

SYGNAŁ MPK

Nr 10 Rok II
16-31 V 1976

Cena 50 gr

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

DRUKARZOM, którzy swą żmudną i cierpliwą pracą, przeobrażają nasze materiały w trwały ślad — drukowaną gazetę, w dniu Ich święta składamy najlepsze życzenia wszelkiej pomysłowości tak w pracy zawodowej, jak i w życiu osobistym.

REDAKCJA
„SYGNAŁÓW”

NIEDZIELA CZYNU PARTYJNEGO W MPK

Niedziela Czynu Partyjnego była kolejną manifestacją siły i zwartości Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, patriotyzmu, zdolności organizacyjnych naszych obywateli.

W Czynie wzięło udział blisko 2,5 miliona członków i kandydatów Partii, członkowie sojuszniczych stronnictw politycznych, młodzież skupiona w Fede-

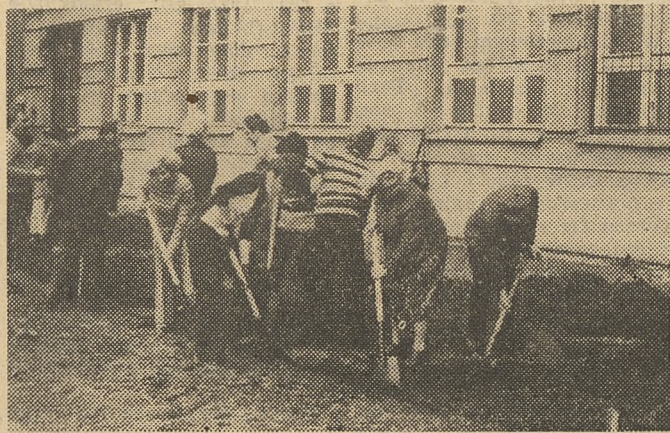
racji Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej oraz niezrzeszona, a także liczne grono bezpartyjnych.

Efekty Czynu Partyjnego są wielomilionowe. Produkowano wyroby na rynek wewnętrzny i eksport, porządkowano i budowano tereny rekreacyjne, pracowano na wielu stanowiskach.

Kim chciałbyś być? Odwieczne pytanie, zadawane dzieciom od ich najmłodszych lat. A odpowiedź? Różne. Zawsze na miarę symbolu tkwiącego w umyśle zagadniętego, jego wieku, środowiska w jakim się chowa i — najważniejsze — informacji z otaczającego świata, jakie do niego — aktualnie — docierają. Dawniej takim symbolem był: tramwajarz, maszynista, kierowca, a dla dziewcząt — nauczycielka, lekarka, krawcowa. Były nimi — i są — często postacie historyczne, a nawet baśniowe, zapamiętane z usłyszanymi bajkami, lub przeczytanymi książkami. W miarę rozwoju cywilizacji, rozszerzania się kręgu napływających informacji, zmieniały się symbole i dziecięce marzenia. W dzisiejszych czasach, obok nie-

wykonania czegoś jeszcze lepszego, wzbudzaającego większy zachwyt otoczenia. Bo wówczas — „dzieło mistrza chwaliło”.

Dziś, w okresie coraz bardziej rozwijającej się techniki, sprowadzającej udział poszczególnych ludzi w procesie tworzenia — do wykonywania mikro-elementów wielkich przedsięwzięć, zanika symbol dawniejszego „mistrza i jego dzieła”. Czy znaczy to, że dziś już nie jest możliwe wykazanie się swą umiejętnością, do brze wykonaną pracą? Niezależnie od istniejących jeszcze zawodów indywidualnych i ocenianych jako dzieło (wynik myśli i pracy) jednego człowieka, każda praca daje swemu wykonawcy możliwość pełnego wykazania się. Każdy,



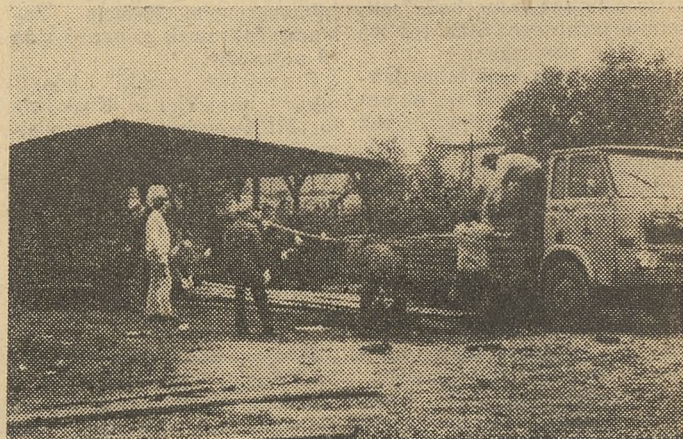
Pracownicy pionu dyrektora d/s Zalogi podczas Czynu na ul. Rzemieślniczej.

Także nasza, MPK-owska swych stanowiskach zmianozaloga wzięła gremialny udział w Czynie Partyjnym. Już 9 maja pracowaliśmy w Nowej Hucie; w dniach 15 i 16 maja br. przy ul. Wawrzyńca, w Podgórzu, Czyżynach, Bieńczykach i w Zakładzie Taksówek. Tak więc — niemal we wszystkich obiektach naszego przedsiębiorstwa.

Na ogólny stan załogi — 5434 osoby (w tym 4650 robotników) w Czynie Partyjnym wzięło udział 2605 osób (w tym 2102 robotników), co stanowi 48 proc. załogi. Gdy dodamy do tej liczby tych, którzy pracowali normalnie na

Podstawowe Organizacje Partyjne w MPK, liczące w sumie 770 członków, mogą się pochwalić 85 proc. udziałem w Czynie. Pracowało 653 towarzyszy. Pozostali członkowie i kandydaci PZPR przebywali wówczas na urlopiach, pracowali na swych stanowiskach zmianowych, bądź też chorowali.

Spośród MPK-owskiej młodzieży pracowało 497 osób.



Uczestnicy Czynu z Wydziału Taryfowo-Biletowego przy pracy.

W MPK-owskim Czynie produkcyjnym wzięło udział 1237 osób (w tym 193 członków i kandydatów PZPR, 83 z ZSMP i 961 bezpartyjnych). Łącznie przepracowano 8820 roboczogodzin, a wartość Czynu produkcyjnego wyniosła 250.761 zł.

W Czynie społecznym na rzecz naszego zakładu pracy uczestniczyło 1368 osób (w tym 460 członków i kandydatów PZPR, 74 z ZSMP i 834 bezpartyjnych). Czas pracy wyniósł 11952 roboczogodzin, a wartość 141.885 zł.

Ogółem w Czynach uczest-

niczyło 653 członków i kandydatów PZPR, 157 osób z ZSMP i 1795 bezpartyjnych. Czas pracy wyniósł 20772 roboczogodzin, a ogólna wartość Czynu wyniosła 392.646 zł. Na specjalne wyróżnienie zasłużyli ci spośród naszych pracowników, którzy uczestniczyli w Czynie Partyjnym wraz z całym rodzinami.

Im w szczególności, a także wszystkim pozostałym uczestnikom Czynu Partyjnego 1976 — kierownictwo polityczno-administracyjne przedsiębiorstwa składa serdeczne podziękowania. MPK-owska załoga raz jeszcze wykazała obywatelską postawę! (P-BOR)

„By pozostał trwały ślad”

których z powszechnych, dawno istniejących zawodów, coraz częściej młodzieńcza wizja kieruje się ku takim wzorom, jak — kosmonauta, artysta, sportowiec, przybierając kształt konkretnej osoby: Gagarin, Zorro, Kloss, Królak, Wołodyjowski, Lubański, a dziś — Fibak.

Od najmłodszych lat chcemy ukształtować swe życie na wzór kogoś najbardziej przez nas podziwianego, uwielbianego. To nie, że z czasem przeważnie wizje te rozwijają się. Ze pisane ukradkiem w szkolnej ławce — wiersze, wzbudzają jedynie uśmiech adresatki, a zostają w rzeczywistości — chemikami. Zamiast latać w przestworzach — budujemy drogi, a będąc słusznym, ze sportu — uprawiamy siatkówkę, w czasie letniego wypoczynku.

