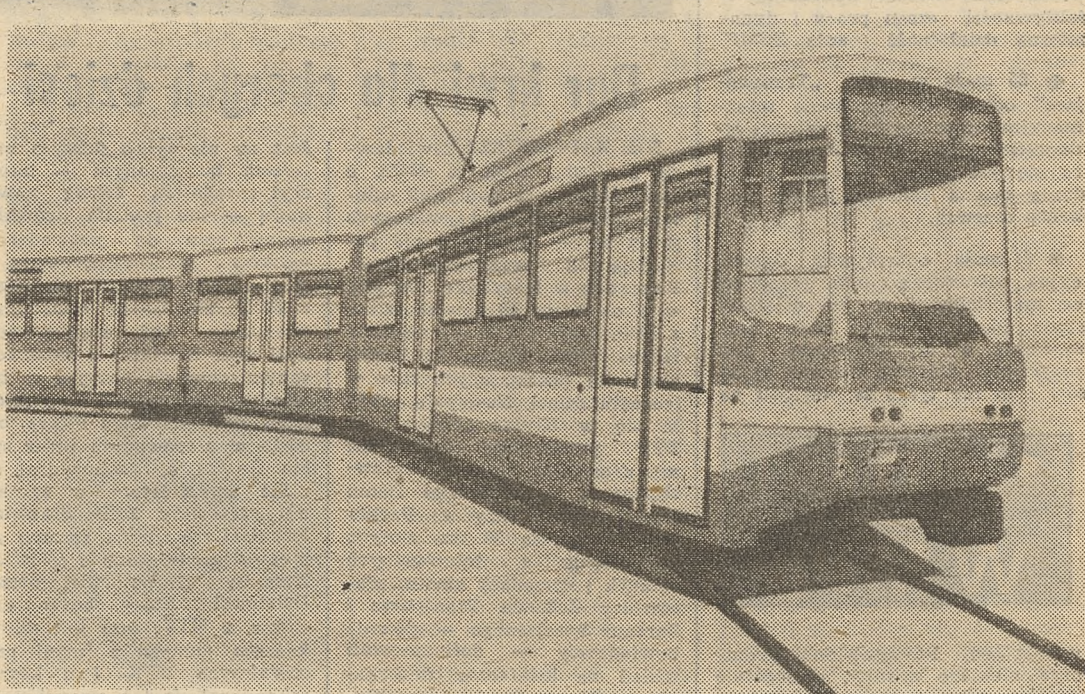


(Dokończenie na str. 4)



Spółka z o.o.

Szansa dla tyrystora

O WSPÓLNYM projekcie pracowników AGH i MPK, by zastosować układy tyrystorowe w wagonach tramwajowych pisałam już niejednokrotnie. Właściwie od lat niewiele się zmieniło. Wyprodukowane dzięki temu rozwiązaniu tyrystory zostały kilka lat temu zamontowane, wagony jeżdżą, przeszły pomyślnie wszelkie próby, testy oraz pomiary i... Gdyby nie upór twórców oraz kierownictwa MPK, nie by się nadal nie działo. Nie jeżeli nie liczyć oczywiście stołecznego pomysłu zakupienia takich urządzeń za granicą, oczywiście za dewizy. Nie wiadomo, czy zagraniczne układy byłyby lepsze, na pewno natomiast drogie.

Wprawdzie nikt nie powiedział, że rozwiązanie jest do kitu i tyristorów produkować

się nie będzie, ale też nikt nie wyraził większego zainteresowania i produkcji nie zlecił. Reforma reforma, a rynek nadal należy do producenta, najczęściej monopolisty. Temu zaś wszystko jedno, co produkuje, bo i tak odbiorcy kupić musi.

W tym marazmie decyzyjnym podziwiałam upór twórców. Twierdzili bowiem, że nawet jeżeli z tyristorów nic nie wyniknie, to przy okazji i tak wpadło im do głowy wiele innych rozwiązań, mogących znaleźć zastosowanie w systemach dotychczasowych. Robili więc swoje — myśli.

Twórcy i użytkownicy pomysłu zaczęli się rozglądać za producentami poszczególnych elementów. Penetracji poddano Polskę południową. Chętni do wytworzenia się znaleźli. W

tej chwili są już nawet w magazynach gotowe komplety tyrystorowe. Wszystko to jednak nie miało charakteru produkcji. W momencie gdy powstały ku temu warunki, postanowiono rozpocząć działalność innowacyjno-wdrożeniową. Aktualnie trwają prace zespołu powołanego na pierwszym oficjalnym spotkaniu przyszłych udziałowców nad zasadami tworzenia spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Do spółki należełoby przedstawić: AGH, MPK i SKR—Stomilki. Zaінteresowany spółką jest także chorzowski Konstal, jedyny producent wagonów tramwajowych w Polsce. Skąd

(Dokończenie na str. 4)

W OSTATNIM dniu maja Zebranie Delegatów Zalogi dokonało ostatecznego podziału zysku za ubiegły rok oraz oceny działalności Przedsiębiorstwa i jego dyrektora. Zaakceptowało pozytywną ocenę organu założycielskiego.

Bezdyskusyjne zebranie

Szkoda, że na tak ważnym tematycznie zebraniu nikt z delegatów nie zabrał głosu. Czyżby nie było wątpliwości? Nie przejęł się też nawet podzieleniem zysków kierownicy zakładów. Na wszystkich zaproszonych przybyło tylko dwóch: z ZTS i ZPT.

Czyżby kierownikom nie zależało na tym jak ocenia ich załoga? Oni także przecież pracują na ocenę Przedsiębiorstwa. Chyba, że byli przewidujący i brak dyskusji był dla nich oczywistym faktem.

(F. S.)

PAN-AM-em w świat autobusem po Krakowie

ZAPOWIEDZANA od dłuższego już czasu umowa na reklamowanie PAN-AM została podpisana w pierwszych dniach czerwca. Spod „Cracovii” ruszył pierwszy MPK-owski autobus pomalowany przez tę firmę na jej kolor i z jej znakami. Umowa zakłada, że takich autobusów będzie u nas trzy. Dwa z nich będą wynajmowane przez PAN-AM, trzeci stanowi rezerwę. Przewoźnik lotniczy, którego będziemy reklamować, będzie płacił nam i za reklamę, i za jazdę na linii Balice — centrum Krakowa. Za każdy autobus otrzymywać będziemy na konto po 2 tys. dolarów rocznie, a za każdą godzinę pracy autobusu 4 tys. zł. Taki jest aktualny koszt eksploatacyjny. Umowa zastrzega, iż ta kwota może być zmieniona wraz ze zmianą kosztów. Płaty od pasażerów.

(Dokończenie na str. 4)

(Dokończenie na str. 4)

Fot. Stanisław Makarewicz

● 19 maja odbyło się ostatnie spotkanie w tej kadencji radnych i dyrekcji przedsiębiorstwa. Zebrani podsumowali 4 lata działalności realizację przez przedsiębiorstwo wniosków i postulatów z kampanii przedwyborczych oraz wnioski wypływające z ich działalności. Wszyscy otrzymali specjalne adresy z podziękowaniami. Uzgodniono, że w nowej kadencji spotkają się z nowo wybranymi radnymi by podzielić się z nimi swymi doświadczeniami.

● 20 maja dyrekcja i kolektywy przedsiębiorstwa obradowały w ZAC. Ocena zakładu wypadła znacznie lepiej niż przed rokiem, podkreślano wzrost wskaźnika efektywności czasu pracy i dynamiczną działalność koła ZSMP.

● 25 maja w SM „Tramwajarz” odbyło się spotkanie informacyjne na temat budownictwa jednorodzinnego. O 20 działek stara się już ponad 30 osób, a podania można składać jeszcze do końca czerwca.

● 27 maja operatywka dyrekcyjna poświęcona była gospodarce materiałowej w przedsiębiorstwie. Okazuje się, że brak normowania w tej dziedzinie jest przyczyną dalszego wzrostu zapasów i to nie tylko ze względu na



Dar krwi dla chorych dzieci

NIE ZAPOMNIELI krwiodawcy z Klubu HDK w MPK o Dniu Dziecka, a pomyśleli właśnie o dzieciach pokrzywdzonych przez los — chorych i nie posiadających rodzinnego domu. 1 czerwca w Instytucie Pediatrii w Prokocimiu 40 krwiodawców z ZTP, ZAW i ZTS — członków Klubu HDK oddało 12 litrów krwi dla pozostających tam w leczeniu dzieci. Następnie odbyło się w Klubie „Bajkał” w ZTP przekazanie książeczki mieszkaniowej Piotrowi Gutowskiemu z Państwowego Domu Dziecka Nr 4 przy ul. Parkowej 12. Kwota 30 tys. złotych pochodząca z dobrowolnych składek i sprzedaży złomu, pracownicy Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego — głównie krwiodawcy — dofinansowali wkład na książeczkę mieszkaniową Piotra. Oprócz tego chłopiec otrzymał od Klubu HDK zegarek i komplet garnków na tzw. „zagospodarowanie” mieszkania. Serdecznie dziękując za książeczkę mieszkaniową i prezenty chłopiec powiedział: „Jest to najpiękniejszy prezent w ostatnim Dniu Dziecka w moim życiu”. Trudno tu nie dodać, że Piotr Gutowski wkrótce kończy 18 lat, a jego pobyt w PDD trwać może tylko do końca czerwca.

Towarzysząca chłopcu w tej niezwykle miłej i wzruszającej zarazem uroczystości kierowniczką PDD Nr 4 Maria Balicka zaapelowała o możliwość zatrudnienia wychowanka w MPK.

WSPANIAŁE bawili się dzieci naszych pracowników na stadionie Nadwiślań 5 czerwca. Impreza z okazji Dnia Dziecka mogła się odbyć dzięki patronatowi MPK i „Stomilu”. Jak wypadło — oglądali osobiście dyrektorzy tych firm. Każde dziecko (rodzice także) mogło znaleźć coś dla siebie. Pod okiem instruktorów najmłodszy brał udział w konkursach, starsi bawili się przy dyskotekowej muzyce. Wszyscy mogli przeciągać linę, brać udział w licznych grach i zawodach sportowych, oglądać demonstracje przez żołnierzy z „czerwonych beretów” walki obronne, czy podziwiać wreszcie dziecięce i młodzieżowe zespoły taneczne. Organizatorzy zdali egzamin. Gorzej z „rodzicami i opiekunami dzieci. Dali koncertowy przykład niedyscyplinowania i nieleczenia się z nikim. Nie pomagali apele konferansjerów o porządek. Wstyd. (fis)

● 1 czerwca w ramach Dnia Dziecka ZSP zaprosiło do siebie dzieci ze Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego przy ul. Praskiej. Gościom zaprezentowano zakład, pokazano działanie komputera i zaproponowano wspólną zabawę w rysowanie o tym jak wygląda praca w zakładzie. Najlepsze prace dzieci zawisną w zakładzie. (A.Z.)



Fot. Stanisław Makarewicz

Patronem Kornel Makuszyński

NIECODZIENNA uroczystość, jaką było nadanie imienia pisarza Kornela Makuszyńskiego Specjalistycznemu Ośrodkowi Szkolno-Wychowawczemu przy ulicy Praskiej w Krakowie, zgromadziła 7 czerwca w budynku Ośrodka: władze dzielnicy Podgórze z I sekretarzem KD PZPR Janem Kozakiem, władze oświatowe z wicekuratorem Lucyną Frackiewicz, przedstawiciele zakładu opiekuńczego Ośrodka — dyrektora MPK Tadeusza Trzmieła i przedstawiciele kolektywu społeczno-politycznego z I sekretarzem Ryszardem Gurbielem. W uroczystości wzięli również udział: pisarz Włodzimierz Wnuk, przedstawiciele krakowskich szkół, oraz nauczyciele, wychowawcy i wychowankowie Ośrodka.

Po serdecznym powitaniu przybyłych przez dyrektora Ośrodka Stefanie Pszczole, a następnie przedstawieniu przez nią sylwetki patrona, odczytano akt nadania Specjalistycznemu Ośrodkowi Szkolno-Wychowawczemu imienia Kornela Makuszyńskiego po czym nastąpiła uroczystość odsłonięcia w holu głównym tablicy z popiersiem pisarza.

W imieniu władz oświatowych wicekurator Lucyna Frackiewicz złożyła serdeczne gratulacje dyrektorowi Ośrodka Stefanie Pszczole i kierowniczce Szkoły Krystynie Dudziak za osiągnięcia w nauce i wychowaniu, oraz prowadzeniu placówki, która jest przodującą w województwie.

Kolejnym uroczystym momentem było wręczenie dyrektoriowi MPK Tadeuszowi Trzmiełowi Honorowej Odznaki „Zasłużony dla Oświaty” — za siedem lat sprawowania opieki nad Specjalistycznym Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym przy ulicy Praskiej.

Uroczystość nadania imienia Kornela Makuszyńskiego Ośrodkowi, zakończyła się pie-

knie wykonanym przez jego wychowanków programem artystycznym. Oglądać też można było wystawę rysunków dzieci, którym za inspirację twórcze służyły znane postaci bohaterów z książek Kornela Makuszyńskiego. (M.B.)

