

SMG MPK

NR 9 ROK I
1-15. VIII. 1975 r.

Cena 50 gr

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Już za kilka dni
upływa termin konkursu

„TAKA JESTEŚ
GAZETO”!

Czy wysłałeś już
wypełniony kupon?

Dalsze szczegóły na str. 4

życia partii

Nadzwyczajne plenum KZ PZPR

W dniu 1 sierpnia br. odbyło się nadzwyczajne posiedzenie Komitetu Zakładowego PZPR. W czasie obrad omówiono zalecenia Egzekutywy Komitetu Krakowskiego PZPR w sprawie zabezpieczenia wykonania planu II półrocza br., a szczególnie zalecenie zobowiązujące komitety zakładowe i POP do bieżącej — po każdym miesiącu sprawozdawczym, oceny realizacji zadań za II półrocze. Szczególna uwaga winna być zwrócona na dynamikę przyrostu produkcji, kształtowanie się relacji ekonomicznych, wykorzystanie czasu pracy, absencje.

W związku ze zbliżającym

się VII Zjazdem PZPR oraz obchodami 100-lecia Komunikacji Miejskiej w Krakowie, plenum podjęło uchwałę o dokonaniu wpisu dodatkowych 15 pracowników do „Księgi Pracowników Zasłużonych dla MPK”, prowadzonej przez KZ PZPR. Jednocześnie zatwierdzono propozycję Egzekutywy KZ w sprawie nazwisk w/w 15 osób. Łącznie więc z poprzednio zatwierdzonymi 5 osobami, do w/w „Księgi” wpisanych zostanie w roku bieżącym — 20 pracowników.

W sprawach organizacyjnych m. in. omówiono stan opłacalności składek członkowskich. (S)

W codziennym życiu często spotykamy się z prawem większości. Najbardziej demokratyczną formą, potwierdzającą tę zasadę, są decyzje podejmowane przez większość i na rzecz tej większości. Prawo i obyczaj słusznie ją preferują. Szczególnie w społeczeństwie socjalistycznym zasada ta ma swą codzienną rację bytu, działającą na rzecz wyrównania ogólnospołecznych praw i obowiązków — całego społeczeństwa.

A jednak są i w tej zasadzie, jak prawie w każdej regule — wyjątki. Nie lubimy ich. Np. gdy „wyjątkowo” załatwia ktoś swą sprawę poza kolejką, w której właśnie stoimy. Patrzymy „z ukosa” na „wyjątkowo” łaski kolegi, jakimi się cieszy u wspólnego szefa, a szczególnie nie lubimy — uprzywilejowanych grup społecznych. Czy zawsze jednak niechęć nasza do wyjątków jest uzasadniona i słuszna.

Jest ich w Polsce około 400 tysięcy, stanowią więc mniejszość, bo zaledwie 1,2% ogółu ludności. W naszym przedsiębiorstwie tworzą jeszcze mniejszą grupę — 45 osób na około 5.600 zatrudnionych, czyli 0,8%. Mimo to, ostatnio podejmowane są decyzje, które znacznie ich w społeczeństwie preferują. Właśnie. Mowa tu oczywiście o członkach Związku Bojowników o Wolność i Demokrację, czyli potocznie nazywanych — ZBoWiD-owcami. Jedną z takich decyzji jest zarządzenie Nr 40 prezydenta Miasta Krakowa, które w całości zamieściliśmy w „Sygnałach”. Mówi ono o wielu przywilejach na rzecz ZBoWiD-owców a więc na rzecz zdecydowanej mniejszości. Nie sposób jednak oprzeć się refleksji; jakżeś niesie. Może jest to jednocześnie przykre, że właśnie aż w taki sposób, że nie z głębokich pokładów zwykłej, ludzkiej świadomości, pamięci, społecznego zrozumienia.

Pomyślmy

Pomyślmy! Są wśród nas. Ci ze szlaku od Lenino do Berlina, żołnierze Armii Czerwonej, I i II Armii Ludowego Wojska Polskiego, bohaterowie różnych frontów na Zachodzie, więźniowie Oświęcimia, Dachau, Grossrosen, uczestnicy ruchu oporu różnych ugrupowań walczących z okupantem — GL, RPPS, BCh, AK, żołnierze tragicznego lecz bohaterskiego Września. Pracują razem z nami. Często zajmują odpowiedzialne funkcje zawodowe i społeczne. Czas jednak zawrotnie mknąć naprzód. Większość spośród nich znajduje się w wieku, w którym nawet u najbardziej snokojnie pedzających żywot ludzi — zaczyna się objawiać dokuczliwość lat. A co dopiero u ludzi, którzy w tamtych dniach niemal co dzień, co chwile, zagładą w oczu groza cierpienia, śmierci i zwykłego ludzkiego strachu. Wielu z nich przeszło ogrom okrucieństwa, a swą śmierć przeżywali wielokrotnie. A i młodszy, zdawało by się — silniejszy, którzy w tych koszmarnych czasach liczyli zaledwie 14—18 lat? Czy wstrzymanie naturalnych w tym wieku czynników rozwojowych — poza brakiem wyżywienia — jak dostępu do nauki, kultury i rozrywki, a zastąpienie ich sprawami ludzi dorosłych, zbut poważnymi a szczególnie działającym na psychikę młodych umysłom uczuciem strachu, nie pozostawiły żadnych śladów? Dodajmy do tego te 30 lat, w ciągu których stanowili Oni w dalszym ciągu front ludzi najbardziej zaangażowanych, świadomych swego działania, które było kontynuacją marszu do celu — wytłknięcia w tamtych, niezapomnianych dniach. Czy można się dziwić, że szubiej zawodzi ich zdrowie, lotność umysłu, sprawność działania? Że częściej i szubiej stają się nerwowi i niecierpliwi, a drobne nawet kłopoty i przeszkody — przeżywają silniej niż inni?

Pomyślmy! Są skromni, lecz jednocześnie znają wartość swego wkładu w obecny kształt ludowej Ojczyzny. Potrzeba im zrozumienia i zwykłej, ludzkiej życzliwości. Niech w momentach dla nich ważnych, nie muszą powoływać się na treść wspomnianego zarządzenia. Jego realizacja niech wynika ze świadomości potrzeby

(Dalszy ciąg na str. 3)

Z GOSPODARSKĄ WIZYTĄ...

WIT DRAPICH W MPK

4 sierpnia br. gościliśmy w naszym zakładzie: zastępcę członka KC PZPR, I sekretarza Komitetu Krakowskiego PZPR i przewodniczącego Rady Narodowej m. Krakowa — tow. Wit Drapich, członka Egzekutywy Komitetu Krakowskiego, I sekr. KD PZPR Śródmieście — tow. Stefana Markiewicza i wiceprezesa m. Krakowa — dr. Jana Skibę. Goście zostali serdecznie przywitani przez przedstawicieli; załogi, czynników polityczno-społecznych i administracyjnych naszego przedsiębiorstwa.

I sekretarz KZ PZPR tow. Adam Jedrusik w krótkiej informacji zapoznał przybyłych z problemami gospodarczymi naszego przedsiębiorstwa. Wynikało z niej, że głównym celem działalności kierownictwa zakładu jest powtórzenie sukcesu z ubiegłego roku i utrzymanie również w roku 1975 miana najlepszego przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w kraju. I sekretarz Adam Jedrusik zwrócił uwagę na inspiratorską rolę organizacji partyjnej w MPK, w tym przedsięwzięciu. Poinformował też o strukturze organizacyjnej PZPR w naszym zakładzie, jej stanie liczebnym, ciągłym wzroście szeregów partyjnych, oraz porównaniu składu socjalnego organizacji. Następnie z rąk tow. Wita

Drapicha trzy osoby otrzymały legitymacje członkowskie, a 29 — legitymacje kandydackie PZPR. Gratulując nowym członkom i kandydatom PZPR tow. Drapich zaznaczył, iż postawa członków partii ma decydujące znaczenie w kształtowaniu postaw i właściwej atmosfery całej załogi. W krótkim przemówieniu do zebranych I sekretarz KK PZPR zwrócił uwagę na rolę MPK-owskiej organizacji partyjnej, która „w początkach ruchu

robotniczego była szkołą klasy robotniczej Krakowa”. Uznaniem dla pracy naszej załogi zamknęło się w krótkim, ale jakże wiele znaczącym zdaniu: „To wy jesteście wyrazem postaw jakie powinny cechować lekarza. Zawsze ofiarni i zawsze na posterunku”.