Czyżby więc — w większości — młodzieńcze marzenia i dążenia, nie spełniały się? Czy nie starczyło sił i uporu w ich realizacji? Nie. Tylko, że nasze dążenia i marzenia — z wiekiem — przybrały inny kształt. Czasem świadomie, a czasem — przypadek zrzucił, że skierowaliśmy je w innym kierunku. Ale symbole nie przestały działać na naszą wyobraźnię. Tylko, że to były już inne, bardziej konkretne wzorce osobowe. Związane z konkretnym obrazem i wykonywanym zawodem. Czasem jest nim, uznany powszechnie autorytet, mistrz w tym samym zawodzie, ktoś bliski z rodziny, a czasem — kolega w pracy.

Dawniej, gdy większość otaczających nas przedmiotów była dziełem myśli i pracy — jednego człowieka — podziwiałem mistrzostwo konkretnej osoby i dążyć do

nawet najbardziej „niewidoczny” zawód, jest dziś niezmiennie ważnym elementem w budowaniu tego wszystkiego — co nas otacza. I dziś, w każdej wykonywanej przez nas pracy, możemy robić „dzieło co mistrza chwali”. Kto to oceni? My sami, w naszym sumieniu. Nie medale, nagrody, dyplomy. To tylko zewnętrzne, bardzo często mało obiektywne, niedoskonałe i złudne próby takiej oceny. Najbardziej ostrym i bezwzględny sędzią naszych poczyną, pozostajemy sami. Bo zawsze drzemie w nas duma z wykonanej pracy, ale jednocześnie rodzi się wątpliwość — czy nie można było tego zrobić jeszcze lepiej? I ta wątpliwość zmuszeni jesteśmy w sobie zawsze nosić i rozstrzygać, jeśli chcemy aby w łańcuchu ogólnoludzkiego wysiłku — pozostawał trwały ślad naszego działania.

Swego czasu byłem obecny na oddaniu do użytku jakiegoś nowego budynku. Obok mnie stał człowiek i zagadnął mnie:

— Ładny budynek, co? — Ładny — odpowiedziałem.

— Bo wie pan, dołożyliśmy się do niego.

A co pan przy nim robił? — zapytałem.

— Przygotowywałem zaprawę murarską — odpowiedział.

Czy to było ziszczenie jego dawnych marzeń? Nie wiem. Ale na pewno był wówczas dumny, że został w tym budynku kawałek swej dobrej roboty. Częstość samego siebie.

Pomyślmy, czy zawsze robimy tak, że gdy będziemy odpowiedzialni, będziemy mogli sobie z czystym sumieniem, odpowiedzieć — tu zostawiłem swój ślad. Ślad dobrej roboty.

STANISŁAW SZYMAŃSKI

Dzień Matki. Inne to święto od wszystkich pozostałych. Dzień niby taki sam. Ta sama praca i zajęcia domowe, a jednak jakiś inny.

26 maja mówi się o Tych, które pierwsze czuły, a potem słyszały nasze przejawy życia. O Tych, na których spocynęły twarze — po strasznych bólach poczęcia — pojawiał się uśmiech na dźwięk naszego płaczu. O Tych, których troskliwe twarze; tchnięte miłością oczy pochylały się nad naszym łóżeczkiem, a jedyną nagrodą za ból i nieprzespane noce był nasz uśmiech — pierwszy uśmiech skierowany do Niej. Matka — to słowo we wszystkich językach świata znaczy to samo — miłość, spokój, bezpieczeństwo i poświęcenie. Tylko Matka potrafi zrobić wszy-

Po prostu — MATKA!

sko, by nas uchronić od niebezpieczeństwa. Ona nie pamięta wyrzeczeń i poświęceń. Jej zapłatą — nasze szczęście, którym tylko Ona potrafi się cieszyć bardziej niż swoim własnym i swoje własne potrafi poświęcić, mając nikłą nadzieję, że poprawi to nasz los.

A potem? Potem dorastamy, stajemy się pełnoletni, zakładamy własne rodziny. Wydaje nam się, że to my jesteśmy najsmądniejsi, że nie potrzebna nam rada i pomoc. Ciągłe jednak nawet z daleka czuwa nad nami Matka. I gdzieś, w podświadomości czujemy, że istnieje przystań, gdzie zawsze znajdziemy schronienie i spokój. I to ma chyba największą wartość i urok naszego życia. Bo miłość matczyna, to coś, co nigdy nie przemija i nie traci wartości i chociażby tylko za to oddajmy Im hołd.

F. SERWIN

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje i najlepsze życzenia dalszych, owocnych lat pracy, jak również zdrowia oraz wszelkiej pomysłowości w życiu osobistym, składamy naszym Jubilatom, którzy w dniach 16-31 maja br. obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków.

35 LAT

Józef SOKOŁ — Dział Koord. Eksploat.
Tadeusz ŻARSKI — WET Nowa Huta

30 LAT

Franciszek LEŚNIAK — Wydz. Torów
Stefan RACHWAŁIK — Oddz. Sieci

25 LAT

Władysława BALIGA — WET Nowa Huta
Kazimierz KLIMA — WET Nowa Huta
Paweł KOWALSKI — WEA Bieńczyce

20 LAT

Andrzej JAŚKOWSKI — Wydz. Torów
Helena KRZYWAŃSKA — Transport
Antoni ŁĘKAWA — Zakł. Taksówek
Stanisław SERAFIN — Wydz. Zabezp. Ruchu
Kazimierz SEABON — WET Podgórze
Ludwik TOKARZ — Wydz. Torów
Michał WIENCENIAK — Wydz. Torów

15 LAT

Tadeusz DUDUŚ — WET Nowa Huta
Zofia GORNIK — Wydz. Rem.-Prod.
Stanisław JAMKA — WET Podgórze
Jan KŁEŚK — WET Nowa Huta
Jan Bronisław KUBIK — WET Podgórze
Stefania LACHMAN — WET Nowa Huta
Jadwiga MOTYKA-RUDNIK — Dział Usł. Bytowych
Adam SIEKIERSKI — WET Podgórze
Antoni STACHNIEK — Zakł. Taksówek
Władysław STOJEK — Wydz. Torów

10 LAT

Zofia ANTCZAK — Księgowość
Stanisław BOLIGŁOWA — WEA Bieńczyce
Tadeusz JAŚKOWIEC — Wydz. Torów

(P-BOR)

Taksówki MPK jeżdżą już 20 lat!

Historia komunikacji miejskiej Krakowa liczy już ponad 100 lat. Czymże w tym kontekście może być rocznica 20-lecia taksówek w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym? Wszak dwudziestoletni okres funkcjonowania popularnych „taryfowców” łączy się zaledwie z 1/5 całości czasu działalności komunikacji w Krakowie.

Tak mało, ale zarazem jakże wiele... Warto więc zapoznać się pokrótce z historią MPK-owskich taksówkarzy, przebiegiem uroczystej akademii, podsumowującej ich 20-letnią pracę w przedsiębiorstwie; sylwetkami wyróżniających się pracowników Zakładu Taksówek, a także — zamieszczonymi w osobnym materiale — osobistymi wspomnieniami i refleksjami korespondenta tego Zakładu — Henryka Tokarza. Przeczytajcie.

W 1956 roku obok regularnej komunikacji tramwajowej i autobusowej pojawiły się w podwawelskim grodzie taksówki Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Te najmłodsze wówczas „dzieci” miejskiej komunikacji, jeżdżące początkowo w ilości zaledwie 25 sztuk, cieszyły się jednak stale rosnącym zainteresowaniem krakowian. Estetyczny wygląd naszych taksówek powodował, że były one chętnie wynajmowane także w wyjątkowych okazjach, jak np. śluby. Taksówki MPK w pierwszym okresie swej działalności wyraźnie przewyższały estetyką samochody sektora prywatnego. Stąd też ich ówczesne powodzenie.

W 1958 roku nasz tabor taksówkowy wzbogacił się o następne 25 samochodów, tak więc osiągnął liczbę 50 jednostek. Dalszy przyrost tego taboru nastąpił w roku 1960, gdy MPK w Krakowie otrzymało 30 „Warszaw” i 20 „Wołg”. Do pierwszych z nich społeczeństwo Krakowa zdołało już przywyknąć, samochody radzieckie wzbudziły jednak nie mniejszą furorę, niż przed 20 laty „Warszawy”.

Późniejsze lata nie przysporzyły MPK nowego taboru taksówkowego, ba, wiele wozów trzeba było wycofać z eksploatacji. Zmianę na lepsze przyniósł dopiero rok 1964, gdy po naszym mieście jeździło 100 MPK-owskich taksówek. Był — jak się to póź-

niej okazało — maksymalny stan naszego taksówkowego taboru — gdyż później (głównie od 1970 r., do chwili obecnej) nastąpił znowu spadek ilości wozów, by w 1976 roku osiągnąć liczbę 50 jednostek w ruchu.