U was nauczyłem się szacunku do pracy

— „Gdy dowiedziałem się, że powierzono mi współpracę z waszym Przedsiębiorstwem, byłem przerażony. Robiłem wszystko, by opóźnić przyśpiecie do was. Bałem się. A potem? Po tem to już najmilej wspominały przeze mnie okres pracy. To od was nauczyłem się rzetelności i solidności. Zrozumiałem, że jak tak powiedziano, to tak ma być. Termin był terminem. Nauczyłem się pracy i szacunku do niej”.

Taką opinię wyraził o współpracy z MPK kierownik Wydziału Budownictwa i Gospodarki Komunalnej KK PZPR na pożegnalnym spotkaniu w naszym Przedsiębiorstwie Włodzimierz Łakomski. Dzięki takim, życzliwym nam we władzach miasta, mogły być realizowane nowe inwestycje i modernizacje obiektów. Takie postawy i właściwe oceny wagi komunikacji dla miasta przyczyniły się do powstania modelowego wręcz systemu pracy wykonawców i inwestorów z patronami naszych inwestycji — kwartalnych operatywek i rozliczania zainteresowanych z wykonanych prac.

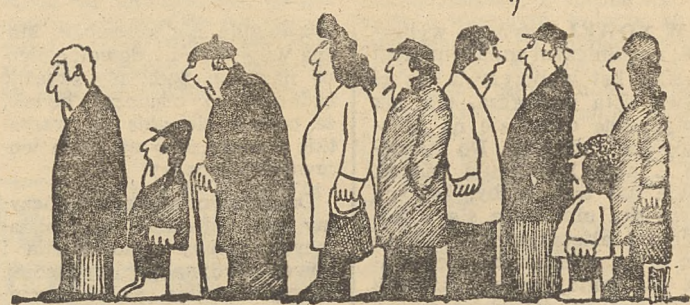
— Nie macie mi za co dziękować — powiedział na zakończenie nasz gość. To ja — wam wiele zawdzięczam. A o was zawsze tylko dobrze mówiłem.

Włodzimierz Łakomski przeszedł do innej pracy, przyjaźnie i sympatie pozostały.

F. SERWIN



TAK, MNIE TAKŻE
NIE STAĆ NA KUPNO
SAMOCHODU...



Wydarzenia w kraju i na świecie

▲ NA NAJBLIŻSZYM posiedzeniu Sejm (16—17 bm.) będzie debatował m. in. nad zmianami w aktach prawnych regulujących działalność rad narodowych.

▲ Papież JAN PAWEŁ II wystosował osobisty list do Michała Gorbaczowa. Wystosowanie przez papieża listu do przywódcy partii radzieckich komunistów przyjęte zostało z prawdziwym zainteresowaniem jako fakt bez precedensu, potwierdzający wolę dialogu między Watykanem a Moskwą i jako istotny element ogólnego odprężenia międzynarodowego.

▲ Na zaproszenie członka Stałego Komitetu Biura Politycznego KC Komunistycznej Partii Chin, przewodniczącego Rady Państwowej ChRL LI PENGGA członek Biura Politycznego KC PZPR, prezes Rady Ministrów ZBIGNIEW MESSNER wraz z małżonką

przebywał z oficjalną wizytą przyjaźni w Chińskiej Republice Ludowej.

▲ Czwarte spotkanie sekretarza generalnego KC KPZR MICHAŁA GORBACZOWA z prezydentem USA RONALDEM REAGANEM podsumowało wyniki dotychczasowego trzyletniego, intensywnego dialogu radziecko-amerykańskiego i wytyczyło główne kierunki jego kontynuacji. Szczyt moskiewski był przede wszystkim wydarzeniem w dwustronnych stosunkach między obu mocarstwami, dał też okazję do przedyskutowania kluczowych problemów międzynarodowych, przede wszystkim rozbrojenia.

▲ Rząd federalny CSRS w trosce o zwiększenie efektywności działania i w obliczu konieczności posunąć oszczędnościowych podjął decyzję o zredukowaniu do końca przy-

szlego roku aparatu władz centralnych, w tym ministerstw o 30 do 50 proc.

▲ Co najmniej 80 osób poniosło śmierć, a 230 zostało rannych, gdy przy wjeździe do Arzamasu (w pobliżu Gorkiego) — ważnego ośrodka przemysłowego leżącego 400 km na wschód od Moskwy — eksplodował pociąg towarowy przewożący m. in. materiały wybuchowe.

▲ Wyłoniony przez Krajową Konferencję Węgierskiej Socjalistycznej Partii Robotniczej nowy Komitet Centralny wybrał na swym pierwszym posiedzeniu plenarnym 57-letniego KAROLY GRO-SZA, dotychczasowego premiera WRL, na sekretarza generalnego KC WSPR. 76-letni JANOS KADAR powołany został na nowo stworzone stanowisko przewodniczącego partii. (DD)

Laurka

z 7-letnim opóźnieniem

INŻYNIER Jan Sokółowski, znakomity od lat fachowiec i społecznik, jakoś nie potrafi „sprzedać” bezsprzecznych osiągnięć kierowanego przez siebie Zakładu Sieci i Podstacji. Dobra coraz lepsza kadra, rozwiązuje skomplikowane, nowatorskie w skali kraju problemy — jednocześnie bywa „punktowany” za zbyt wysoką poprzeczkę, za mało realne terminy, albo za to, że nie zgłosił wcześniej, iż ma trudności.

Myślę, że 7 czerwca, na wyjazdowej operatywie kierownictwa administracyjnego i społeczno-politycznego w ZSiP obraz ten uległ pewnej zmianie. Po pierwsze — inż. Sokółowski nie rozumiał tylko... prostych pytań skoro on stara się sprawy załatwiać na bieżąco (tak było np. z udziałem w rekrutacji absolwentów krakowskich szkół). Dewiza ZSiP: „zakład jest po to, by robić swoje, a nie po to, by się chwalić” (u decydentów) była mało popularna.

Po drugie — o ile rok temu na poprzedniej naradzie pozostali członkowie kierownictwa Zakładu występowali nieco na zasadzie słonia w składzie porcelany, to tym razem czujnie i bezawaryjnie wypełniali polecenia swojego szefa. Po trzecie — wzmocnili się związkowcy, reaktywowana po czterech latach organizacja młodzieżowa przebojem wtargnęła do władz ZZ ZSMP i krzywdy głównemu sprawcy tego wydarzenia nie da zrobić.

Wyraźnie wzmocniony kadra i sprzętem zakład stać na wiele. Sporo spraw dzieje się tu jednak nie na miarę umiejętności i ambicji kierownictwa. Ale o problemach ZSiP obszernie w następnym numerze.

PS. Inż. Sokółowskiego znam od 7 lat i nigdy go nie chwaliłem. Nie gram z nim w szachy, brydża, w gry komputerowe.

(aml)



PIOTR KŁAK — emeryt, radny Rady Narodowej Miasta Krakowa, członek Komisji Gospodarki Komunalnej i Przestrzennej.

— Dla mnie to była już piąta kadencja jako radnego. Przez dwadzieścia lat byłem radnym dzielnicowym, a potem miejskim. To wyczerpująca praca, ale jednocześnie wciągająca. Nieraz myślałem by już nie kandydować, ale zawsze były jakieś sprawy do dokończenia, które trzeba było załatwić. Załatwiałem więc sprawy swoich wyborców, sprawy pracowników naszego przedsiębiorstwa, głównie mieszkaniowe, a także sprawy naszego przedsiębiorstwa.

To ostatnie było najwygodniejsze w ostatnim okresie, gdyż występując w sprawach MPK mieliśmy zawsze dobrze przygotowane materiały, które pozwalały na odpowiednią argumentację popierającą racje przedsiębiorstwa. Często pytano mnie na przykład jak czuję się, gdy na posiedzenie Komisji przychodzi mój dyrektor, mój szef, by domagać się podwyżki cen biletów, a z drugiej strony ja miałem bronić interesów swych wyborców, którzy chcieliby jeździć tramwajami jak najtaniej. Odpowiadałem wówczas, że musiał wtedy zwyciężyć rozsadek. Przecież to, co mówił radnym dyrektor, ja wiedziałem już wcześniej i to nie tylko jako

Być radnym

WYBORY do nowych rad już tuż, tuż. Czas więc kończyć refleksje tych, którzy radnymi byli dotychczas. Dlatego to już ostatni odcinek wspomnień o tym, co to znaczy być radnym.

radny, któremu dano jakieś tam materiały z tym co powinien powiedzieć, ale przede wszystkim jako pracownik MPK, który dobrze zdawał sobie sprawę z tego, co znaczyłoby dla załogi niewyrażenie zgody na tę podwyżkę cen. To były też moje argumenty dla kolegów radnych.

Dwadzieścia lat pracy społecznej to dużo. To wiele kontaktów i znajomości z wieloma ludźmi. Zdarzało się np., że idąc z interwencją w czyjejś sprawie do urzędu spotykałem tam swego kolegę — radnego z poprzedniej kadencji. To pomagało. Jednak tym razem wydaje mi się, że czas już skończyć. Radny tym razem ma mieć podobno znacznie więcej uprawnień, ale z pewnością i znacznie więcej obowiązków, a mnie już zdrowie szwankuje...



RYSZARD SALAWA — motorniczy ZTP, radny Rady Narodowej Miasta Krakowa, członek Komisji Gospodarki Komunalnej i Przestrzennej.

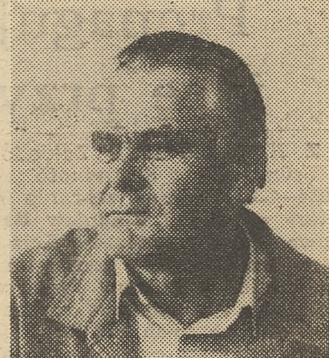
— To była moja pierwsza kadencja. Przyszedłem do Rady bez jakiegos przygotowania, ale muszę powiedzieć, że trafiłem na wyjątkową kadencję.

Wyjątkowo ważna. Ot, choćby te kilka spraw z ostatniego okresu i podejmowane decyzje, ich waga... perspektywiczny plan zagospodarowania województwa do roku 2015! Ale być radnym to z jednej strony uczestniczenie w sprawach ważnych i wielkich, jak ta, a z drugiej użeranie się z urzędami, a głównie z urzędnikami o sprawy całkiem blade, które mogły być rozwiązane od ręki, ale ciągną się tylko dlatego, że każdy z urzędników ma jakieś swoje interesy. Tak było np. ze sprawą działek dla przedsiębiorstwa, które nam już przydzielano, potem cofano przydział, dawano gdzie indziej, by znów okazało się, że dla tego terenu nie ma jeszcze opracowanego kompleksowego planu zagospodarowania. To chwila wygląda jako kpiny.

A więc być radnym to nie tylko szacunek i dorabianie się zasług, jak niektórzy sądzą, ale również i nieprzyjemne sprawy do załatwienia, czy nieprzyjemne odnoszenie się niektórych znajomych. Sa jednak sprawy, których jeszcze do końca nie załatwiłem i trzeba je będzie skończyć, dlatego też w tych wyborach startuję raz jeszcze. Jeśli mi się uda przejść w wyścigu do mandatu będę walczył nadal.

ANDRZEJ BALON — zastępca kierownika ZTX, członek Prezydium GRN w Mogilanach, przewodniczący Komisji Przestrzegania Prawa i Porządku Publicznego.

— Jest to moja druga kadencja w tej Radzie, poprzednio byłem członkiem Komisji, obecnie jej przewodniczącym. Oczywiście to wiązało się ze znacznie większymi obowiązkami, gdyż oprócz posie-



dzeń Komisji dochodziły jeszcze odbywane co dwa tygodnie posiedzenia Prezydium.

Jeśli idzie o dokonania, to sądzę, że osiągnięcie czegośkolwiek w gminie jest znacznie łatwiejsze niż w mieście, bo też i nasze potrzeby są znacznie mniej kapitałochłonne, a i ludzi znacznie łatwiej zmobilizować do wspólnej pracy. W ten sposób wywalczyliśmy np. w mojej rodzinnej wsi Brzeczynie budowę Domu Ludowego. Jednocześnie działając jako pracownik MPK popierałem starania Przedsiębiorstwa o uzyskanie właśnie w tej wsi terenu pod działki pracownicze. Niejako w rewanżu udało się załatwić w MPK uruchomienie całkiem nowej linii do Mogilan — „245” i znaczną poprawę komunikacji na innych liniach na terenie gminy.

Dziś, na koniec kadencji, mogę powiedzieć, że Rada w ciągu tych czterech lat załatwiła wszystko, co tylko mogła, a jedynym ogranicznikiem nowej linii do Mogilan środki finansowe. Wiele jednak spraw udało się rozpocząć i choć jeszcze nie weszły one do realizacji, to wiadomo, że nasi następcy już tych spraw nie popuszczą — powstał np. Komitet Gazyfikacyjny, trwają przygotowania do pełnego zaopatrzenia wszystkich wsi w wodę. To jednak pozostawiam już młodemu. Ja postanowiłem odpocząć. (A. Z.)