Wizytę I sekretarza KK PZPR i towarzyszących mu osób zakończyło zwiedzenie poszczególnych obiektów naszego przedsiębiorstwa.



1 sekretarz KZ PZPR A. Jedrusik informuje o MPK-owskiej organizacji partyjnej



Ze spotkania z I sekretarzem KK PZPR



I sekretarz KK PZPR tow. Wit Drapich na spotkaniu z aktywem MPK-owskiej organizacji partyjnej

Nasi Jubilaci

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych, owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym — składamy naszym Jubilatom, którzy w dniach 1-15 sierpnia br. obchodzą jubileusz pracy w MPK:

35 LAT

Antoni BANIA — Wydz. Remont.-Produk.

30 LAT

Józef STYRNA — Wydz. Taryf.-Biletowy
Wojciech TYLEK — Dział Szkolenia Zawodowego
Kazimierz WALIGÓRA — Wydział Torów

25 LAT

Helena ADAMSKA — Wydz. Taryf.-Biletowy

20 LAT

Edmund BIELAK — Wydział Sieci i Podstacji
Emilia DOENING — Wydz. Produkc.-Remont.
Leona KACZMARCZYK — Wydz. Zabezpieczenia Ruchu
Stefan KONAREK — WEA Czyżyny
Stanisław KRZYSIK — WET Nowa Huta
Mieczysław NOGA — WET Nowa Huta
Jerzy PAPARA — WEA Czyżyny
Franciszek SALAJA — WET Nowa Huta

15 LAT

Wawrzyniec SOWIŃSKI — Zakł. Remont.-Inwest.
Mieczysław WŁODARCZYK — Zakł. Remont.-Inwest.
Władysław BOY — Dział Specjalny
Mieczysław DYCHUS — WET Nowa Huta
Mieczysław GÓRKA — Wydz. Torów
Andrzej HEBDA — Wydz. Torów
Piotr IRZYK — Wydz. Torów
Józef JANIA — Wydz. Torów
Władysław KOWALCZYK — Wydz. Torów
Witold KRAWIEC — Wydz. Taksówek
Bolesław LATOWSKI — Wydz. Torów
Jan MICHAŁEK — WET Nowa Huta
Mateusz PIETRZYK — WET Nowa Huta
Wiktor RABINIAK — WEA Bieńczyce
Jan STABRAWA — WET Nowa Huta
Kazimierz SURGA — WEA Czyżyny
Czesław SZYDLAK — Wydział Torów
Władysław SZYDLAK — Wydział Torów
Władysław TOPA — Wydział Torów
Marian URBANIK — Wydział Torów
Kazimierz WIERCIAK — WEA Bieńczyce
Józef ZWIERZ — Wydział Torów

10 LAT

Eugeniusz BRYLLA — WEA Czyżyny
Zenon DRABIK — Wydział Taksówek
Andrzej FIAŁEK — Wydz. Zaop. Materiał.
Władysław KUCZARA — WEA Czyżyny
Maria MUSIAL — Wydz. Remont.-Produk.
Janina SIEDLARZ — Wydz. Taryf.-Biletowy
Anna STRAG — WET Nowa Huta
Józef WALIGÓRA — WEA Czyżyny

Zakład Remontowo-Inwestycyjny jest stosunkowo młodą komórką. Powołany został uchwałą KSR w połowie 1973 r. Przejął całokształt pracy, działającego poprzednio Wydziału Terenu i

zi w 1973 r. oraz na 13.501.533 zł w 1974 r.

Aktualnie realizowana inwestycja, to dyspozytornia przed kombinatem Huty im. Lenina. W planie, są budowy dwóch podstacji w Dąbiu i przy al. Pokoju. Prócz inwestycji, za-

pracowników — co równa się perspektyw w tym zakresie na najbliższą przyszłość.

Jak z powyższego więc wynika, Zakład przez cały okres swojej działalności odczuwa duży niedobór pracowników z branży budowlano-instalacyjnej takich jak: murarze, szklarze, cieśle, dekarze, betoniarze, instalatorzy wodno-kanalizacyjni, oraz robotnicy niewykwalifikowani.

Brak również sprzętu do transportu pionowego i poziomego materiałów, maszyn do

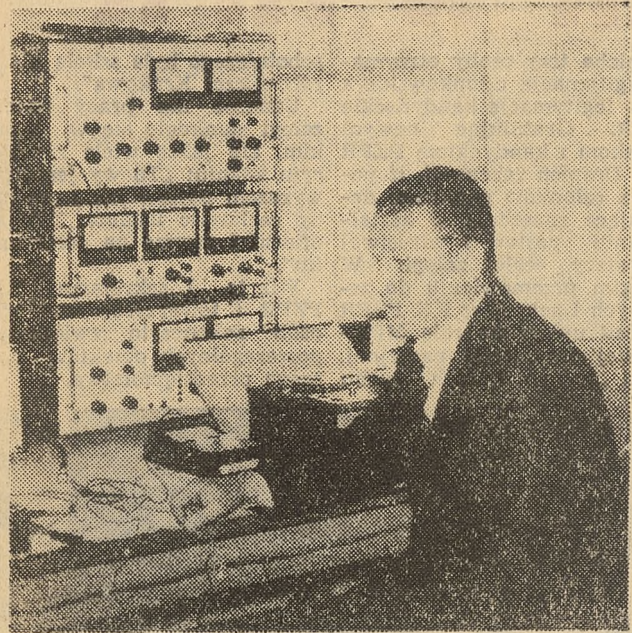
Jak ocenić pracę Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego? Kierownictwa wydziałów, na rzecz których Zakład świadczy swoje usługi, mają szereg zarzutów na temat wykonywanej przez niego pracy. Szczególnie dużo pretensji wnoszonych jest pod adresem wykonawstwa. Czy przedstawione powyżej trudności, prowadzące się właściwie do kilku a-

MICHAŁ LECHOWICZ — brygadziśta radiomechanik.

Jest pracownikiem MPK od 1945 r. Równocześnie z rozpoczęciem pracy zawodowej w przedsiębiorstwie, zaczyna naukę przygotowującą do zawodu radiomechanika. Po ukończeniu szkoły, pracuje w warsztacie elektrycznym. Po kilkunastu latach, znów zaczyna się uczyć. Kończy kursy radiowo-telewizyjne I i II stopnia i przeniesiony zostaje do pracy w charak-

terze radiomechanika. Z kolei zostaje brygadziśtą warsztatu RTV.

Długoletni, wzorowy pracownik. Doskonały fachowiec. Oddany pracy zawodowej i Zakładowi. Dobry kolega. Dużo pracuje społecznie. Obecnie w Oddziałowej Radzie Związkowej jako członek KO. B. aktywny członek ZWM i członek ORM. Posiada odznaki: „Zasłużonego pracownika MPK” i „Zasłużonego pracownika Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska”.



Budowli oraz dodatkowo realizację inwestycji mniejszych.