Konieczne trzeba wspomnieć o taksówkach bagażowych. Zaczęto je eksploatować w MPK w roku 1964, świadcząc usługi nie tylko dla ludności, ale również dla innych przedsiębiorstw. Początkowo w MPK-owskich „barwach” jeździło 15 „Żuków”, w latach następnych nastąpił przyrost taboru, by w roku jubileuszowym 20-lecia Zakładu Taksówek osiągnąć stan 89 pojazdów.

Prawdziwe „oseski” komunikacji miejskiej w Krakowie to MPK-owskie mikrobusy, wprowadzone do ruchu rok temu. Cieszą się one coraz większą popularnością społeczeństwa i stały się wielkim udogodnieniem nie tylko dla mieszkańców dzielnicy śródmiejskiej, ale i wszystkich pozostałych.

Dopiero pod koniec 1961 roku Oddział Taksówek otrzymał 2 garaże na terenie Nowej Huty. Jeden z nich (na os. Zielonym) przeznaczono na zorganizowanie zaplecza technicznego. Wygospodarowano pomieszczenia na biura, magazyny, szatnie, umywalnie i świetlicę dla załogi. Zainstalowano też niezbędne urzą-

dzenia techniczne, konieczne przy naprawach samochodów (m. in. podnośniki linowe).

Uległy więc poprawie warunki pracy, brak jest jednak nadal stacji paliw. Do dziś trzeba bowiem pobierać paliwo w odległej stacji dystrybucyjnej przy ul. Rzemieślniczej. Jak fakt ten wpływa na wzrost kosztów eksploatacji taksówek — wyjaśnić chyba nie trzeba.

Zakład Taksówek przeżywał więc w swej historii dobre i mniej pomyślne okresy. Od roku 1968 notuje się jednak stały postęp (przejęto m. in. cały budynek na os. Zielonym, co pozwoliło na zwiększenie stanowisk naprawczych i posługowych, jak też zainstalowanie urządzenia typu „FONO” do mycia samochodów). Dziś Zakład Taksówek jest zdolny obsłużyć 200 jednostek taboru.

Wyniki ekonomiczne taksówkarzy MPK — tak jak i historia Zakładu — układają się różnie. W pierwszych latach działalności były pozytywne, później nastąpiło zahamowanie.

W jubileuszowym roku XX-lecia Zakładu załoga realizuje ambitne zadania. Przy wzroście ilości wozów o 5 proc. w stosunku do roku 1975 planuje się wzrost wpływów o 14,8 proc. Wyniki I kwartału br., potwierdziły realność zamierzeń (w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego załoga wykonała je w 134,3 proc.). Zwiększona ilość usług transportowych, poprawiono ich jakość, podniosły się wpływy, wzrosła dyscyplina pracy. Dąży się do pełnego wykorzystywania maszyn i urządzeń, a przede wszystkim kwalifikacji ludzi.

W ramach programu wykorzystania rezerw w MPK w 1976 r., i latach 1977—1980 Zakład podjął szereg przedsięwzięć, m. in.:

1. wprowadzenie 2-zmiano-

wego systemu pracy taksówek osobowych (przyniesie to wzrost wartości usług o 2 mln zł w stosunku do planu 1976.),

2. uruchomienie w Zakładzie stacji autoryzowanej, uprawnionej do dokonywania przeglądów i napraw gwarancyjnych „fiatów”, „nys” i „żuków”,

3. podniesienie wskaźników gotowości technicznej: w trakcji mikrobusowej o 4,2 pkt., a w trakcji taksówek osobowych o 5,4 pkt. w stosunku do 1975 r.,

4. uruchomienie stacji diagnostycznej z uzyskaniem uprawnień do dokonywania przeglądów rejestracyjnych (także dla mieszkańców Nowej Huty w ramach usług dla ludności).

Wszystko to świadczy o dużej mobilizacji i aktywności załogi Zakładu. Dowodem przywiązania do przedsiębiorstwa jest także masowy udział w czynach produkcyjnych i społecznych, podejmowanych z okazji różnych rocznic i świąt. Również z okazji rocznicy pracownicy Zakładu Taksówek postanowili: przejechać ponad plan 75 tys. km. (wzrost wpływów z usług o 300 tys. zł); członkowie ZSMP (15 osób — pragną przejechać dodatkowo 1.500 km); załoga zaplecza technicznego dokona regeneracji części i podzespołów do samochodów na sumę 80.500 zł; pracownicy umysłowi i pozostali z obsługi i zaplecza przepracują 480 godzin przy porządkowaniu obiektów, zakładaniu kwiatników, malowaniu okien i drzwi w budynku Zakładu (wartość ok. 6 tys. zł).

Trzeba jeszcze podkreślić, że w tych przedsięwzięciach inspiratorską rolę spełnia POP PZPR.

Zakład Taksówek nie tylko w dniach swego jubileuszu ale i na co dzień, pragnie coraz lepiej służyć społeczeństwu Krakowa.

Samych sukcesów, Towarzysze!

Opracował: PIOTR BOROWSKI



Prezydium akademii zorganizowanej z okazji XX-lecia Zakładu Taksówek MPK. Przemawia z-ca szefa Zakładu Andrzej Balon.

Na uroczystą akademię z okazji XX-lecia Zakładu Taksówek MPK w Krakowie, przybyli do Teatru Ludowego w Nowej Hucie m. in.: członek Egzekutywy KK PZPR, sekretarz KD „Śródmieście” — tow. Stanisław Kot, z-ca naczelnika Urzędu Dzielnicy „Nowa Huta” — inż. Józef Krzywda, st. instruktor Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Gosp. Komunaln. i Teren. Oddziału Krakowskiego — Leszek Bąk, dyrektor MPK — inż. Eugeniusz Więcek, z-ca dyr. d/s ekonomicznych — mgr Alojzy Kusina, I sekretarz KZ PZPR MPK — tow. Adam Jędrusik, przew. Rady Zakł. MPK — tow. Józef Grabacki, przew. ZZ ZSMP — tow. Jerzy Kłos, członkowie Komitetu Honorowego — Stanisław Drobnik i Tadeusz Paleczny, długoletni emerytowany pracownik Zakładu Taksówek — Mieczysław Kluska, a także szefowie Zakładów MPK oraz zaproszeni przedstawiciele tych Zakładów. W Prezydium zajęli równocześnie miejsca: długoletnia pracownica zaplecza technicznego — Anna Mińczyczka oraz długoletni kierowca — Kazimierz Stefański, jak również kierownictwo polityczne, związkowe, młodzieżowe i administracyjne Zakładu Taksówek.

Referat okolicznościowy wygłosił szef Zakładu Taksówek — tow. Franciszek Orszański, a po dokonaniu aktu dekoracji odznakami resortowymi, miejskimi, dzielnicowymi i zakładowymi, odczytano także listę nagród.

Złote odznaki „Za Pracę Społeczną dla m. Krakowa” otrzymali: Franciszek Orszański — szef Zakładu Taksówek, Edward Mastalski — kierowca i Zdzisław Kałwa — kierowca, a srebrną Janusz Skubieda — kierowca.

Odznaką „Zasłużony Pracownik MPK” wyróżniono: Antoniego Łękawę — kierowcę, Eugeniusza Prokopowicza — mechanika silnikowego, Jana Kaczmarczyka — st. mistrza, Emila Foszczyńskiego — kierowcę, Chryzanta Iwonę — kierowcę, Ludwika Oliwę — kierowcę i Kazimierza Niedźwieckiego — kierowcę.

Odznakę „Budowniczy Nowej Huty” otrzymali: Kazimierz Stefański — kierowca, Stanisław Kwinta — kierowca i Józef Doktor — st. dyspozytor.

A oto zasłużeni pracownicy Gosp. Teren. i Ochr. Środ.: Czesław Garścia — kierowca, Jan Wójtowicz — kierowca, Józef Suder — kierowca, Ryszard Zagół — kierowca, Jan Lewental — kierowca, Antoni Łękawę — kierowca, Tadeusz Longa — kierowca, Marian Ścibor — mechanik samochodowy, Jan Kaczmarczyk — st. mistrz i Anna Biłczycka — obrzędna.

Odznakę „Zasłużony dla ZMS” otrzymali: Leszek Białkowski i Konrad Cygan.