KOMUNIKACJA masowa jest do brodzieństwem dla dorosłych, o czym przekonują się dopiero wtedy, gdy z wyjątkiem krótkiej chwili, gdy mogą kasować bilety. Jest także dla nich z jakiegoś powodu jej nagłe zabraknie. Dla dzieci zawsze jest udręka. Środkiem wielu niebezpieczeństw, wynikających z konstrukcji pojazdów, ruchu ulicznego oraz niefrasobliwości i gwałtowności dorosłych — i to tych, którzy powinni ich strzec, a mianowicie opiekunów.

Świeżo narodzony obywatel aż do roku życia podróżuje w głębokim wózku, którego wkładanie i wyjmowanie z pojazdu może być dla maleństwa groźne. Duża część rodziców wkłada i wyjmuje wózek budką do wnętrza pojazdu, zamiast odwrotnie. Skutkiem tego budka znajduje się znacznie powyżej poręczy i dziecko może wypaść na chodnik. Był taki wypadek, nieświsty u nas w Polsce, dziecko wypadło na beton i zginęło na miejscu.

Rodzinny obywatel przesiada się na wózek sportowy. Fasonów jest mnóstwo, wszystkie mają jeden wspólny feler — są niebezpieczne, gdyż żaden nie zabezpiecza dziecka przed wypadnięciem w razie nagłego szarpnięcia (hamowania awaryjnego, koniecia wózka przez innego pasażera itp.). Wymanowane przez przepisy szelki nie są ostatnio przez rodziców stosowane, być może ich przypinanie i odpinanie nie wydaje się im godne fetygi. Celem zwiększenia możliwości wypadnięcia dziecka ustawiają wózek absolutnie równoległe do osi pojazdu. Nagłe szarpnięcie i wózek jedzie wzdłuż wagonu. A wustarczyłoby ustawić go nieco ukośnie.

Pasażerowie nie uważają za stosowne ustąpić miejsca opiekunowi dziecka, jeśli ma je w wózku. Dzięki czemu można zaobserwować sytuację, gdy obok główki dziecka (i oczu!) ktoś wpycha torbę czy innym przedmiotem trzymany w ręce. Nawet niewinna na pozór reklamówka ma ostre nogi, którym można dziecku zranić oko. Główna dziecka w wózku nie jest zbyt wysoko ponad poziomem podłogi skutkiem czego wdycha ono wszystkie brudy, a w upał wręcz się dusi.

Dziecko trzymane na rękach, przez stojącą matkę czy ojca, wypaść mu

może z rąk w razie hamowania awaryjnego. Dlatego też, ja nigdy nie ruszę z miejsca moim wozem, jeśli ktoś z dzieckiem na ręku stoi.

Malżna trzymać na kolanach opiekuna także nie jest bezpieczna. Zależy to od siedzenia, które on zajmuje. Niebezpieczne jest miejsce obok kasownika, gdyż jego szeroki, płaski, metalowy jęzor nadaje się akurat do tego, by dziecku rozciąć główkę. Wysocko zawieszona kasownikowa dorożka tak, by oszczędzić głowy dorosłego, a rozbić dziecko.

Często można zaobserwować uciśnięte mamuste czy babcie z rozkoszą

nić „184” taki autobus jeździł przez kilka miesięcy.

W przegubowych „Ikarusach” niebezpieczne jest dla dzieci miejsce pierwsze z lewej za przegubem. Nagminnie są przypadki, że siedzące na kolanach osoby dorosłej dziecko wsadzi główkę między poręcz a ramę karoserii. Jeśli w tym momencie autobus skręca, dziecku przegubowa główkę. Osobście widziałam kilka takich przypadków.

Nie ma pewniejszego kandydata na ofiarę wypadku niż kochająca babcia z ukochanym wnuczkami. Każda starsza pani, zapytana co jest jej naj-

stać, gdyż nareszcie chwilę odetchnie. Dziecko siedzące na kolanach niechybnie by ją skopało i uniemożliwiło trzymanie w ręce zakupów.

Dzieci są ciekawskie, na przystankach wychylają główki i patrzą na zewnątrz. Nikt z dorosłych na ogół nie zwróci im uwagi, a przecież zamykające się drzwi mogą im przytrafić sztykę. Kierowca czy motorniczy bardzo często nie widzi tego dziecka, bo je zastaniają dorośli, czy też w ogóle nie widzi całych drzwi, a coś dopiero główki. Przy wysiadaniu mamusie na ogół najpierw wypuszczają dzieci, a same wysiadają jako ostatnie. Jeśli się zdarzy pechowy przypadek, że drzwi się zamkną i rozdzieli ją z dzieckiem, lepiej by było, gdyby dzieci zostały wewnątrz pojazdu. Dziecko na peronie biegnie za pociągim czy autobusem i może wpaść pod koła. Późno też zwraca uwagę stojących na przystanku pasażerów. Wewnątrz wozu jest bezpieczniejsze, jego głośny krzyk alarmuje pasażerów i obsługę pojazdu — no i pod nic nie wpadnie.

Lista zagrożeń dzieci w komunikacji masowej jest jeszcze długa, bardzo długa. Niektóre można od ręki usunąć. Widziałabym np. w tramwajach i autobusach krótkie instrukcje dla rodziców: nie siadać koło kasowników, za przegubem nie siadać na poręczach w przegubie, nie stać z dzieckiem na ręku w czasie jazdy, wkładać wózek zawsze poręczami do wnętrza pojazdu, wózek ustawiać lekko ukośnie itp. Oczywiście deski i ścianki musimy uzupełnić samymi, co polecam kontroli niezawodnego pana Nazimka.

Od wielu lat zwracam rodzicom uwagę na niebezpieczeństwa grożące ich pociechom. Nieraz usłyszałam, że jestem chamem, albo że to nie moja sprawa. W takich razach straszę rodziców... mgr Buratowska. Informuję, że wypadki w MPK są rejestrowane i jeśli trafi się taki, przed którym ostrzegam, znam, że spowodowano go złośliwie. I to dopiero skutkuje.

Jak na razie nie mam konkurentów w walce o bezpieczeństwo dzieci w komunikacji masowej. Kto mi może?

MARTA MICHAŁOWSKA

OKIEM MOTORNICZEGO

Smoki na kołach

podziwające dwuletniego brzdąca, kasującego bilety, i to w czasie jazdy! Żadnej z pań nie przychodzi widać do głowy, czym to się może skończyć.

Ostatnio coraz częściej spotykam się z tramwajami i autobusami, pozbawionymi pionowej ścianki oddzielającej drzwi od siedzenia tuż obok nich. Dziecko trzymane na kolanach wyciąga nóżki spora poza obręb siedzenia. Otwierające się drzwi z impetem walą w drobne kolanka.

Nagminnie są przypadki przecięcia dzieci drzwiami wewnątrz wagonów (czy autobusów). Opiekunowie nie zawsze zdają sobie sprawę, że zajmowane przez dziecko miejsce znajduje się w zasięgu skrzydeł drzwi. Niebezpieczne jest to szczególnie w tramwajach, w których nie ma osobnego zamykania poszczególnych drzwi, i nawet po interwencji dorosłych nie da się natychmiast ich zamknąć, gdyż można przyciąć, z gorszym być może skutkiem, innych wsiadających i wsiadających.

W autobusach brak nieraz podnóżka przy siedzeniach obok pierwszych drzwi z prawej strony (siedzenia na kole). Dorosłym wykrecją się przez to stopy, dzieci wpadają nieraz do pasa albo całej. I niech w takim momencie kierowca otworzy drzwi! Na li-

wiejszym skarbem, bez wahania odpowiadając, że właśnie prowadzone za rączkę wnucze. A jednocześnie, także bez wahania, wepcha to dziecko pod rozpedzony tramwaj. Specjalnie w tym celu przeczeka zielone światło dla pieszych czy zaczeka na nadjeżdżający tramwaj, by przebiec przed samym nosem rozpedzonego pojazdu i to tylko po to, aby stanąć po drugiej stronie torowiska. Dla pewniejszego efektu poprowadzi dziecko od strony tramwaju.

Na widok babci z wnuczkami od ruchowo naciskam pedał hamowania. Już nie przypuszczam, że może mi wleźć pod wagon, ja wiem, że na pewno wejdzie.

Dziecku kilkuletniemu nikt już nie ustąpi miejsca, nawet gdy dźwiga tor-nister, który jest dwa razy cięższy od siatki z zakupami, pod którą ugięna się dorosły. Za to, jeśli już takie dziecko siedzi, jest przedmiotem ataku dorosłych pasażerów. Jeśli siedzi jakak, dwudziestolatek i siedmioletnie dziecko, na mur beton pantiusia, która wsiadła, czepi się właśnie dziecka. A jeśli babcia, czy matka, której ustąpiono miejsca, posadzi dziecko, usłyszy ciche moralizacje na temat wychowywania. A przecież nieraz udręczona zakupami matka woli sama po-

Propagujemy ideę przyjaźni

Z KONCEM maja Zakładowe Koło TPPR podsumowało działalność obejmującą lata 1984-88. Podczas zebrania sprawozdawczego, które prowadził Zbigniew Babiuch, dotychczasowa przewodnicząca Koła Stanisława Kostro przedstawiła zebranym delegatom sprawozdanie, w którym obszernie przedstawiła problemy i zagadnienia realizowane przez członków zakładowych TPPR.

W minionym okresie szczególną uwagę zwracano na działalność popularyzatorsko-informacyjną prowadzoną w różnorodnych formach. W ramach działalności merytorycznej organizowano szereg wykładów, podczas których zaznajamiano słuchaczy z nowymi wydarzeniami w życiu Związku Radzieckiego. Na spotkaniach i specjalnych wieczornicach członkowie Koła i pracownicy MPK mieli możliwość zapoznać się z dorobkiem kulturalnym, naukowym i osiągnięciami gospodarczymi Kraju Rad. Konkursy piosenki radzieckiej, wystawy, konkursy literackie i fotograficzne, pogadanki, występy artystyczne — to najbardziej popularne formy działalności poszczególnych kół. O konkursie literackim pod umownym tytułem „Moje spotkanie z Krajem Rad” pisałyśmy w naszych „Sygnałach”. Drukowałyśmy też fragmenty najlepszych, wyróżnionych wspomnień. Członkowie „empekowskiego” Koła TPPR uczestniczyli również w eliminacjach centralnych, zdobywając w niektórych z nich wyróżnienia.

Wiele miejsca w pracy zarządu i poszczególnych członków Towarzystwa poświęcono rozwojowi szeregow TPPR. W dniach rozpoczynających reaktywowaną działalność Koła w MPK członków TPPR było tylko 212. Po trzyletniej działalności zarządu liczba ta zwiększyła się do 464 obejmując właściwie wszyst-



kie grupy społeczne i zawodowe. Koła TPPR działają dziś we wszystkich zakładach.

Nie sposób w krótkiej informacji zamieścić wszystkie elementy składające się na działalność Koła TPPR. Zresztą nasi Czytelnicy informowani są na bieżąco o poszczególnych imprezach organizowanych np. w Klubie „Bajkał” należącym do najlepszych w Krakowie. W miarę możliwości będziemy starali się w dalszym ciągu pisać o nowych inicjatywach Koła, którego członkowie mają świadomość konieczności rozwoju dotychczasowych form szukając coraz bardziej atrakcyjnych metod działania.

Podczas spotkania najlepszym aktywistom wręczono nagrody, zatwierdzono plan pracy na najbliższe lata oraz dokonano wyboru nowego zarządu i delegatów na konferencję dzielnicową. Nowym przewodniczącym Zakładowego Koła TPPR została ponownie Stanisława Kostro. W zebraniu uczestniczył sekretarz KZ PZPR Kazimierz Mamoń.

(De) Fot. Władysław Małec

Domki także dla tramwajarzy

JAK JUŻ informowaliśmy, primaaprilisowy żart o działkach budowlanych, przyznanych Przedsiębiorstwu, już wkrótce okazał się prawdą. Dziś kilka dalszych szczegó-

Tereny pod szeregową zabudowę jednorodzinna mieszczą się w obrębie os. Kliny. Plan przewiduje postawienie tam ok. 370 domków, ale też i współników do tego terenu jest 14. Stąd dla MPK przypada niewielki udział w liczbie 20 działek. Koordynatorem całego przedsięwzięcia został Wojewódzki Związek Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego a inwestorem wiodącym — Spółdzielnia „Nauka”. Dużym problemem będzie uzbrojenie terenu w instalacje komunalne, a największy problem stanowi centralne ogrzewanie i odprowadzanie ścieków. Konieczne będzie postawienie osiedlowej oczyszczalni, bo miejska kanalizacja nie be-

dzie w stanie obsłużyć zwiększonej ilości mieszkańców.

Na razie istnieją 2 koncepcje zabudowy, których autorem jest prof. Cęckiewicz — i w zasadzie nie więcej nie wiadomo. Najważniejsza rzecz — koszty — są w tej chwili nie do określenia. Wiadomo tylko, że na podstawie projektów i kosztorysów ci, którym działki zostaną przyznane, będą musieli sami wystąpić do banku o kredyt na budowę. Takie są nowe zasady finansowania spółdzielczego budownictwa jednorodzinnego. Trzeba się też liczyć z udziałem w wydatkach na prace przygotowawcze, koncepcje, sprawy terenowo-prawne itp. jeszcze przed zaciągnięciem kredytu.