Zakład Remontowo-Inwestycyjny w swojej krótkiej działalności, wykazał się może szeregiem zrealizowanych inwestycji. Ważniejsze z nich to: podstacja trakcyjna przy ul. Reja, „Sumiki” i budynek socjalny w zajezdni autobusowej w Czyżynach, nadbudowa budynku administracyjnego warsztatów tramwajowych przy ul. Rzemieślniczej, remont kapitalny części socjalno-produkcyjnej zajezdni tramwajowej w Podgórzu, cały szereg urządzeń sanitarnych oraz kilkanaście wygospodarowanych i zaadaptowanych w innych obiektach pomieszczeń, które polepszyły warunki pracy załogi.

Wykonane przez Zakład roboty ocenia się na: 13.871.219

kład wykonuje remonty kapitalne, konserwacje wszystkich kotłowni, instalacji elektrycznych, zajmuje się utrzymaniem radiolączności itp.

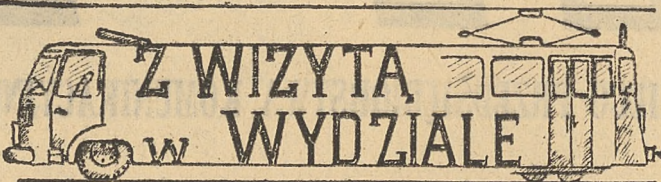
Najbardziej poszukiwanymi pracownikami w skali całego kraju, są fachowcy z branży budowlanej. Liczne przedsiębiorstwa zatrudniają każdą ich ilość.

Zakład Remontowo-Inwestycyjny nie jest więc odosobniony w borykaniu się z dużymi trudnościami kadrowymi. W 1974 r. na planowane zatrudnienie 185 osób, faktyczne wynosiło tylko 153. W br. sytuacja w tym zakresie przedstawia się wręcz tragicznie. Przykładem niech będzie Wydział Budowlany, gdzie planowane zatrudnienie wynosi 75 osób, a faktyczne tylko 38

robót zbrojarskich, pomp, mieszarek do zapraw. Są trudności z zaopatrzeniem w potrzebny materiał itp.

Zalogę Zakładu tworzą długoletni pracownicy przedsiębiorstwa, i ci, którzy związali się z nim dopiero od niedawna. Tych, o których należałoby pisać jest wielu — zasłużonych, ambitnych i oddanych pracy zawodowej. Wyróżnionych, przedstawiamy i zamieszczamy ich zdjęcia.

Równocześnie z rozwojem Zakładu i wzrostem w nim zatrudnienia — rosną szeregi członków partii. Dla uczczenia zbliżającego się VII Zjazdu Partii podejmuje się zobowiązania. Załoga planuje w br. wykonanie czynów produkcyjnych i społecznych na sumę 88,5 tys. zł. W pierwszym półroczu wykonanych zostało ich za 150,4 tys. zł. Z okazji 100-lecia MPK w Krakowie, załoga uruchamia wszystkie możliwe rezerwy celem zwiększenia o 3,7 mln zł wartość przerobu. W zakładzie zdają sobie sprawę z tego, że tylko wykorzystanie wszystkich możliwych rezerw technicznych w celu poprawienia wydajności pracy, może zapewnić wykonanie bardzo pilnych zadań produkcyjnych przy tak niepełnym zatrudnieniu i braku



REMONTOWO-INWESTYCYJNYM

le jakże istotnych czynników — przede wszystkim braku odpowiednich fachowców, a w dalszej kolejności sprzętu i materiałów — nie usprawiedliwiają i nie tłumaczą przynajmniej częściowo nie zawsze pozytywne, opinie jaką się „cieszy”?

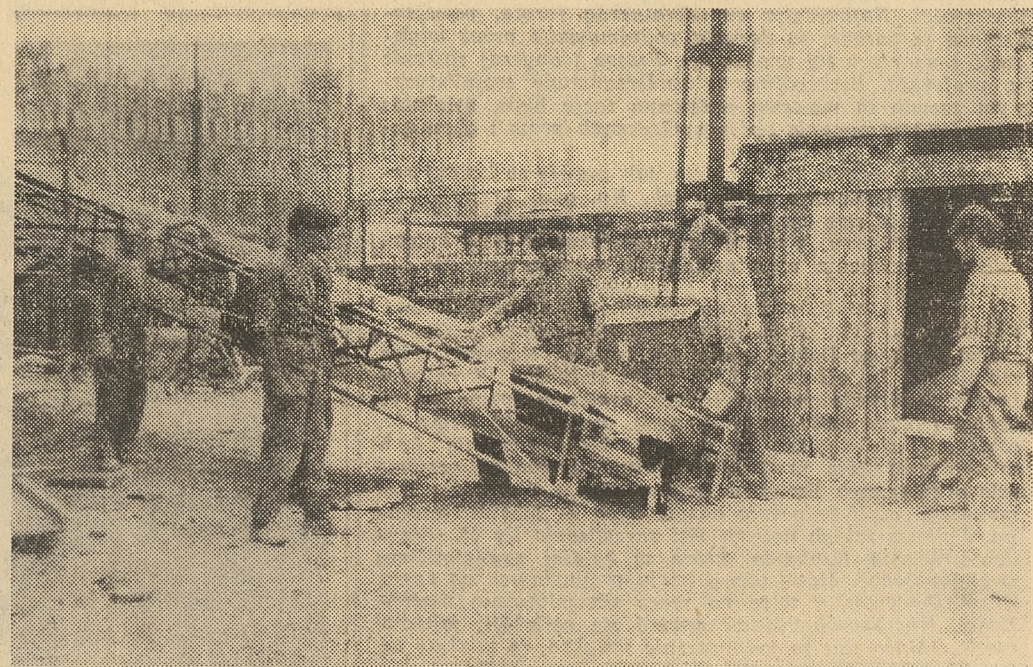
(MB)

PAWEŁ RZEPA — elektryk, monter Oddziału Elektrycznego.

Jest długoletnim pracownikiem zatrudnionym od 1941 r. Zdyscyplinowany, obowiązkowy, cieszy się dobrą opinią zarówno wśród pracowników jak i kierownictwa. Jest uczynny i koleżeńcki. Cechuje go szczególna sumienność i poczucie odpowiedzialności za powierzoną mu pracę. Chętnie bierze udział w podejmowanych zobowiązaniach i czynach społecznych. Jest członkiem ZBoWiD-u. Posiada „Srebrny Krzyż Zasługi” i tytuł „Zasłużonego pracownika MPK”.

PIOTR KOWALCZYK — st. mistrz Oddziału Elektrycznego.

W MPK pracuje od 1940 r. Początkowo na stanowisku elektryka, później st. mistrza. Jest pracownikiem sumiennym i zdyscyplinowanym. Pracę zawodową wykonuje niezwykle solidnie. Jest koleżeńcki i cieszy się dobrą opinią zarówno podwładnych jak i kierownictwa. Zawsze bierze udział w pracach społecznych i podejmowanych zobowiązaniach. Jest długoletnim, aktywnym członkiem PZPR. Posiada „Złotą odznakę miasta Krakowa”.



Brygada G. Glihowskiego przy budowie dyspozytorni ruchu obok Centrum Administracyjnego HIL

Podstacje trakcyjne, sieć jezdna i zasilająca

Konieczność zasilania prądem zelektryfikowanych linii tramwajowych zmusza MKE do budowy własnej elektrowni. Realizuje ją wiedeńska firma Siemens — Schuckert. Zlokalizowana zostaje przy ul. Wawrzyńca. Już w pierwszym roku swojej pracy, produkuje 400 tys. kWh. Coraz większe zapotrzebowanie na energię elektryczną, zmusza do wybudowania podstacji zasilającej przy ul. Łobzowskiej. W 1912 r. następuje rozbudowa tej podstacji, o nowo zainstalowane dwa przetwornice, każdy o mocy 400 kW. W dwa lata później rozbudowuje się tę podstację, o kolejne dwa przetwornice. Równocześnie likwiduje się elektrownię przy ul. Wawrzyńca.

