

„Uspokojenie” ruchu

I WRESZCIE stało się to, o czym od kilku lat się mówiło a o czym w tym roku wreszcie zdecydowano. 6 kwietnia podczas sesji Rady Narodowej miasta Krakowa podjęta została jednogłośnie uchwała, dotycząca wprowadzenia z dniem 1 października 1988 roku ograniczeń w poruszaniu się pojazdami samochodowymi w centrum Krakowa.

Nikt nie miał pretensji do takiej decyzji. Prawie wszystkie wielkie miasta Europy dawno już wprowadziły podobne ograniczenia. Czy jednak nie stało się to za wcześnie — zastanawiają się mieszkańcy naszego miasta... Czy nie lepiej poczekać było z tą decyzją do momentu oddania budowanej poza miastem obwodnicy, przez którą skierowany zosta-

nie ruch tranzytowy — z pominięciem centrum. O tym, że nie poczekano, zdecydowało zagrożenie zdrowia mieszkańców i środowiska Krakowa, w tym wartości kulturowych tego miasta. Obszar części śródmieścia Krakowa podzielony został na trzy strefy: A — strefę ruchu pieszego, B — strefę ograniczonego ruchu i C — strefę ograniczonego postoju.

W związku z ograniczeniem poruszania się samochodami prywatnymi, MPK zobowiązane zostało do poprawy komunikacji w pierwszej obwodnicy. W tym celu Dział Eksploatacji Ruchu opracował zmiany w obsłudze rejonu śródmieścia. Efektem tych zmian było przedłużenie linii autobusowych „113”, „194” i

„B” do ulicy Kałuży obok hotelu Cracovia. Niektóre linie autobusowe zostały wzmocnione dodatkowymi kursami po godzinach szczytu. W celu zabezpieczenia warunków socjalnych załogi MPK zdecydowano na postawienie przy ulicy Kałuży prowizorycznego 3-segmentowego PKR-u. Do chwili jego ustawienia przez ZBL, funkcję PKR-u spełnia tam teraz barobus.

Czy podjęte przez Zakład Nadzoru Ruchu działania na (Dokończenie na str. 2)



Rok szkolenia partyjnego rozpoczęty

Rytm pracy wytycza kierunki pracy ideologicznej

...Jednym z najistotniejszych zadań stojących dzisiaj przed lektorami i wykładawcami partyjnymi musi stać się troska o kształtowanie wysokiego poziomu kultury teoretycznej, odwagi intelektualnej, zdolności do promowania nowych idei i zdobywania dla nich społecznego poparcia. Jest to niezbędne w warunkach rozwoju demokracji, ogólnospołecznego dialogu, umacniania porozumienia narodowego i pluralizmu w zdobywaniu władzy. Jest to zadanie od którego przede wszystkim zależy sposób spełnienia przewodniej roli partii... — powiedział m. in. podczas inauguracji nowego roku szkolenia partyjnego sekretarz KK PZPR Jan Czepiel.

Inauguracja ta odbyła się tym razem w obiektach naszego Przedsiębiorstwa. Bez fałszywej skromności stwierdzić należy, że wyróżnienie to jest w dużej mierze zasługą zakładowej organizacji partyjnej, która pod względem ilości członków jest największą organizacją w dzielnicy, a w pracy partyjnej zajmuje również wysokie miejsce. Uczestniczący w spotkaniu wojewódzki aktyw propagandy miał więc okazję zapoznać się z historią, problemami i dorobkiem MPK.

Nowy rytm przemian zachodzących w kraju, zadania wytyczone podczas ostatnich posiedzeń plenarnych KC wytyczają nowe kierunki pracy ideologicznej. Zostały one uwzględnione w zmodyfikowanym programie szkolenia, bowiem reformy nie są chwilową modą w działalności partii. Musimy nadążać za przemianami, które są konieczne i nieodwracalne.

Wojewódzka inauguracja szkolenia partyjnego, w której uczestniczyli członkowie Sekretariatu Komitetu Krakowskiego PZPR z I sekretarzem Józefem Gajewiczem była również okazją do uhonorowania wyróżniających się lektorów i wykładawców (w tym również z MPK) medalami, odznakami, dyplomami i nagrodami książkowymi.

Inauguracji wojewódzkiej dokonał kierownik Wydziału Ideologicznego KK PZPR Czesław Gut, a uczestniczyli w niej również wiceprezydent Krakowa Jan Nowak oraz władze Podgórza z I sekretarzem KD PZPR Janem Koziakiem.

*

Przebywając w naszym Przedsiębiorstwie I sekretarz KK PZPR J. Gajewicz wraz z Sekretariatem Komitetu Krakowskiego i władzami dzielnicy złożył również gospodarską wizytę w jednym z najstarszych obiektów MPK — Zaję-

zdni Tramwajowej Podgórze. Podczas zwiedzania obiektów interesował się wieloma problemami. Zaglądnął więc do kuźni, zakładu regeneracji akumulatorów, odbył przejażdżkę tramwajem tyrystorowym itp. W trakcie spotkania w klubie TPR „Bajkał”, w którym uczestniczył m. in. I sekretarz zakładowej organizacji partyjnej Ryszard Gurbiel, zapoznał się z aktualnymi problemami MPK, które przedstawił dyrektor naczelny Tadeusz Trzmiel, potwierdził poparcie krakowskiej instancji partyjnej dla wszystkich zamierzeń Przedsiębiorstwa w najbliższych latach. (Szczegółowo napiszemy o tym w jednym z najbliższych numerów).

Na zakończenie spotkania Józef Gajewicz dokonał uroczystego wpisu do Księgi Pamiętkowej.

WACŁAW DROHOBYCKI

Na al. Lenina — bez zmian

JEDNO z wystąpień na ostatniej sesji DRN w Nowej Hucie, którego autorem był radny Zbigniew Breyvogel, dotyczyło MPK. W imieniu mieszkańców os. Szkolnego mówił on o fatalnym stanie torowiska w al. Lenina. Radny stwierdził, że jeszcze 9 czerwca przedstawiciel dyrekcji MPK zapewnił, iż do końca miesiąca hałas powodowany przez jeżdżące po wybitym torowisku tramwaje zostanie ograniczone. Na ponowne wystąpienie — tym razem 12 lipca, odzewu już nie było. Na początku września rozpoczęto w tym rejonie jakies prace, lecz zdaniem mieszkańców sąsiednich bloków, nic one nie zmieniły. 6 września sprawą zainteresowano wiceprezydenta Krakowa Mariana Kuliga. Czy naprawdę tego typu problemy muszą zajmować czas na sesjach, docierać aż do władz miasta?