SM „Tramwajarz” choć

już przyjmuje podania o przyznanie działek, nie ma jeszcze prawnej możliwości podjęcia jakiegokolwiek działania, bowiem jej statut nie przewiduje prowadzenia takiej formy budownictwa. Dopiero na Walnym Zgromadzeniu, które odbędzie się 18 czerwca, stanie wniosek o zapisanie tego w statucie — i wtedy wszystkie działania Spółdzielni w tej materii staną się skuteczne. W związku z tym termin przyjmowania wniosków ustalono do 30 czerwca.

20 działek to kropla w morzu potrzeb mieszkaniowych Przedsiębiorstwa, już wpłynęło więcej podań, ale nie należy tracić nadziei. MPK wystąpiło do władz Podgórze o wskazanie kolejnych terenów budowlanych. Nie zdradzę chyba żadnej tajemnicy wspominając, że coraz głośniejszą mowa się o Pychowicach.

(imm)

Szansa dla tyrystora

(Dokończenie ze str. 1)

w spółce SKR? Bo ma hale, w której będzie można uruchomić produkcję zespołów i podzespołów, a w przyszłości myśli się także o remontowaniu wagonów tramwajowych. Jak dotychczas nie ma w Polsce przedsiębiorstwa, które takie remonty by wykonywało.

Już pierwsze ustalenia przewidują, że nie byłaby to produkcja tylko dla krakowskiego MPK. Naszymi tyrystorami są zainteresowane także inne przedsiębiorstwa komunikacyjne. Nie ma więc obaw, że w pewnym momencie spółka zamontuje układy tyrystorowe do wszystkich tramwajów i nie będzie miała co robić.

Nie wzbudziliśmy wprawdzie emocji naszym rozwiązaniem w kraju, ale mamy kontrahentów zagranicznych. Właśnie trwają rozmowy z węgierskim Ganz-Mavagiem. Ta — ze 135-letnią tradycją — firma może robić dla wszystkich i wszystko według wymogów klienta. Budują na przykład tak zwany szinbus (autobus na szynach) w... Nowej Zelandii. Wygrali zresztą z takim konkurentem na tamtejszym rynku jak angielski Leyland.

Dlaczego tu akurat o tym piszę? No cóż, Węgry z ta-

kim doświadczeniem w produkcji pojazdów szynowych byle czym by się nie zainteresowali. W chwili gdy piszę tekst przebywa u nas delegacja Ganz-Mavagu i rozmowy nie są zakończone.

Wracając jednak do naszej spółki. Jednym z jej założeń jest, iż będzie ona cały czas innowacyjno-wdrożeniowa — wszystkie nowe pomysły będą tam właśnie urealniane. Przysłuchując się dyskusji na spotkaniu założycieli odniosłam wrażenie, że prezes Zarządu Wojewódzkiego Związku miał na początku pewne wątpliwości. Bał się silnej pozycji MPK w spółce. Uspokoiły go dopiero przyjęte założenia, że udziałowcy występują względem siebie na zasadach równości i partnerstwa. Co do celowości i opłacalności przedsięwzięcia, po wystąpieniach dyrektora Tadeusza Trzmiela stwierdził: „gdyby to się nie opłacało, nie byłoby tu dyrektora MPK”. — Tego komentować nie muszę.

Pełnomocnikiem do spraw spółki do momentu uzyskania przez nią osobowości prawnej powołany został Leszek Bienkowski. Przewodniczącym zespołu organizacyjnego spółki — przedstawił AGH — Tadeusz Piotrowski.

FILOMENA SERWIN

PAN-AM-em w świat autobusem po Krakowie

(Dokończenie ze str. 1)

rów w czasie dowozu i przywozu ich z lotniska będzie pobierał PAN-AM. W pozostałym czasie autobusy ze znakami amerykańskiej firmy lotnicznej będą obsługiwały miejskie linie komunikacyjne i opłata za przejazd będzie oczywiście taka, jak w innych pojazdach.

Umowa została zawarta na czas nieokreślony z możliwością jej rozwiązania przez każdą ze stron z trzymiesięcznym wypowiedzeniem. Nie jest to pierwsza reklama umieszczana na naszym taborze. Od kilku lat parę firm i instytucji re-

klamuje się już w ten sposób na tramwajach. Umowy zawieramy za pośrednictwem „Bureki”. Z reklam mamy oczywiście korzyści finansowe. Szczególnie cenna jest jednak ta ostatnia Daje Przedsiębiorstwu możliwość zakupu części tam, gdzie wymagają od nas wsadu dewizowego. Wprawdzie nikt od nas nie ma prawa żądać owego wsadu, ale też i nie musimy nam części sprzedawać, my jeździć musimy i koło się zamyka.

W Przedsiębiorstwie nie liczy się tylko na dotacje — reklamy to właśnie jeden z sposobów szukania pieniędzy.

F. SERWIN

Saga rodu Chudybów (2)

Wanda i Stanisław Majcherowie

KIEDY zapytałem panią Wandę Majcher, z domu Chudybę, jak poznała swego męża, który pracował razem z jej ojcem, odpowiedziała, że... przez kanarki. Hobby panów Jana i Stanisława, wspólne rozmowy na temat hodowli tych pięknie śpiewających ptaków, doprowadziło do zaproszenia przez pana Jana do domu młodszego kolegi z pracy w celu pokazania mu swojej hodowli. Po raz pierwszy więc przyszedł Stanisław Majcher do domu państwa Chudybów, aby zobaczyć kanarki, a później zaczął przychodzić do córki pana Jana — Wandy.

Stanisław Majcher rozpoczął pracę w MKE w charakterze ślusarza w 1929 roku, ale zatrudniony w naszym Przedsiębiorstwie przez 42 lata, zajmował jeszcze szereg innych stanowisk. Pracował jako motorniczy, mistrz narzędziowy, magazynier, kierownik magazynu, dyspozytor ruchu, kierownik Działu Ogólnotechnicznego i Kontroli Technicznej. Pełnił też funkcje: doradcy technicznego przy KTiR, kierownika Sekcji Płki Nożnej przy KS „Tramwaj”, wiceprezesa Klubu Sportowego „Ogniwo-Cracovia”, wiceprezesa KS „Tramwaj”. Trudno pominąć konspiracyjną działalność Stanisława Majchera w czasie okupacji w szeregach PPS Gwardii Ludowej, gdzie pod

kierunkiem Franciszka Szosty i Mariana Bomby, pełnił funkcję kolkortera... Prześluchiwany przez gestapo po awarii prasy hydraulicznej, ostrzeżony został przez ówczesnego dyrektora przedsiębiorstwa — Klouzala, że gdy powtórzy się jeszcze sabotaż, zapłaci za to życiem.

Nieżyjący już dzisiaj — zmarł dwa lata temu — Stanisław Majcher był znanym w Przedsiębiorstwie racjonalizatorem. Opracował również indeks materiałowy, stworzył normę materiałową na części zamienne produkcji własnej, która stanowiła wzór dla bratnich przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju, przeprowadził reorganizację gospodarki narzędziowej oraz opracował instrukcję gospodarki narzędziami w użytkowaniu. W latach 1959 do 1964 był członkiem 3-osobowej komisji, która opracowała schemat organizacji dla Wydziału Samochodowego. Wtedy to nastąpił w Przedsiębiorstwie podział między trakcją tramwajową a autobusową.

Oto portret człowieka niezwykle czynnego, pracowitego, zaangażowanego w pracę zawodową i społeczną.

— Nawet w domu, w naszych rozmowach zawsze wracał do spraw związanych z pracą, którą w danej chwili wykonywał, do ludzi w Przedsiębiorstwie i do swoich zainteresowań nowatorskich, a mimo to był człowiekiem niezwykle skromnym i oszczędnym w słowach... — opowiada o swoim mężu pani Wanda Majcher — dodając jeszcze, o jego zaangażowaniu w ZBoWiD.

Na emeryturę odszedł po 42 latach pracy w 1970 roku. Za pracę zawodową i społeczną otrzymał Odznakę Racjonalizatora Produkcji, Srebrny Krzyż Zasługi, Odznakę Zasłużonego Pracownika MPK, Złotą Odznakę Związkową i Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

TRZECIE POKOLENIE...

Dzieci państwa Majcherów — Maria i Tadeusz, tak samo jak i dzieci państwa Chudybów —

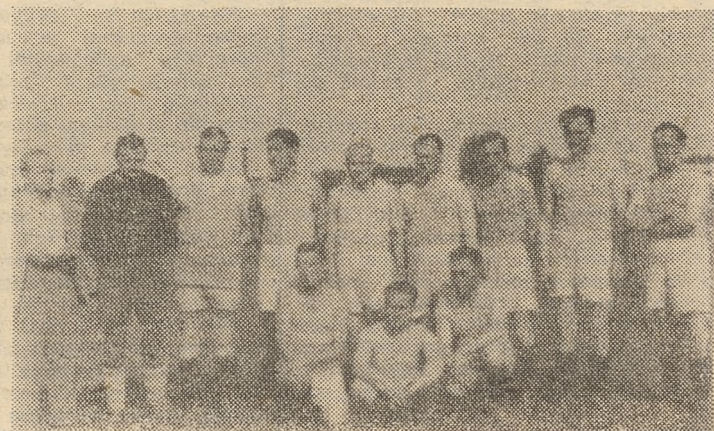
Małgorzata i Jerzy, nie kontynuują tradycji pracy w naszym Przedsiębiorstwie, ale kontynuuje ją żona Tadeusza — Maria Majcher. Pracuje w MPK od 1971 roku, zajmując aktualnie w ZAB stanowisko kierownika Sekcji Osobowej.

Rosną prawnuki seniora rodu Jana Chudyby. Być może któregoś z nich zwiąże się praca z naszym Przedsiębior-

stwem. Któż to jednak może przewidzieć, jaki zawód obierze sobie kilkunastoletni Piotr, czy kilkuletnia Agnieszka, jego siostra...

Zamknięty zostaje album z rodzinnymi zdjęciami, schowane cenne pamiątki po mężu, ojcu i teściu... Kończy się rodzinne spotkanie w domu pani Wandy Majcher, w którym uczestniczyłam i mogę teraz odtworzyć fragmenty działalności zawodowej i społecznej dwóch długoletnich pracowników miejskiej komunikacji w Krakowie.

MARIA BUBACZEWSKA



Drugi od lewej: Stanisław Majcher w roli bramkarza

Strażackie święto

**Zawody sportowo-pożarnicze jed nostek OSP przy MPK
Złote, Srebrne i Brązowe Medale „Za zasługi dla pożarnictwa”**

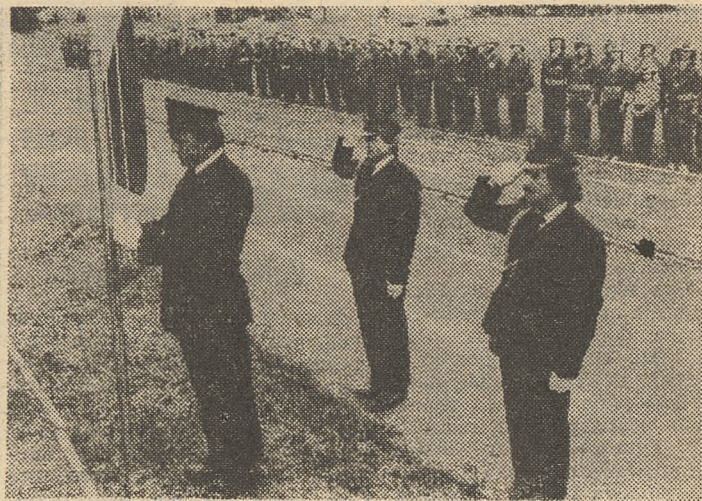
MAMY już poza sobą kolejne zawody sportowo-pożarnicze jednostek OSP przy MPK, jakie odbyły się 27 maja na terenie boiska sportowego KS „Tramwaj”. W zawodach uczestniczyło 18 jednostek MPK-owskich, w tym 6 młodzieżowych. W grupie seniorów kolejne miejsca zajęły jednostki: I z ZAP, II — ZTX, III — ZAC, w grupie juniorów: I, II i III miejsca przypadły ZAB. Komendantem zawodów był kierownik Zakładu Autobusowego w Płaszowie **Marian Lesiak**.

