może przynieść tragiczne następstwa.

Gdyby jeszcze p. Michałowska opierała się w swoich artykułach na rzeczywistych faktach, a nie na plotkach i zastyszanych informacjach, moglibyśmy podjąć polemikę. Ciekawi jesteśmy skąd i od kogo uzyskiwała informacje, że na petli XXX-lecia PRL wykoleił się cały trójwagony skład tramwaju linii „3” (uległ wykolejeniu jedynie

pierwszy wagon), kto stwierdził że na ul. Stradom taksówkarz wjechał między I a II wagon (w rzeczywistości otarcie stojącego samochodu nastąpiło w miejscu poszerzenia się przodu wagonu prowadzącego), kto widział, że tramwaj linii „18” stał na środku skrzyżowania ul. Manifestu Lipcowego — Aleje (motorniczy sam stwierdził, że tylko zwinął przed drugą „nitką” Alej). To tylko trzy przykłady bujnej wyobraźni p. Michałowskiej w artykule drukowanym w „Sygnałach MPK” nr 6/88.

Gdybyśmy likwidowali kolizje zaistniałe w podanych przez autorkę okolicznościach, to faktycznie ich sprawcami nie byłiby motorniczowie. Jest to typowe oduracanie „kota do góry ogonem”, które chyba ma służyć tylko i wyłącznie dla dodania sobie splendoru, a pogrążenia pracowników Grupy Wypadkowej. To, że funkcjonariusze WRD WUSW w większości wypadków potwierdzają nasze werdykty, świadczy chyba na korzyść naszej fachowości, natomiast p. Michałowska fakt ten ocenia jako gest grzecznościowy (czytaj: ratowania naszej skóry) przez kolegów z WRD, którzy jakoby bez względu na rzeczywistość przyczynę nie chcą nam przysparzać wstydu (tak jakby nie istniało jedno prawo dla wszystkich kierujących pojazdami). Czy w rozumowaniu p. Michałowskiej kompetencja i sprawiedliwość w naszym wydaniu ma polegać na omijaniu prawa i bronienu za wszelką cenę motorniczych i kierowców MPK? Jeżeli tak, to informujemy, że w naszym zakresie czynności figuruje na jednym z czołowych miejsc nakaz obiektywizmu i bezwzględnej rzetelności w interpretowaniu prawa.

Dotychczas wydawało nam się, że powyższe zasady nie powinny być obecne autorom tekstów publikowanych na łamach naszych poczytnych „Sygnałów”. Właśnie tutaj uznać musimy swoją pomyłkę.

ARTUR LATOCHA
JERZY DABEK
BOGDAN KOSEK

CZY NIE MOŻNA było tego uniknąć? Niezadowolone załogi Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Bydgoszczy, jakie znalazło ujście 25 kwietnia br., określano raz protestem, a raz strajkiem. W jednym wszak prawie wszyscy byli zgodni — był to spontaniczny odruch. Jednakże na postawione pytanie, jakby ciągle unikano jednoznacznej odpowiedzi. Tam w Bydgoszczy u wielu znajdował się potwierdzenie, że w WPK dzieje się nie najlepiej już od kilku lat. Dziwne to zaiste. Mówią o tym w samym przedsiębiorstwie, zna sytuację organ załogowy, wie instancja partyjna. I co? Nic. Miesiące bieżą. Załoga robi się bardziej zacięta, mniej ufna, ludzie odchodzą z pracy. Trudno się temu dziwić. Eksploatowany tabor o nie najlepszej kondycji, czas pracy dla kierowców poza granicą rozsądku do 300 godzin miesięcznie, no i płace, stawki godzinowe od 65—83 złotych. Zostali z zarobkami z tyłu, a wielu z nich pamięta, że jeszcze kilka lat temu sytuowali się w czołówce krajowej. Wszyscy więc wiedzą, jak jest, działają natomiast kompleksowych ciągłych brak. Nie dotyczy to zresztą tylko Bydgoszczy. Bowiem Federacja Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej od początku tego roku otrzymywała protesty i żądania słane przez zakładowe organizacje, aby dopracować zasady placowe, stworzyć odpowiedni system na skalę całego kraju.

Stąd też Federacja 15 lutego br. kieruje do rządu wniosek o dokonanie stosownych zmian placowych. A powodem pobudzającym żądanie zmian, były nowe stawki godzinowe, które weszły od stycznia br. w MZK Warszawa.

Działacze Federacji mieli świadomość, że niezajęcie się problemem, odwołanie go w czasie, może spowodować odruchy samoistne w poszczególnych przedsiębiorstwach, a te z kolei mogą być trudne do ujęcia w jakies ramy. O działaniach podejmowanych ze szczebla federacyjnego informowane były zakładowe organizacje, tam też narastało zniecierpliwienie.

A na wniosek Federacji odpowiedzi nie było... Cierpliwość? Mówią, że papier jest cierpliwy, a urzędnicy wyjątkowo oporni. Postanowili więc w Federacji skończyć z zabawą. Z dniem 6 kwietnia ogłaszają spór zbiorowy z rządem.

„W razie zaistnienia sporu zbiorowego właściwe organy związków zawodowych i administracji są obowiązane niezwłocznie podjąć rokowania w celu jego rozwiązania” — to dosłowny tekst art. 40 ustawy o związkach zawodowych.

NIEZWŁOCZNIE? Zaraz, natychmiast, za kilka dni, tygodni, czy według uznania. Można przeciągać, odkla-

25 kwietnia 1988 r. w Bydgoszczy

Czy sposób odbiegał zasadniczo...?

dać, liczyć na siłą partnera, ot lekceważąc go wręcz... Czas płynął. Z wysokich gabinetów nie nadchodziła żadna wieść.

W Bydgoszczy w tym czasie debatowano o swoich, WPK, dolegliwościach. A mówiono ostro, coraz ostrzej.

Na wspólnym posiedzeniu Egzekutywy KZ PZPR i Zarządu Związków w dniu 14 marca br. jednoznacznie uznano sprawy placowe za najważniejsze. A I sekretarz KZ wprost wtedy powiedział: „...w tej sprawie pójdziemy razem, nie do wojewody, ale do wojewody Kubaczka”.

W gazecie zakładowej WPK — „Echo” nr 8/88 z 16—30 kwietnia znajduję takie oto fragmenty wypowiedzi Haralda Matuszewskiego, przewodniczącego związku zawodowego na tymże zebraniu: „...mimo znajomości przepisów domagamy się podwyżek. I nie jest to żadne podgrzewanie, o które co rusz nas związkowców się oskarża... Przecież w przypadku, gdy nie dojdzie do zmiany przepisów, w przypadku, gdy w dalszym ciągu nie będziemy mogli podwyższać plac w komunikacji miejskiej, dojdzie do tego, że odejdą najlepsi pracownicy. Gros dobrych, ale niedierpliwych już nie ma wśród nas. Wypowiedzenia lądują na biurku kierowców w zastraszającej ilości. Kolejnych 43 złożyło wnioski 29 lutego... Mówimy o tym głośno, ale to widać za mało, więc musimy wymusić na decydentach inne spojrzenie niż dotychczasowe, na nasze sprawy placowe...”

Tak, były to mocne ostrzeżenia, lecz których tam raz z rzędu nie dostrzeżono. Odbierane starym zwyczajem: pokrzykeli, pogrozili, trochę im ulżyło... no i pokazać się musieli, że coś znaczą, wszystko jakoś tam wróci do normy.

W tygodniu poprzedzającym ten poniedziałkowy odruch niezadowolonia był moment, kiedy wydawało się, że załoga może otrzymać więcej środków na płace. Dogadano się bowiem co do zmiany zakładowego systemu wynagrodzenia, a raczej jego korekty w kierunku podwyższenia górnej stawki godzinowej (dotychczas 83 zł) o 37 złotych. Była więc nadzieja... Detonator, który spowodował wybuch, była wypowiedź przedstawicieli kierownictwa WPK na łamach bydgoskiej popołudniówki „Dziennik Wieczorny” — tak przynajmniej twierdzi bardzo wielu, choć nie brak głosów odrzucających ten wariant. Zarówno dyrektor WPK Tadeusz Dzieciol, jak i Mirosław Kościelak, kierownik zatrudnienia i plac,

potwierdzili publicznie nie najlepszą, a znaną od miesięcy kondycję przedsiębiorstwa. Co nieco też próbowali przyłożyć załozde, nie mając nic do powiedzenia o własnej strategii mającej wyrwać WPK z tarapatów. W jednym wszak byli zgodni (cyt. za Dziennikiem):

— Sytuacja placowa w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych jest do bani — stwierdził wprost Mirosław Kościelak. Ale myśli się o tym dopiero wtedy, kiedy jest źle. Weźmy nikt nie interesuje się, ilu ludzi pracuje, jak pracują, ile zarabiają. Nikt się o nie nie martwi. A przecież nie żyjemy w próżni, dookoła nas sytuacja się zmienia i wszystko to się nawarstwia i w naszej firmie.