(KZ)



Fot. Władysław Małec

Pozostała po nich pamięć

ZABIEGANI i zaferowani pracą zawodową i trudnościami codziennego życia, nieczęsto znajdujemy czas, aby pójść na cmentarz i choć przez moment stanąć nad grobem kogoś bliskiego z rodziną, przyjaciela czy znajomego. W dniu Święta Zmarłych nadrabiamy zaległości wobec tych, których już nie ma wśród nas, a po których pozostała nam tylko pamięć.

Krakowskie cmentarze... Prawie na każdym z nich mamy groby, na których w tym dniu położymy kwiaty jesieni — piękne puszyste chryzantemy i zapalimy znicze.

Odwiedzając w tym dniu zabytkowy cmentarz Rakowicki, idąc od głównej bramy wejściowej, w alejce po prawej stronie kaplicy, znajdziemy grobowiec byłego dyrektora Krakowskiej MKE Tadeusza Polaczka-Korneckiego. Kierowanie przez niego miejską komunikacją w Krakowie przepadło na trudny okres ostatnich lat przed drugą wojną światową i pierwszych miesięcy okupacji.

Na cmentarzu Podgórskim, również w rodzinnym grobowcu, spoczywa były dyrektor Władysław Czarnik. Dwukrotnie kierował on naszym Przedsiębiorstwem. Starsi wiekiem członkowie załogi i emeryci MPK wspominają go jako wspaniałego człowieka i dyrektora. Do jego miejsca wiecznego spoczynku trafić można idąc główną aleją cmentarza, a mniej więcej w połowie trzeba skrócić w prawo w drugi rząd grobowców.

Najpiękniejszym cmentarzem w naszym mieście ze względu na położenie jest cmentarz Salwatorski. I tu można znaleźć — idąc aleją od głównego wejścia, a później skręcając w prawo za kaplicę — grób kogoś, kto kiedyś przez kilka lat sprawował w naszym Przedsiębiorstwie funkcję sekretarza Rady Zakładowej. O Franciszku Górskim pozostała jeszcze pamięć wśród żyjących starszych członków załogi i emerytów. Był oddany Przedsiębiorstwu i ludziom, dla których starał się jak najlepiej zrobić.

Płyty na grobach niewiele mówią... imię, nazwisko, daty urodzenia i śmierci. Pamięć ludzka, choć też zawodna z latami, obejmuje więcej... ludzi i czas, w którym żyli i działali... i jakimi byli.

Pochyleni nad grobami naszych bliskich zmarłych, pełni refleksji o przemijaniu, patrzeć będziemy na piękno jesiennych kwiatów i ogień płonących zniczy.

(M.B.)

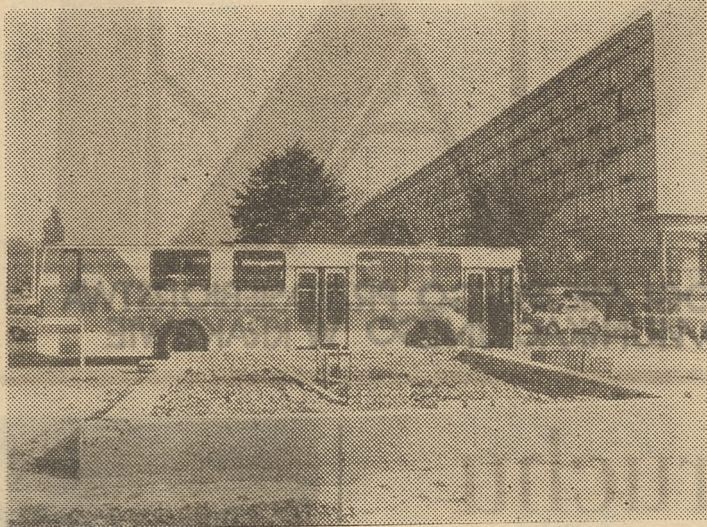


Fot. Władysław Małec

● 6 października gościliśmy w MPK inż. Elenę Weczową, głównego specjalistę w Ministerstwie Transportu BRL, przebywającą w Polsce na zaproszenie SITK. Gość interesował się przede wszystkim organizacją przewozów w dużych aglomeracjach i systemami finansowania komunikacji miejskiej.

● 8 października powrócił z Norymbergi dyr. T. Trzmiel. Był tam jako członek delegacji władz miasta Krakowa. Spośród ustaleń zawartych przez niego w norymberskim VAG wymienić można zapowiedź kontynuacji wymiany chórów i zespołów sportowych, rozszerzenie wymiany na grupy prowadzących pojazdy, rozszerzenie akcji wymiany zabytkowego taboru, a także możliwość przekazania do Krakowa kilkunastu wycofanych już z eksploatacji wagonów tramwajowych. Czyżbyśmy się mieli doczekać znów „Norymbergów” na ulicach naszego miasta?

● 11 października w zebraniu Zakładowego Koła Stronnictwa Demokratycznego uczestniczył członek CK SD, kierownik Wydz. Ideologii, Informacji i Prasy KK SD Jerzy Simon. Dyskutowano o uchwałach XVI Plenum CK i teżach do dyskusji przed zbliżającym się XIV Kongresem Stronnictwa.



Fot. Stanisław Makarewicz

Aby nadrobić czas stracony w korkach jeździmy bez przerwy

KILKA TYGODNI minęło od czasu, kiedy w Krakowie nastąpiły komunikacyjne zmiany — „uspokoienie ruchu” w rejonie śródmieścia, likwidacja tranzytu na pierwszej obwodnicy i wprowadzenie ruchu jednokierunkowego wewnątrz stref mieszkalnych II obwodnicy. W strefie śródmieścia ograniczony został ruch prywatnych pojazdów, preferowany jest natomiast ruch pieszy i komunikacja zbiorowa.

Jak oceniają te zmiany w kontekście pracy na liniach kierowcy autobusów MPK?

Znajdujemy się przy ulicy Kałuży, obok Hotelu Cracovia, dokąd przedłużone zostały trzy linie autobusowe MPK — „113”, „194” i „B” — pospiesznego. W odstępach kilku minut zatrzymują się autobusy wymienionych linii — jedni pasażerowie wysiadają, drudzy wsiadają — i prawie zaraz odjeżdżają...

Kierowca „113” — 04 EDWARD TARKA mówi... Jeździmy na okrągło. Inaczej się nie da. Mimo to ludzie mi dzisiaj tyle „nawtykali”, oczywiście za spóźnienie... jakby to była moja wina, a nie korków na linii. Nie ma czasu na odpoczynek, na zjedzenie posiłku a i tak w szczytne opóźnienie podczas jednego kursu dochodzi do 10 minut.