EDWARD MASTALSKI — pracuje w MPK od 15. V. 1956 r. jako kierowca. Wzorowy i sumienny pracownik. Zaangażowany w pracę społeczno-polityczną. Członek PZPR, I sekretarz VIII POP przy Zakładzie Taksówek. Żywo włącza się do rozwiązywania istotnych zagadnień zakładowych. Wyróżniony: Odznaką Grunwaldu, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Złotą Odznaką za Pracę Społeczną dla m. Krakowa, Srebrną i Brązową Odznaką Wzorowego Kierowcy, Odznaką „Zasłużony Pracownik Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska”, dyplomami uznania i listem pochwalnym KZ PZPR.



ANTONI ŁĘKAWA — rozpoczął pracę w MPK od 18. V. 1956 r. jako kierowca. W ciągu całego okresu pracy zawodowej dał się poznać jako dobry pracownik i kolega. Sumienny i zdyscyplinowany. Dba o powierzony mu sprzęt, uzyskuje duże oszczędności materiałów pędnych i ogumienia. Bierze czynny udział w pracach społecznych w Zakładzie Taksówek. Pełni funkcję członka Plenum Rady Zakładowej MPK, a mężem zaufania w grupie kierowców trakcji osobowej jest od 8 lat. W r. 1971 otrzymał Odznakę „Wzorowego Kierowcy”, a w br. „Zasłużonego Pracownika MPK”.

20 lat taksówek MPK w Krakowie to kawał czasu. Okazja więc ku temu, by wrócić pamięcią do odległych lat. W maju 1956 roku Komisja Kwalifikacyjna w składzie: st. inspektor ruchu — Stanisław Drobnik, Jan Banchajer i Mieczysław Kluska decydowała o przyjęciu kierowców do pracy. Garaże taksówek mieściły się na IV zajeźdni, przy ul. Rzemieślniczej, skąd codziennie rano po dokładnym sprawdzeniu stanu technicznego samochodu i jego czystości, sympatyczny, ale wymagający kierownik zajeźdni Mieczysław Kluska „wypuszczał” taksówki na miasto. Na początku było ich 25. Granatowe, z szachownicami i herbami miasta Krakowa, były pięknie wmontowaną władz miejskich i MPK. Starałiśmy się godnie reprezentować nasze miasto i przedsiębiorstwo. Dyrekcja, myśląc o naszym rozwoju, przekwaterowała nas później na ul. Konopnickiej, gdzie stanowisko elektryka, młodego, ale dobrze zapowiadającego się Leszka Kowalczyka — mieściło się w... starym autobusie, a blacharnia, w której

„żonglerki z młotkami” dokonywał Tadeusz Lisiecki, mieściła się w starym tramwaju. Kierownikiem bazy został inż. Janusz Kucharski, mistrzami byli Mieczysław Kluska i Adam Smoleń, natomiast brygadzistą Jan Kaczmarczyk. Dzięki młodemu Eugeniuszowi Prokopowiczowi silniki pracowały jak zegarki. Wśród męskiej załogi „rodzinnym”

Raz na wozie, raz pod wozem...

była pani Rysia Zurek, świetnie dająca sobie radę z buchalterią. Drugą osobą od „papierkowej roboty” był Kazimierz Święcicki. Z czasem stan posiadania zwiększył się o 20 „Wołg”. Wszystkie samochody posiadały podwójną obsadę, prowadziliśmy auta po 8—9 godzin dziennie wg. grafika służbowego, który określał pracę taksówek od — do minuty. Jeździliśmy wówczas bez taksometrów, na taryfie, która wisiła w samochodzie na widocznym miejscu jako miernik

lat zasilat kierowcami trakcję autobusową. Wyjeżdżaliśmy bardzo sformatowanymi autobusami, ale robiliśmy to dla sprawy i egzystencji taksówek. Co się zatem działo z taksówkami? Plany zagrożone, wpływy niskie i trzeba się było zabrać solidnie do obrony Wydziału, w czym duża zasługa obywateli Rad i IX OOP. W międzyczasie zostaliśmy przekwaterowani do garażu w Nowej Hucie. Niebawem Wydziałowi zagroził deficyt, o czym komunikowała krakowska

prasa. Trakcja osobowa taksówek miała ulec likwidacji. Mimo krytycznej sytuacji, prężnie zaczął działać kołowy na czele z kierownikiem Wydziału — inż. Eugeniuszem Więkiem, który w krótkim czasie wyprowadził Wydział z deficytu. Dowodem tego były liczne nagrody, wyróżnienia, pochwały, odznaki „Wzorowy Kierowca”, zdobyty proporzec

za współzawodnictwo między wydziałowe. Do przyjemnych wspomnień należą też obchody jubileuszowe X-lecia Taksówek MPK, które odbyły się w Ośrodku Wczasowym MPK w Osieczanach. Były i przykre chwile dla tych, którzy musieli odejść z Wydziału.

Dobrze pracujący Wydział, wspierały nowe taksówki bagażowe i 20 „Fiatów”. Wraz ze wzrostem sprzętu, rosła troska o estetyczny wygląd obiektów. Po pewnym czasie wydział musiał przeżyć nową

reorganizację wewnętrzną. Zaczęło się od tego, że dotychczasowy kierownik Wydziału Taksówek — inż. Eugeniusz Więcek przeszedł na stanowisko kierownika Działu BHP. Kierownikiem został początkowo inż. Józef Warzecha, a następnie — inż. Maciej Paschka. Wydział w tym czasie, stara się o bazę szkoleniową kierowców autobusowych, od-

korzystać taksówkarzy.

W związku z rozszerzeniem usług dla ludności, przedsiębiorstwo sprowadziło 30 samochodów typu „Nysa” i uruchomiło trakcję mikrobusową. Od 1 września 1975 roku Wydział Taksówek przemieniony został na Zakład Taksówek. Na czele jego stanął Szeł Zakładu — tow. Franciszek Orszański, zastępcą jego został — Andrzej Balon.

Zakład Taksówek w nowym układzie organizacyjnym stał się na powrót prężną jednostką organizacyjną MPK. Świadczy o tym fakt wykonania, a nawet przekroczenia przez załogę bardzo wysokich zadań na I kwartał 1976 roku. Wystarczy tylko powiedzieć, że dynamika wzrostu wpływów i wokilometrów w I kwartale br., w stosunku do analogicznego okresu 1975 roku, wynosi 34 proc. Świadczy to o wielkiej konsolidacji całej załogi Zakładu w wykonywaniu dobrej roboty dla dobra swojego przedsiębiorstwa i społeczeństwa krakowskiego.

Korespondent Zakładu Taksówek
HENRYK TOKARZ

„Śladem ich życia...”

Sekcja Propagandowa Koła ZBoWiD pragnie zebrać — w miarę dokładne dane, o pracownikach naszego przedsiębiorstwa, którzy zginęli w czasie działań I i II wojny światowej, w więzieniach i obozach (jenieckich i koncentracyjnych), od kul niemieckich plutonów egzekucyjnych, itp.

Pragniemy odtworzyć drogę działalności i tragicznej śmierci tych, którzy — być może — do dziś mogli być naszymi współtowarzyszami pracy. Dlatego zwracamy się z apelem do wszystkich, którzy mogą udzielić jakichkolwiek informacji o pracy, ewent. walce i przyczynach śmierci zarówno osób, których nazwiska podaliśmy w Nr 7-8 „Sygnałów”, jak i ewentualnie o innych, o których do tej pory nie wiemy.

Informacje można nadsyłać na piśmie, na adres redakcji „Sygnałów” lub Koła ZBoWiD przy MPK, pod hasłem „Śladem ich życia...”. Można również udzielić informacji ustnych — po porozumieniu się z niżej podpisanym — poprzez redakcję, lub w każdy wtorek w godz. 17.00—19.00 w lokalu Koła ZBoWiD, pl. Serkowski-go 7.

Oczekujemy. Każda informacja jest cenna.
ST. SZYMAŃSKI

Z NARADY NAUKOWO-

TECHNICZNEJ

Temat —
awaryjność taboru

W dniu 17 maja br., odbyła się w MPK-owskim Ośrodku Szkoleniowo-Wypoczynkowym w Osieczanach, narada naukowo-techniczna, której tematem były problemy związane z występującymi awariami w taborze tramwajowym. Narada ta była zrealizowana w ramach zawartej umowy, o współpracy naukowo-technicznej między Instytutem Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej, a naszym przedsiębiorstwem — podpisaną w dniu 12 marca 1974 roku.