Wyróżniającym się kierownikom Zakładów, jak również druhom wręczone zostały medale „Za zasługi dla pożarnictwa”. Złote Medale „Za zasługi dla pożarnictwa” otrzymali: kierownik ZAB **Leszek Rumian** i jeden z druhow — również z ZAB **Zbigniew Michalezyk**. Wręczone zostały również odznaki za wysługę lat w działalności przeciwpożarowej: za 25 lat **Józefowi Włodarczykowi** z ZNT, za 15

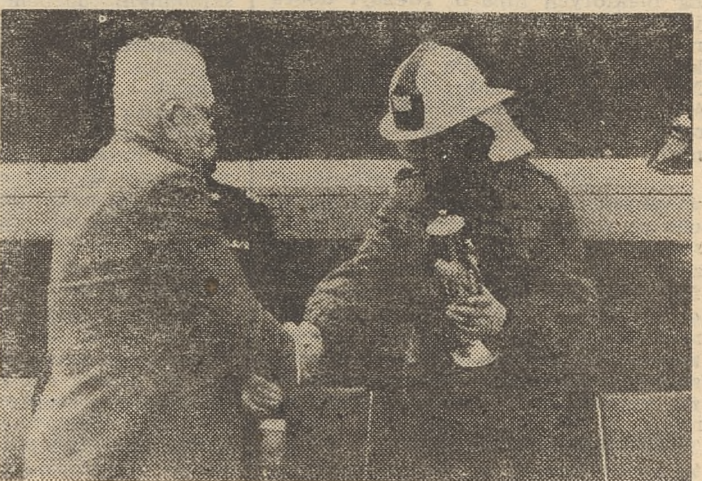
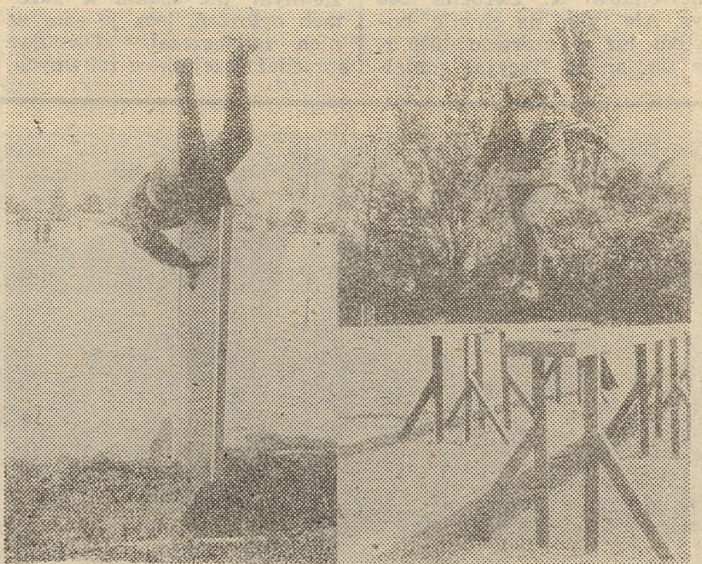
lat **Jadwidzie Wojtas** z Działu Specjalnego i za 10 lat dyrektorowi MPK **Tadeuszowi Trzmielowi**. Za zdobycie I miejsca we współzawodnictwie o najlepszą jednostkę OSP na terenie dzielnicy Podgórze, wręczony został naszej jednostce OSP puchar.

W uroczystym zakończeniu zawodów udział wzięli: zastępca komendanta wojewódzkiego Straży Pożarnej w Krakowie płk poż. **Seweryn Dyja**, komendant rejonowy Straży Pożarnych Kraków — Podgórze płk poż. **Andrzej Wójcik**, komendant rejonowy Straży Pożarnych Kraków — Śródmieście płk poż. **Marcin Krewniak** i wiceprezes Zarządu Wojewódzkiego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych **Zdzisław Nowak**. Uczestniczyli również kierownictwo administracyjne i kolektyw społeczno-polityczny naszego Przedsiębiorstwa, oraz poszczególnych Zakładów.

(M.B.)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Tramwaje będą jeździć ciszej

NIELATWO jest zastać w Zakładzie Torów, kierownika **Andrzeja Feila**. Pamię pracujące w ZTO informują, że ich szef wyjechał na budowę do miasta, to znów załatwia coś w sprawie materiałów lub też uczestniczy w naradzie. Wreszcie udaje mi się z nim umówić i wówczas pada pytanie: — „Ale o czym chciałaby pani pisać... nie ciekawego u nas się nie dzieje, a remonty idą zgodnie z planem...”

A jednak coś się dzieje. Remont torowiska w ul. Bohaterów Stalingradu przeprowadzany jest przy zastosowaniu technologii wibroakustycznej, opracowanej przez AGH. Prace remontowe na odcinku 940 m pojedynczego toru przebiegają wolno, ponieważ dużo czasu wymaga przygotowanie samego podtorza, którego powierzchnia musi być idealnie wyrównana. Na nią kładzie się najpierw dywanik gumowy, a następnie płyty żelbetowe. Wprowadzenie dywanika i płyt jest poszerzeniem dotychczas-

wej techniki remontu torowiska. Efektem zastosowania tych dodatkowych elementów będzie znaczne wytlumienie hałasu i emisji drgań. Tramwaje będą więc jeździć ciszej. Wszystkie prace na próbnym odcinku w ul. Bohaterów Stalingradu zakończone zostaną w drugiej połowie czerwca.

Do 31 maja trwał remont kapitalny torowiska w ul. Limanowskiego. Roboty wykończeniowe przedłużają się do pierwszych dni czerwca. W al. Powstańców Warszawy przeprowadzany jest remont średni torów, a wykonuje go wojsko z OTK.

W planie na rok bieżący pozostają jeszcze remonty kapitalne torowisk w ul. Grzegorzewskiej, Lubicz (od Rakowickiej do ronda Mogińskiego) oraz Kamiennej, a także węzła Basztowa — Długa i pętlę w ul. Bieżanowie, remonty średnie w ul. Wielickiej, Teligi i al. Pokoju. Remontem kapitalnym objętych zostanie łącznie 5360 m pojedynczego toru (w ub.

roku 3462 m), a remontem średnim 9600 m.

Oprócz remontów kapitalnych, średnich i bieżących, ZTO zajmuje się utrzymaniem torów — sprzątaniem torowisk, koszeniem trawy, wykonywaniem odwodnień zwrotnic, naprawianiem i malowaniem znajdujących się obok torów siatek.

Problemy? Brak stałego kontrahenta do wykonywania robót asfaltowych. Brakuje też płyt do zabudowy torowisk. Jest nadzieja — mówi **Andrzej Feil** — że nowe płyty z „Prefabetu” dostarczone zostaną przy remoncie torowiska w ul. Grzegorzewskiej. Na razie wykorzystuje się stare, z odzysku. Problemy, i to niemałe, są też z uzgadnianiem terminów z innymi wykonawcami, przed rozpoczęciem remontu każdego odcinka torowiska. I jak w innych zakładach MPK, duczliwie są braki kadrowe i fluktuacja załogi. Najbardziej brakuje operatorów sprzętu. Większość członków brygad torowych to mieszkańcy podkrakowskich wsi, którzy w okresie wiosennym biorą urlopy wypoczynkowe i wykorzystują je na prace w polu.

Choroby również nie omijają pracowników brygad torowych, a Cyganie, o których to parę miesięcy temu pisaliśmy w „Sygnałach” przezimowali w Zakładzie i mimo zapewnień, że nie odejdą, zaraz z wiosną poszli w świat. Wymowne będą tu dwie liczby. Otóż w kwietniu przyjęto do pracy 19 osób, a odeszło 13.

Mimo wszystko remonty torowisk trwają. Wiosna, zbliżające się lato i wczesna jesień to przecież najlepszy czas na to, by jak najwięcej metrów torowiska w mieście doprowadzić do właściwego stanu eksploatacyjnego. (M. B.)



Fot. Stanisław Makarewicz

Kolejna, wysoka ocena pracy

(Dokończenie ze str. 1)

W wyniku dyskusji i ustaleń podjętych podczas narady, pomimo wysokiej, końcowej oceny działalności Przedsiębiorstwa i jego dyrektora stwierdzono konieczność poprawy efektywności pracy w niektórych dziedzinach. Dotyczy to przede wszystkim poprawy estetyki taboru i obsługi pasażerów (w niektórych punktach usługi te są w dalszym ciągu zbytniskie), poprawy wskaźników techniczno-eksploatacyjnych (mimo najwyższych w kraju jest szansa podniesienia poziomu), większej regularności kursowania tramwajów i autobusów, zwiększenia kontroli ważnych biletów, polepszenia jakości remontów kapitalnych i inwestycji (obniżenie kosztów) o-

raz zwiększenia intensywności szkoleń.

Pierwsze miesiące 1988 roku wskazują na to, że właśnie w tych kierunkach nastąpiła zdecydowana poprawa jakości oferowanych usług i wyników osiąganych przez MPK. Porównując wskaźniki pierwszego półrocza ubiegłego roku z analogicznym okresem 1988 r. nie ma co dotęgo żadnych wątpliwości.

Przedstawiając końcową ocenę Przedsiębiorstwa i jego dyrektora, **Andrzej Biegun** powiedział m. in.:

— Wszystkie punkty zaaleceń opracowanych na 1987 rok zostały zrealizowane. Działalność Przedsiębiorstwa była oceniana również przez radnych. Zarówno dyrektorowi Przedsiębiorstwa, jak i całej załodze wystawiono ocenę

bardzo wysoką. Proszę, przekazcie słowa podziękowania za dobrą pracę wszystkim pracownikom MPK.

Dyrektor MPK **Tadeusz Trzmiel** dziękując za obiektywną ocenę stwierdził m. in.:

— To ołbrzymia satysfakcja dla całej załogi. Tak wysokie wyniki możliwe były dzięki ołbrzemu wysiłkowi wszystkich pracowników oraz dzięki współpracy i pomocy władz miasta. W realizacji zadań nie byliśmy więc sami. Słowa szczerzego uznania i podziękowania kieruję do załogi, która mimo zaaległości z I kwartału ub. r. wykazała dobrą postawę i zrozumienie. Ta zaangażowana postawa była widoczna również w trudnych dniach kwietnia i maja 1988 roku.

(De)

NAIWNYCH nie sieją — rozą się sami w każdym środowisku i grupie społecznej. Wokół nich kręca się zawsze ci, którzy bez skrępowań potrafią wyciągnąć od nich ostatnie pieniądze, wykorzystując ku temu swoje cwaniackie umiejętności. Oto dwa przykłady ludzkiej łatwowierności i braku znajomości realiów współczesnego życia.

Ewa Waszkiewicz, czterdziestoletnia mieszkanka Podgórze, matka dorosłego syna, przeglądając rubrykę ogłoszeń w jednej z krakowskich gazet wyszukiwała zawsze anonisy osób poszukujących mieszkania. Tym razem zdecydowała się odpowiedzieć na ogłoszenie małżeństwa Doroty i Stanisława K., zamieszkałych w jednej z podkrakowskich gmin, którzy w styczniu 1986 chcieli przenieść się do Krakowa na stałe. Podczas jednego ze wspólnych spotkań podpisano odpowiednią umowę, przekazano zaliczkę i wszyscy rozeszli się zadowoleni. Państwo Dorota i Stanisław K. cieszyli się, bo za kilka tygodni mieli wprowadzić się do ładnego, położonego na osiedlu Podwawelskim, a więc prawie w centrum miasta mieszkania. Ewa Waszkiewicz również była zadowolona, bo portfel jej wzbogacił się o 30.000 zaliczki.

Na razie było to niewiele, ale... już po miesiącu pani Ewa zjawiła się u państwa K. prosząc o wpłatę 200.000 zł tytułem czynszu za wynajęcie mieszkania za dwa lata. Otrzymała 240.000 zł obiecując, że niedługo wyjedzie do Warszawy i zwolni mieszkanie. Wyjazd naturalnie nie doszedł do skutku, więc naciskana przez małżonków K. zwróciła 200 tys. Ale tylko na chwilę, bo w czerwcu 1986 r. w zamian za fikcyjne zamel-

Z GABINETU PROKURATORA

Ogłoszeniowi oszuści

dowanie najemców, otrzymała od nich kwotę 250 tys. zł. Fikcyjne zameldowanie polegało na tym, że Ewa Waszkiewicz prymitywnie odbiła w dowodzie Doroty K. orzeczkę z jednej z drobnych polskich monet. Ludziłby się ktoś sądząc, że teraz już nie było przeszkód w sprowadzeniu się państwa K. do Krakowa. Pani Ewa zwlekała dalej z opuszczeniem wynajętego już przecież mieszkania, więc zdenerwowani małżonkowie w końcu dali znać na milicję.

I tu wszystko się wydało, tzn. okazało się, że pani Ewa wyłudziła od państwa K. łącznie 320.000 zł. Ale takich klientów, jak Dorota i Stanisław K., zachłanna Ewa miała kilku. Z aktu oskarżenia wynika, że prawie w tym samym czasie pertraktowała z czterema jeszcze innymi klientami otrzymując od nich „za nic” 1 milion 295 tys. złotych gotówką. Jakim sposobem potrafiła na raz wodzić za nos aż pięciu kontrahentów pozostanie przez najbliższe 6 lat jej tajemnicą — na tyle bowiem sąd wycenił jej zdolności lawiranki.

Tadeusz Prokop, technik budowlany spod Kielc, zaznajomiony już ze slangiem więziennym, nie szukał w gazetach ogłoszeń, lecz je sam w nich zamieszczał. Oferując sprzedaż grzejników żeliwnych,

spotykał się z potencjalnymi nabywcami, brał od nich zaliczkę i zniknął. Czasem udawało mu się kogoś ocygać przy fikcyjnej sprzedaży traktora, innym razem znów handlował „na niby” drutem zbrojeniowym lub rurami. Nie gardził też drobnicą, bo np. zaferował się kiedyś załatwić bilety na „sylwestra” do Kaprysu za jedyne 2 tysiące złotych. Ostatnio „wpuścił w malinę” 3 facetów na łączną kwotę 730.000 zł. Nietaktem by było wspominać o tym, że żaden z kontrahentów kupowanego towaru ani wypłaconych pieniędzy nigdy już nie zobaczył. Tadeusz Prokop też zresztą nie zobaczył swojej rodzinnej miejscowości, ani ulic Krakowa przez najbliższych parę lat, bowiem na razie siedzi w areszcie, sędziowie pewnie przedłużą mu pobyt w odosobnieniu.