Właściwie to nie ma reguły, korki tworzą się na linii w różnych miejscach. Zależy od pory dnia. Przeważnie tworzą się od mostu na Wildzie do Matecznego. Jadąc z drugiej strony już od Supertomasyny. Staram się z końcówki wyjechać 3 do 4 minut wcześniej... a więc tam nie stoję, chociaż powinienem 5 do 10 minut. Mimo to jeżdżę „na opóźnieniu”... informuje nas kierowca „194” — 10 JAN HODURA.

Ciężko się jeździ. Tramwaje nie puszczają w godzinach szczytu, światła też... — żali się kierowca „B” — pospiesznego JAN ZIEBA, ale jeździ bez opóźnień.

Niestety żaden z wymienionych kierowców nie posiadał aktualnej tablicy linii. Każdy też tłumaczył się tym, że w jego Zakładzie jeszcze nie zdążyli wymalować zmienionej, bo przedłużonej do ulicy Kałuży trasy.

Z ulicy Kałuży jedziemy w kierunku centrum miasta. Zatrzymujemy się dopiero przy węźle Dworzec Główny. Obserwujemy na nim ruch. Czy coś tu się zmieniło od czasu wprowadzenia „uspokoienia ruchu”? Od razu widać, że tak. Mniej więcej 30 procent samochodów już tedy nie przejeżdża. Patrzymy na sprawnie działającą komunikację tramwajową i autobusową również. Stojąc i patrząc nie wiemy jednak nic czy mają opóźnienia czy też nie. Możemy natomiast ocenić ich natężenie. Jest przeciętne, ani duże, ani też małe.

Trudno być w pobliżu Dworca i nie porozmawiać jeszcze z kierowcami, którzy jeżdżą przez al. 29 Listopada. Tragedia. Korki. MO stara się przy placu Matejki i Szlaku kierować ruchem, ale nie najlepiej im to wychodzi. Największe korki tworzą się przy al. 29 Listopada przed Polmozytami... — mówi kierowca „105” — 07 ADAM KROKOSZ, dodając że w szczytce jeżdżą po 5, 6 kursów bez odpoczynku na końcówkach, bo inaczej mieliby duże opóźnienia.

Ja się wyrabiam — mówi kierowca „129” — 11 LESZEK NOWAK — kosztem odpoc-

Okragły czy fabryczny

ORYGINALNOŚĆ naszej sytuacji polityczno-społecznej w kraju trafnie opisywała parę tygodni temu „Polityka”. Na całym świecie rządy są zmieniane lub obalane w najrozmaitszy sposób. Ta ostatnia droga jest drogą zamachów, puczów i przewrotów. Zmiany ekip rządzących są krwawe i bezkrawe. Na miejsce odsuniętych od władzy „sadowi” się natychmiast nowa ekipa. Tak jest wszędzie i zawsze, bo władza to magnes.

Nie po raz pierwszy okazuje się, że to co normalne gdzie indziej u nas musi przebiegać inaczej. Legalny rząd podał się do dymisji głównie dzięki

votum nieufności legalnych związków zawodowych, które miały być apolitycznymi. Jak bu tego było mało, zmieniający władzę wcale jej nie objął, nie ma też na to ochoty tzw. konstruktywna opozycja. Znow rzecz niesamowita — rządzący zapraszają „chodźcie, ustąpimy foteli, porządźcie sobie”, a opozycja pokazuje figę i pozostają wakaty.

Skład rządu przestał być dla nas już tajemnicą, chociaż nie, przestał bulwersować. W rządzie znalazł się nawet ktoś, kto mówi głośno o sobie, że jest bogaty! Może nareszcie nie będzie potrzeby bogacić się w rządzie? Ponieważ w naszym życiu nie ma miejsca na nudę — wszak w ciekawych czasach żyjemy — w chwili gdy piszę ten tekst zagadką są jeszcze wyniki okrągłego stołu. Nie wiemy dokładnie kto tam będzie siedział i o czym mówił. Ponoć wchodzimy w pełną demokrację życia politycznego i społecznego czego namacalnym dowodem może być m. in. właśnie ów stół. Nie wiem też dlaczego wielu ludzi uważa, że ten stół ma być jedynym namacalnym na wszystko? Dlaczego twierdzimy z nadzieją, że przy tym stole najlepiej rozwiązywać wszystkie nasze problemy?

Myślę, że nasze nadzieje to przede wszystkim stoły, montaże, kreślarskie i to wcale nie na szczytach, że sztanदारowymi postaciami. Jeżeli istnieją możliwości poprawy sytuacji to właśnie w fabrykach no i rzecz oczywista w rolnictwie. Dobrze pamiętać o tym nawet wtedy, gdyby rozmowy „na szczeblu”, przy tym okrągłym stole zostały zerwane definitywnie, co dla niektórych, nie jest niemożliwe.

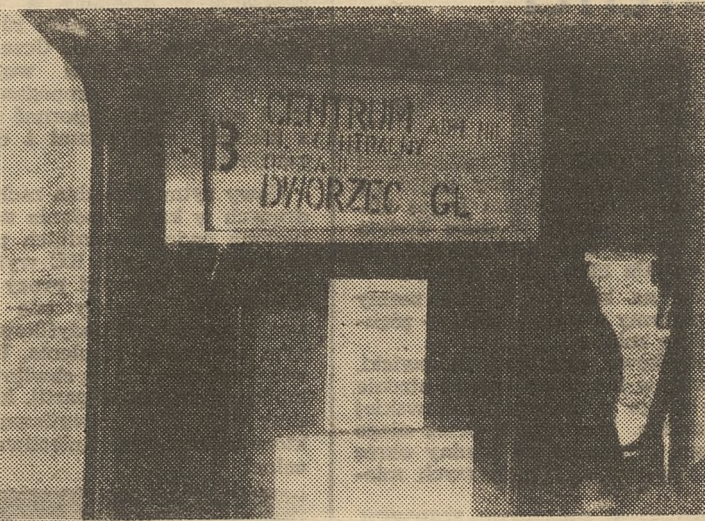
By już do końca być oryginalnym, taka sytuacja wcale nie musi oznaczać, że wszystko stracone i porozumienie nie jest możliwe. Może to oznaczać bowiem tak dużą różnicę zdań, iż będą potrzebne ponowne przemyslenia.

M. SERWIN

Potęga reklamy

COS mi się wydaje, że zgłębiał już tajemnicę znikomego odzewu na reklamy pracy w MPK, rozlepiane w tramwajach. Po prostu ludzie oświadczeniem umieszczonym w reklamie nie wierzą. Czyż może być jednak inaczej, jeżeli w jednym i tym samym wagonie tramwajowym wiszą dwie wywieszki obok siebie. Obydwie mają zachęcić rezerwistów do podjęcia pracy w naszym Przedsiębiorstwie, tyle że jedna oferuje zarobki do 120 tys. zł, a druga do... 50 tys. To nie pomyłka, przynajmniej nie moja. Przy czym w ogłoszeniu oferującym zarobki od 20 do 50 tys. zaznaczono, że to z godzinami nadliczbowymi. Takie kuriozalne wywieszki (może i aktualne kilkanaście miesięcy temu) można było zobaczyć 15 X w wagonie nr 891 jeżdżącym na linii „6”.