W naradzie udział wzięli pracownicy naukowcy Instytutu Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej z dyrektorem Instytutu prof. dr hab. inż. Janem Brosiem na czele, kierownictwo polityczno-społeczne i gospodarce MPK oraz kadra inżynierjno-techniczna Zakładu Komunikacji Szynowej naszego przedsiębiorstwa.

W oparciu o referat programowy pt. „Awaryjność taboru tramwajowego” opracowany i wygłoszony przez inż. Antoniego Kądziołkę oraz inne referaty, zawarte w przygotowanym poprzecznie na naradę przez Zakład Komunikacji Szynowej MPK obszernym materiale, nastąpiła ożywiona dyskusja. Omówiono w niej przyczyny awaryjności: silników trakcyjnych I.T-31, urządzeń energetycznych sieci trakcyjnej i zasilania, układów mechanicznych wagonów tramwajowych typu 102-N i odbieraków prądu typu OTK-1.

Zarówno w opracowanych referatach jak i wypowiedziach dyskutantów, dominowała głęboka troska o jakość eksploatowanego taboru tramwajowego, sieci trakcyjnej, zwrotnic, torowisk, niezawodności wybranych urządzeń, taboru oraz bezpieczeństwo pasażerów.

W trakcie obrad zgłoszono szereg wniosków zarówno natury technicznej jak i organizacyjnej. Wnioski te zostaną poddane wnikliwej analizie (co do możliwości ich realizacji), a następnie przekazane do wdrożenia zainteresowanym komórkom naszego przedsiębiorstwa. Jakże to będą wnioski i co one w końcowym efekcie dadzą, poinformujemy naszych Czytelników, w jednym z lipcowych numerów „Sygnałów-MPK”.

MARIA BUBACZEWSKA

Przedsiębiorstwo nasze rozrzucone jest po wszystkich częściach wielkiego Krakowa. Nie sprzyja to bynajmniej sprawnemu zarządzaniu, a właśnie w wypadku MPK, powinno ono być wyjątkowo operatywne. No cóż, o skomasowaniu wszystkich komórek nie może być jednak mowy i musi pozostawać w sferze marzeń, dla nas, pracowników-petentów ochota na załatwienie wszystkich spraw związanych z pracą w jednym zwartym obiekcie.

Część działów — tych wspólnych dla całego zakładu — znajduje się na ulicy Wawrzyńca, znajduje się tam także nasza dyrekcja i o tym chyba nikogo uświadamiać nie trzeba. W

Z UKOSA

Usługi?

odpowiednim też miejscu wydawałoby się — bo właśnie na ulicy Wawrzyńca — mieścić się Dział Usług Bytowych.

Alieści mieścić się tylko do lutego br., bo po tym okresie został przeniesiony na ul. Dzierżyńskiego. No i wtedy się zaczęło. Jak nazwa tego działu wskazuje, w jego gestii leżą wszystkie często jakże prozaiczne wydawałoby się sprawy. Chcąc cokolwiek więc „załatwić” trzeba osobiście przemierzać całe centrum zatłoczonego Krakowa, by dostać się na ulicę Dzierżyńskiego.

Najczęstszymi sprawami i najbardziej powszechnymi będą chyba wczasy, kolonie, bilety miesięczne i obiady pracownicze. Jeżeli wczasy i kolonie to sprawa jednorazowa w roku, to obiady i bilety załatwia się już dwa razy w miesiącu. Raz płacąc za abonament, drugi raz pobierając blokiet.

Szukamy rezerw, zastanawiamy się gdzieby tu uszczknąć jeden z etatów biurowych, a tymczasem „wędrowni pracownicy” trwają. Mijają nieprzepracowane — a zapłacone — godziny. No bo, wiadomo, obiady załatwić sobie trzeba i tu zastrzeżeń być nie może. A, że przy okazji gdzieś tam ktoś po drodze wskoczy sobie do sklepu? I tak przecież można przedłużając się nieobecność wyłudzać oczekiwaniem na pojazd, nasz MPK-owski zresztą. A, że akurat na tę osobę oczekuje ktoś, kto przyjechał z którejś zajeżdżni, no i oczywiście też zwolnił się z pracy?

Nie wiem czy konieczne było przeniesienie jakiegokolwiek działu, owszem, wiadomo, że są kłopoty lokalowe, ale czy akurat trzeba było przenieść ten dział?

I sprawa druga, związana już bezpośrednio z samą pracą te-

go działu, a nie jego lokalizacja.

Dział Usług Bytowych. Pociągając to brzmienie dla nas, pracowników przedsiębiorstwa, które jest właśnie na „usługi” ludności miasta.

Różnie w człowieku duma z poczucia własnej wartości, że i o nas pomyślano i ktoś nam tam służy. To chyba ułomność ludzkiej natury, że lubimy tę czynność innych, na rzecz naszej osoby.

No i teraz, z racji nazwy, szereg narzekań na jakość usług. Różne są narzekania mniej i bardziej słuszne, czy jednak zawsze bezpodstawne?

W listopadzie ubiegłego roku ponad 100 naszych pracowników

dostało wypowiedzenie kwatery w Hotelach Pracowniczych. Wypowiedzenie trwało od 1. XII. 1975 r., ze skutkiem opuszczenia hotelu w dniu 31. V. 1976 r. Nie wnikać w słuszność tego wypowiedzenia i motywację takiej konieczności. Tak postanowiły nasze władze, a władze szanować trzeba. Aż tu nagle pocieszenie. Wszyscy, którzy dostali wcześniej wypowiedzenia, otrzymali uzupełnienie pisma z listopada ub. r. w którym przeczytać można, że „po upływie dokonanego wypowiedzenia, tj. od dnia 1. VI. 1976 r., prawo do zamieszkania w Hotelu Pracowniczym MPK mieć będą tylko kierownicy autobusowi, motornicy tramwajów oraz pracownicy zatrudnieni w Zakładzie Remontowo-Inwestycyjnym w zawodach budowlanych, a także absolwenci szkół i stypendyści

(Dokończenie na str. 4)

W dniu 21 maja br. odbyła się zorganizowana przez KD PZPR „Śródmieście” pod patronatem KK PZPR, narada w sprawie podjęcia przez krakowskie przedsiębiorstwa przemysłowe, w ramach pomocy — produkcji części zamiennych do MPKowskiego taboru komunikacyjnego.

Prócz kierownictwa polityczno-społecznego i gospodarczego naszego przedsiębiorstwa, udział w naradzie wzięli także: z Wydziału Ekonomicznego KK PZPR — Tadeusz Nowicki, I sekretarz KD „Śródmieście” — Stefan Markiewicz, sekretarz ekonomiczny KD „Śródmieście” — Stanisław Kot, sekr. ekon. KD „Krowodrza” — Piotr Bojko, sekr. ekon. KD „Podgórze” — Henryk Łukowski, sekr. ekon. KD Nowa Huta — Jan Bom-

CI, CO ZA WASZĄ I NASZĄ

Wspomnienia z drogi do wolności

Album ze zdjęciami, który leży przede mną na stole, to utrwala historia kilku lat życia, gospodarza mieszkania w którym się znajduję, a mojego obecnego rozmówcy — Stanisława Pietrzyka. Staram się wklejone i podpisane, są dowodem drogi, jaką przeszedł w latach II wojny światowej. A szlak jej wiodł z Krakowa — rodzinnego miasta Stanisława Pietrzyka (ur. 1906 r.), już wówczas pracownika Miejskiej Komunikacji.

Powołany do wojska, umundurowany, otrzymuje kierownictwo pociągu pancernego nr 51 o nazwie „Bolesław Śmiały” i jeszcze w tym samym dniu skierowany zostaje do Skawiny. Tu zastaje go 1 września 1939 rok. Rozkaz wojskowy i pociąg wraz z obsługą skierowany zostaje do Suchy, a następnie Jordano-wa. Na wiadomość, że Niemcy idą od Orawy, następuje powrót do Krakowa. W Płaszowie przychodzi nowy rozkaz. Tym razem, pociąg skierowany zostaje w kierunku Rzeszowa. Niestety — wszystkie drogi prowadzące do tego miasta, są już zatrasowane. Z konieczności znów zmiana kierunku — Kraśnik, Lublin, Chełm i... pociąg zatrzymuje się przed zbombardowanym mostem kolejowym na Bugu. Tu Stanisław Pietrzyk przeżywa kilkakrotne bombardowania swojego pociągu, widzi śmierć towarzyszy broni. W końcu dojeżdżają przez Kowel aż do stacji kolejowej Sarny. I znów rozkaz — wracać z powrotem! Wracać

więc do Powurska, ponieważ do Kowla droga już odcięta. W tej to miejscowości, pociąg nieodłączny towarzyszy, pierwszych wrześnieńskich dni pozostaje, a jego obsługa udaje się w dalszą pieszą wędrówkę, której celem miał być powrót do Krakowa.