— Inne jednostki budżetowe — przerywa dyrektor — dawno już dostawały pieniądze. My nie, bo jesteśmy przedsiębiorstwem. Jest kwiecień, a ja jeszcze nie wiem, czy będę miał pieniądze, by jeździć tak, jak w ubiegłym roku! — Nasze możliwości działania w przedsiębiorstwie już się skończyły — kończy dyrektor.

Załoga nie wytrzymała. Nie chciała widać zaakceptować tej beznadziei.

Poniedziałkowy poranek 25 kwietnia był ogromnym zaskoczeniem dla bydgoszczan. Dla wojewódzkiej władzy też.

Robotnicy postanowili sami, spontanicznie, przerwać niemoć, upomnieć się... Właśnie o co? Na liście postulatów załogi wypisane: płaca — stawka godzinowa 150—180 zł; poza placą 6000 zł osłonowego; premia motywacyjna do 30 proc. dla całej załogi — zlikwidować podział załogi na zaplecze i pracowników ruchu; premie motywacyjne za kursy; inny stosunek dyrektora do załogi; za oszczędność paliwa 80 proc. wartości; deputat węglowy w wysokości stosownej do aktualnej ceny; doprowadzić do placenia za oszczędność energii elektrycznej w tramwajach; wypłacić pełne wynagrodzenie za przerwę na pracę; stosunek dyrektora Dzieciola i kierownika Kościelaka do załogi w artykule w „Dzienniku Wieczornym” z dnia 23 kwietnia; osobom upoważnionym przez załogę do prowadzenia negocjacji zagwarantować nieetykalność osobistą.

Powaga. Tak można określić atmosferę tego dnia w zajezdni WPK Bydgoszcz na ulicy Toruńskiej. Nie znaczy jej nawet fakt pojawienia się nieproszonego „gościa”, który od razu zaczął wytykać, że brak flag, transparentów, opasek na rękawach... Specja „od widowisk” Jana Rulewskiego, bez-

ceremonialnie odstawiono za bramę, bo takie było życzenie załogi.

Rozmowy były twarde. Dziesięcioosobowa grupa reprezentująca załogę miała pełne poparcie zarządu związku zawodowego. I kiedy po kilkunastu godzinach doszło do uzgodnienia stanowisk z wojewodą bydgoskim, właśnie zarząd związku podpisał porozumienie w imieniu załogi. Cały spór sprowadzono w końcu do jednej kwestii — wywołano podniesienie górnej stawki godzinowej ujętej w zakładowym systemie wynagrodzenia z 120 do 132 złotych.

Działania nielegalne...? Tak, w świetle obowiązujących zapisów ustawy o związkach zawodowych, tak można bydgoski protest określić.

Pytam jednak, jak określić brak skutecznych działań i to w okresie wielu, wielu miesięcy, ze strony tych co za bydgoskie WPK odpowiadają? Co czyniła Wojewódzka Rada Narodowa i jej Prezydium? Dlaczego dopiero teraz po fakcie zabrali się za głowienie, jak te „żaby” przekonać? Gdzie był organ załogowy, a więc wojewoda? Jaki czyniono z tego szczebla nacisk, aby w WPK było gospodarniej, żeby we własnym zakresie dało się wypracować więcej środków, także na płace?

Atestacja, organizacja pracy, nadmiar panienek w administracji... Tak tak, o tym mówiono i to ostro również 25 kwietnia w zajezdni WPK. Mówiono oczywiście o mizernych albo żadnych działaniach w tym zakresie.

Trudnie określić bydgoskie zajścia Janusz Kamiński, minister transportu, żeglugi i łączności, w swej telewizyjnej wypowiedzi 27 kwietnia (tuż po dty): sposób odbiegał zasadniczo (podk. moje) od regulacji prawnych. Muszę pana ministra jednak zapytać czy tak długie zwleknięcie (od 6 kwietnia) i niepodejmowanie rokowań w celu rozwiązania sporu zbiorowego z Federacją, nie odbiegało aby zasadniczo (podk. moje) od przyjętych norm prawnych? A może brak w odpowiednim czasie tegoż działania był właśnie detonatorem bydgoskiego, spontanicznego protestu.

Naszej Ojczyźnie w interesie nas wszystkich potrzeba spokoju, uczciwej, wyteżonej pracy. Potrzebny jest szacunek i uznanie, także stosowna, godziwa płaca dla tych, którzy na swych robotniczych barkach dźwigają gospodarkę i doświadczenia najmocniej trudów codziennego życia.

Trudnie muszę słowa ujęte przez dziennikarzy „Trybuna Ludu” (28.04.

— Bydgoszcz: przerwa w komunikacji i... praworządności): „Stało się to w chwili, gdy mówimy o postępującej demokratyzacji naszego życia i rosnącej kulturze politycznej, o co wszyscy zgodnie zabiegamy”. Czy aby wszyscy?

FRANCISZEK CIEMNY

Przedruk z: „Związkowiec” nr 19/181

POROZUMIENIE

zawarte w dniu 30 kwietnia 1988 r. pomiędzy Federacją Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL a Przedstawicielami Ministerstwa Transportu, Żeglugi i Łączności, Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Pracy i Polityki Socjalnej, kończące spór zbiorowy, wszczęty przez Federację.

Uzgodniono co następuje:

1. Strony są zgodne, że źródłem finansowania wzrostu wynagrodzeń pracowników przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w kraju mogą być:
 - a) obniżka kosztów własnych,
 - b) pokrycie niedoborów przedsiębiorstw z budżetów terenowych,
 - c) wzrost dochodów własnych przedsiębiorstw,
2. Mając na względzie specyfikę warunków pracy przedsiębiorstw komunikacji miejskiej
 - a) uwzględnione zostaną preferencje związane z pracą w godzinach nadliczbowych pracowników komunikacji miejskiej w ramach Syntetycznej Oceny Plac. Decyzje w tej sprawie zostaną podjęte w pierwszym półroczu 1988 r.
 - b) podlegają wyłączeniu z PPWW w roku

1988 niektóre elementy plac o charakterze motywacyjnym, specyficzne w komunikacji miejskiej, które są związane z uzyskiwanymi efektami oszczędnościowymi, a mianowicie przyrost wynagrodzeń:

- za pracę w dni wolne od pracy
- z tytułu regeneracji i produkcji części zamiennych,
- pracowników grup awaryjno - remontowych,
- z tytułu wypłat prowizji (premi) za kary nałożone za przejazdy bezbiletowe,
- z tytułu premii za oszczędność ogumienia

3. Zintensyfikowane zostaną prace nad wdrożeniem, nie później jak od 1 stycznia 1989 r., zmodyfikowanego systemu ekonomiczno - finansowego w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Prace nad sy-

stem już rozpoczęto. W dniu 3 maja br. nastąpi rozpatrzenie projektu tego systemu w zespole miedzyresortowym. Federacja zastrzega sobie prawo zajęcia stanowiska do opracowanego projektu.

4. Strony zgodnie przyjmują powyższe ustalenia za ostateczne rozwiązanie wszczętego sporu.

Strona związkowa:

1. Przewodniczący Federacji — W. Gicel
 2. Wiceprzewodniczący Federacji — R. Tamm
 3. Wiceprzewodniczący Federacji — A. Gil
 4. Wiceprzewodniczący Federacji — J. Drukier
 5. Członek Prezydium Federacji — K. Okleja
- Strona rządowa:
1. Podsekretarz stanu w MTŻiŁ — Fr. A. Wieladek
 2. Dyrektor Dep. Finan. Bud. Transp. i Łączności w Min. Finansów — R. Wójcicki
 3. Dyrektor Biura ds. Współpr. ze Zw. Zaw. i Sam. Pracow. w Min. Pr. i Polit. Socjalnej — T. Grzankowski
 4. Dyrektor Dep. Polit. Ekonomicznej w MTŻiŁ — A. Wietrzyński
 5. Dyrektor Dep. Nadzoru Załoz. i Kontroli w MTŻiŁ — E. Kowalczyk

Spór rozstrzygnięto — i co dalej?