(FIS)



„Uspokoienie” ruchu

(Dokończenie ze str. 1)

rzech zabezpieczenia odpowiedniej komunikacji w pierwszej obwodnicy zdały egzamin? Jak na razie nie ma skarg pasażerów. A czy zauważa się większe natężenie w tym rejonie tramwajów i autobusów, których trasy zostały zmienione i wydłużone? Na to pytanie znaleźć będzie można odpowiedź po obliczeniu wyników badań, jakie prowadzi aktualnie Dział Eksploatacji Ruchu. Już w tej chwili po-

wiedzieć możemy, że pogorszyły się warunki pracy kierowców na wielu liniach (piszemy o tym oddzielnie) natomiast uległa poprawie praca motorniczych.

Ruch z pierwszej obwodnicy przeniósł się na drugą, szczególnie trudno przejechać jest bez utknięcia w komunikacyjnym korku przez al. 29 Listopada, al. Trzech Wieszców i przez Mateczny. Najgorszym dla miejskiej komunikacji w Krakowie był 1 października. Tworzące się kilometrowe

korki powodowały znaczne opóźnienia w komunikacji autobusowej. Nasi kierowcy jeździli jak to mówią „na okrągło”, bez wypoczynku i przerw posiłkowych na końcówkach. Czy w tej chwili jest już lepiej? Na pewno doświadczenie kilkunastu dni daje pewne efekty, ale każdy liczy na przyszłość — oddanie do eksploatacji chociaż pierwszej nitki nowo budowanej obwodnicy. Oby tylko budowniczo- wie dotrzymali terminu.

MARIA BUBACZEWSKA

15 DNI W MPK

● 12 października dyrekcja kolektyw przedsiębiorstwa obradowały w Przyzakładowej Szkole Zawodowej. Oceniano współpracę szkoły z Przedsiębiorstwem. Zdecydowano o rozpoczęciu przygotowań do budowy nowych obiektów szkoły i warsztatów szkolnych.

● 13 października w przeddzień Dnia Edukacji Narodowej przedstawiciele kierownictwa przedsiębiorstwa spotkali się z gronem pedagogicznym Szkoły Przyzakładowej.

● 14 października w ZAW odbyły się zawody sportowo-pożarnicze. Startowano w dwóch konkurencjach: ćwiczeniach musztry i w ćwiczeniach bojowych. W kategorii seniorów zwyciężyła drużyna ZAP przed drużyną ZAW i ZAC, w kategorii juniorów I m. zajęła drużyna OHP z ZAP przed młodzieżową drużyną ZAC i kolejną drużyną z ZAP złożoną z uczniów.

● 17 października w ramach dalszych obchodów Dnia Edukacji Narodowej dyrekcja MPK spotkała się z komendą OHP przy naszym Przedsiębiorstwie. Oceniono efekty pracy z młodzieżą, wręczono okolicznościowe adresy i nagrody.

● 19 października w MPK zainaugurowano rok szkolenia partyjnego w Krakowie. Była to również okazja do wizyty w Przedsiębiorstwie przedstawicieli kierownictwa KK PZPR.

(A.Z.)

JEŚLI JESTEŚ pracownikiem MPK i chcesz zdobyć dodatkowe wynagrodzenie

ZGŁOŚ SIĘ ZARAZ

na kurs motorniczych w niepełnym wymiarze godzin.

WYNAGRODZENIE na kursie 150 zł/godz. + 30 proc premii, po kursie ryczałt 350 zł/godz., w soboty, niedziele i święta ryczałt 400 zł/godz.

INFORMACJI UDZIELA: Dział Kadr MPK, ul. Brożka 3 pokój 102 I p., tel. 66-42-65 lub 66-20-22 wew. 12-55, 12-75 oraz Ośrodek Szkolenia Motorniczych, ul. Ujastek 1, tel. 44-16-78.

Łatwiej znaleźć wiatr w polu...

NASZE Przedsiębiorstwo nieustannie poszukuje ludzi do pracy. Giełdy, wywieszki rozlepiane w tramwajach i autobusach o kursach organizowanych dla kierowców i motorniczych, ogłoszenia w prasie o naborze pracowników do wszystkich prawie zakładów, wstawki w radiu, proponujące tym, którzy podejmą pracę w MPK wysokie zarobki, wszystko to jest magnesem, ściągającym przeróżnych ludzi z najbliższej odległych nieraz rejonów kraju. Przyjeżdżają, deklarują chęć pracy, ukończenia kursu przyuczającego do zawodu, często otrzymują zakwaterowanie w jednym z hoteli robotniczych i tak stają się częścią kilkutyśięcnej załogi drugiego co do wielkości przedsiębiorstwa w Krakowie. I tu nasuwa się pytanie... na jak długo? Ołbrzymia większość pozostaje. Przedsiębiorstwo ma setki pracowników o długoletnim stażu, ale nie o tych będziemy tym razem pisać, a o tych, którzy „przyjmują się” do pracy, otrzymują sorty odzieżowe, narzędzia, bilety wolnej jazdy, popracują parę tygodni, czasem nawet miesiące i odchodzą.

Bardzo często porzucają pracę lub zwalniani są dyscyplinarnie. Prawie zawsze zabierają ostatnie wynagrodzenie i tyle ich w Przedsiębiorstwie widziano. Ktoś powie, że przecież są przy zwalnianiu obiegówki, które odpowiednie służby powinny podpisać. Karty obiegowe przy zwalnianiu pracownik otrzymuje, ale czy każdy trzyma się chodzenia i podpisywaniem ich? Formy zwolnień pracowników bywają też różne. A poza tym, nie wolno zatrzymywać zwolnionemu jego ostatnich poborów. Odchodzą więc, a zobowiązania wobec Przedsiębiorstwa pozostają. Wysyłanie pism o zwrot pobranych ubrań roboczych, narzędzi, czy biletów wolnej jazdy z reguły nic nie dają. Panowie tacy — pań dłużniczek jest u nas niewiele — przeważnie nie mają stałego miejsca pobytu. To znaczy gdzieś tam w Polsce bywają na stałe zameldowani, czasem u rodziców, bliskiej rodziny, ale gdzie aktualnie przebywają nikt nie wie, a przynajmniej nie stara się odpowiedzieć na pismo okradzionego zakładu pracy. Czasem faktycznie nawet najbliższa rodzina, matka czy żona nie wie gdzie przebywa jej syn czy mąż, ale zdarza się też, że skutecznie go ochraniają.