Tymczasem wojenny los, rzuca ich wprawdzie z powrotem ale tylko do Kowla, stamtąd do Starobielska, Tazskientu, Buchary, a następnie w kierunku Tadżykistanu. To jeszcze nie koniec wędrówki, bo już ciągną do Iranu, a z niego po pobycie w czterech obozach do Teheranu i znów do portu nad Zatoką Arabską, a stamtąd holenderskim statkiem do portu w Suezie i wciąć dalej i dalej — do El Kantary, Palestyny, Tel Awiwu, Kairu. Mój rozmówca cały czas przebywał, w oddziale ubezpieczającym tyły wojska. Rozkaz — i powraca do Pale-

styny a z niej do Suezu i okrętem do Iraku. Następuje reorganizacja polskiej armii, która teraz dociera przez Transjordanię znów do Palestyny. Z niej przez El Kantara do Aleksandrii i dalej już drogą morską do Włoch. Stanisław Pietrzyk dostaje się teraz do oddziału uzupełniającego Pułki Pancerne. We Włoszech, w miejscowości Gubbio zastaje go koniec wojny. Ostatni szlak wędrówki polskiego żołnierza wiedzie przez Rzym, Neapol, Morze Śródziemne do polskiej ambasady w Londynie. W roku 1947, z portu koło Edynburga w Szkocji — wraca do Ojczyzny i rodzinnego Krakowa.

Ponownie rozpoczyna pracę w miejskiej komunikacji. Pracuje nadal w ruchu, w charakterze motorniczego. W 1972 roku, po 42 latach pracy w MPK, przechodzi na zasłużoną emeryturę. Jest członkiem Koła ZBoWiD przy MPK. Posiada odznaczenia: „Odnakę Grunwaldu”, „Brazowy Krzyż Zasługi z Mieczami”, Medal „Wojska Polskiego”, „Gwiazdę za Wojnę 1939—1945”, „Gwiazdę Italii”, „Gwiazdę Afryki”, „The War Medal” i „Medal za Wojnę”.

Długi szlak bojowy, był tego polskiego żołnierza. Dziś pozostały z niego wspomnienia trudnych, tułacznych dni. Fragment życiorysu Stanisława Pietrzyka, to jeszcze jeden dowód jak długa droga przebył żołnierz września 1939 roku — do wolności swojej Ojczyzny.

MARIA BUBACZEWSKA

O CZĘŚCI ZAMIENNE DO TABORU KOMUNIKACYJNEGO

Pomagamy samym sobie

baś oraz dyrektorzy całego szeregu krakowskich przedsiębiorstw.

Narada, która rozpoczęła się w Komitecie Dzielnicowym „Śródmieście”, rozpoczął I sekretarz KD „Śródmieście” — tow. Stefan Markiewicz przedstawiając w swoim wystąpieniu rolę i zadania komunikacji miejskiej. Omówił także cel spotkania, podkreślając, że w obecnej sytuacji olbrzymich trudności w zaopatrzeniu w części zamienne na rynku, sprawność funkcjonowania ko-

munikacji w mieście Krakowie, zależy od nas wszystkich. Udzielając pomocy, w zakresie produkcji części zamiennych, w ramach własnych możliwości, udzielamy jej nie tylko MPK ale i samym sobie. W końcowym swoim wystąpieniu, towarzyszył sekretarz zaapelował w imieniu własnym i Komitetu Dzielnicowego o udzielenie wszechstronnej pomocy MPK. Następnie zabrał głos kierownik Wydziału Ekonomicznego KK PZPR — tow. Tadeusz Nowicki podkreślając wagę i znaczenie inicjatywy podjętej przez Komitet Dzielnicowy, dla sprawnego funkcjonowania komunikacji w mieście. Dyrektor naszego przedsiębiorstwa tow. inż. Eugeniusz Więcek, przedstawił wyniki osiągnięte przez przedsiębiorstwo w I kwartale br., podkreślił szczególnie trudną sytuację na odcinku części zamiennych, tak do taboru tramwajowego jak i autobusowego oraz brak pełnej realizacji dostaw taboru autobusowego. Zapoznał zebranych z prowadzoną produkcją i regeneracją części zamiennych, wykonywanych przez zaplecze MPK, które przy istniejącym stanie technicznym i ilościowym parku maszynowego, nie ma możliwości pełnego zaspokojenia własnych potrzeb.

Uczestnicy spotkania, zwięźliście zaplecze produkcyjne Wydziału Eksploatacyjno-Autobusowego w Czyżynach i Wydziału Eksploatacyjno-Tramwajowego przy ul. Rzemieślniczej, gdzie zapoznali się z trudnymi warunkami w jakich pracują nasze warsztaty. W świetlicy przy ul. Bocheńskiej natomiast, zorganizowana została ekspozycja deficytowych części zamiennych, na które przedstawiciele krakowskich zakładów pracy obecni na naradzie, mogli zaoferować swoją produkcję.

W czasie dyskusji nad wystawioną ekspozycją i propozycjami MPK, uczestnicy narady podkreślili celowość podjętej inicjatywy jak również to, że sprawne działanie komunikacji miejskiej ma istotne znaczenie dla ich wyników produkcyjnych, że czują się zobowiązani udzielić pomocy.

MPK w ramach swoich możliwości. Większość przedsiębiorstw, podjęła decyzję przyjęcia do realizacji eksponowane asortymenty i tak: Fabryka Maszyn Odlewniczych „FAMO” w zakresie 2 pozycji, Krakowska Fabryka Aparatów Pomiarowych — 3, Fabryka Maszyn Górniczych „Georyt” — 3, Zakłady Wytwarzające Maszyny i Urządzenia Przemysłu Spożywczego „SPO-MASZ” — 5, Zakład Maszyn Kablowych — 5, Krakowskie Zakłady Elektroniczne „TEL-POD” — 4, Zakłady Usług Motoryzacyjnych — 3, Krakowskie Zakłady Produkcji Części Zamiennych Maszyn Budowlanych „ZREMB” — 7, Zakłady Budowy Maszyn i Aparatury im. St. Szadkowskiego — 21. Ponadto sześć zakładów zobowiązało się dodatkowo udzielić pomocy naszemu przedsiębiorstwu w poszerzonym zakresie — np. Huta im. Lenina w dostawach materiałów stalowych produkowanych przez siebie, czy Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w dostawie węży zbrojnych, frezowania otoczek kół zębatach do silników napędu drzwi.

Plon zaoferowanej pomocy ze strony krakowskich zakładów pracy, przeszedł wszelkie oczekiwania. Na około 200 wystawionych ekspozycji, przyjęto do realizacji 57 pozycji asortymentowych. Na w/w elementy podpisano z poszczególnymi zakładami umowy wykonawcze.

Za inicjatywę i pomoc okazaną naszemu przedsiębiorstwu w przedstawionym powyżej zakresie, serdecznie podziękował zarówno organizatorom jak i przedstawicielom krakowskich zakładów pracy biorącym udział w spotkaniu, dyrektor MPK — tow. inż. Eugeniusz Więcek.

Sprawnie funkcjonująca komunikacja w mieście, jest w interesie każdego mieszkającego się na jego terenie zakładu pracy i wszystkich mieszkańców, dlatego też pomoc dla MPK znajdującego się w tragicznej wręcz sytuacji jeżeli chodzi o części zamienne do użytkowanego taboru, może być pomocą dla własnych założeń korzystających na co dzień, z jej usług. Wyniki narady, niewątpliwie przyczynią się do podniesienia jakości usług komunikacji miejskiej w Krakowie.