Na terenie miasta przebudowana zostaje sieć kablowa. Posiada ona pięć punktów zasilających: u zbiegu ulic Długiej i Basztowej, Basztowej i Pawiej, Straszewskiego i Zwierzynieckiej oraz Wawrzyńca. W najbliższych latach powstaje cały szereg podstacji — w Czyżynach, Pleszowie, Bonarce, przy ulicach Tenczyńskiej, Lubickiej, Wielickiej, Konarskiego i Kocmyrzkowskiej. Podstacje te, za wyjątkiem czyżyńskiej pracującej na prostownikach pompowych, wyposażone są w prostowniki rtęciowe, bezpompowe. W związku z intensywnym rozwojem komunikacji w mieście i równoczesnym wprowadzeniem taboru przegubowego o znacznie większych parametrach technicznych, projektuje się budowę jeszcze 17 podstacji.

Zmianie ulega również system podwieszenia sieci trakcyjnej. Po raz pierwszy w 1952 r. wprowadza się sieć wielokrotną — półkompensowaną, podwieszoną na słupach kratowych, natomiast w 1960 r. sieć elastyczna sinusoidalna, a w 1966 r. suwliwa. W 1968 r. ogólna długość sieci trakcyjnej wynosi 110,2 km, a kablowej 16,2 km. Konserwując, jak również budując sieć trakcyjnych na nowo powstałych liniach, wkonują brygady Wydziału Elektrycznego MPK.

Tabor tramwajowy

Wyprodukowane przez Sanocką Fabrykę Wagonów, wozy silnikowe, wprowadzone zostają do komunikacji miejskiej w 1901 r. Pierwsze elektryczne tramwaje, to 17 wagonów silnikowych, 13 doczepnych zimowych — zamkniętych oraz 10 letnich — otwartych. W najbliższych latach wzrasta ilość wagonów silnikowych. Z czasem wagony doczepne, ulegają likwidacji. Natomiast silnikowe, pozostają w eksploatacji aż do r. 1964 — do czasu likwidacji ostatniej linii wąskotorowej. W okresie od 1912—1916 r. Fabryka Wagonów w Sanoku dostarcza do Krakowa 30 wagonów silnikowych i 20 doczep-

TO JUŻ STO LAT

(C. D. HISTORII MPK W KRAKOWIE)

nych. Wagony te, podobnie jak w taborze wąskotorowym — zimowe nie różnią się budową od silnikowych, natomiast letnie mają lekką konstrukcję i otwarte pomosty. Pewna część wagonów wyposażona jest w silniki typu Siemens — Schuckert o mocy 30 kW na łożyskach ślizgowych, a część o mocy 40 kW na łożyskach tocznych. Dodatkowo z Głazu sprowadzonych zostaje 7 wagonów wyposażonych w silniki Siemens Schuckert o mocy 39 kW, na łożyskach walczykowych.

W 1938 r. powiększa się tabor tramwajowy o 10 nowo zakupionych wagonów doczepnych, a w rok później o 18 silni-

kowych. Konstrukcyjnie różnią się one zasadniczo od dotychczasowych. Wyposażone są w podwójne odprężynowanie, dwa silniki „ELIN”, są wentylowane, lekkiej konstrukcji o mocy 44 kW, posiadają nastawniki CC-1500 9-stopniowe systemu młoteczkowego, hamulce mechaniczne systemu Ackleya oraz elektryczne podwójne zwarcie i solenoidowe, układ osi mają sztywny przy rozstawie 3000 mm.

W r. 1939 jest już w eksploatacji 29 wagonów silnikowych wąskotorowych, 58 normalnotorowych i 24 doczepne normalnotorowe. W czasie okupacji, sprowadzono z Rzeszowa do Krakowa, dwa typy starych, wyeksploatowanych wagonów — 13 silnikowych i 24 doczepne.

Po wyzwoleniu stan taboru wynosi: 95 wagonów silnikowych i 48 doczepnych. Dopiero w roku 1949 powiększa się stan jednostek komunikacyjnych w Krakowie, o 10 wagonów typu N. Nieco później dostarczone zostają do nich silniki produkcji angielskiej C-126 o mocy 60 kW. W kolejnych latach, w związku z rozwojem komunikacji w mieście (budowa Nowej Huty) powiększa się ilościowo stan taboru przedsiębiorstwa. Do końca 1968 r. MPK otrzymuje 153 wagony silnikowe typu „N” i „4N” oraz 190 wagonów doczepnych typu „ND” i „4ND”.

Stopniowo likwidacji ulega tabor przedwojenny. Do końca 1968 r. wycofane zostają 73 wagony silnikowe i 34 doczepne. Od 1952 r. wprowadzane zostają do wagonów silnikowych pantografy. W warsztatach przedsiębiorstwa przeprowadza się naprawy bieżące, remonty kapitalne oraz modernizację taboru komunikacyjnego. W ramach modernizacji likwiduje się sterowanie dwukierunkowe na jednokierunkowe, instaluje sygnalizację dzwonkową, światła stop i kierunkowe migacze oraz wprowadza podgrzewanie elektryczne szyb czołowych, przerabia okna, montuje hamulce szynowe oraz zmienia system ogrzewania. Na koniec roku 1968 MPK w Krakowie posiada 213 wozów tramwajowych — silnikowych i doczepnych.

(MB)

3) W zakresie gospodarki komunalnej i mieszkaniowej — do przydzielania w pierwszej kolejności mieszkań dla ubiegających się kombatan-
tów w przypadkach zbliżonych warunków z innymi osobami ubiegającymi się o mieszkanie, a także do uwzględniania na zasadzie pierwszeństwa podań kombatan-
tów o oddanie w wieczyste użytkowanie działek budowlanych oraz do przydzielania w pierwszej kolejności lokali na potrzeby biurowe oddziałów organizacji kombatanckich i stosowania maksymalnych zniżek i ulg za zajmowane lokale, a także o obejmowaniu tych lokali remontami kapitałnymi i bieżącymi.

4) W zakresie oświaty, wychowania i kultury:

a) do zabezpieczenia dzieciom kombatan-
tów będących w trudnych warunkach materialnych, a spełniających stosowne kryteria dotyczące wyników w nauce i zachowaniu, do korzystania na prawach pierwszeństwa z internatów, domów akademickich i stypendiów.

b) do przyjmowania w pierwszej kolejności do szkół średnich, ogólnokształcących i zawodowych, a także na wyższe uczelnie dzieci kombatan-
tów po pomyślnym złożeniu przez nich egzaminów wstępnych.

c) do udostępniania w szerszym zakresie dla zarządów oddziałów i kół organizacji kombatanckich bazy kulturalno-oświatowej i społeczno-wychowawczej.

5) W zakresie rolnictwa i leśnictwa:

a) do zapewnienia inwalidom wojennym i wojskowym odpowiednich ulg i zwolnień — opłat za usługi mechanizacyjne, agrotechniczne i transportowe świadczone przez jednostki pracujące na rzecz rolnictwa.

b) do zapewnienia kombatan-
tom i ich rodzinom — rolnikom szczególnej pomocy w okresach nasilenia prac rolnych.

6) W zakresie handlu, przemysłu i usług do uwzględnienia w pierwszej kolejności członków organizacji kombatanckich przy wydawaniu zezwoleń na prowadzenie warsztatów rzemieślniczych, punktów usługowych i handlowych, jak również o przydziałach surowców i materiałów.

7) W zakresie spraw finansowych — do ścisłego przestrzegania przepisów w zakresie przysługującym inwalidom wojennym ulg i zwolnień w opłatach i podatkach.

§ 3. Występuje się do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w Krakowie o zapewnienie udziału członków organizacji kombatanckich wytypowanych przez te organizacje w porozumieniu z Pełnomocnikiem Urzędu do Spraw Kombatanckich, w pracach komisji do spraw inwalidztwa i zatrudnienia.