Nieściągnięte przez zakład ostatnie należności zwalnianego pracownika, ponieważ nie ma jeszcze co do tego decyzji sądu, rozpoczyna nieraz trudny, kilkuletni okres zmuszonych ustaleń gdzie dany dłużnik się aktualnie znajduje i w jaki sposób będzie można uzyskać należność dla Przedsiębiorstwa. A więc najpierw rozprawa sądowa, a później dalsze poszukiwanie. Dziesiątki wysłanych przez Zespół Radców Prawnych pism... do Kartoteki Miasta Krakowa,

Centralnego Biura Adresowego w Warszawie, dzielnicowych i wojewódzkich USW, a nawet do Centralnego Rejestru Skazanych w Warszawie. Różne bowiem są losy byłych pracowników naszego Przedsiębiorstwa.

Jest więc wyrok sądu, udało się ustalić adres dłużnika i jeżeli uda się również przekonać go, żeby spłacił dług, nawet w ratach, wszystko będzie, jak się to mówi potocznie, na najlepszej drodze. Takich jednak przypadków bywa niewiele. Oświadczenie dłużnika, że wywiąże się ze zobowiązań wobec Przedsiębiorstwa i uiści zasądzoną należność, wyklucza dalsze związane z nieściągalnością długu konsekwencje, a więc oddanie sprawy do komornika. Czasem nie sam dłużnik, ale na przykład jego żona podejmuje się zwrotu zadłużenia i spłaca w ratach pieniądze, które powinien oddać jej mąż. Takie przypadki zdarzają się jednak sporadycznie.

W większości zadłużeń nadal trwa poszukiwanie aktualnego adresu tego, który wobec Przedsiębiorstwa posiada zobowiązanie. Znalezienie adresu i przekazanie go komornikowi daje podstawę do przesłania kolejnych upomnień, a później przeprowadzenia egzekucji. Czy to już jest gwarancją ściągnięcia długu? Żadną. Nie zawsze przecież możliwe jest wykonanie egzekucji. Nieraz przystępuje się do niej po kilka razy. Komornicy bywają w nie mniej trudnej sytuacji, jak Przedsiębiorstwo, które posiada wprawdzie klauzulę wykonalności, ale do otrzymania zadłużenia od byłego pracownika jest jeszcze bardzo daleko. Jedni dłużnicy starają się jak mogą unikać komornika, drudzy nie posiadają nic co mogłoby zostać zajęte na poczet długów, a jeszcze inni odsiadują wyroki sądowe, a pracę którą wykonują w areszcie nie starcza nawet na pokrycie zasądzonych na dzieci alimentów, które to poza wszystkimi innymi zobowiązaniami są realizowane w pierwszej kolejności. Czasem dłużnicy MPK odbywają zasadniczą służbę wojskową i również chwilowo ich zobowiązania nie mogą być zrealizowane. Zarówno w przypadku pierwszych jak i drugich, ściąganie przez komornika zobowiązań wobec Przedsiębiorstwa zostaje czasowo zawieszane.

Najstarszą nie załatwioną sprawą jest wyrok z 1977 roku na kwotę 657 złotych. Teczki dłużników MPK zalegają szafy pomieszczenia Zespołu Radców Prawnych, a tych „nieściągalnych” jest z każdym rokiem coraz więcej. Czyżby ludzie stawali się coraz mniej sumienni? Coraz więcej też przebywa w nich adnotacji... „dłużnik nieuchwytny, prowadzi włóczęwski tryb życia”. I co dalej?

MARIA BUBACZEWSKA

Nawet z Piekielnika można zrobić raj...

CHOCIAŻ jesień już w pełni i co niektórzy zaczynają snuć plany na temat przyszłorocznych wakacji, to w przedsiębiorstwie sprawy kolonii letnich z tego roku wracają jak przysłowiowy bumerang. Myłoby się przy tym ten kto by sądził, że te cechy związane są z jakimiś nieporozumieniami, czy wręcz aferami minionego sezonu. Przyczyna była inna — otóż pod koniec września dotarła do nas wiadomość, że w ramach ogólnopolskiego konkursu na najlepszy obiekt wczasowy i najlepszy obiekt kolonijny w branży komunikacji miejskiej, organizowanego przez Zrzeszenie Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej, Federację ZZPKM w PRL, Zrzeszenie Zakładów Usług Socjalnych Gospodarki Komunalnej, a pod patronatem OPZZ, odnieśliśmy nie lada sukces. W kategorii obiektów kolonijnych I miejsce zdobyła nasza kolonia w Piekielniku, a III miejsce kolonia w Krościenku. Miejsce drugie przypadło kolonii WPKM w Częstochowie organizowanej w Jablonce Orawskiej.

Nie jest to nasz jedyny sukces w tym konkursie, gdyż bywaliśmy w poprzednich latach i na II miejscu (Krościenko), ale zawsze co pierwsze miejsce to pierwsze.

Nie wiodło się też do tej pory naszemu ośrodkowi w Osieczanach, ale w tym roku zdobył również I miejsce wyprzedzając tym samym ośrodki tak dużych przedsiębiorstw jak WPK Katowice i MZK Warszawa. Oprócz dyplomów, pucharów i gratulacji Ośrodkowi przybyło również 430 tys. zł., które przeznaczone zostaną na dalsze jego wyposażenie.

Jak dobrze przygotowane były w tym roku nasze obiekty świadczy fakt, że w ocenie komisji konkursowej znalazło się m.in. to sformułowanie wybite w naszym nadtytule, że z Piekielnika można zrobić raj — raj dla dzieci. Szczególnie wrażenie na jurorach zrobiła pracownia komputerowa, która cieszyła się też wyjątkową popularnością u dzieci. Na pytanie o receptę na sukces obaj kierownicy kolonii Adam Piszczek i Krzysztof Stuczynski odpowiadają, że zależy to od dobrej kadry, zarówno pedagogicznej, jak i personelu techniczno-administracyjnego. Po prostu wszyscy jadą na kolonie

muszą pamiętać, że jadą do pracy, a nie na wypoczynek. Ze wówczas gdy inni wypoczywają i opalają się oni muszą dbać o to by dzieciom było dobrze.

Oczywiście i na tych nagrodzonych koloniach nie obeszło się bez kłopotów, które spowodowane były np. brakiem wody w Piekielniku, czy brakiem świetlicy w Krościenku, ale kierownictwo obu kolonii bardziej martwiły kłopoty z dziećmi. Zarówno z tymi, których rodzice wysyłają na trzy tygodnie z jedną parą spodni czy majtek, jak również z tymi w oczach których nie widać nigdy radości i które nie chcą wracać do swych domów.