Oto komentarz wiceprokuratora Prokuratury Rejonowej dla Krakowa Podgórze **Anny Dańko-Roesler**:

— Obydwie sprawy były bardzo ciekawe z prawnego i społecznego punktu widzenia. Zarówno E. Waszkiewicz jak i T. Prokopa cechował wyjątkowy tupet, bezczelność, a w niektórych momentach bezwzględność. Swymi mactwami i kręactwem potrafili niemal do ostatniej chwili utrzymywać swe ofiary w niewiedzy, nie patrząc na ich tragiczne nieraz warunki bytowe i finansowe.

Takich oszustów nadal jest bardzo dużo. Mimo apelów w prasie, mimo ostrzeżeń na różnego rodzaju spotkaniach w dalszym ciągu znajdują oni łatwych do wykorzystania i oszukania ludzi. Naiwnych bowiem jest jeszcze więcej.

(WAD)



DZIECI ze Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego nr 3 w Krakowie w czasie odwiedzin u swego patrona — w Zakładzie Sieci i Podstacji. Z okazji Dnia Dziecka zafundowano im zabawę z komputerem, przejażdżkę tramwajem i wielkie pudło słodyczy. Małgości przygotowali na tę okazję miłą niespodziankę. Podarowali zakładowi kilkadziesiąt własnoręcznie wykonanych rysunków, które będą stałym elementem wystroju pomieszczeń ZSP. (G. S.) Fot. Stanisław Tyran

Cenna inicjatywa

W KAŻDY wtorek w godz. 17—18, skarbnik Zarządu Koła ZBoWiD przyjmuje w siedzibie Zarządu przy pl. Serkowskiego 7, wpłaty od wszystkich chętnych, na pomnik Żołnierzom Września 1939 Armii Kraków. Koszt budowy wyniesie ok. 70 mln zł. Inicjatorzy budowy pomnika — organizacje kombatanckie — liczą, iż jego odsłonięcie będzie możliwe w 50. rocznicę rozpoczęcia II wojny światowej.

Dotychczas sebrano 180 410 zł. Swój udział w zbiorce funduszy zaznaczyły już w naszym Przedsiębiorstwie: Zakładowe Koło ZBoWiD — 63 750 zł, zarząd MPK — 50 000 zł, ZTX — 9000 zł i ZBL — 8640 zł. Pomnik wznoszony jest na cmentarzu w Rakowicach. (fis)

ZARZĄD Koła Zakładowego ZBoWiD w MPK składa podziękowanie za podjęcie apelu w sprawie budowy pomnika Poległym Żołnierzom Września 1939 r. Armii Kraków. Serdeczne podziękowania za patriotyczną postawę składamy w szczególności sekretarzowi POP PZPR i kierownikowi Zakładu Taksówek, którzy rozpropagowali i uczestniczyli w zbiorce na budowę pomnika, przekazując kwotę 9.700 złotych.

Sekretarz Koła ZBoWiD MPK
MARIAN BŁAWUT

Prezes Koła ZBoWiD MPK
STANISŁAW CZAJKOWSKI



AUTOBUS wielkopojemny kojarzy się dzisiaj z autobusem przegubowym lub dużym autobusem do komunikacji międzymiastowej. Ale w latach dwudziestych obowiązywały inne kryteria. Dużym autobusem można było już nazwać autobus 30-miejscowy. Coraz bardziej rosnące zadania przewozowe w trakcji autobusowej, zmusiły dyrekcję Krakowskiej Spółki Tramwajowej do rozwiązania tego problemu na zasadzie wprowadzenia do eksploatacji nowych bardziej pojemnych autobusów.

Dotychczas eksploatowane 16-osobowe autobusy „Chevrolet” i „Durant”, nie mogły zapewnić odpowiedniej jakości przewozów pasażerskich przy stale rosnącej frekwencji, zwłaszcza na niektórych liniach. Niezbyt dobra jakość techniczna posiadanego taboru autobusowego powodowała duże kłopoty w utrzymaniu go w ruchu. Niezbędne było dobranie większego środka transportowego o lepszych parametrach techniczno-eksploatacyjnych.

„Krakowska Spółka Tramwajowa” w poszukiwaniu nowego taboru zwróciła się do przedstawicielstwa w Warszawie firmy Braci Bergman reprezentującego interesy samochodowych firm amerykańskich na naszym rynku. o wskazanie takiego podwozia samochodowego, by pojemność przewozowa była większa niż w dotychczasowych autobusach. Wybrano podwozia samochodów ciężarowych o nośności 3 ton, firmy „Federal Motor Truck Company” z Detroit. Firma ta specjalizowała się w budowie sa-

mochodów ciężarowych o różnych nośnościach.

W roku 1929 zakupiono dla Krakowa pierwsze 4 podwozia „Federal” typ

FEDERAL — autobus „wielkopojemny”

A6, co umożliwiło zbudowanie na nich nadwozi o konstrukcji drewniano-metalowej, mieszczącej 26 pasażerów wraz z kierowcą. Na podwoziach „Federal” budowano dość różnorodne nadwozia autobusowe, jednym z nich było nadwozie autobusowe otwarte, ze składanym dachem brezentowym, popularnie zwane „wanną”. Autobus ten o numerze 47 wykorzystywany był okresowo tylko do celów reprezentacyjnych i służył do przewozu wycieczek oraz oficjalnych delegacji po naszym zabytkowym mieście. Jednym z największych autobusów był zakupiony w 1931 roku „Federal” nr 71, z najbardziej nowoczesnym nadwoziem, którego wnętrzu mogło pomieścić 33 osoby. Wykorzystywany był także do przewozu wycieczek i do celów służbowych.

Miejska komunikacja Krakowa była liczącą się w skali kraju stąd starano się pokazać niektóre jej osiągnięcia na arenie ogólnopolskiej. Jedną z okazji do prezentacji była Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, w roku 1930, na którą przygotowano dwa pojazdy ko-

munikacyjne, z nadwoziami wykonanymi we własnych warsztatach. Były to: silnikowy wagon tramwajowy typ SN-1 oraz autobus „Federal” typ A6. Ogólna liczba autobusów „Federal” osiągnęła w okresie międzywojennym 18 szt., w tym jeden to typ 3G6, autobus 33-osobowy oraz typ 3F6E, autobus 16-osobowy.

W transporcie samochodowym KMKE SA były użytkowane także samochody ciężarowe 3T, tej samej marki, niektóre przebudowane z autobusów. Na takich samych podwoziach budowano także wozy wieżowe do napraw i konserwacji sieci trakcyjnej, z drewnianymi konstrukcjami wieży, które wykonywano we własnych warsztatach. Jeden z takich samochodów wieżowych pozostał po działaniach wojennych i służył Wydziałowi Sieci prawie do lat 60., kiedy to został „złomowany”.

Oto kilka danych technicznych podstawowego autobusu „Federal” typ A6: posiadał on silnik benzynowy,

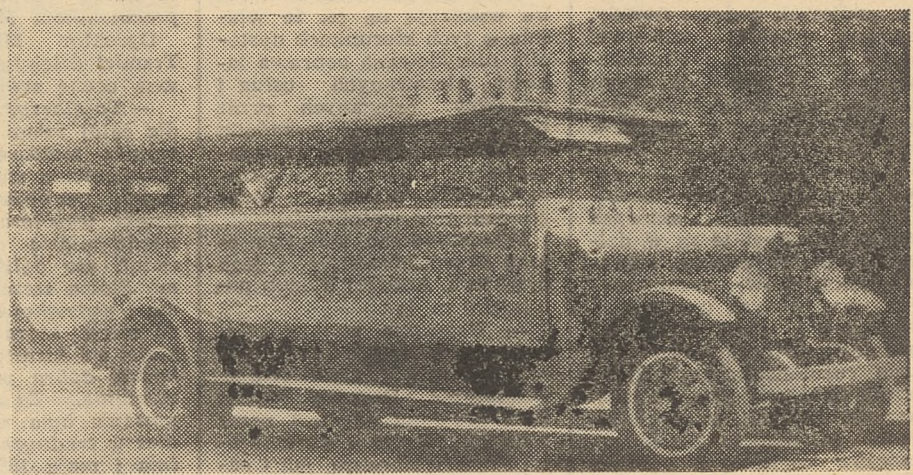
silnik benzynowy. Posiadał hamulec hydrauliczny bębnowy na cztery koła oraz hamulec ręczny na wał pędny. Opony pneumatyczne o wymiarach 32 X 6 z przodu i z tyłu, zamontowane na tłoczone obręcze stalowe; z tyłu posiadał koła bliźniacze.

Nadwozie autobusu o konstrukcji metalowo-drewnianej było montowane na ramie podwozia. Długość całkowita autobusu wynosiła 7100 — 7860 mm, szerokość 2100—2250 mm, rozstaw osi wynosił 4500 mm. Nadwozie miało 26 miejsc siedzących wraz z kierowcą. Ciężar całkowity autobusu wynosił 3,5—4 ton. Zużycie paliwa (benzyny) wynosiło od 33,5 do 40,5 litrów na 100 km. Jeden z największych autobusów „Federal” typ 3G6 wyposażony był w silnik benzynowy o pojemności ponad 6 litrów i mocy 87 KM. Posiadał nadwozie długości 9000 mm o pojemności 33 pasażerów. Masa własna tego autobusu wynosiła 6,4 tony, a zużywał on paliwa ponad 60 l/100 km.

W roku 1939 los tych autobusów był podobny jak pozostałych. Większość rozproszyła się po całej Polsce w wyniku działań wojennych wraz z falą uchodźców i wojska. Z pozostałych jednostek wymontowano w czasie okupacji siedzenia i używano tych pojazdów do przewozu towarów zaopatrując pracowników i mieszkańców miasta.

Żaden autobus tej marki nie dotrwał do okresu powojennego. Okupant opuszczając Kraków wywiózł pozostałe jeszcze jednostki.

JANUSZ KUCHARSKI
Repr. Krzysztof Prądzyński



Kronika ZSMP

W MYSL podpisanego porozumienia z Socjalistycznym Związkiem Młodzieży działającym w Investorze Doprzynnych Stawieb a ZSMP MPK, delegacja naszych młodzieżowców przebywała w Bratysławie. Celem wizyty były zawody sportowe w takich dyscyplinach, jak: piłka nożna, piłka ręczna, tenis ziemny, kometka. Ogólnie nasze wyniki oceniamy jako dobre, trzeba jednak przyznać się do porażki w meczu piłkarskim 3:3.

Opóźnić zajęć sportowych mieliśmy okazję uczestniczyć w wycieczkach po Bratysławie oraz jej okolicach. Na zakończenie pobytu odbyło się spotkanie z dyrektorem Investora Doprzynnych Stawieb, podczas którego oceniono dotychczasową współpracę młodzieżowych organizacji oraz omówiono plany do końca bieżącego roku.

VI KOŁO ZSMP działające przy ZAC w pierwszym półroczu 33 r. wypracowało na rzecz Funduszu Akcji Socjalnej Młodzieży 1.500.000 zł oraz wykonało czyn społeczny (malowanie pokroju organizacyjnego) na sumę 50 000 zł.

Wycieczką do Dobczyce oraz rozegranym tam meczem, piłki nożnej członkowie koła oraz pracownicy ZAC uroczystie inaugurowali „sezon letni”.

3 CZERWCA młodzież VII koła ZSMP Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieńczyce zorganizowała akcję krwiodawstwa w związku z Dniem Dziecka — oddano 5480 ml krwi w Szpitalu im. Żeromskiego oraz zorganizowano zbiórkę zabawek i książek wśród pracowników ZAB i przekazano je do Domu Małego Dziecka na os. Góralsi 19 w Nowej Hucie.

PRZEPRASZAM wartownika SP Kazimierza Dzika za moje niewłaściwe zachowanie się w dniu 3.05.br. w czasie pełnienia przez niego obowiązków służbowych.

HENRYK MARKIEWICZ
instruktor ZDZ Kraków

NARADY i operatywki poświęcone estetyce taboru, zapowiedzi wracania z tras brudnych, źle oznakowanych tramwajów i autobusów, czy wręcz zmiany lakieru do malowania pojazdu, świadczą o tym, że rzeczywiście postanowiono zlikwidować problem brudnych, niechlujnych pojazdów. Nie wszystko jednak da się załatwić administracyjnie. Co z tego bowiem, że wnioski z narad będą słuszne, a zarządzenia prawidłowe, jeżeli na tym, by jeździć czystym taborem, prowadzącym pojazdy nie zależy. Większość nie wyjedzie brudnym, źle oznakowanym autobusem. Są jednak i tacy, którym wszystko jedno. Niedopalki papierosów na podłodze, brudny pulpit, byle jak rzucona ścierka, uroku kabinie kierowcy nie dodają.

Grupa kierowców z ZAW prosi mnie o spotkanie. To ci, co z zajeżdżanymi brudnymi wozami nie wyjadą — ale jakimi? wracają z tras? Im zarządzenia o estetyce niepotrzebne, marzą tylko o odrobinie kultury pasażerów.