§ 4. Występuje się do Polskiego Komitetu Pomocy Społecznej Oddział w Krakowie o zapewnienie udziału członków organizacji kombatanckich w pracach ogólnego Komitetu oraz o zwrócenie szczególnej uwagi na zapewnienie pomocy dla poszkodowanych losowo kombatan-
tów i ich rodzin.

§ 5. Zaleca się przedsiębiorstwu, zakładom i instytucjom z terenu miasta Krakowa nie podporządkowanym radom narodowym oraz organizacjom spółdzielczym stosowanie postanowień niniejszego zarządzenia.

§ 6. Traci moc uchwała nr 80 Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa z dnia 3 lutego 1965 r. w sprawie środków i form pomocy dla Związku Bojowników o Wolność i Demokrację (ZBoWiD) na terenie miasta Krakowa.

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania. Nie ulega wątpliwości głęboko humanitarna treść tego zarządzenia. Oby w parze z tymi intencjami — szła praktyczna realizacja.

Ś. Szymański

„CI CO ZA NASZĄ I WASZĄ”

Szlak bojowy wiódł przez Francję, Anglię, Belgię i Holandię...

STANISŁAW PATKO — jeden z długoletnich pracowników naszego przedsiębiorstwa, pisząc swój życiorys, przedstawia w nim historię walki zbrojnej Polaków na zachodzie Europy — podczas II wojny światowej. Był bowiem jednym z wielu uczestników szlaku bojowego rodaków, walczących o wolność krajów, równie jak nasza Ojczyzna okupowanych przez wroga.

„Urodziłem się w 1916 r. w Spytkowicach. W 1939 r. zostałem zmobilizowany do V Baonu Pancernego w Krakowie. W kampanii wrześniowej brałem udział w X Brygadzie Kawalerii Zmotoryzowanej pod dowództwem płk. Maczka. Nasz szlak bojowy wiódł (na ziemiach polskich od Czarnej Skomielnej przez Myślenice, Wiśnicz, Radomyśl, Rzeszów, Jarosław i Janów) aż do granicy węgierskiej. Po jej przekroczeniu zostałem (tak jak wielu zresztą moich towarzyszy) zatrzymany i przewieziony do obozu. Wkrótce uciekłem z niego i przez Jugosławię dostałem się do Francji. Tu znów znalazłem się w obozie. W tym czasie powstaje oddział pancerny I, a trochę później II Batalionu Człgów. Wraz z tymi jednostkami, wchodzącymi w skład X Brygady Kawalerii

Zmotoryzowanej, wyjeżdżamy do Chateaufort i wyruszamy na front. Pozostawiamy za sobą miasto Orléans i rzekę Loarę. Statkiem udajemy się do Anglii. Rok 1940. Baon zostaje przeniesiony do obozu — zgrupowania brygady pancerny w



Steneyburu koło Crawford. Formuje się II Dywizja Pancerna pod dowództwem gen. Maczka. W jej szeregach brałem udział w inwazji na okupowane przez wojska niemieckie tereny. Udał się do Normandii, gdzie dywizja nasza dostała zadanie przełamania umocnionych pozycji niemieckich na południu od Caen i zająć Falaise. Nasz pułk z

VIII Baonem Strzelców i Dyonem przeciwpancernym, dostał rozkaz zajęcia Chambois i odcinania Niemcom drogi odwrotu. Wywiązała się zacięta walka. Zaatakowaliśmy od tyłu sztab II Dywizji SS. Następnie wyruszyliśmy w krwawym pościgu przez Belgię i Holandię — wypierając wroga aż na jego własne ziemie. Dnia 6 maja 1945 r. nasz pułk wkroczył do bazy marynarki wojennej — portu w Wilhelmshaven. Właśnie tu dowiedziałem się o końcu II wojny światowej”.

Ciąg dalszy życiorysu? — Stanisław Patko pracuje w MPK od 1946 r. w charakterze kierowcy autobusowego — w latach 1948—1973 zajmuje stanowisko brygadzysty. W czasie swojej długoletniej pracy pełni funkcję II sekretarza POP, przewodniczącego Oddziałowej Rady Robotniczej i męża zaufania.

Posiada odznaczenia: Krzyż Walecznych, Srebrny Krzyż Zasługi, Brązowy Krzyż Zasługi, Medal Zwycięstwa i Wolności, odznaki: Brygady Pracy Socjalistycznej (otrzymał dwa razy), Zasłużonego Przdownika Pracy, Wzorowego Kierowcy I i II stopnia oraz Złotą „Wzorowego kierowcy”.

(MB)

wydziale raportujących. Rozmawiając z grupą kontrolerów i inspektorów dowiedziałem się, że raportowany kierowca — po kilku dniach — spotkał tego samego inspektora i stwierdził „no i co zrobił, premie specjalną i tak mam”. „Nie będę wymieniał nazwiska tego kierowcy — stwierdził inspektor — bo może bym się naraził”. Pytanie „Komu”? zbył milczeniem i komentarz jest tu chyba niepotrzebny.

Zastanawia również fakt, dlaczego na umundurowanie nie zwracają uwagi dyspozytorzy, traktując to naturalnie? Chyba oni w dużej mierze powinni być odpowiedzialni za istniejący stan rzeczy.

„przerobił”. Proponowałabym takim „dowcipnisiom” zatrzymać na pewien okres bilet. Może wtedy zrozumieliby dobrodziejstwo wolnych przejazdów? Skoro nie umieją docenić pracy i oszczędzić nerwów ludziom wykonującym swoje obowiązki.

Nie łatwiejszą pracę mają też inspektorzy ruchu. Ci szczególnie muszą uważać by nie zdenerwować swoimi uwagami kierowcy czy motorowego, bo bywa, że motorowy odmawia dalszego prowadzenia pojazdu, tłumacząc się zdenerwowaniem. Dobrze, jeżeli inspektor czy kontroler potrafi sam poprowadzić pojazd, biada jeżeli nie wykaże się takimi umiejętnościami, bo

pasażerowie chcą jechać. A może by tak kilku zwolnić za porzucenie pracy — dyscyplinarnie?

Najwięcej chyba jednak targów mają inspektorzy z prowadzącymi pojazdy na tle wyglądu zewnętrznego. Kierowcy i motorowi mają obowiązek podejmować pracę w mundurach MPK. Aby się przekonać, że zarządzenia swoją drogą, a życie swoją, wcale nie trzeba czytać raportów pisanych w tej sprawie. Wystarczy obserwować chwilę pojazd MPK. Gdyby nie ich jednokolorowy kolor i emblematy przedsiębiorstwa, nikt nie wpadłby na pomysł, jaki zakład jest właścicielem.

Przeważnie kierowcy i motorowi prezentują swymi ubiorami wszystkie kolory tęczy. Owszem, kontrolerzy mają obowiązek zauważyć ten stan rzeczy, pisać raporty. I tu właśnie leży przysłowiowy „pies pogrzebany”. Raport jest napisany i wysłany do kierownictwa danego wydziału, ale raportujący nie otrzymuje z niego odpowiedzi. Wykaz ukaranych kierowców wisi w załączniku, nie ma go jednak w

Problem absencji chorobowej nurtuje nie tylko nasze przedsiębiorstwo. U nas jest jednak szczególnie drażliwy, bo okresowego braku części załogi, nie da się zastąpić wzmocnionym wysiłkiem pozostałych pracowników.

Jeżeli byłoby to możliwe na zapleczu, o tyle w ruchu efekt niedoboru załogi jest z góry wiadomy. To nie tylko „położenie” planu, bo to jest sprawa wewnętrzna przedsiębiorstwa, no i oczywiście jednostek nadzórnych. Jak jednak wytłumaczyć społeczeństwu Wielkiego Krakowa fakt opóźnień w kursowaniu pociągów tramwajowych, bądź autobusów? Jakich argumentów użyć by uwierzyli, że to nie „bimbanie” z pasażera i jego jakże często bardzo ważnego czasu?