W CZTERY dni od podpisania Porozumienia, którego pełny tekst zamieszczamy obok, Federacja Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej zwołała w Łodzi specjalną naradę, na którą zaproszono aktyw społeczno-zawodowy oraz przedstawicieli kierownictw administracyjnych wszystkich zakładów komunikacyjnych w kraju. Głównym celem narady odbytej w dniu 4 maja miało być określenie interpretacji poszczególnych fragmentów zawartego Porozumienia — uczestnicy spotkania spodziewali się więc usłyszeć jednoznaczne odpowiedzi na nurtujące całe środowisko pytania dotyczące skrótych z konieczności sformułowań umieszczonych w tekście Porozumienia.

W spotkaniu uczestniczyli sygnatariusze zawartego 30 kwietnia Porozumienia. Nieestety, zarówno komentarz do Porozumienia przedstawiony przez ministra F. Wieladka, jak i odpowiedzi na nieliczne (wbrew przypuszczeniom) pytania zadawane z sali niewiele, moim zdaniem, rozjaśniły istniejące wątpliwości. Takie też słyszałem wypowiedzi po zakończeniu spotkania.

Dowiedzieliśmy się więc, że

Porozumienie wnoszą jedynie nowe elementy do wcześniejszych, obowiązujących już ustaleń, że przedsiębiorstwa komunikacyjne jako pierwsze w kraju rozpoczęły prace nad zmianą systemu ekonomiczno-finansowego, wyprzedzając w ten sposób pewne decyzje rządowe, których wprowadzenie w związku z tym trzeba przyspieszyć oraz, że wszelkie propozycje zmian zostaną przedłożone Federacji. Biorąc pod uwagę zwiększoną i pewną ogólnikowość wypowiedzi decydentów rządowych dobrze się więc stało, że w Porozumieniu Federacja zastrzegła sobie prawo zajęcia stanowiska do opracowywanego projektu systemu.

Proszę nie posadzać mnie o chęć kokietowania kierownictwa krakowskiego MPK, ale w krótkiej, jakby w jakiś dziwny sposób nieśmiałej, mało agresywnej dyskusji głosy krakowskie zabrzmiały najmocniej. Rzeczowe pytania zadawane przez dyrektorów T. Trzmiela i Z. Dymka wywołały żywe zainteresowanie na sali i wprowadziły w pewne zakłopotanie stronę rządową. Ale i oni nie uzyskali wyjaśnień w najistotniejszych sprawach.

(Dokończenie na str. 5)

I co dalej?

(Dokończenie ze str. 4)

Czego więc należy się spodziewać w wyniku Porozumienia kończącego spór zbiorowy wszczęty przez Federację? **Działania związków i rządu zmierzają w dwu kierunkach:** rozwiązań doraźnych, obejmujących decyzje dotyczące wyliczenia zwolnień dodatkowych kwot funduszu płac w ramach Syntetycznej Oceny Płacy dla komunikacji miejskiej bez godzin nadliczbowych (ustalenia winny zapaść najpóźniej do końca czerwca br.) i określenia zwolnień 5 dodatkowych elementów wzrostu wynagrodzenia z PPWW (punkt 2, podpunkt B porozumienia), rozwiązań przyszłościowych (docelowych) dotyczących modyfikacji systemu ekonomiczno-financego przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Czy przewidywane decyzje i odpowiednie działania rozwiążą narosłe od lat problemy? Obawiam się, że dziś nikt nie jest w stanie odpowiedzieć na to pytanie, ale wszyscy chyba jesteśmy przekonani, że konsekwentna realizacja ustaleń i ich bieżąca modyfikacja pozwoli w przyszłości uniknąć podobnych trudności i sporów jak te, które zostały zapoczątkowane w Bydgoszczy.

REPORTER „Sygnałów MPK” zadał podsekretarzowi Stanu w MTŻiŁ jedno pytanie: **Panie Ministrze, jak Pan ocenia teraz, po podpisaniu porozumienia z Federacją sytuację w zakładach komunikacyjnych?**

— Na podstawie rozmów prowadzonych ze stroną związkową w trakcie opracowywania Porozumienia sądzę, że w dalszym ciągu zachowają oni rozsądek i powagę w tych trudnych dla nas chwilach. Dotychczasowe działania świadczą o dojrzałości wielu działaczy i pracowników przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Wierzę, że dojrzałość ta będzie cechować ich w dalszych działaniach.

WACŁAW DROHOBYCKI

Tam gdzie nie ma wolnych od pracy sobót

(Dokończenie ze str. 1)

siaty opanowali studenci z zakładu podlegającego Spółdzielni „Nowa Wieś”, mającej swą siedzibę w Katowicach. Studenci uczelni krakowskich zatrudnieni są przy myciu i sprzątaniu wagonów. Dziewięcioosobowa grupa pracuje pod kierunkiem brygadzysty studenta Akademii Ekonomicznej, **Leszka Gowina**. Zatrudnieni są w akordzie. Miesięcznie zarabiają do 30 tysięcy złotych. Praca jest jednak ciężka i nie wszyscy z młodych ludzi mogą ją wykonywać. Słabsi po jednym, dwóch dniach musieli zrezygnować.

Studenci zatrudnieni są do prac cięższych, natomiast po przeglądach wagonów sprzątają **Ewa Dobosz, Elżbieta Zalewska, Władysław Guzik i Irene Włoch**.

Mistrz Jan Ociepa informuje, że dzisiejszą sobotę należy zaliczyć do spokojnych. Nie było jak na razie żadnych wypadków i trudnych do naprawy awarii. Nic nadzwyczajnego dotąd się nie działo. Od godz. 6.00 do 11.15 były tylko dwa zjazdy. „1” zjechała z powodu sklejonego rozrusznika, a „8” ze względu na spalony wyłącznik nadmiarowy i silnik.

Kiedy już mamy wychodzić z hali napraw, w głośnikach rozlega się nieokreślony, głośny bełkot. Mistrz Ociepa i brygadzysta Dyras udają się do pomieszczenia, gdzie znajduje się radiotelefon. Okazuje się, że Główna Dyspozytornia wzywa do wyjazdu dźwig wypadkowy. Pod jeden z wagonów „15” przy ulicy 3 Maja dostała się kobieta. Aby ją ratować trzeba podnieść tramwaj. Brygadzysta Dyras, dwóch ludzi z jego brygady i kierowca Bronisław Wolak z Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego biegają do dźwigu. Za moment wezwanie zostaje anulowane. Kolejny komunikat z Główniej Dyspozytorni odwołuje wyjazd dźwigu. Kobieta udało się spod tramwaju wyciągnąć. A przy okazji... dlaczego od wielu,

wielu miesięcy nie naprawiony jest w hali napraw radiotelefon? Podobno jego awaria — zupełny brak słyszalności — zgłaszana była już kilkakrotnie.

Zaglądamy jeszcze do dawnej „rybiarni”, gdzie aktualnie znajduje się, jak nam powiedziano, bufet dla pracowników zajezdni. Ten, który znajduje się w pomieszczeniu Zakładu, jest w tej chwili w remoncie. Zastajemy w nim panią **Annę Jurczyk**.

— *Pracujemy w systemie czterobrygadowym i staramy się, aby pracownicy byli z wyposażenia naszego bufetu zadowoleni.*

I chyba są. Na śniadanie można było dostać zrazy i fasolkę po bretońsku. Teraz można kupić „podlaską” na kartki, ser żółty, masło, bułki... Są też czekolady, pomadki, paluszki, herbata i kawa.