— Pracuję już 27 lat — mówi jeden z moich rozmówców — gdyby jednak wypadło mi jeździć na salwatorskich liniach strefowych — nie pojechałbym za nic na świecie, nawet gdyby mnie miano zwolnić z pracy. Tam po paru kursach w dzień targowy można na śmieciach wynieść tych z autobusu wyhodować świniaka. Liście z kapusty, nać z jarzyny wynieszone z krwi wozowego także na targ „żywego mięsa”. Były jak zapakowane produkty żywnościowe brudne siedzenia, w upalne dni w autobusie po prostu śmierdzi. W słotne dni, o poranne poręce przy drzwiach pasażerowie... czyszczą sobie buty z błota.

Plaga nie tylko podmiejskich linii jest „hasanie” po siedzeniach dzieci. Oczywiście pod czujnym okiem „troskliwych” mam i tatusiów. Efekt ich „wychowawczych” wysiłków widać już u nieco starszej działki ze szkoły podstawowej. Kierowcy, z którymi

rozmawiałem, mają szczęście wozić grupy młodzieży ze szkół przy ulicach Pacholskiego, Wolasa, Fredry. Dzieci jeżdżą, opiekunami a mimo to, po ich wyjściu w autobusie jest jak na śmietniku. Czy może być jednak inaczej jeżeli na zwrócenia uwagę, panie z oburzeniem stwierdzają podniesionym głosem: „od tego pan jest, żeby sprzątać”.

Na pętlach i przystankach końcowych pasażerowie robią sobie z autobusów pokoje śniadaniowe. Okruchy, pogniewione paluszki, popychanie za siedzenia tłuste papiery, to widok normalny. Tłuste torebki po frytkach, patyczki po lodach śnią się

kierowcom po nocach. Ludzie piszą o brudnych autobusach, czy jednak wszyscy zasługują na to, by jeździć czystymi?

Prowadzący pojazdy mają także pretensje do pracowników zaplecza. Ci także nie kwapią się, by po wyjściu z autobusu nie zostawiać po sobie śladu. Jednym z moich rozmówców był również pracownik zaplecza. Niestety potwierdził zarzuty. Tłustymi ze smaru rękami mechanicznie brudzą siedzenia, kierownice, ba nawet sufity. Czy tak trudno mieć ze sobą ściereczkę i wytrzeć plamę? Nie mogę zrozumieć dlaczego w ZAW podczas zjazdów czynne jest tylko jedno stanowisko mycia. Domagają się by wzorem stacji paliw uruchamiać w tym okresie także drugą myjkę. Aprobata kierowców zyskały natomiast zamontowane na dole myjni małe szczotki. Można dokładnie wymyć dół autobusu.

JAK ZWYKLE

przy tego rodzaju spotkaniach nie sposób mówić tylko o jednym problemie. Nie inaczej przebiega i na-

ДИПЛОМ

Władysław Treła
Robert Kaczmarek
Cezary Sasnal
Bogdan Wajda
Grzegorz Biały

Fot. Stanisław Makarewicz

Potrzebna mobilizacja

PIŁKARZE „Tramwaju” często występują w kostiumach identycznych jak reprezentacja Brazylii. Niestety, ostatnio tylko żółto-niebieskimi strojami przypominają żonglerów piłki z Ameryki Południowej. Z grą i wynikami jest znacznie gorzej. W meczu na boisku „Clepardii”, rozgrywanym w koszmarnych warunkach atmosferycznych przegrali aż 0-5.

W kolejnym spotkaniu z Grębałowianką, na własnym stadionie, prowadzili wprawdzie wkrótce po przerwie 1-0, po skutecznym rzucie karnym Jerzego Szafrana, lecz przegrali 1-3. Kolejny mecz nie doszedł do skutku z powodu fatalnego stanu boiska „Prokocimia”. Zostanie on rozegrany 15 czerwca o godzinie 17.00 na boisku w parku Prokocimskim.

Złą passę udało się przerwać w spotkaniu z sąsiadem z dołów ligowej tabeli — Prądniczką. Dwa celne strzały Marka Grzonki zapewniły drużynie zwycięstwo 2-0 i oddaliły ją nieco od drużyn zagrożonych spadkiem. W końcowych meczach potrzebna będzie ogromna mobilizacja, by uchronić się przed spadkiem.

(kg)

Sport rekreacja

Szachiści MPK na czele

PO ZWYCIĘSTWIE 4,5:1,5 nad drużyną Krakowskiego Nauczycielskiego Klubu Szachowego pierwsza drużyna szachowa ZKS Tramwaj objęła prowadzenie w lidze okręgowej. Nie mniejszymi sukcesami mogą poszczycić się pozostałe drużyny. Rezerwa Tramwaju po zwycięstwie 5,5:2,5 nad drużyną Korony III umocniła się na pozycji lidera w klasie A seniorów. Trzecia drużyna Tramwaju po zwycięstwie 6:0 nad Partyzantem Dojazdów zajmuje drugie miejsce w klasie B. Drużyna juniorów Tramwaju po zwycięstwie 6:0 z LZS Trąbki zajmuje piąte miejsce w klasie A juniorów.

Liga okręgowa

Klasa A seniorów

	pkt		pkt
1. Tramwaj I	14,5	1. Tramwaj II	21,5
2. Korona II	13,5	2. Gonicz Staniątki	19,0
3. MLK Szach Myślenice	13,0	3. LZS Proszowice	18,5
4. KKSZ Hutnik II	12,5	4. Borek Kraków	17,5
5. Wilga Koźmice	12,5	5. Grębałowianka	17,5
6. Cracovia	12,5	6. Świt Krzeszowice	17,0
7. Juvenia	11,0	7. Start Głusi Kraków	15,5
8. KNK Szach	11,0	8. Drogowicz II	15,0
9. MKSKSOS	11,0	9. Korona III	14,5
10. Wisła	10,0	10. Start Niewidom.	13,0
11. Skawinka	9,5	11. Skalanica Skala	10,5
12. Elektron Dobczyce	7,0	12. AZSK UJ Kraków	3,5

Osiągnięcia zawodników sekcji szachowej nie są przypadkowe, doskonala on bowiem swe umiejętności w licznych turniejach również w grze korespondencyjnej. Józef Kijania wypełnił w grze korespondencyjnej normę kandydata na mistrza i zdobył drugą klasę sportową. Roman Dzierża został zwycięzcą turnieju korespondencyjnego „Wawelski Smok” z udziałem 31 zawodników województwa polskiego południowej. Szachiści ZKS „Tramwaj” zostali zwycięzcami turnieju drużynowego o „Puchar Wyzwolenia Krakowa”, a indywidualnie zajęli drugie i trzecie miejsce.

Sukcesem bez precedensu wydawał się awans w 1987 r. do klas wyższych wszystkich trzech drużyn szachowych ZKS „Tramwaj”. Najwięksi jednak optymiści nie śnili, by drużyny w klasach wyższych mogły znaleźć się w tak krótkim czasie na czołowych miejscach tabel. Nie ukrywają zaskoczenia również zawodnicy innych klubów. Bez względu na dalsze wyniki — dynamiczny rozwój sekcji szachowej, która jeszcze w 1985 r. posiadała jedną drużynę w klasie B, godny jest uznania, ponieważ sekcja opiera się swą działalność na własnych wychowankach i szkoleniu. Sukcesy zawodników związane są z uzyskiwaniem przez nich klas sportowych. Interesującym jest fakt, że dodatkowa dotacja z Federacji Sportu, jaką otrzymuje Klub za ilość sportowych zawodników sekcji szachowej, jest wyższa od kosztów utrzymania sekcji szachowej. W czerwcu br. pięciu zawodników pierwszej drużyny wyjeżdża na duże międzynarodowe turnieje szachowe do Miłna i Gdyni.

Zyczymy sukcesów.

WŁADYSŁAW TRZĄSKI

Małe i duże problemy

kierowcom po nocach. Ludzie piszą o brudnych autobusach, czy jednak wszyscy zasługują na to, by jeździć czystymi?

Prowadzący pojazdy mają także pretensje do pracowników zaplecza. Ci także nie kwapią się, by po wyjściu z autobusu nie zostawiać po sobie śladu. Jednym z moich rozmówców był również pracownik zaplecza. Niestety potwierdził zarzuty. Tłustymi ze smaru rękami mechanicznie brudzą siedzenia, kierownice, ba nawet sufity. Czy tak trudno mieć ze sobą ściereczkę i wytrzeć plamę? Nie mogę zrozumieć dlaczego w ZAW podczas zjazdów czynne jest tylko jedno stanowisko mycia. Domagają się by wzorem stacji paliw uruchamiać w tym okresie także drugą myjkę. Aprobata kierowców zyskały natomiast zamontowane na dole myjni małe szczotki. Można dokładnie wymyć dół autobusu.

JAK ZWYKLE

przy tego rodzaju spotkaniach nie sposób mówić tylko o jednym problemie. Nie inaczej przebiega i na-

sza rozmowa. Część kierowców zaniepokojona jest pogłoskami, że ma być rotacja linii. Moi rozmówcy twierdzili, że byłoby to błąd. O dziwo. Część z nich była z tak zwanych ciężkich tras np. „144”, „134”.

Z reguły nie ma wielu chętnych do zastępstwa na tych trasach. Ba, moi rozmówcy twierdzili, że „nowy” zrobi wszystko by za długo tam nie jeździć.

Linia „144” nazywana jest kryterium. Kierowcy dobierali się na tej trasie sami. Mają swoich pasażerów, nie chcą zawieść zaufania. Mają takie trasy jakie chcieli i są zadowoleni. Znają ludzi i drogi po jakich

ciężby objazd na 144. Z reguły jeździ zmienia się trasa nie zmieniają jest rozkład jazdy. Czy można w tej sytuacji wymagać punktualności? Zresztą w krakowskim systemie komunikacyjnym jazda „punktualna” jest wielce umownym terminem. Weźmy np. takie Aleje Trzech Wieszczów. Tam kierowca z doświadczeniem przejeżdża jak najszybciej, bo wie, że jeżeli się „zakorkuje” to dogonią go dwa następne tej samej linii i stado gotowe.

DYREKTORSKI ZAKŁAD

mówią o Woli. Dwóch kolejnych kierowników z ZAW awansowało na zastępców dyrektora. Dla zakładu oznacza to jednak zmiany na stanowiskach kierowniczych. Wprawdzie nie było to największym kłopotem moich rozmówców, bo jak twierdzili niepotrzebne im układy. Oni mają jeździć sprawnym wozem. Po to tu przyszli do pracy — ale zawsze to niepewność czy „nowy” nie wymyśli rozwiązań tu w tym zakładzie nie sprawdzonych? Kierowcy z którymi rozmawiałem na pewno chcieliby jednej zmiany: zbyt często bowiem, gdy chcą coś załatwić słyszą — nie da się. — O prawdziwości ich stwierdzeń miałam okazję się przekonać gdy oczekiwałam na nich w dyspozytorni. Oto co usłyszałam — Od jutra idę na zwolnienie. Co ci jest? Nic. Muszę mieć wolne jutrzejsze popołudnie. Chciałam w zamian pracować cały dzień w sobotę. Nie da się. Nie mam wyjścia.

I tak już na zakończenie. Czy musi być w bufcie codziennie tylko kapusta we wszelkich jej odmianach? Niechże będzie ten bigos, jak już musi być, ale powinny też być inne potrawy. I znów okazuje się, że to nie malikontentwo kierowców z którymi rozmawiałam. Takie same uwagi słyszałam w dyspozytorni ZAW od anonimowych rozmówców.

FILOMENA SERWIN

250 po raz... trzeci — sprzedane!

SIATKI, zegarki, parasole, rękawiczki, walizki, książki — to typowe przedmioty pozostawiane przeważnie przez pasażerów w tramwajach i autobusach. Czasami jednak trafiają się wśród nich rzeczy zdawałoby się trudne do zgubienia — np. komplet bielizny damskiej lub wózek dziecienny, albo kożuch. I dlatego warto chodzić na organizowane raz w roku licytacje rzeczy oddawanych do Biura Rzeczy Znalezionej w MPK.

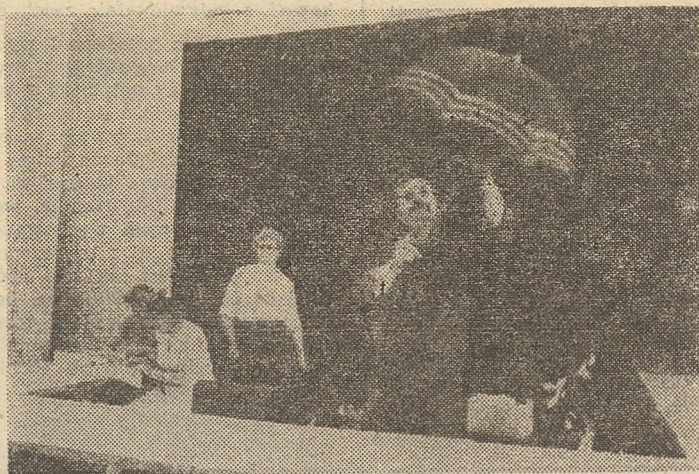
Taka właśnie licytacja odbyła się pod koniec maja przy ulicy Brożka. Zgromadzono na niej 279 przedmiotów zgubionych przez pasażerów w okresie ostatnich dwu lat (w zeszłym roku licytacji wyjątkowo nie było). Sprzedano 149 za ogólną kwotę 27 tys. złotych. Najwyższą cenę uzyskała walizka w kratę, której cena wywoławcza wynosiła 300 zł, ale znalazł się taki, co dał za nią 1150 złotych. Najwyższe „przebiecie” uzyskała „siatka z zawartością” (dlaczego eudzysłów — zaraz wyjaśnię), której licytację zaczęto od 10 zł, a skończono na 110. Takich „siatek” było zresztą więcej, a pod tym pojęciem kryje się po prostu siatka lub torba szczelnie zakrywająca schowany w środku przedmiot — albo książkę za 25 zł, albo ten wspomniany komplet bielizny damskiej, albo kożuch (siatkę sprzedano za niewiele ponad 1000 zł), albo silnik elektryczny. Określenie „siatka z zawartością” znakomicie podnosi temperaturę na sali i zwiększa ilość licytujących się.