By zahamować nadmierną

ła się bowiem w naszym przedsiębiorstwie ilość zachorowań.

Inne niebezpieczeństwo, wydłużył się bowiem czas choroby jednej osoby. Czy przypadkiem część pracowników nie wpadła na „genialny pomysł”, by w jednym kwartale pracować dobrze i bez nieobecności, dostać premię specjalną, która wliczana jest do przeciętnej zarobków, a w następnym kwartale „pochorować” sobie troszeczkę?

Krzywdzącym byłoby to stwierdzenie, gdyby odniosło go do wszystkich chorujących. Toteż nie o generalizowanie faktu tu chodzi. Znam przypadki, kiedy ludzie „na siłę” starają się nie chorować no i oczywiście odbija się to „przeżywymianie” choroby w przyszłym kwartale.

CZY ISTNIEJE ZŁOTY ŚRODEK

ilość nieobecności w pracy spowodowaną — między innymi — jakże często, nie zbyt koniecznymi zwolnieniami lekarskimi — ustalono premie specjalne. Oczywiście, to tylko jeden z celów jaki przyświecał fundatorom. Głównie chodziło bowiem o podniesienie efektywności wykorzystania czasu pracy, jak również wyróżnienia pracowników solidnie pracujących.

Stwierdzeniem, że poprzez premie specjalne chciano zahamować nieobecności spowodowane zwolnieniami lekarskimi nie czyni wcale negowania słuszności diagnoz lekarskich.

I tutaj premie specjalne na pewno zdążyły egzamin, co wykazują statystyki. Zmniejszyły

Jak wynika z powyższego bardzo trudno znaleźć złoty środek, szczególnie jeżeli sami pracownicy nie zrozumieją dobrodziejstwa wypłacania im zasiłku chorobowego w wy-

sokości stu procent wynagrodzenia miesięcznego.

Przez swoją niesumienność zmuszają nie tylko kolegów do wzmoczonego wysiłku podczas ich nieobecności, ale w naszym przypadku narażają przedsiębiorstwo na dodatkowe niezadowolone pasażerów.

FILOMENA SERWIN

SPROSTOWANIE

W artykule „Z wizytą w Wydziale Taryfowo-Biletowym” przy prezentacji „Ludzi dobrej roboty”, wkradli się dwa błędy, które poniżej prostujemy: Urszula Duda jest wiceprzewodniczącą Zarządu Koła ZMS, natomiast przewodniczącą jest Bogdan Opach. Joanna Kruk pracuje w MPK 25 lat, a nie jak zostało podane 20 lat.

Za popełnione błędy serdecznie przepraszamy zainteresowane osoby.

POMYŚLMY...

(Dokończenie ze str. 1)

otoczenia tych ludzi wszechstronną troską, powarciem i szacunkiem społecznym, a nie formalnym „odfajkowaniem” przepisu.

Jest ich zaledwie 0,8% naszej, zakładowej społeczności. Brutalność realiów życiowych wskazuje, że z każdym rokiem będzie ich mniej. Czy potrafimy te prawde dostatecznie szybko zrozumieć, a następnie przełożyć ją na język codziennych faktów?

Są wśród nas. Pozostali jeszcze przy życiu żołnierze pierwszej linii walki o naszą wspólnotę, dzisiejszą rzeczywistość. Ludzie czynu i ofiary fasystowskiego programu eksterminacji. Członkowie ZBoWiD.

STANISŁAW S.

Młodzież przyczynia się do podniesienia estetyki miasta

W dniu 14. 02. 1975 r. VII Koło ZMS przy Wydziale Remontowo-Produkcyjnym Z. K. Szynowej, podjęło uchwałę dotyczącą wykonania wiaty przystankowej przechodniej — wg. dokumentacji dostarczonej przez MZK Warszawa.

W wykonaniu przedmiotowej wiaty uczestniczyło 19 osób w tym 12-tu członków ZMS i 7-miu niezrzeszonych.

I tak obywateli Eugeniusza Tańcula i Kazimierza Szwed wykonali pokrycie dachu wraz z rynną spustową, roboty spawalnicze wykonali ob. ob. Władysław Kucharski i Stanisław Wator.

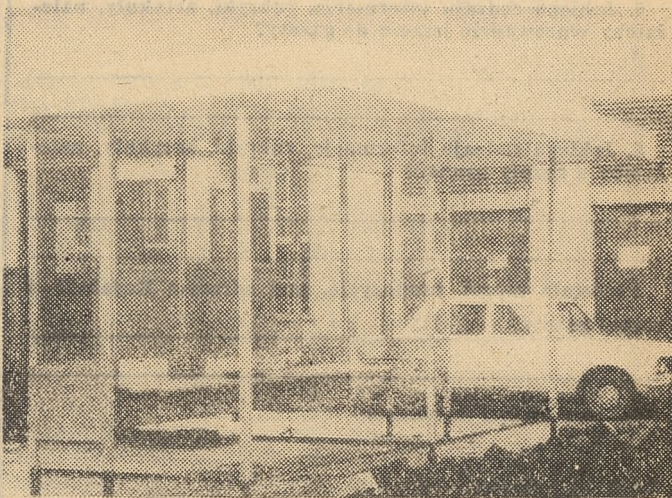
Trudności obiektywne i

konstrukcyjne z kolei rozwiązał zespół nadzorujący wykonanie w osobach: inż. Zygmunt Kajda, Marek Pietronczyk, Bolesław Makuba. Na wyróżnienie zasłużył również ob. Andrzej Strzeboński, który pomimo wielu obowiązków służbowych i osobistych przepracował przy wiacie 63 rbg.

Przy wykonywaniu wiaty przepracowano w sumie 460 rbg, co w przeliczeniu na pieniądze wynosi ok. 17.100 zł.

Tak więc młodzież VII Koła ZMS połączyła przyjemne z pożytecznym, pieniądze na własne cele, a miastu przybył estetyczny i jakże pożyteczny „obiekt”.

MAREK PIETRONCZYK



Wiaty przystankowa wykonana przez członków VII koła ZMS w ramach FASM

Więcej szacunku proszę państwa

trolerzy dawno już wysiedli. Zastanawiające jest, że nasze społeczeństwo nie tylko toleruje jadących „na gapę”, ale takich w większości przypadków bierze pod swą „obronę”. A przecież ci ludzie okradają i oszukują nie tylko kontrolerów i MPK, ale nas wszystkich, dlaczego tak ochoczo tolerujemy ten fakt?

Wcale nie lepsi od innych są niektórzy pasażerowie-pracownicy naszego przedsiębiorstwa, wręcz przeciwnie — przysparzają oni wielu kłopotów kontrolerom. Znałe są przypadki machania biletami wolnej jazdy przed nosem kontrolera, lub wręcz odmowa okazania mu dokumentu.

A przecież właśnie kontrolerzy wychwytyują bilety, które zostały uznane za zagnione. By móc to jednak stwierdzić muszą sprawdzić dane z dowodem tożsamości. Najgorszą opinią „cieszą się” wśród kontrolerów uczniowie naszej szkoły przyzakładowej. Słynne są ich „ucieczki” i „gonitwy” po tramwaju, by potem z triumfującą miną machnąć nieszanując biletami wolnej jazdy. A jaka radość, że go

pasażerowie chcą jechać. A może by tak kilku zwolnić za porzucenie pracy — dyscyplinarnie?



W Osieczanach

Bufet w hotelu robotniczym otwarty

Od 1 sierpnia br. czynny jest na os. Na Skarpie w Nowej Hucie — bufet.