Wokół zajezdni świeżo, na zielono pomalowana siatka ogrodzeniowa. Jeszcze nie cała, ale być może jeszcze dzisiaj malowanie jej zostanie zakończone, o czym informują dwie kilkunastoletnie dziewczyny, mieszkające pędzlami w puszcze zielony lakier. Dziewczyny to harcerki z krakowskiego hufca pracujące na umowie w MPK i w ten sposób zarabiające sobie na najbliższe wakacje. I taka to „wolna sobota”... **MARIA BUBACZEWSKA**



Fot. Stanisław Makarewicz



Komunikacja w nowych osiedlach

NIEDAWNO z mieszkańcami osiedla Prądnik Biały-Wschód spotkał się poseł Sejmu PRL **Józef Gajewicz**. Podczas spotkania wiele głosów poświęcono problemom komunikacji. Nie wystarczyła zebrany informacja naczelnika dzielnicy **Krowodrza Mariana Krawczyka**, że budowę dworca dla potrzeb MPK rozpoczął już „Energoprzem”. Budowa potrwa być może długo, a z osiedla bez przesiadki dojechać można właściwie tylko do Nowej Huty. Do centrum — już z przesiadką, a w dodatku bloki położone dalej od ul. Opolskiej odległe są o kilkanaście minut marszu od przystanków autobusowych.

Przewodniczący Komitetu Osiedlowego **Zbigniew Łukasik** przypomniał, że już dawno ustalono, iż autobus „114” jeździć będzie właśnie do tego osiedla. Komitet ustalił z pobliską piekarnią, że tymczasowo, zanim powstanie dworzec, w pomieszczeniach wartowni znajdzie siedzibę tymczasowy punkt dyspozytorski, wytyczono ulice, na których mają zawracać autobusy... i tylko „114” doczekać się nie można. Jedną z mieszanek osiedla miała też zastrzeżenia do komputerowych rozkładów jazdy, twierdząc, że zgodnie z nimi autobusy jeżdżą starami, a potem powstają przer-

wy, trwające około kwadransa.

Gdy przyszedł czas odpowiedzi na postulaty, poseł Gajewicz nawoływał, by były to odpowiedzi konkretne. Spełnił ten wymóg dyrektor MPK **Tadeusz Trzmiel**. Pokrótce wyjaśnił, że sytuacja Krowodrzy, w porównaniu z innymi dzielnicami miasta, nie jest zła. Tędy przebiega 44 procent linii autobusowych i 61 proc. tramwajowych. Wyjaśnił, że inwestorem zastępczym dworca Górka Narodowa jest Krakowska Dyrekcja Inwestycji III, a powstaje on już od 1986 r., na razie jednak głównie w fazie załatwiania spraw formalno-prawnych i opracowywania dokumentacji. Złożył też deklarację najbardziej przez zebranych oczekiwana: po uzyskaniu zapewnienia, że remont ul. Siewnej oraz Jabłonnej, po których tymczasowo jeździć mają autobusy linii „114”, zakończony zostanie do końca maja, i uzyskawszy potwierdzenie informacji, że kierowcy będą mieć do dyspozycji pomieszczenia wartowni piekarni przez całą dobę, zapewnił, że „114” jeździć będzie do tego 12-tysięcznego osiedla od 1 lipca br. Dodał też, że w 2 miesiące później rozpocznie kursy do ul. Siewnej nocny autobus „614”, który poprzez Dworzec Główny,

ny docierać będzie do Kurdwanowa.

Ta kwestia spotkała się z przychylnym przyjęciem. Natomiast kwestię rozkładów jazdy wyjaśnił zebrany poseł Gajewicz. Trudno nie zgodzić się z jego twierdzeniem, że nie pora teraz wysmiewać się z komputerów, bo przecież MPK jest jednym z tych przedsiębiorstw, które nie chcą tracić zbyt wiele w stosunku do świata. Może i rozkład nie jest ułożony najszczęśliwiej, lecz tylko ten się nie myli, kto nic nie robi. Trudno w tej chwili sprawdzić czy jest błąd, czy go nie ma. Z całą pewnością natomiast należy się firmie uznanie za śmiało stosowanie nowatorskich rozwiązań.

Tak wygląda zapis dyskusji o jednym tylko problemie podczas jednego z wielu spotkań. Nie wszyscy dyrektorzy przygotowani byli tak, jak przedstawiciele MPK. Przedstawiciele, bo obok dyrektora **T. Trzmiela**, na spotkaniu był jego zastępca **Marian Dudek** oraz kierownik Działu Eksploatacji **Ruchu Stanisław Rzeźnik**. To też dowód na rzetelne traktowanie pasażerów przez władze przedsiębiorstwa. I ta rzetelność zrobiła spore wrażenie, wyciszając niezbyt przychylne na początku nastroje.

(zg)



Saksońska ballada



(Dokończenie ze str. 1)

istotniejszymi jego punktami były rozmowy w grupach problemowych i zapoznanie się z pracą poszczególnych zakładów bezpośrednio na stanowiskach pracy.

VERKEHRS KOMBINAT LEIPZIG to prawdziwy gigant komunikacyjny. Terenem swego działania obejmuje cały okręg lipski zapewniając jego mieszkańcom wszelki „ogumiony” transport osobowy i towarowy. Jedynie tramwaje ma w swej gestii inne przedsiębiorstwo. Olbrzymie „tirowskie” ciężarówki z napisem VEB można spotkać również na trasach międzynarodowych — kierowcy Kombinat zapewniają transport zagranicznym firmom państwowym zlokalizowanym w tej części NRD.

Spośród kilku zakładów, w których mogliśmy zapoznać się z zasadami i organizacją pracy, największe wrażenie zrobił na nas **ZAKŁAD NAPRAWY KAROSERII Ikarus 250** w Ehrenhain. Ta mała, ciasna, mająca prawie 90 lat „fabryczka”, do 1972 będąca w prywatnych rękach wypuszcza autobusy tak wyremontowane, że niewiele różnią się od tych, które wychodzą z taśmy produkcyjnej na Węgrzech. Mimo trudnych, a w niektórych halach ciężkich, przekraczających najbardziej liberalne normy bhp, warunków pracy, mimo kiepskiego sprzętu i starych urządzeń jakość prac wykonywanych przez poszczególne brygady może budzić zazdrość naszych najlepszych specjalistów. Niebagatelnym atutem zakładu jest krótki czas remontów ka-

pitalnych karoserii. Dzięki technologii opracowanej przez dyrektora i jednego z inżynierów, naprawa karoserii nie trwa dłużej niż 1400 godzin, ale jest szansa, że jeszcze w tym roku te same czynności wykonywać się będzie w czasie o 200 godzin krótszym, czyli każda brygada będzie musiała zakończyć swoją „robotę” w ciągu 3 dni.

Podobny, wysoki reżim technologiczny i czasowy stosuje się w zakładzie prowadzącym remonty kapitalne kabin do IFY-50 we Frankhainie. 670 kabin w ciągu roku przy zatrudnieniu 23 pracowników to także swoisty rekord. To prawda, że oba zakłady mają dobrych fachowców z długim stażem, że spora ich część pracowała tu jeszcze wtedy, gdy firma była w rękach prywatnych (dalej zresztą zakładami zarządzają członkowie rodziny ostatniego właściciela), ale mimo wszystko, zgodnie stwierdziliśmy, że podobne wyniki bardzo trudno by było osiągnąć w MPK, które przecież dysponuje nowoczesniejszym sprzętem. Długo, długo kreciliśmy nad tym głowami, ale jak przekonaliśmy się naocznie i ilość i jakość efektów końcowych uzyskiwanych tutaj jest imponująca.

W powiatowym miasteczku Altenburg zwiedziliśmy zakład transportowy **VEB ENGERT KRAFTVERKER**, który w czterech okolicznych miejscowościach zapewnia transport osobowy. Ponadto w gestii zakładu jest transport ciężarowy, którego połowa to transport zagraniczny oraz taksówki i transport specjalny. Jedną trzecią załogi stanowią kobiety, ale tylko dwie z nich

prowadzą pojazdy — większość więc pracuje w administracji. Zakłady borykają się z tymi samymi problemami co MPK — jednym z największych jest brak kierowców. Zdarzają się co prawda takie dni jak ten, w którym byliśmy w zakładzie kiedy to przyszło ich do pracy o 5 za dużo, ale ten nadkomplet wynikał raczej z dużej ilości nocnych awarii autobusów. Mimo 1200 (średnio rocznie) godzin nadliczbowych płatnych 25 proc. więcej w dni powszednie, 50 proc. w niedziele i 100 proc. w święta, rzadko zdarza się, by wyjechał cały potrzebny tabor. — *Zawsze czegoś brakuje — śmiejemy się podczas rozmów — albo kierowców, albo autobusów.* Ale gdy liczba tych



pierwszych i drugich przypadkowo zgadza się — to brakuje pasażerów. W nocy i święta Niemcy rzadko korzystają ze środków komunikacji miejskiej.