MARIA BUBACZEWSKA

IDEA ABSTYNENCJI WŚRÓD ROBOTNIKÓW POLSKICH NA POCZĄTKU XX WIEKU

Walka z alkoholizmem, trwa nie od dziś

(Dokończenie z nr 9)

Istniała jednak zbieżność celów obu pozornie różnych „Iskier” — rząd carski już w r. 1901, na wniosek ministra finansów zakazał szerzenia idei abstynencji, pozwalając jedynie „umiarkowanie”, a ludowym kuratorom trzeźwości w bezalkoholowych gospodach i herbaciarniach narzucono umiarkowany wyszynk wódek. Dopiero w chwili wybuchu I wojny światowej udało się zjednoczyć siłom ruchu trzeźwości, socjalistom i powagom naukowym, wobec perspektywy głodu przy równoczesnym niszczeniu ziarna na alkohol, doprowadzić do zakazu produkcji i sprzedaży alkoholu w Rosji. Po Islandii i Färöer (1908) była więc Rosja drugim państwem wprowadzającym prohibicję w Europie, z jej błogosławionymi skutkami dla najbardziej potrzebujących warstw ludu.

Dotyczyło to również polskiego proletariatu zaboru rosyjskiego i pruskiego, na terenach zajętych w wyniku rosyjskiej ofensywy. Po zwycięstwie Rewolucji Październikowej w 1917 r., osobną decyzją Lenina — „w całym kraju zabroniona była wtedy zarówno produkcja, jak i sprzedaż napojów alkoholowych” — wspomina w swych pamiętnikach Anastas Mikołaj. Po śmierci

Lenina zakaz ten jednak cofnięto, mimo entuzjastycznych ocen jego skutków.

Wspomina już specjalistyczna grupa „Eleuterii” — założona przez dr Zofię Daszyńską Golińską „Trzeźwość”, działającą w zaborze austriackim, nie zdołała rozwinąć większej działalności, ani pozyskać większej liczby robotników. I tak np. stało się 23 maja 1909 r., gdy socjalistyczny poseł — Ignacy Daszyński wygłosił płomienną mowę poświęconą zwalczaniu alkoholizmu „z furją” przez świat pracy, co uczestnicy wiecu przyjęli oklaskami. Domagano się również zniesienia tzw. bonifikacji gorzelniczych.

Toteż nie było wśród członków „Eleuterii” kapitalistów ani osób bogatych. Sprawozdanie, obejmujące teren podległy e. k. namiestnictwu we Lwowie za rok 1911, wykazywało w składzie osobowym „Eleuterii” najwyższą procentowo liczbą robotników: na 4184 członków — było ich 2225. Zobowiązanie do dożywotniej abstynencji od alkoholu i tytoniu oraz do pracy „nad poprawą obyczajów” — stawiało wysokie kryterium członstwa. Toteż w ciągu lat 1905—1911 wystąpiło z „Eleuterii” 256 członków, a wykluczono 125. Pozostawał tylko element zdecydowany, najbardziej czynny

i wartościowy.

W r. 1911 członek Zarządu Głównego „Eleuterii” — Andrzej Małkowski (wg relacji rodziny — również członek PPSD) założył harcerstwo, szczepące się „pewną liczbą drużyn powstałych w środowiskach młodzieży robotniczej” — co podał w swej publikacji w języku angielskim („Scouting in Poland”, wydanej w Londynie w r. 1913) w celu poinformowania opinii zagranicznej o istnieniu, mimo zaborów, jednolitego ruchu młodzieżowego całej Polski. I istotnie w książce Henryka Bażyńskiego („U podstaw organizacji Wojska Polskiego 1908—1914”) — można takich drużyn naliczyć kilkanaście, liczbę dużą, jak na początku ruchu i owe czasy. Oprócz wychowania w abstynencji harcerstwo przygotowywało do walki o niepodległość, ćwiczyło w grach polowych, sporcie, turystyce, majsterkowaniu, znajomości i ukochności piękna przyrody, uczyło inicjatywy, a poprzez system zastępowy — odpowiedzialności za zespół. Kwestię społeczną Makowski poruszał dość wyraźnie, lecz jako drugoplanową: w przededniu zmagania o niepodległość, hasło frontu narodowego wysuwało się bowiem na plan pierwszy.

Inż. JAN ROLEWICZ

Nie ma to, jak na wycieczce...

Prężnie działające przy naszym przedsiębiorstwie Koło Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego im. Wincentego Pola zaplanowało na bieżący rok, dalszy, dynamiczny rozwój i to na wielu frontach.

W planie przewidziano m.in.: zorganizowanie 147 wycieczek krajoznawczych i wypoczynkowych dla Rad Oddziałowych, Zarządu Zakładowego ZSMP i Szerepu ZHP; 13 wycieczek dla Koła Emerytów i Rencistów; 19 wycieczek narciarskich dla Sekcji Ogniska TKKF i Koła PTTK; 5 wspólnych wycieczek krajoznawczych Ogniska TKKF i Koła PTTK i wreszcie 23 wycieczki turystyki kwalifikowanej oraz u-

dział w rajdach i slotach organizowanych przez bratnie przedsiębiorstwa, nasz Związek Zawodowy, Radę Kultury Fizycznej i Turystyki „Ogniwo”, PTTK i nasze, zakładowe Koło.

Opracowano harmonogram wycieczek wypoczynkowych, krajoznawczych i turystycznych na cały 1976 rok. Przewiduje on po 2 wycieczki w każdy wolny od pracy dzień w styczniu lutym, marcu, kwietniu, listopadzie i grudniu, a po 6 od maja do października. Harmonogram ten został zatwierdzony przez Plenum Rady Zakładowej i dyrektora d/s Załogi. Został on powielony i rozprowadzony do wszystkich

zainteresowanych jednostek organizacyjnych.

Szkoda jedynie, że aura nie sprzyja w tym roku turystom. Z tego też powodu zdołano w pierwszych kilku miesiącach 1976 r., zorganizować jedynie 25 proc. zaplanowanych wycieczek.

A oto wykaz imprez, w których udział, bądź będą uczestniczyć nasi pracownicy: IV Rajd Górski WPK Katowice, X Rajd Górski w Sudetach WPK Wrocław, V Rajd 3-ch Szczytów Zw. ZZaw. PGKiT i WRKFiT „Ogniwo” przy Zjednoczeniu Pracowników Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Krakowie, XIII Rajd Górski WRKFiT „Ogniwo” przy ZPGKiM, XXI Rajd Przyjaźni „Szlakami Lenina”, XXII Zlot Turystów Górskich „Hala Krupowa-76”, II Ogólnopolski Rajd Górski MPK Kraków (i tu uwaga: rajd taki zorganizowano po raz pierwszy w ubiegłym roku z okazji 100-lecia Komunikacji Miejskiej w Krakowie, a wzięło w nim udział ponad 150 osób), wycieczka szkoleniowa dla organizatorów wycieczek z Rad Oddziałowych oraz rajd wewnętrzny Koła w Bieszczadach.

A więc wszyscy na turystyczne szlaki!

PIOTR BOROWSKI

(Dokończenie ze str. 3)

MPK. Inne osoby będą mogły uzyskać warunkowe zezwolenie na czasowy pobyt w Hotelu tylko w wyniku zgody Dyrektora Naczelnego MPK lub Z-cy Dyrektora d/s Załogi.

W dalszej części uzupełnienia mówiło, iż wszyscy inni (nie wymienieni — aut.) mają składać podania zaopiniowane przez kierowników wydziałów i zatwierdzone przez kierowników pionów lub zakładów — to należy je składać w D. U. B. do dnia 30. I. 1976 r., a o wynikach pracowników zostaną poinformowani do końca lutego br.

No i to „uzupełnienie” uspokoiło mnie zupełnie, podpisane było własnoręcznie przez dyrektora, a uczono mnie szanować postanowienia władz zwierzchnich.

Ponieważ najpierw znalazłam się wśród tych, którzy dostali wypowiedzenia, a potem na skutek tego, iż jestem jeszcze absolwentem, wśród tych, którzy mają prawo zamieszkiwać w hotelu sprawa przestała mnie interesować. Jednak po pewnym okresie zaczęły się budzić wątpliwości czy jednak mimo wszystko nie powinienam napisać odwołania? A że nie słyszałam by zbierała się w tej sprawie komisja pomimo, że było już po 30 stycznia, zasięgnęłam informacji bezpośrednio u dyrektora. Okazało się, że powinienam napisać i zgodzić się bym zrobiła to po terminie. Podanie zaopiniowane mi w KZ PZPR — ponieważ podlegałam tam bezpośrednio — i w ZZ ZMS —

Mała dziewczynka spędza wakacje na wsi u swojej babci. Chcąc zrewanżować się jej za troskliwość, dziewczynka bawi babcię rozmową. Pewnego razu pyta ją:

— Babciu, niech babcia mi wytłumaczy, co to jest amant?