O jego otwarciu w hotelu pracowniczym, postarał się Dział Usług Bytowych. Tymczasem bufet czynny jest od godz. 9.00 do 17.00 a od 1 września będzie otwarty do godz. 21.00.

Zaletą tej placówki jest dobre zaopatrzenie, miła obsługa i estetycznie urządzone wnętrza sal konsumpcyjnych. Jego atrakcyjność wzrosła po wprowadzeniu dań garmaze-ryjnych.

Do korzystania z bufetu zapraszamy naszych pracowników — mieszkańców osiedla. Fls

Taka jesteś gazeto

Podajemy dalsze szczegóły naszego konkursu, ogłoszonego 7 numerze „Sygnałów”.

Dzięki przychylności kierownictwa społeczno-politycznego i gospodarczego naszego przedsiębiorstwa, nagrody w naszym konkursie będą podwójnie cenne. Redakcja nasza otrzymała bowiem przedmioty praktyczne, zawierające jednocześnie element pamiątkowy, bo wykonane są dla upamiętnienia 100-lecia Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

Będą to więc:
— 1 serwis do kawy o wartości ok. 700 zł, na I-szą nagrodę spośród wszystkich uczestników, którzy nadesłali kupon z odpowiedziami na wszystkie pytania konkursowe;
— 1 serwis do kawy o wartości ok. 400 zł, na I-szą nagrodę spośród uczestników, którzy nadesłali odpowiedzi z najcelniejszymi uzasadnieniami;

— 6 kompletów (po 6 szt.) szklanek, o wartości ok. 200 zł każdy, na I-sze nagrody dla autorów najliczniejszych, pokrywających się odpowiedzi na każde z 6-ciu pytań konkursowych.

Ponadto przewidziane są nagrody pocieszenia i... niespodzianki!

Dla tych, którzy nie mieli możliwości dostać numeru 7 „Sygnałów”, zamieszczamy dziś ponownie kupon konkursowy.

Nie zwlekaj! Termin odpowiedzi upływa w dniu 15 sierpnia, lecz już dziś wypełnij kupon i wrzuc go do jednej ze skrzynek na „Listy do Redakcji Sygnałów”, lub prześlij na nasz adres; Kraków, ul. Wawrzyńca 15, pokój 18.

**REDAKCJA CZEKA NA KUPONY!
NAGRODY CZEKAJĄ NA UCZESTNIKÓW KONKURSU!**

KUPON

KONKURSU I. „TAKA JESTEŚ — GAZETO”

1. Czy podoba Ci się obecny tytuł naszej gazety „Sygnały MPK”? **TAK—NIE**

2. Czy zmiany wprowadzone ostatnio poprawiły treść i formę gazety w porównaniu do „Jednodniówki”?
(wybrana odpowiedź — podkreślić) **TAK—NIE**

3. Który artykuł z drukowanych w numerach 1—6 „Sygnałów”, podobał ci się najlepiej? (wymienić tytuł)

4. Który artykuł (z nr 1—6 „Sygnałów”) uważasz za najślabszy? (wymienić tytuł)

5. Jakiego rodzaju informacje, rubryki, artykuły, należałoby wprowadzić jeszcze do gazety?

6. Jakiego rodzaju informacje, rubryki, artykuły, należałoby z gazety usunąć?

Pozostałe uwagi, propozycje, pod adresem Redakcji i samej gazety

Nadawca (imię i nazwisko)

Wiek ... zawód

Miejsce pracy



JAKA JESTEŚ KOBIETO URODZONA POD ZNAKIEM „LWA”, T.J. POMIEDZY 23 LIPCA, A 23 SIERPNIA?

Kobieta urodzona pod znakiem „Lwa”, kocha ognisko ale nietrwale. Tutaj musi się za. W małżeństwie jest oddana wszystkim męskim zaletom w najkorzystniejszym świetle przedstawić, inaczej może dojść do katastrofy. Jest szczerego serca, lecz dąży bezwzględnie do zdobycia potęgi i autogospodarną i domatorską.

Przed małżeństwem jest wybredna w wyborze męża. W małżeństwie jest oddana wszystkim męskim zaletom w najkorzystniejszym świetle przedstawić, inaczej może dojść do katastrofy. Jest szczerego serca, lecz dąży bezwzględnie do zdobycia potęgi i autogospodarną i domatorską.

Kobieta spod znaku „Lwa” zwykle objawia zdecydowanie i pewną gwałtowność w słowach i czynach. Jest dumna i odważna, chwilami — szalona, i wcześniej dąży do niezależności się. Cechuje ją wielką ufność we własne siły.

Korzystne dla niej małżeństwo z mężczyzną urodzonym pod znakiem „Barana” lub „Strzelca”, niekorzystne — z urodzonym pod znakiem „Skorpiona” oraz „Byka”.

Winna wystrzec się silnego zdenerwowania, gdyż działa to szkodliwie na jej wrażliwe serce.

Szczęśliwy; dzień — poniedziałek, miesiąc — luty, kolor — biały z niebieskim. Dni szczęśliwe — 5, 7, 10, 14, 20, feralne — 19, 21. (S)

Humor

KANDYDAT

NA PRAWNIKA

Profesor: — Jaka jest kara za bigamię?

Kandydat: — Dwie teściowe!

PRZYJEMNOŚĆ KOSZTUJE

— Ile liczy pani za godzinę pozowania?

— Sto złotych.

— Z przyjemnością.

— O, z przyjemnością to najmniej 500 złotych.

OKAZJA

Ojciec: — Joasiu, pan Franek prosił o twoją rękę. Czy zgadzasz się wyjść za niego za mąż?

Córka: — Ach, tatusiu, tak mi żal opuścić mamę.

Ojciec: — To weź ją ze sobą, dziecko. Ja chętnie zostanę sam.

„Nowe tory” — w komplecie

Nasza akcja kompletowania gazety zakładowej MPK w Krakowie z lat 1954—1958, dobiegła końca. Ostatnio złożył w naszej Redakcji brakujące numery „Nowych Torów” (z wyjątkiem nr 28—29) — Ob. Stefan KAREDAŁ z Wydz. Remontowo-Produkcyjnego Z. K. Szynowej, uzyskując nagrodę w wysokości 500 zł. Poza wiadomymi nam brakami, Ob. Karedał złożył również numery (37—39), o wydaniu których — nie wiedzieliśmy! Okazało się jednak, że są pracownicy, którzy swój związek z przedsiębiorstwem podkreślają nawet przez przechowywanie różnych pamiątek z nim związanych. Dziękujemy!

Dziękujemy również praco-

wnikom Działu Czasopism Biblioteki Jagiellońskiej, którzy z ostatniego, brakującego nam numeru (28—29), sporządzili fotokopie.

Obecnie komplet tego — pierwowzoru naszej gazety zakładowej — wydawnictwa zostanie oprawiony i wystawiony wśród innych eksponatów 100-letniej historii naszego przedsiębiorstwa.

Przy okazji jeszcze raz serdecznie dziękujemy tym, którzy się do tego bezinteresownie przyczynili, tj. poprzednim ofiarodawcom poszczególnych numerów „Nowych Torów”, a to: Janowi GAŹDZIE, Zofii JANIA, Marii URBANSKIEJ i Czesławowi DYŁOWICZOWI. (S)



PROSZE O BILET DO KONTROLI! NIESTETY NIE MOGE DAĆ BILETU PONIEWAZ JEST Z TAMTEJ STRONY...

Czytuję zawzięcie wszystkie felietony red. Roszki zamieszczone aktualnie w „Gazecie Południowej”, a kiedyś w „GK”. Podziwiam styl i słownictwo. Wpadam w zachwyt nad tematyką myślenia „ten to ma odwagę”.

wyjaśnienie w nr 8 „Sygnałów”. Niestudnie posądzono przepraszano. Winny został ujawniony, dalsze postępowanie pozostawiono kierownictwom poszczególnych wydziałów.