Ciekawe były dyskusje, w ze-



spółach problemowych. Prowadzone w dwóch grupach roboczych dały nam możliwość zorientowania się na czym polegają różnice w zarządzaniu i formach pracy obu naszych

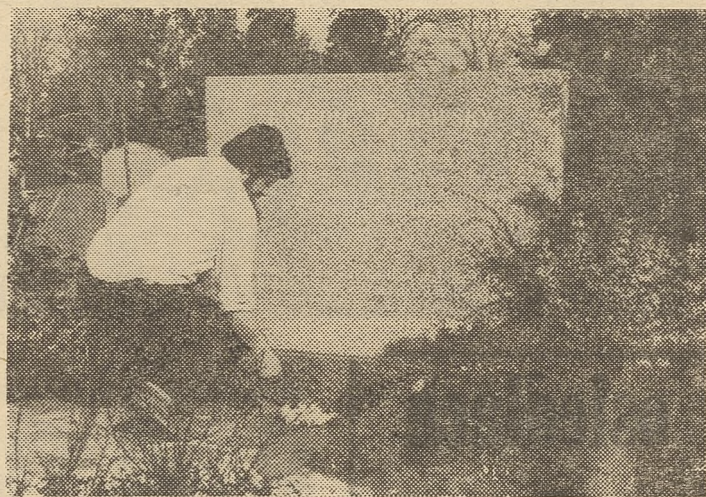
koniec II wojny światowej. To właśnie tutaj, 25 kwietnia 1945 roku na moście przerzucenym nad Elbą spotkali się żołnierze dwóch zwycięskich armii — amerykańskiej i radzieckiej. Obok mostu, u podnóża panującego nad miastem zamku stanął pomnik upamiętniający to wydarzenie. Prawie każdy turysta odwiedzający Torgau składa tu kwiaty. My złożyliśmy je gdzieś indziej, w miejscu bardziej nam bliskim — na cmentarzu u stóp grobowca **JÓZEFA POŁOWSKIEGO**, sierżanta US Army uczestniczącego w historycznym spotkaniu. Józef Polowski po wojnie pracował jako taksówkarz w Nowym Jorku i przed śmiercią w 1983 roku poprosił władze Torgau o zgodę na umieszczenie swych zwłok na pobliskim cmentarzu. Ostatnia jego wola została spełniona.

Szybko miał czas pobytu w NRD. Tempo realizacji programu iście w niemieckim stylu. Znalazł się nawet czas na rozegranie prestiżowego meczu w kręgle na nowo oddanej kregielni zbudowanej własnymi środkami wg licencji szwajcarskiej. Przyjemnie było rzucać (większość z nas robiła to po raz pierwszy w życiu) bilami do automatycznie podnoszonych i ustawianych kregli, ale na drugi dzień, mimo radości z odniesionego zwycięstwa, bolały nas wszystkie mięśnie. Wbrew pozorom gra nie należy do najłatwiejszych.

DNI pobytu minęły szybko. Każdy z nas wiozł z Lipska własne spostrzeżenia i wnioski. Przyjdzie czas na ich podsumowanie i być może realizację. Wszyscy jesteśmy pewni jednego: wiele nauczyliśmy się i szkoda by było zmarnować nowe doświadczenia. Po prostu nie stać nas na to.

Tekst i zdjęcia:

WACŁAW DROHOBYCKI



We WSZYSTKICH dużych miastach Bundesrepubliki nikt nie ustawia na dachach domów potężnych anten satelitarnych, chociaż telewizja z satelity zadowoliła się tu na dobre. Próżno by szukać zwykłych anten już od kilku lat. Dla Niemców, ludzi praktycznych i oszczędnych liczy się przede wszystkim kabel. To kablem praktycznie do każdego mieszkania niemieckiego „Bundespost” za niewielką opłatą abonamentową doprowadza wszystkie możliwe do osiągnięcia programy telewizyjne.

W Berlinie Zachodnim w mieszkaniu, w którym mieszkaliśmy, można było mieć praktycznie naraz aż 18 różnych programów. Nie wszystkie więc mieściły się w pamięci dużego, stereofonicznego, ale nieco już podstarzałego telewizora. W Hamburgu na przykład jest już nieco mniej wybór. Wydana w kolorze, a rozdawana we wszystkich tutejszych placówkach pocztowo — telekomunikacyjnych bezpłatnie gazeta „Kabelanschluss Info”, zachwalałaby znaczenie programów. Plus do tego dwa programy z NRD. Mamy więc ARD czyli tutejszą jedynkę, ZDF czyli dwójkę. Rzymska „trójka” to

firmowane przez ARD programy regionalne. SAT-4 to pierwszy prywatny zachodniemiecki program satelitarny, który poleca przede wszystkim kolorową mieszankę. Są najświeższe wiadomości, ale także te nieoficjalne zdobywane na kuchennych schodach, dominują jednak w przeważającej ilości zagraniczne filmy. Specjalność — nie kończące się serie. SAT-1 należy do firmy Axel Springer Verlag wydającej

Europy okraszone czołowymi filmami z całego świata ARD 1 plus — to satelitarna wersja tutejszej jedynki, przeznaczona dla odbiorców całej Europy, wspomagana przez telewizję szwajcarską SRG. Główną linię programową ARD 1 plus stanowi kultura oraz powtórki z wartościowych programów z „jedynki” i sieci lokalnej. W kosmosie dominuje język angielski i niemiecki. Miłośnicy francuskiego mają też swój pro-

pop. Zresztą, co tu dużo mówić, dzięki video-clipom SKY-Channel mogą w naszej telewizji egzystować najprzeróżniejsi „dyskole” i zapowiadacze. Jeśli komuś to nie wystarczy, to przez 16 godzin na dobę może nie tylko słuchać, ale przede wszystkim oglądać muzykę w muzycznej skrzynce. Tak przedstawia się nam „Music Box”. Dominują oczywiście video-clipy, ale bywają także relacje z teatru, a także rozmowy w studio na

według wszelkich znaków na niebie i ziemi będziemy mieć ponoć także w Krakowie. Najmłodszym dzieckiem zachodniemieckiej telewizji kablowej jest „Eureka” Program, który wystartował 1 maja br. EUREKA ma finansować przemysł i handel, będzie dużo reklam oraz tele-sklep, a także informacje przychodzące z USA, Wielkiej Brytanii i państw niemieckojęzycznych.

A teraz pytanie: dlaczego właśnie kabel? Bo taniej i niezawodniej. Gdyby mieszkańcy każdego domu chcieli mieć taką paletę programów a nie mieć do niej kabla, musieliby postawić na dachu trzy wielkie paraboliczne anteny, każdą wycelowaną w innego satelitę (Eutelsat, Intelsat i V-F12) a ponadto zafundować sobie do każdego mieszkania specjalny tuner. Sprawniej i taniej robi to poczta, która dysponuje profesjonalnym centrum odbiorczym i wszystko co złapie rozsyła po mieście kablami a przy tym nieźle musi na tym wychodzić, skoro Bundespost należy do najbardziej dochodowych firm w całej Bundesrepublik.

JACEK BALCEWICZ

Liczy się przede wszystkim kabel

(Jacek Balcewicz specjalnie dla „Sygnałów” z RFN)

m.in. „Bild Zeitung” i ta rekomendacja mówi już sama za siebie.

RTL — plus nadawany jest z Luksemburga. Jego domeną są quizy i muzyka na życzenie, a także horoskopy i porady. SAT-3 to wspólne przedsięwzięcie zachodniemieckiej dwójki czyli ZDF oraz telewizji austriackiej i szwajcarskiej. Jak łatwo się domyślić ten mocny tercet zapewnia swoim fanom gruntowne informacje z całego niemieckojęzycznego obszaru

gram TV-5, który codziennie po południu emituje filmy, przedstawienia teatralne, reportaże, a także sport.

SKY-Channel zaczyna się wcześniej rano i trwa do późnej nocy. Nazywany jest niekiedy programem rodzinnym czyli dla każdego coś interesującego: filmy sensacyjne i komedie, serie i film dokumentalny. Filmy podróżnicze a także oficjalne kursy walut. A przede wszystkim pogoda w całej Europie. Sport i gimnastyka dla dzieci oraz muzyka

wszystkie interesujące młodych ludzi tematy.