O tych wrażeniach i kłopotach rozmawiano też 14 października, gdy dyrekcja przedsiębiorstwa oceniała całość akcji letniego wypoczynku załogi i jej rodzin. Na tym posiedzeniu mogłem się też dowiedzieć, że w tym roku na kolonie z MPK wyjechało 1079 dzieci, a dalszych 130 otrzymało dofinansowanie do kolonii u innych organizatorów. Do tego można doliczyć jeszcze dwa turnusy obozu dla młodzieży po 40 osób i dwa turnusy obozu w Pasmiu organizowanego przez ZZ ZSMP dla uczniów szkoły przyzakładowej i OHP. Ogólna ocena wszystkich turnusów wypadła dobrze, choć wśród wniosków na przyszły rok znalazły się takie postulaty, jak konieczność sprawdzenia stanu przygotowania obiektów w Ustce i Słupsku jeszcze przed rozpoczęciem turnusu oraz konieczność przeprowadzenia zdecydowanej rozmowy z partnerami z NRD, gdyż warunki zapewnione nam w tym roku w Saumsdorfie były odmienne od tych jakie my gwarantujemy grupom niemieckim na naszych koloniach.

Na kolonie i obozy w tym roku wydano z funduszu socjalnego 48 mln zł, a więc o 4 mln mniej niż przewidywano, ale w przyszłym roku planuje się zmniejszenie tych kosztów poprzez rezygnację z autobusowego transportu dzieci i wykorzystanie kolei.

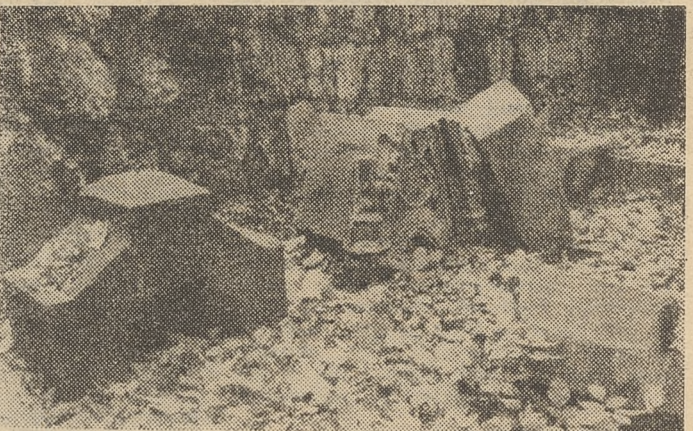
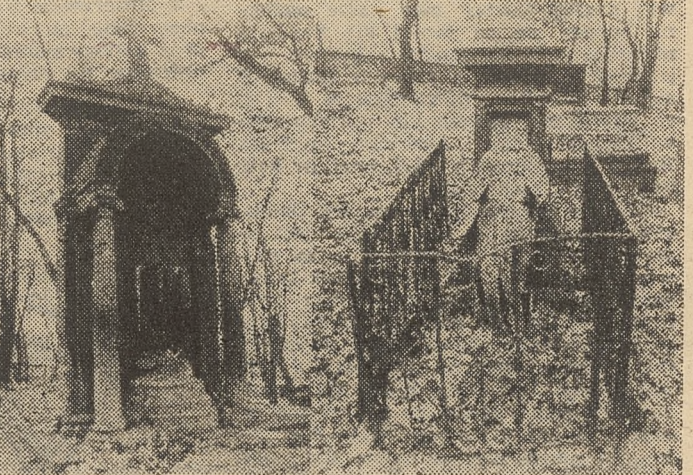
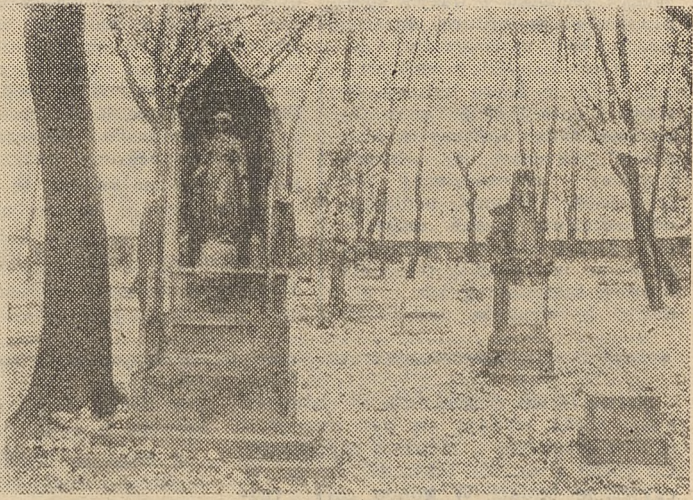
W sumie ocena całej akcji wypoczynkowej wypadła całkiem niezłe, przy czym decydujące znaczenie miało tu oczywiście zajęcie pierwszych miejsc w konkursie.

A. XYZMAN

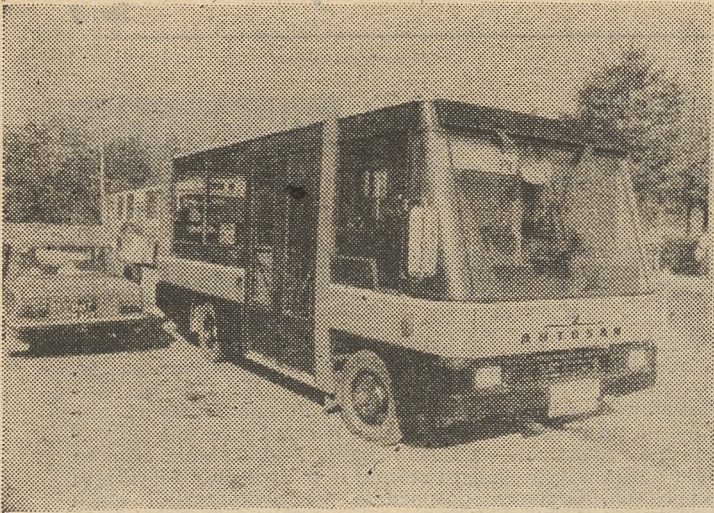
Przemijanie



Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ



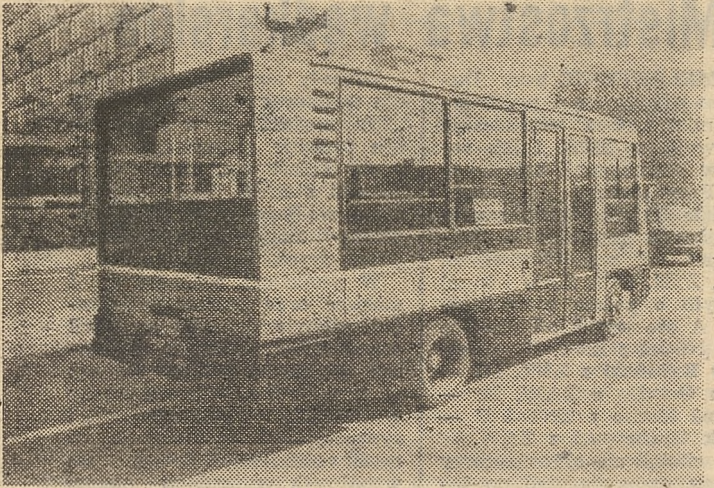
CZEŚCIOWO zniszczony przy budowie ul. Telewizyjnej stary cmentarz Podgórski ulega dalszej dewastacji. Kto zadba o najstarszą nekropolię dzielnicy?