Problem wydaje się jednak prosty tylko z pozoru,

Z UKOSA

Właśnie dziś, gdy dostalam „odpis wyjaśnienia regulatorki ruchu” i „odpis wyjaśnienia Kierownika Oddziału Komunikacyjnego N. Huta” na moją notatkę pt. „Z ukosa” w Nr 6 „Sygnałów MPK” br. pomyślałam sobie „jak by też zareagował red. Roszko, jak wyglądałby Jego felieton po przeczytaniu tegoż wyjaśnienia — a raczej „zmyslenia”.

Ale do rzeczy. Sprawa poruszona w tejże notatce dotyczyła zachowania się kierowcy autobusu linii 125, 16 maja br. Na skutek pomyłki w numerach służbowych kierowców, było też i

bo oto przychodzą do naszej redakcji wyjaśnienia, w których czytamy, że „kierowca, drzwi tylnego pomostu otworzył nie mógł bo... mu się popsuły”. Jest nawet — a jakże — w wyjaśnieniu stwierdzenie, że którego można wyczytać, że zostały one naprawione w czasie przerwy śniadaniowej. To nie, że pasażer wsiadł na Pl. Centralnym i wysiadł na końcówce tylnym pomostem, a więc jeżeli nawet kiedyś tam się popsuły, usterka nie może dotyczyć tego wydarzenia. Nie jedyna to nieścisłość w tym wyjaśnieniu.

„Stoi” tam także napisa-

ne, iż kierowca o nr służb. 2221 został wezwany do punktu, wyjaśnił sprawę usterki i pasażerka odeszła zadowolona, nie chcąc jego numeru służbowego. Nic nie wspomniano w wyjaśnieniu jak kierowca wytłumaczył stwierdzenie „co do przodu przejść się nie chce?” I dalej w wyjaśnieniu jest mowa o kierowcy, który w punkcie kontrolnym podjął z pasażerką rozmowę.

Wyjaśnienie mogło by nim być gdyby nie drobne nieścisłości. Kierowca wozu 303 ucałe do punktu wzywany nie był i pasażerka z nim nie rozmawiała. Oczywiście za błędne numery wini się pasażerka jakoby ona, „samowolnie podała w (notatce „sygnałów” nr 6-FS) Nr służbowy kierowcy”, nie znając go. Uwaga w wyjaśnieniu stwierdzająca, że „jak pracownik MPK miał odwagę podać do wiadomości fakty mijające się z prawdą”, jest o tyle słuszna, o ile odnosi się ona do regula-

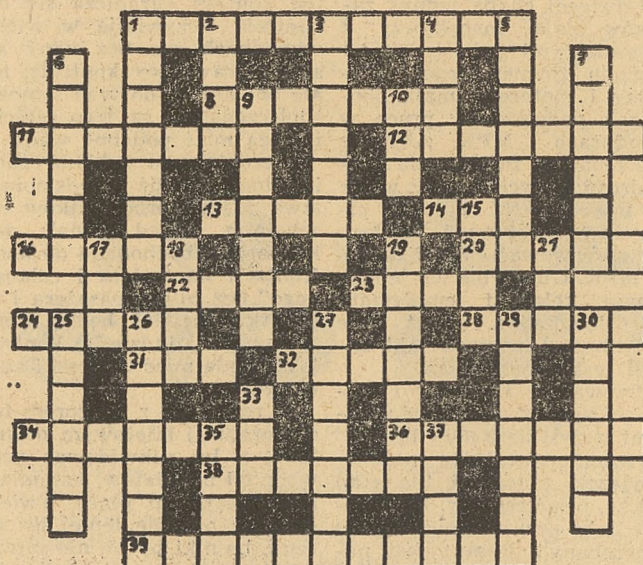
torki, która podała nieprawdziwe dane i to swojemu kierownikowi.

Dziś jest już po konfrontacji pasażerki z regulatorką, kłamstwa wyszły na jaw, regulatorka ukarana. Czy jednak pasażerka — pracownik MPK jest usatysfakcjonowana? Dobrze, że tej pasażerki akurat udało się udowodnić swoją rację, a nie było to łatwe bo tupet drugiej strony był nie lada. Co jednak myśla o nas, o całym przedsiębiorstwie ludzie, którzy dostają takie wyjaśnienia, na ich słuszne skargi?

Komentarz zostawiam czytelnikom. A Pani regulatorce — zgodnie zresztą z jej żądaniem w wyjaśnieniu — zwracam uwagę, że nie występuje anonimowo, gdyż podchodzi do okienka w punkcie kontrolnym owego pamiątkowego 16 maja — przedstawiłam się, co dyskretnie zostało przez nią zapomniane.

FILOMENA SERWIN

KRZYŻÓWKA NR 5



POZIOMO: 1. Współpraca z brońca w sądzie. 13. Do kina okupantem w czasie II wojny lub do tramwaju. 14. Gatunek światowej. 8. Ryba morska z rzędu okoniokształtnych. 11. Azji Środkowej. 20. Pismo założone na emigracji przez Le-

nina. 22. Samochód. 23. Służbu do machania. 24. Łódź, lekki statek. 28. Rzeka w pin. Włoszech, wpada do Adriatyku. 31. Promieniotwórczy pierwiastek chemiczny, wykryty przez Marię Skłodowską Curie. 32. Jeden z pięciu przy dion. 34. Mieszka na Grenlandii. 36. Mityczny poeta i muzyk, syn muzy Kaliope. 38. Drapieżnik z rodziny kotów, zamieszkuje Afrykę i Azję. 39. Instytucja morska udzielająca pomocy zagrożonym statkom.

tarz, zastępca króla. 29. Człowiek od chwili urodzenia do 16 roku życia. 30. Cisza, martwota. 33. Stany Zjednoczone Ameryki Płn. 35. Przełożony klasztoru w niektórych zakonach. 37. Przyjęcie bez tańców. (K.B.)

Rozwiązanie krzyżówki należy nadsyłać na adres redakcji do dnia 25 sierpnia br.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 3

PIONOWO: 1. Ludność grupy pomorskiej, zamieszkuje okolicę Wejherowa i Kartuz. 2. Buddyjski mnich w Tybecie. 3. Scinek, zrywek. 4. Trujący gaz wydobywający się z zepsutych pieców. 5. Jelcz. 6. Wypadek samochodowy. 7. Otwór w wierzchołku wulkanu. 9. Sposób badania poglądów na określone kwestie za pomocą pytań stawianych różnym osobom. 10. Bardzo dużo drzew. 15. Wyraz twarzy. 17. Ogrodzenie z cegieł. 18. Przepliwca przez Myślenice. 19. Napastnik. 21. Pływają po rzecze w zimie. 25. Ważny port czarnomorski w Ukrainie. 26. Polubowny sędzia. 27. Dawniej na Węgrzech najwyższy dygni-

sz, zastępca króla. 29. Człowiek od chwili urodzenia do 16 roku życia. 30. Cisza, martwota. 33. Stany Zjednoczone Ameryki Płn. 35. Przełożony klasztoru w niektórych zakonach. 37. Przyjęcie bez tańców. (K.B.)

Pionowo: korekta, nota, rentier, szok, Atlanta, Grecja, ofiara, Ontario, dar, Odra, Don rana, tatarak, kit, altana, Aspazja, koparka kuracja, obroża, aga, opór, raty.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 3 — bony książkowe po 50 zł wylosowali: Jan Hlasta, zam. Kraków 31-414 ul. Celarowska 28/40, Ewa Wyporowska, zam. Kraków 31-035 ul. Boh. Stalingradu 86/10, Aniela Zbroja zam. Kraków 30-124 ul. Zarzecze 71/1. Nagrody wysyłamy pocztą.