Tylko osiem godzin dłużej od „Music Boxu” trwa emisja Super Channela. Super Channel, tak jak wszystkie programy zawiera dużo muzyki, ale nie stroni od seriali, porad kulinarnych, relacji z całego świata, programów rozrywkowych, kryminałów i sportu. Na kablu przez całą dobę można mieć amerykańską sieć CNN, tę samą, z której korzysta nasza „Panorama Dnia”, a także RAI uno, które



„BMW 524 Td”

W Krakowie odbyła się uczurowa premiera prasowa najnowszej go wyrobu firmy BMW — samochodu osobowego „BMW 524 Td” z automatyczną skrzynią biegów. Przyjechał nim do Polski szef serwisu BMW — FRITZ SCHWENINGER, by przeszkolić personel jedynej w Polsce południowej autoryzowanej stacji BMW prowadzonej w Krakowie przez JERZEGO DOBRZAŃSKIEGO. „BMW 524 Td” najnowszej wersji jest samochodem w pełni zelektronizowanym. Cztery komputery znajdujące się „na pokładzie” tego pojazdu analizują szereg parametrów pracy silnika, minimalizując zużycie oleju napędowego, ale także zapewniając optymalny pod względem ochrony środowiska skład spalin. Można bez przesady powiedzieć, że najnowsza wersja „BMW 524 Td” przypomina statek kosmiczny na kołach, które to porównanie nie jest dalekie od prawdy, bowiem warto przypomnieć, że monachij-ska fabryka pierwsze kroki stawiała właśnie w dziedzi-

nie awiacji budując silniki samolotowe.

Miałem możliwość jazdy tym samochodem — jest zrywny, szybki, doskonale hamuje (ma wbudowany system zapobiegający blokadzie hamulców), zawraca na takiej ulicy, na szerokości której trudno zawrócić „maluchem”. Ale nie kupię — to nie dla mnie, skoro loco Monachium, specjalnie dla odbiorców z Polski, ta wersja kosztuje 32.029 DM plus koszt transportu do Polski i cło na naszej granicy. Niektórych to jednak nie przeraża — w całym kraju zamówiono już ponad 60 samochodów najnowszej wersji „BMW 524 Td”, z czego prawie 10 z terenu Polski południowej. Szkoda, że nie wie o tym PZU — może dla właścicieli tych samochodów byłaby 50-procentowa zniżka w opłatach AUTOCASCO, jaką w odniesieniu do tego modelu — z najbezpieczniejszym w razie wypadku nadwoziem na świecie — udzielają towarzystwa ubezpieczeniowe w RFN.

W. MACHNICKI
Fot. Wacław Klag



AKCJA ZSMP „LATO 88”

ZARZĄD Zakładowy ZSMP i Tramwajowy Klub Wodny LOK w MPK Kraków organizują obozy młodzieżowe dla młodzieży pracującej, uczniów ZSZ — MPK i uczestników OHP — MPK, w Pansymiu (woj. Olsztyn) w terminach: 1 turnus: 3—16 lipca, 2 turnus: 18—31 lipca, 3 turnus: 2—15 sierpnia.

Zakwaterowanie w domkach kempingowych (4 osobowych) w Stacji Wodnej PTTK nad jeziorem Kalwa (I klasa czystości wody). Wyżywienie w restauracji. WC i ciepła woda na terenie ośrodka. Możliwość korzystania ze sprzętu wodnego (głównie kajaki). Odpłatność wg tabeli za obozy. Zgłoszenia do dnia 20 maja br. przyjmuje Zarząd Zakładowy ZSMP, ul. Brożka 3, pokój 234, tel. wewn. 12-27.

WSZYSTKO zaczęło się niewinnie i jak się to mówi typowo. Do swojego kuzyna zamieszkałego w Woli Batorskiej przyjechał Ryszard Maroń by w ramach rodzinnej przysługi pomóc w budowie domu. Przyjechał z Zawiercia, gdzie pracował dorywczo jako stolarz w państwowym przedsiębiorstwie. Praca ta niezbyt mu odpowiadała więc ją porzucił i postanowił odwiedzić rodzinę.

Na budowie, jak to na budowie. Raz się ciężko pracuje, innym razem znów pije. 22 lipca Ryszard Maroń zaczął dzień od piwa w restauracji „Zamkowa” w Niepołomicach, a potem już w większym towarzystwie przeniósł się do swego kuzyna w Woli Batorskiej. Była wódeczka, której wkrótce zabrakło, więc pan Rysio ofiarował się skończyć po „flaszkę”. Wyszedł z domu, zobaczył przy drodze stojącego „malucha”, a że nikt go nie zatrzymywał pojechał do baru „Pod wosem” gdzie kupił brakujące pół litra. Wprowadziło go to w dobry humor więc w drodze powrotnej zabrał do auta „lebkę” by podwieźć go do Niepołomic.

I w tym momencie kończy się sielanka, a zaczyna się autentyczny dramat. „Lebek” Roman A. widząc, że kierowca prowadzi samochód z niedozwoloną w tym miejscu szybkością kilkakrotnie próbował pohamować „rajdowe” umiejętności Ryszarda M.

Nie na wiele się to jednak zdało, bowiem samochód na jednym z licznych w tej okolicy zakrętów zjechał z drogi i uderzył w stojące przy furtce do ogródka przed domem dwoje dzieci — dwuletnią Ewę i o 10 lat od niej starszą Marię, wjechał ponownie na jezdnię, samochód przewrócił się na dach i zatrzymał na lewym poboczu. Kierowcy i pasażerowi nie się nie sta-

ło, obaj o własnych siłach wydostali się z samochodu, natomiast obie dziewczynki w wyniku doznanych w wypadku obrażeń zmarły. Korzystając z powstałego zamieszania Ryszard Maroń, mimo próby zatrzymania go przez postronnego świadka, uciekł do domu kuzyna. Dopiero później zgłosił się na posterunek MO.

W wyniku przeprowadzonego badania krwi biegły z Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie orzekł, że w chwili wypadku stężenie alkoholu we krwi wynosiło u niego około 1 promila. Ryszard Maroń nie posiadał

LOK i PTTK informują

NA NADZWYCZAJNYM Plenum Zarządu Zakładowego Ligi Obrony Kraju 7 kwietnia br. przyjęto rezygnację dotychczasowego prezesa — Stanisława Kowalczyka, powołując w jego miejsce Bogdana Pozłutkę.

Nasze Koło LOK jest najlepszym w dzielnicy. We wspólnym zawodnictwie kół zajęło pierwsze miejsce zdobywając dyplom i puchar przechodni. Gratulujemy. (fis)

SYMPATYKÓW turystyki zapraszamy do udziału w następujących imprezach, planowanych w II kwartale br.:

▲ 28—29 V — zlot organizatorów turystyki w Limanowej

▲ 28—31 V — ogólnopolski rajd pracowników komunikacji miejskiej w Sudetach — organizator MPK Wrocław — w programie oglądanie „Panoramy Racławickiej”.

▲ 12—19 VI — wymiana turystyczna z KV Drezno — wypad w okolice Szwajcarii Saksoskiej.

Szczegółowych informacji udzielają członkowie zarządu Koła, a zapisy przyjmują organizatorzy poszczególnych imprez, zgodnie z informacjami w ogłoszeniach-afiszach. Sympatyków turystyki, którzy chcą wspólnie z nami działać w kole zakładowym PTTK im. Wincentego Pola, zapraszamy do pokoju nr 13 przy ul. Brożka 3, gdzie u kol. M. Salai i D. Włosińskiej z Działu Obrachunków, można wpłacić składki członkowskie i wypełnić deklarację przyjęcia w poczet członków Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. (Z.F.)