O USPOKAJANIU ruchu w śródmieściu napisano już wiele. Pewne decyzje podjęto i w naszym Przedsiębiorstwie. Problemy komunikacyjne rozwiązaliśmy na tyle na ile było nas stać, potrzeby są oczywiście dużo większe. Najlepszym wyjściem byłaby komunikacja citibusowa. Plan tras opracowaliśmy, jeździć możemy od dziś, tyle, że nie ma jeszcze citibusów. Produkcja krajowa to sprawa przyszłości i to dość odległej. Można natomiast — wiaściwie od dziś — kupić takie autobusy z koprodukcji „Ikarusa” i „Volkswagena”. Kupić można, tyle że jeden pojazd kosztuje 66 tys. marek zachodnich

Nasze Przedsiębiorstwo wystąpiło do Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa o zakup w pierwszym rzucie 20 citibusów. Koszt tej pierwszej partii to 1 mln. 320 tys. marek. Docelowo przewidujemy 69 jednostek. Czy zostaną kupione? W chwili składania gazety, nie ma jeszcze odpowiedzi z Wojewódzkiej Komisji Planowania UMK, na pismo Wydziału w sprawie zakupu owych 20 sztuk. Wszystkie citibusy kosztowałyby 4 mln. 200 tys. marek. Czy miasto będzie stać na ten wydatek?

Fot. Stanisław Makarewicz



Po długim zwolnieniu chorobowym Malinowski wraca do pracy.

— Cześć! Co ci było? — pytają koledzy.

— W czasie urlopu złamałem nogę w dwóch miejscach...

— No, to teraz przynajmniej wiesz, jakich miejsc unikać w przyszłym roku...

*

Nowak spotyka Malinowskiego.

— Wierzysz w sny?

— Coś ty!

— A ja wlerzę. Wyobraź sobie, wczoraj śniło mi się, że prowadzę tramwaj i jak się obudziłem, okazało się, że rzeczywiście prowadzę tramwaj!

*



Kowalski, który wciąż czuł się niedobrze, ponownie idzie do lekarza:

— Hm... — zastanawia się doktor — a brał pan lekarstwo, które poprzednio panu zapisałem?

— Nie panie doktorze...

— Nie rozumiem! Dlaczego?

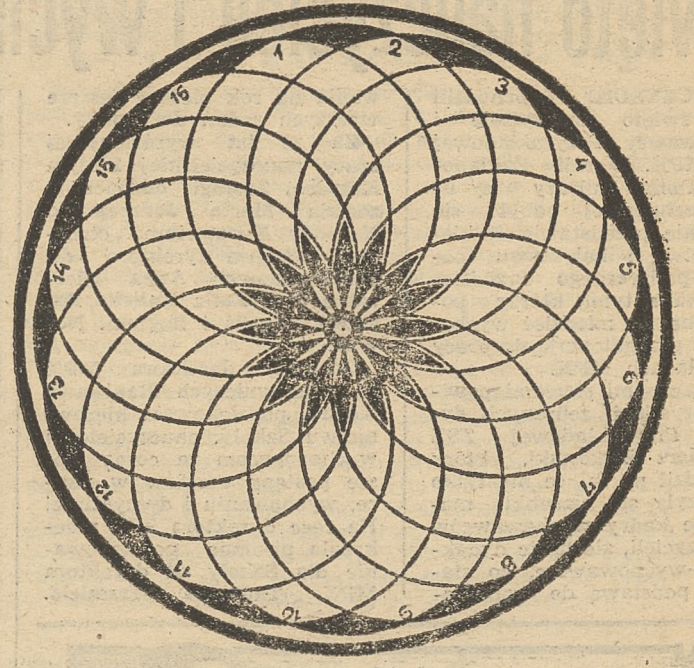
— Bo na butelce było napisane: „przechowywać szczelnie zamknięte”.

*

Zdyszany facet dobiega do tramwaju, w chwili gdy motorniczy dat sygnał, że zamyka drzwi.

— Ludzie! Trzymajcie drzwi, bo się spóźnię do pracy! — wrzeszczy. — Gdy już wsiadł i chwilę odsapnął, mówi:

— Bileciki do kontroli, proszę...



PRAWOSKOŃNIE: 1. służy do barwienia szkła i porcelany, 2. imię reżysera filmowego („Przepraszam, czy tu biją”), 3. zarazek, 4. akwamaryna, 5. miejsce widokowe, 6. do czerpania ryb z kadzi, 7. wchodzi w skład orkiestry symfonicznej, 8. pierwiastek, składnik stopowy stali zwiększający jej wytrzymałość mechaniczną, 9. usterka, wada, 10. zbytnia pewność siebie, 11. schronisko dla zmotoryzowanych, 12. miasto Talesa, 13. śnieżny lub inflacyjny, 14. mała czekolada, 15. rybka akwariowa, 16. kierowca TU-134.

LEWOSKOŃNIE: 1. rolniczy parnik, 2. smaczna dynia, 3. zamieszkuje Luksemburg, 4. element oficjalnego stroju sędziów, 5. część powierzchni ziemi, 6. zwierzęcy klej, 7. jeździec, rycerz arabski, 8. lennik, 9. służący, lokaj, 10. operowy śpiewak, 11. mieszaniec, 12. podobny do motoroweru, 13. pracownik stoczni, 14. „Ognisty ptak”, 15. nasz Wersal, 16. rodzaj ozdobki drukarskiej.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 16

Poziomo: potentat; okap, Adare, sanna, twist, tusza, Adria, klin, borb, Saba, Atta, komik; pasta, liana, Rytro, nosze, aura, artefakt.

Pionowo: plaża, transformator, nietakt, administrator, kontrabasista, plakat, usta, sapanie, skarga, patent, klon.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 16 wylosował Bogusław Piwowski.