Tegoroczna licytacja trwała niecałe dwie godziny, przedmiotów było stosunkowo mało, ale bywało, że nie wystarczało jednego dnia i trzeba było kontynuować ją dopiero na drugi dzień. Albo ludzie są bardziej uważni i mniej rzeczy gubią, albo mniej uczciwi i rzadziej zgłaszają fakt znalezienia czegoś w środkach komunikacji miejskiej. Na dzisiejszej licytacji sprzedaliśmy ponad połowę oddanych

do nas przedmiotów — mówi prowadzący akcję JANUSZ RZYMEK, kierownik Wydziału Ogólnego MPK. — Pozostała część pozostanie do następnego roku, niektóre rzeczy prześlemy do domów opieki społecznej, a te mniej wartościowe po prostu spalimy. Ta licytacja była jedną ze słabszych, dawniej zdarzały się przedmioty bardzo wartościowe, pieniądze, dewizy, a nawet złoto. Nie brakowało też protez, sztucznych szczęk lub innych nietypowych rzeczy.

Pyta pan, jaką drogę przebywa znaleziony przedmiot? Znalazca oddaje go motorniczemu lub kierowcy, ten znosi go do dyspozytora, który odnotowuje ten fakt w specjalnym zeszycie. Co dwa tygodnie przynosi się takie rzeczy do Biura Rzeczy Znalezionej, rejestruje się je już pod odpowiednim numerem i kładzie na półkę. Jeśli nikt w ciągu roku nie zgłasza się po zgubę, powołujemy komisję oceniającą ich przybliżoną wartość i cenę wywoławczą i ogłaszamy poprzez rozgłoszenie i drogą administracyjną komunikat o terminie zwrotu licytacji.

(De)



Fot. Stanisław Makarewicz

Milicjant do staruszka, którego przyłapano w tramwaju na kradzieży kieszonkowej:

— Jak wam nie wstyd, ośmiędziesiątka minęła i jeszcze kradniecie!

— Panie władzo, już sam nie wiem, co robić. Jak byłem młody też mówiono: — Taki młody i już kradnie.

*

Z meldunku milicyjnego: Ofiara wypadku ma w głowie dwie dziury, każda wielkości pięciostotówki dwie ra-



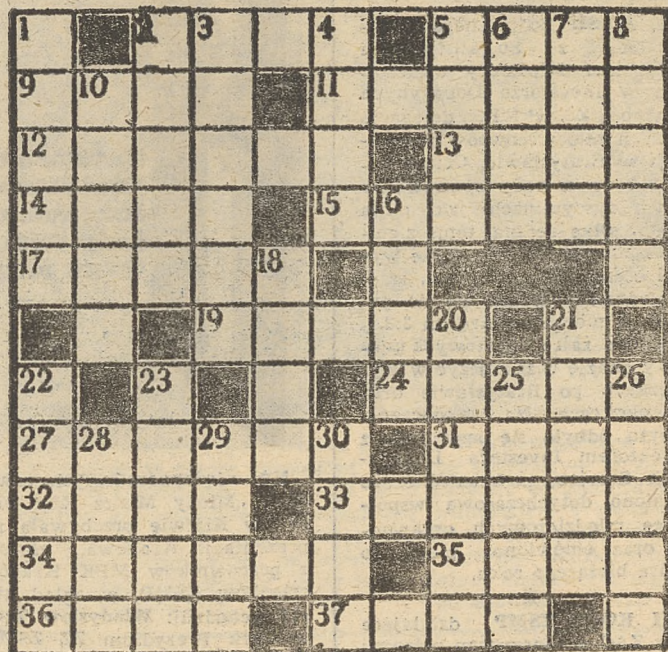
ny na szyi jak dwie dziesięciostotówki i w piersiach rozcięcie wielkości dwudziestostotówki. Razem pięćdziesiąt złotych...

*

Milicyjny radiowóz zatrzymuje autobus:

— Panie kierowco, nie zauważył pan, że drzwi się panu nie zamknęły i przed chwilą wypadła przez nie pasażerka?

— Ach, to z tego powodu mnie zatrzymujecie — wzdycha z ulgą kierowca — a już myślałem, że przekroczyłem jakiś przepis...



POZIOMO: 2. brat Kaina, 5. ogon sukni, 9. najlepsza przyjaciółka, 11. przepływa przez Żelazową Wolę, 12. przywódca kozaków, 13. starożytne liczydło, 14. popularne imię żeńskie w Czechach, 15. tajniki, sekrety, 17. powieść J. Meissnera, 19. lekkoatleta USA, zdobywca 4 złotych medali na olimpiadzie w Berlinie, 24. gra w karty, 27. łączy gitarę i harfę, 31. arena judoków, 32. sieć rybacka, 33. koszykarza do piłki, 34. miasto w północnej Grecji, 35. cętkowana choroba, 36. wybitny XIX-wieczny malarz rumuński, 37. syberyjska rzeka przepływająca przez Jakuck.

PIONOWO: 1. mocne ścięcie piłki rakietą, 2. miasto w Turcji nad rzeką Seyhan, 3. metropolia Mali, 4. rzymska bogini księżycy, 5. w tartaku, 6. jej koryto przegradza zaporę w Dobczycach, 7. łatwopalny gaz, 8. rozporządzenie, 10. tańce, 16. brzeg, kant, 18. polski piłkarz w drużynie „Bochum”, 20. do pary z Dalilą, 21. powieść H. Sienkiewicza, 22. nadbałtycki port rybacki, 23. pożywienie dla krowy, 25. filmowa „Panienka z okienka”, 26. pożywny napój, 28. belka, 29. szwależer, 30. polecenie na weksłu.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWEK 8 i 9

Poziomo: witryna, koty, dach, Korsyka, Sandra, muszle, klucz, karta, okres, Ornak, zorza, aktyw, kapce, notes, zodiak, metoda, wykopki, Olga, Nana, Samanta.

Pionowo: wyka, Ryszard, Adam, kangur, hazard, sekretarz, rozgrywka, umorzenie, ekspansja, oklaski, Matołek, stadko, spiżowa, strona, kwas, mina.

Poziomo: klisza, podest, lebiada, ustawa, rokitka, błonica, starka, widłak, Minerwa, Glinka, narwał, skład, Austria, Imielin, Uberaba, rzeczka, natka, artyzm, lekarz, Anielka, czesak, Toledo, Atakama, kotlet, renoma, krowiak, łaźnia, Abakan.

Pionowo: Liszt, szafran, Alabama, zbiornik, kosiarka, parawan, dekodek, setka, sygnatura, kalendarz, inspekt, kartacz, Abilene, walizka, sagan, diora, animator, Kalwaria, rozmowa, ypsilon, makatka, latarka, kolonia, Radomka.

Nagrody za prawidłowe rozwiązania krzyżówek wylosowały: Urszula Sobolewska i Renata Lech.

ETATY W MPT DLA NAJLEPSZYCH

Radykalne decyzje, mające na celu poprawę wyników gospodarowania, podjęto w Miejskim Przedsiębiorstwie Taksówkowym w Warszawie. Zwolniono z pracy ponad stu kierowców, połowę kierowców oraz o 20 proc. obniżono zaplecza i administracji. W nowym systemie pracy kierowca jeżdżący bez zmianika sam ustala sobie godziny pracy, decyduje, kiedy wybiera sobie wolny dzień i ile godzin w dniu roboczym jeździ po mieście. Od tego zależą jego zarobki. W kierownictwie MPT uważają, że odeszli pracownicy najmniej wydajni, kierowcy, którzy nie dbając o obsługę klientów wybierali sobie pasażerów pod pretekstem zajazdu do bazy albo połowali na szczególne okazje pod hotelami i dworcami. Ci, co zostali, mają więcej pracy, ale i znacznie większe zarobki, a zwolnieni mogą liczyć na zatrudnienie w MZK borykającym się z brakiem kierowców.

BILETY ZDROŻEJA DOPIERO W SIERPNIU

Jeszcze półtora miesiąca bydgoszczanie będą płacić za bilety tramwajowe i autobusowe takie same ceny, jak w innych miastach. Woje-

wódzkie Porozumienie Związków Zawodowych wynegocjowało bowiem przesunięcie zaplanowanych na 1 czerwca podwyżek cen do 1 sierpnia br. Podwyżka cen biletów w Bydgoszczy ma być jednym ze źródeł zdobycia środków niezbędnych do podniesienia płac pracowników

placić rocznie 58 tys. forintów. Osoby prywatne, chcąc sobie zapewnić miejsce parkingowe w city, muszą zapłacić 35 tys. forintów na rok. Ograniczenia pociągowe nie dotyczą samochodów służb komunalnych i taksówek. Samochody dostawcze mogą dostarczać towary tylko od

KAŻDEGO DNIA GINIE 12 OSÓB

Jak podał dziennik „Politika”, w statystyce wypadków drogowych Jugosławia znajduje się w czołówce europejskiej. Ze średniej z ostatnich lat wynika, że w SFRJ każdego dnia ginie na drogach 12

przekształca wiele ulic miasta w wąskie potoki. Pod wodą znalazły się całe dzielnice. Na kilka godzin sparalizowana została komunikacja miejska.

POWIETRZNE AUTOBUSY W STOLICY MAŁEJZJI

W celu odciażenia ulic centralnej części stolicy Malezji, Kuala Lumpur, władze miejskie postanowiły uruchomić nowy rodzaj transportu publicznego — autobusy powietrzne. Jest to kolejka linowa długości 5 kilometrów, która będzie zbudowana wokół centrum. Wagony powietrznej trasy przypominać mają wyglądem autobusy. Będą zabierać tyle samo pasażerów. Powietrzne autobusy mają kraść nad miastem na wysokości 6 metrów. Oczekuje się, że chętnie będą korzystać z nich także turyści, pragnący podziwiać panoramę miasta.

TRASA DRUGIEJ LINII METRA

Rada Narodowa Miasta Stołecznego Warszawy pozytywnie zaopiniowała propozycję przebiegu trasy II linii metra o długości 22 km z 22 stacjami z Woli pod ul. Kasprzaka, Świętokrzyska, Targowa, Stalingradzka i Modlińską do Północnej Dzielnicy Mieszkaniowej.

(Oprac. I-k)

Mieszanka Pikmowa NIE TYLKO

WPK, na które potrzeba ok. 450 mln złotych. Część środków na ten cel wygospodaruje samo WPK m. in. dzięki poprawie gospodarki taboru i częściami zamiennymi.

OGRANICZENIA RUCHU W BUDAPESZCIE

Od połowy maja obowiązują w centrum stolicy Węgier nowe zasady komunikacji, które mają ułatwić poruszanie się środków komunikacji zbiorowej oraz zmniejszyć zanieczyszczenie atmosfery. W samym city mogą parkować wyłącznie pojazdy mieszkańców i działających tam instytucji, ale tylko we własnych garażach i miejscach postojowych. Jeśli takich nie mają, za jedno miejsce na parkingu trzeba za-

placić 18.00 do 10.00 rano. Inni zamotoryzowani będą mogli przez city jedynie przejeżdżać tranzytem po wyznaczonych trasach.

NOCNE AUTOBUSY W RADOMIU — NA PRÓBĘ

W postulatach stawianych na zebraniach samorządów osiedlowych w Radomiu pojawiał się często wniosek o uruchomienie nocnych autobusów w tym mieście. W połowie maja zainaugurowano nocne kursy, na linii autobusowej łączącej południową część miasta z północną. Jeżeli — po okresie próbnym — okaże się, że wpływy ze sprzedaży biletów pokryją koszty eksploatacji, autobusy nocne będą kursować w 250-tysięcznym Radomiu na stałe.

STRAJK POWSZECHNY W URUGWAJU

W stolicy Urugwaju Montevideo 6 czerwca nie pracowały fabryki, na ulice nie wyjechała większość autobusów miejskich, w szkołach i uczelniach zawieszono zajęcia. Na wezwanie urugwajskich związków zawodowych zorganizowano 24-godzinny strajk powszechny. Strajkujący żądali m. in. podwyższenia płac i emerytur.

TROPIKALNA ULEWA SPARALIZOWAŁA RUCH

Tropikalna ulewa, która spadła na stolicę Nigerii Lagos