Dobry start kajakarzy

UDANIE rozpoczęli tegoroczne starty w splywach kajakowych reprezentanci Tramwajowego Klubu Wodnego, uzyskując w każdym kolejnym splywie coraz lepsze wyniki. I tak: w XXII Ogólnopolskim Zimowym Splywie na Brdzie zajęli 7 miejsce startując w mocno okrojonym składzie. W XIV Ogólnopolskim Splywie Kajakowym na Nidzie zajęli IV miejsce drużynowo uzyskując kilka b. dobrych miejsc indywidualnie: kajak 1 — I miejsce kol. Wojciech Wiśniewski, kajak 2 IV miejsce Ryszard Czerwiński i Dariusz Czarny, V miejsce — Barbara Wiśniewska i Jerzy Jarecki. W słalomie: k-1 I miejsce Wojciech Wiśniewski, k-2 I miejsce Barbara Wiśniewska i Jerzy Jarecki. W tym splywie była prawie 100 procentowa możliwość zdobycia co najmniej II miejsca drużynowo, ale wywrotka jednej z osad i przymusowa zimna kąpiel nie pozwoliła tej osadzie ukończyć

Sport i rekreacja

Tramwaj się broni

PILKARZE KS „Tramwaj” pomalą, ale systematycznie windują się w środkowej rejonowej tabeli. W rozgrywkach o mistrzostwo ligi okręgowej 30 kwietnia zremisowali z czołową w tabeli rezerwą „Wisły” 1—1, uzyskując cenny punkt. Piłkarze nasi nie wykorzystali kilku bardzo dobrych okazji. (T.Z.)

Mimo sensacyjnego zwycięstwa nad „Wawelem” oraz dwóch remisów w kolejnych meczach z rezerwami dwóch najstarszych krakowskich drużyn nasi piłkarze są wciąż w trudnej sytuacji. Najpierw na własnym boisku zremisowali z „Cracovią” II 0—0, a następnie uzyskali remis 1—1 na wyjeździe z „Wisłą” II. W pierwszej połowie meczu z „Cracovią” trzy razy JAROSŁAW KOWALSKI obronił strzały przeciwników oddawane z pozycji sam na sam, dwukrotnie napastnicy „Cracovii” trafiali w poprzeczkę. Po przerwie zdecydowaną przewagę osiągnęli nasi piłkarze, ale również nie zdołali zdobyć zwycięskiego gola. Remis na boisku „Wisły” jest niewątpliwym sukcesem naszej drużyny, ponieważ jednak punkty zdobywają także inne zespoły z końca tabeli,

do definitywnego oddalenia niebezpieczeństwa degradacji, potrzebna jest dalsza mobilizacja podopiecznych JERZEGO MIKOŁAJCZYKA. (leg)

Zawody „Walterowskie” w strzelectwie

DRUŻYNA LOK-owska naszego przedsiębiorstwa brała udział w Ogólnopolskich Zawodach Walterowskich w strzelectwie sportowym, zorganizowanych przez Sanockie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej. Na ogólną liczbę startujących przedsiębiorstw MPK Kraków wywalczyło 5. miejsce ilością 1004 punktów. Pierwsze miejsce zajął ZKS „Komunalni” w Sanoku — 1188 pkt., przed WPK Słupsk. MGKS „Nafta” Krosno, MPK Starachowice i innymi przedsiębiorstwami komunalnymi.

Łącznie w zawodach strzeleckich startowało 86 zawodników. Do najlepszych w naszej drużynie należeli: wśród mężczyzn: Jacek Kielich — ZSP — 251 pkt. (rekord zawodów), Jerzy Wagner z ZAW — 218 pkt., Ryszard Murzyn z ZTX — 218 pkt. Wśród kobiet: Małgorzata Oleczyk z PO — 201 pkt., Anna Warejko z ZNA — 116 pkt. Zwycięcy u honorowani zostali pucharami, dyplomami i upominkami. (Z.F.)

Przestrogi nigdy dość...

...profilaktyki także — twierdzą członkowie Towarzystwa Trzeźwości Transportowców i ostrzegają jak mogą.

Zarząd TTT zorganizował w Zakładzie Taksówek konkurs ze znajomości ruchu drogowego. I miejsce zajął Robert Kaczmarek z ZTX, II Andrzej Zaczekiewicz także z ZTX, III Jarosław Dąbrowski z ZAC, IV Tomasz Twardowski z ZNR i V Edward Bratko z ZAW. Konkurs poprzedziła pogadanka na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym Krakowa. Omówiono też ujawnione przypadki nietrzeźwości wśród prowadzących pojazdy w minionym roku. Było ich 7. Cała impreza była realizacją jednego z punktów programu działania TTT. (F.S.)

Z GABINETU PROKURATORA

Rodzinna przysługa

prawa jazdy, nigdy też nie starał się o uzyskanie uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Był już kilkakrotnie karany, a w miejscu swego zamieszkania znany był ze swoich skłonności do nadużywania alkoholu. Prokuratura Rejonowa dla dzielnicy Kraków Podgórze skierowała do sądu wniosek o ukaranie Ryszarda Marońa karą 10 lat pozbawienia wolności,

a więc o maksymalny w tym przypadku wymiar kary. Wyrokiem Sądu Rejonowego dla Krakowa — Podgórze z dnia 20 stycznia 1988 roku skazano go na 7 lat. Prokurator zaskarżył powyższy wyrok zarzucając niewspółmierność wymierzonej oskarżonemu kary zasadniczej oraz kary dodatkowej tzn. zakazu wydania zezwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych w stosunku do znacznego stopnia społecznego niebezpieczeństwa popełnionego czynu domagając się podwyższenia kary do 10 lat pozbawienia wolności.

Aktą wpłynęły już do Sądu Wojewódzkiego w Krakowie, od decyzji sędziów wyższej instancji zależy więc czy kara zostanie podwyższona czy nie. Na marginesie jeszcze dodam, że przebywając już w więzieniu Ryszard Maroń okradł jednego ze współwięźniów i chcąc uniknąć kary dodatkowej dokonał samookaleczenia — mimo wyroku więc nie zszedł z drogi przestępstwa.

A oto krótki komentarz zastępcy prokuratora rejonowego dla dzielnicy Kraków — Podgórze Marka STOLARZA.

Uwzględniając nawet specyfikę naszego zawodu wypadek ten oceniam jako szczególnie tragiczny dla rodziny dziewczynki, która zginęła w wyniku cudzej lekkomyślności i nieodpowiedzialności. Całe to nieszczęście dotknęło jedną rodzinę — rozpacz matki nie miała granic. Dlatego trudno więc rozpatrywać zaistniałe wydarzenia tylko i jedynie w wymiarze kary. Przecież nawet najwyższy w tym przypadku wymiar kary (10 lat pozbawienia wolności) niczego już nie zmieni. Kara może jedynie odstraszyć dalszych, potencjalnych sprawców innych, podobnych nieszczęść. Dlatego m.in. zaskarżyliśmy wyrok. 5 marca Sąd Wojewódzki po rozpatrzeniu rewizji zmienił wyrok, wymierzając karę 10 lat pozbawienia wolności. (WAD)



Fot. Jacek Weislo

A może... do kina

SWIAT kultury Żydów jest dzisiaj w Polsce prawie zupełnie nieznan. Stereotypy, powstałe w początkach kapitalizmu na ziemiach polskich czy ukute przez międzywojenne kabarety — to w zasadzie wszystko, co o Żydach przeciętnemu Polakowi wiadomo. No i oczywiście martyrologia tego narodu — skutek hitlerowskiego „ostatecznego rozwiązania”.

O szerszą prezentację kultury żydowskiej, całkowicie odrębnej, zamkniętej w zasadzie w kręgu języków hebrajskiego i jidysz, a przecież przez stulecia powstającej w najbliższym sąsiedztwie kultury polskiej — pokusił się Dyskusyjny Klub Filmowy „Mikro-Odeon”. Na Festiwal Kultury Żydowskiej, który rozpoczął się 10 maja składają się wykłady pięciodniowej sesji naukowej, recitale, wystawy, spotkania oraz projekcje filmów dokumentalnych i fabularnych. Jest więc okazja obejrzenia szeregu filmów na specjalnym przeglądzie pt. „Naród wybrany”, który trwać będzie w kinie „Wolność” do 22 maja.

W programie, oprócz tytułów znanych już z kin czy telewizji, jak „Kabaret” Boba Fosse, „Skrzypek na dachu” Normana Jewisona bądź „Dyktator” Charlie Chaplina, jest też np. „Pilat i inni” w reżyserii Andrzeja Wajdy, na motywach popularnej powieści Bulhakowa, znany widzom kin studyjnych. Wśród mniej znanych warto wymienić „Śpiewaka jazzbandu” Alana Croslanda z 1927 roku — pierwszy film dźwiękowy na świecie, a poza tym „Wybór Zofii” Alana Pakuli, „Jesus Christ Superstar” N. Jewisona czy „Ucieczkę z Sobiboru” J. Golda.