NIERENTOWNY EKSPORT ZAKŁADÓW „IKARUS”

Coraz większym problemem dla węgierskich zakładów „Ikarus” jest kwestia określenia ceny autobusów wysyłanych do krajów socjalistycznych. Uzgodniono bowiem wzrost cen o 2,2 proc., podczas gdy zakład musi płacić swoim kooperantom o 6—7 proc. więcej niż dotychczas. Eksport do krajów socjalistycznych przyniósł straty sięgające w ub. roku 600 mln forintów. Mimo to, że po zapłaceniu wszystkich podatków „Ikarus” osiągnął czysty zysk w wysokości 130 mln forintów Zakład ma montownie na Kubie, gdzie składa się jeden autobus dziennie. Największym rynkiem „Ikarusa” jest ZSRR, który kupuje 8—10 tys. autobusów rocznie. Obecnie przy pomocy specjalistów węgierskich w ZSRR budowany jest zakład, który podejmie produkcję autobusów.

TABOR ZAKŁADOWY WZMOCNI WPK?

Duże trudności z dojazdem, a zwłaszcza powrotem z pracy w godzinach popołudniowych odczuwają klienci WPK w Katowickim Kolegium Wojewody Katowickiego, wychodząc naprzeciw słusznej krytyce społecznej uznano, że poprawie funkcjonowania komunikacji można osiągnąć poprzez włączenie do obsługi mieszkańców autobusów należących do zakładów pracy. W sumie w woj. katowickim jest 8250 autobusów, z których 2900 przypada na WPK i PKS, a ponad 5270 dysponują własnie zakłady pracy. Zobowiązano

zatem dyrektora Wydziału Komunikacji do rozpoczęcia rozmów z kierownictwem przedsiębiorstw, co umożliwiłoby włączenie będącego w ich gestii taboru do komunikacji pasażerskiej.

TRASA ŁAZIENKOWSKA DŁUŻSZA O 2 KILOMETRY

Przed Dniem Wojska Polskiego w Warszawie oddano do ruchu blisko 2-kilometrowy zachodni odcinek Trasy



Łazienkowskiej przedłużający ją od Pomnika Lotnika do al. Jerozolimskich w rejonie Dworca Zachodniego. W budowie ostatniego fragmentu trasy, mającego istotne znaczenie dla usprawnienia komunikacji w stolicy, znaczący wkład wnieśli żołnierze wojsk kolejowych i drogowych. Inwestycję zrealizowano zaledwie w półrocznym terminie dzięki żołnierskiemu czynowi podjętemu dla uczczenia 45 rocznicy LWP

PIERWSZE METRY DRUGIEGO ODCINKA

Nie widać jeszcze nawet rysów przyszłych stacji drugiego odcinka metra, a warszawiacy tylko domyślają się, w którym miejscu dokładnie przebiegać będzie jego trasa, ale prace ziemne jednak już się rozpoczęły. W rejonie Dworca Gdańskiego ruszyła

nierwsza tarcza drążąca tunel w kierunku południowym. Warunki gruntowo-wodne nie sprawiają górnikom większych kłopotów. Wyjątkowo pilne zadania mają obecnie do wykonania pracownicy przedsiębiorstwa zagranicznego „Unikraft”, którzy próbują jak najszybciej uporać się z przebudową kanału od ul. Muranowskiej do Anielewicza, oraz urządzeń dla przyszłej stacji określanej na roboczo A-17.

TRAGICZNY WYPADEK NA PRZYSTANKU

W brazylijskim mieście Porto Allegre na przypadkowych przechodniów i grupę osób stojących na przystanku autobusowym zawałło się ważące 5 ton żelbetonowe zadaszenie, które wisiało nad wejściem do domu towarowego, 9 osób zginęło, a 8 z poważnymi obrażeniami odwieziono do szpitala. Wśród ofiar śmiertelnych jest 6-letnia dziewczynka, 7 kobiet i 10-letni chłopiec. Do tragedii doszło w godzinach popołudniowych, gdy w handlowej dzielnicy miasta panował wzmożony ruch.

NAJWIĘCEJ KŁOPOTÓW Z TAKSÓWKARZAMI

Interesujące wyniki przyniosła ankieta przeprowadzona przez dziennik „Washington Post” wśród mieszkańców

Waszyngtonu. Na pytanie: Kto sprawia im najwięcej przykrości w ciągu dnia? — 33 proc. respondentów odpowiedziało, że taksówkarze. Nie najlepsza opinia o waszyngtońskich taksówkarzach bierze się m. in. stąd, że w wielu samochodach nie ma liczników, co oznacza dowolność w żądaniu opłaty za kurs. Oprócz tego wielu taksówkarzy wywodzi się spośród imigrantów, nie znających miasta, a

METRO W SZANGHAJU I PODZIEMNE MIASTO

Największe miasto Chin — Szanghaj rozpoczyna budowę metra. Pierwsza linia długości 14,6 km ma być oddana do eksploatacji w 1992 roku. W przyszłości zamierza się stworzyć pod miastem rozgałęzioną sieć komunikacyjną łącznej długości 176 kilometrów. Pod Szanghajem ma powstać całe podziemne miasto. W tym pasaż handlowe, zbiornik wodny i elektrownia. Zagospodarowanie „podziemnej przestrzeni” 12-milionowego miasta — zdaniem specjalistów — pomoże w rozwiązaniu obecnych skomplikowanych problemów, takich jak przeludnienie, przeciążenie środków transportu i niedostatek ziemi.

„DZIEŃ BEZ SAMOCHODU” W STOLICY SZWECJI

Pierwsza niedziela października była w stolicy Szwecji po raz pierwszy „Dniem bez samochodu”. Decyzji władz miejskich w tej sprawie, podjętej na wiosnę br. nie udało się wprawdzie zrealizować w pełni, ponieważ po fakcie już uznano, że całkowite wstrzymanie ruchu kołowego, jak pierwotnie zakładano, godziłoby w prawa obywateli, zmuszając do zachowań sprzecznych z ich życiowymi planami na ten dzień. Ruch samochodowy wstrzymano jedynie na głównym ciągu komunikacyjnym miasta, oddając go we władanie pieszych i rowerzystów. Centrum opanowane zostało przez zespoły amatorskie występujące na jezdniach wolnych od samochodów.

BROOKLYN I QUEENS NAJNIEBEZPIECZNIEJSZE

Według danych zarządu transportu miejskiego, w ciągu pierwszych 6 miesięcy br. w metrze nowojorskim popełniono o 667 poważnych przestępstw więcej niż w tym samym okresie ub. roku. Najczęściej pasażerowie kolei miejskiej stają się ofiarami rabusiów, którzy szczególnie zuchwali są w dzielnicach Brooklyna i Queens, gdzie najostrej występuje problem narkomanii, która jest przyczyną coraz większej liczby przestępstw. Mieszkańcy Nowego Jorku nie czują się równieź bezpieczni po wyjściu z metra. Na kolei podziemna przypada bowiem tylko 3 proc. przestępstw popełnianych w największym mieście amerykańskim.

(Oprac. I-k)