Warto też zobaczyć przedwojenną ekranizację „Dybuka” według Szymona An-skiego w reżyserii Michała Waszyńskiego, choćby dla porównania z najnowszą, sceniczną realizacją Andrzeja Wajdy w Starym Teatrze.

ZA MYCIE AUTOBUSU — DO WIEZIENIA

Od 3 tygodni środki komunikacji miejskiej w stolicy Kolumbii, podobnie zresztą jak auta prywatne, jeżdżą brudne. Władze miejskie wprowadziły bowiem zakaz mycia pojazdów i ścisłe racjonowanie wody do innych celów. Od dłuższego czasu z powodu suszy poziom wody w zbiornikach miejskich zaczął gwałtownie opadać. Do dzielnicy Bogoty zamieszkałych przez ludność ubogą dostarcza się wodę raz dziennie cysternami. Radykalnie ograniczono też normy zużycia wody w restauracjach, hotelach i pralniach. Za nieprzestrzeganie zarządzeń grożą kary pieniężne, a w przypadku powtórnego naruszenia przepisów grozi areszt.

NAPAD TYPOWY, NAPASTNIK — NIE

Niezwykły napad na taksówkarza odnotowano niedawno w milicyjnych kronikach WUSW w Szczecinie. Napastnikiem, który wieczorem wsiadł do „mercedesa” w Chojnie i zaczął się zawieźć do odległych o kilkanaście kilometrów Łukowic, okazał się 11-letni Grzegorz C. z Cedyni. Nieletni bandyta przyłożył w trakcie jazdy nóż do gardła kierowcy Bernardowi M. i zażądał pieniędzy. Kiedy jednak taksówkarz nie stracił zimnej krwi i zaczął się bronić, napastnik uciekł. Do jego mieszkania trafiono, idąc śladem znalezionej w „mercedesie” reklamówki z przyborami wędkarskimi, które wcześniej zostały skradzione ze sklepu. 11-letni Grzegorz, pochodzący z rozbitej rodziny i mieszka-

jący tylko z matką, był już notowany jako włamywacz. Przyznał się, że to on zaatakował taksówkarza.

TO JUŻ, NIESTETY, ODLEGŁA PRZESZŁOŚĆ

Tramwaje i autobusy przez lata zaliczano w Poznaniu do najbardziej bezpiecznych środków komunikacji, ale to już przeszłość, gdyż wypadkowość niepokojąco wzrasta. W ub.r. wydarzyło się tam 628 wypadków i kolizji z udziałem taboru MPK. Życie straciło 10 osób, a 188 zostało rannych. Uszkodzeniu uległo 450 jednostek taboru. Najwięcej notuje

Mieszanka pikmow

się przypadków najechania tramwaju na tył jadącego przed nim składu. Naliczono takich kolizji aż 67, czyli dwa razy więcej niż rok wcześniej. Winę za nie najczęściej ponoszą ludzie. Od listopada ub. roku wzmożono w Poznaniu kontrole techniczne jazdy. Prawie co czwarta skończyła się konkretnymi pretensjami pod adresem motorniczych. Do najczęstszych uchybień należały: niezachowanie odpowiedniej odległości między pojazdami, używanie nadmierne hamulca awaryjnego, szarpnięcie przy ruszaniu. Niezależnie od kilkudziesięciu pouczeń i ostrzeżeń trzech motorniczych skierowano na przeszkolenie, a czterech potrącono premie. Sprawcami większości wypadków byli ludzie młodzi z niewielkim stażem pracy, od 3 do 6 lat.

Żona budzi męża motorniczego:

— Józek, o której miałam cię obudzić? O piątej czy o szóstej?
— O czwartej! A która jest?
— Siódma...

*

W tramwaju spotyka się dwóch znajomych, którzy dawno się nie widzieli:

— Nieźle się trzymasz, stary, tylko włosy ci się przeczesały — zauważa jeden — czy próbowałeś temu przeciwdziałać?

— Tak, właśnie złożyłem pozew o rozwód...



W zakładowej stołówce pracownik pyta nową kierowniczkę:

— Czy w tej naszej stołówce nigdy nie zmieniacie obrusów na stołach?

— Bardzo przepraszam, ale nie zdążyłam się jeszcze zorientować, bo jestem tu dopiero drugi miesiąc...

*

Na wycieczce w Londynie dwaj Polacy wsiadli do piętrowego autobusu. Jeden usiadł na dole, a drugi poszedł na górę, ale szybko wrócił.

— Co, nie podoba ci się na piętrze? — pyta pierwszy.

— Podoba, ale tam jest bardziej niebezpiecznie...

— Dlaczego?

— Wyobraź sobie, tam wcale nie ma kierowcy!

WARSZAWSKIE METRO PO PIĘCIU LATACH

Przed 5 laty, w kwietniu 1983 r. rozpoczęto na Ursynowie budowę metra. Dziś w stanie surowym są gotowe 4 stacje: Imielin, Stokłosy, Ursynów i Śłużew, a 2 następne: Kabaty i Natolin będą gotowe w tym roku. Wybudowano w tym czasie tunele długości ponad 6,5 kilometra. Na stacji Ursynów i w tunelu pomiędzy tą stacją a Stokłosami betonowane jest podłożenie, co niebawem umożliwi ekipom Zakładów Budownictwa Kolejowego przystąpienie do układania pierwszego od-

trokskiej opieką w miejscowym szpitalu wraca do zdrowia.

TYSIĄCE OSÓB WIEZIAMI METRA

Kanadyjska prowincja Quebec pograżyła się w całkowitych ciemnościach, gdy z powodu awarii nocą nastąpiła przerwa w dostawie energii elektrycznej. Sparaliżowane zostało życie m. in. w Montrealu, Quebec, Trois-Rivières, Hull, w miejscowościach sąsiedniego stanu Nowy Brunszwik i części amerykańskiego stanu Maine. Tysiące ludzi zo-

RAZ W ROKU SZTOKHOLM BEZ AUT

Władze stolicy Szwecji postanowiły raz w roku wprowadzić zakaz poruszania się samochodów po wszystkich bez wyjątku ulicach Sztokholmu. Rada Miejska opowiedziała się zdecydowanie za oddaniem w tym dniu ulic we władanie pieszych, rowerzystów i użytkowników deskorolek. Intencją tej decyzji jest uzmysłowienie mieszkańcom stolicy rosnącego stopnia zanieczyszczenia miasta przez użytkowników pojazdów mechanicznych. W Sztokholmie wprowadzono już w życie pewne kroki zapobiegające postępującemu zanieczyszczeniu środowiska. M. in. tzw. czyste tłumiki w autobusach komunikacji miejskiej. Poza tym bardzo rozbudowano w ostatnich latach niezbyt drogą, jak na tamtejsze warunki, komunikację masową, co jest obliczone na zmniejszenie właścicieli samochodów do używania ich do dojazdów do pracy.

SŁUŻBOWE AUTA DROGO KOSZTUJĄ

Związek Radziecki jest państwem o największej liczbie samochodów służbowych oraz obsługujących je ludzi — stwierdził tygodnik „Niedziela”. Na utrzymanie służbowych pojazdów — stwierdza autor artykułu — wydaje się tyle pieniędzy, ile kosztuje system komunikacji miejskiej w całym Związku Radzieckim, nie licząc taksówek, a więc autobusów, trolejbusów, tramwajów i metra. Liczba kierowców prowadzących służbowe auta osobowe w ZSRR równa się liczbie kierowców autobusów i taksówek.

(Oprac. I-k)

stało uwięzionych w windach i wagonach metra. Całkowicie sparaliżowany został ruch drogowy oraz łączność telefoniczna. Władze skierowały wzmocnione oddziały policji do patrolowania ulic, by nie dopuścić do rabunków i włamań. Poważniejszych tego rodzaju incydentów nie zanotowano.

PODROŻAŁ CHLEB I KOMUNIKACJA

Rada Miejska Stambułu zatwierdziła podwyżkę opłat za przejazdy autobusami miejskimi i taksówkami o 20 proc. Jednocześnie o jedną trzecią wzrosły ceny chleba. Ponieważ ani komunikacja miejska, ani pieczywo nie podróżowały w innych miastach Turcji, mieszkańcy Stambułu płacą na razie drożej niż pozostali Turcy.