— Amant? — powtarza babcia — więc amant to jest... o, mój Boże!



Babcia podchodzi szybko do wielkiej szafy, zamkniętej na kluczyk. Otwiera drzwi szafy... i z szafy wypadła szkielet!

— Czy jeśli cię obejmę — pyta bojaźliwy amant dziewczynę — będziesz wolać o pomoc?

— To zależy — odpowiada dziewczynka — ale czy ty rzeczywiście sądzisz, że pomoc będzie ci potrzebna?



JAKI JESTES MĘŻCZYZNO URODZONY POD ZNAKIEM „BYKA”, T.J. POMIĘDZY 21 KWIEŹNIA A 20 MAJA?

Mężczyzna urodzony pod znakiem „Byka”, jest sumien-ny w przyjaźni i miłości. Ma silne samopoczucie i dobrą logikę, przewiduje szybko przejawy życia rodzinnego. Kocha bardzo ognisko domowe i ogród.

O kobiecie swego serca będzie walczył, i najczęściej — zwycięża. Zmysłowe skłonności łączą się u niego z czystym uczuciem. Jest rasowy, z wsty-
stkami zaletami dobrego męża. Jego kobieta, winna jednak na jedno zwracać uwagę — nie znosi sprzeciwu. Staje się wtedy nieustępliwym uparciuchem. Powinno mu się przytakiwać i do niego dostosować. On przyjmuje rady, a nie rozkazy, w przeciwnym wypadku przychodzi do „walki”, z której mąż spod znaku „Byka” — nie ustąpi. Potrzebuje więc

żony, która umie się dostosować, i która wyróżnia się cnotami domowo-gospodarskimi. Mężczyzna spod znaku „Byka” jest obrotny i umie wykorzystywać sposobność do robienia interesów. Prócz tego, w życiu, odznacza się ogromną stałością i wytrwałością, sta-

nowością i silną wolą oraz energią. Jest więcej konsekwny w przyjaźni niż postępowy. W sady nie lubi sprzeczek, lubi harmonię i piękne strony życia. Nie lubi się narzucać. W gniew upada rzadko, ale wówczas popada w szaloną popędliwość i jest nieobliczalny. Choć lubi towarzyskość, rozrywki i zabawy, to jednak stawia jakieś niewidzialne przegrody między sobą, a otoczeniem.

Należy do ludzi wybitnie namiętnych, szkodząc sobie nadmierną zmysłowością. Posiada wyrafinowany smak i zdolności kulinarne.

W przyjaźni pasuje do niego kobieta także spod znaku „Byka”, lecz w miłości i małżeństwie — tylko kobiety spod znaku „Panny” lub „Koziorożca”.

Na choroby najbardziej u-
czulone gardło (strzec przed przeziębieniem), a i serce ma wrażliwe.

Szczęśliwy: dzień — piątek, miesiąc — listopad, kolor — czerwony z popielatym. Dni szczęścia: 1, 2, 4, 9, 14. Dni fatalne: 7, 8. (S)

SPŁYW KAJAKOWY NA DUNAJCU

Puchar Dyrektora MPK dla najlepszej drużyny studenckiej



Oto puchar. Kto go zdobędzie?

W ramach XI Tygodnia Dzikich Wód, w dniach od 17 do 20 czerwca br. odbędzie się XXXV Międzynarodowy Spływ Kajakowy na Dunajcu, z udziałem ponad 2,5 tys. kajakarzy.

Na podstawie uchwały Biura Politycznego KC PZPR z 1973 r. o włączeniu się wielkich przedsiębiorstw do orga-

nizacji imprez turystycznych i sportowych, kierownictwo MPK postanowiło objąć patronatem właśnie MSKnd. Nie jest to fakt dziwny, przecież przed wieloma laty kajakarze „Tramwaju” zaliczali się do ścisłej czołówki krajowej. Czas więc najwyższy nawiązać do świetnych tradycji, rozpropagować tę piękną dyscyplinę sportu wśród pracowników naszego przedsiębiorstwa. Srebrny medal 50-lecia ICF (Międzynarodowej Federacji Kajakowej), wręczony 13.XII.1975 r. dyr. Więckowi — zobowiązuje!

MPK zapewni pomoc dla uczestników Spływu w tabo-
rze, a także kadrową. Jest to o tyle łatwe, że wielu byłych i obecnych działaczy PZ Kajakowego rekrutuje się spośród pracowników MPK. Komandorem MSKnd będzie i w tym roku (a funkcję tę sprawuje od 1951 r.) kierownik Działu Koordynacji Eksploatacyjnej MPK, długoletni działacz PZK, Tadeusz PILARSKI.

Dyrekcja MPK ufundowała dla najlepszej drużyny studenckiej w tej wielkiej imprezie turystów-wodniaków (grupa-
jącej wytrawnych kajakarzy, szukających silnych wrażeń w zmaganiach z żywiołem) — Puchar Przechodni.

PIOTR BOROWSKI

PODPATRZONE „W DNIU MATKI”



NARADA ROBOCZA W PRZEDSZKOLU

Usługi?

zostało przeoczone, no i trzeba go odszukać.

Spokojna więc czekałam na oficjalne zawiadomienie o dalszym prawie zamieszkiwania w hotelu. Minął kwiecień, zaczął maj. Dochodziły mnie słuchy, że co niektórzy odpowiedzieli już mają. Zaczęłam więc ropytywać się o swoją sprawę. No i dowiedziałam się od kierowniczki D. U. B., że prawo zamieszkania upływa z dniem 31. V. br., ponieważ „nie złożono odwołania” i poradzono mi zyczliwie bym takowe złożyła. Zagotowała się we mnie krew. Jak to, a więc, nie ważne jest stwierdzenie dyrektora podpisanego przez niego w „uzupełnieniu”, nieważne ustalenie komisji, która przecież składała się z czynników kierowniczych przedsiębiorstwa? Postanowiłam dojdź do tego, co stało się z po-

lata (bo tyle dopiero pracuje) można odłożyć na książeczkę ponad 21.000 zł, fundując sobie jakiś taki przydziewek i na średnim poziomie wyżywienie, zarabiając dopiero od roku 3.400 zł?

Zresztą dowiedziałam się o tym w czerwcu, mając 1/3 potrzebnej kwoty. Czy legalna droga można w ciągu miesiąca zdobyć 12.000 zł, nie mogąc liczyć na pomoc rodziców? Może jestem mało „zaradna i gospodar-
na”, ale takiej możliwości nie widzę. Nikt przecież chyba — a na pewno ja — nie marzy, by mieszkać całe życie w hotelu, są jednak pewne granice możliwości.

Opisałam tu konkretnie swój przypadek nie dlatego „by się wyżalić”. Tutaj mam bowiem konkretny przykład „prawidłowego” — moim zdaniem, funk-

cjonowania pewnych komórek. Łamanie lub nie liczenia się z zarządzeniami i ustaleniami kolektywów. Po co w takim razie je zwoływać i stwarzać iluzję samorządności? Po co odrywać ludzi od konkretnych zadań produkcyjnych? Skoro i tak gdzieś tam na szczubie kierowniczym działu zostanie podjęta decyzja? A warunkowy pobyt w hotelu miał być przecież uzyskiwany „tylko w wyniku zgody Dyrektora Naczelnego MPK lub Zastępcy Dyrektora d/s Załogi”.

Nie chodzi tu również o presję pozytywnego załatwienia mojej sprawy, bo ja, jakoś tam dam sobie radę — a skutek tego artykułu może być różny — ale jak w takim razie wygląda „usługi” naszego Działu dla iluś tam tysięcznej rzeszy pracowników naszego przedsiębiorstwa?

Chcąc być szanowanym i mieć zaufanie, traktujmy poważnie ludzi, którzy nie mają przecież lat 15. Szanujmy ich czas i nerwy i bądźmy „konsekwni”. Bo tylko taka władza stwarza poczucie bezpieczeństwa i praworządności.

FILOMENA SERWIN

PO RAZ JEDENASTY „DNI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ”

Dzień Strażaka, który przypadał w br. — 10 maja rozpoczął tradycyjnie już XI „Dni Ochrony Przeciwpożarowej” (16—23.V). Dni stały się — jak zawsze — okazją do podsumowania całorocznej pracy zawodowej i ochotniczych straży (w tym także OSP przy MPK), zaprezentowania ich dorobku społeczeństwu. Podkreślono też istotę powszechnej ochrony przeciwpożarowej, jej znaczenie w życiu państwa i każdego obywatela.

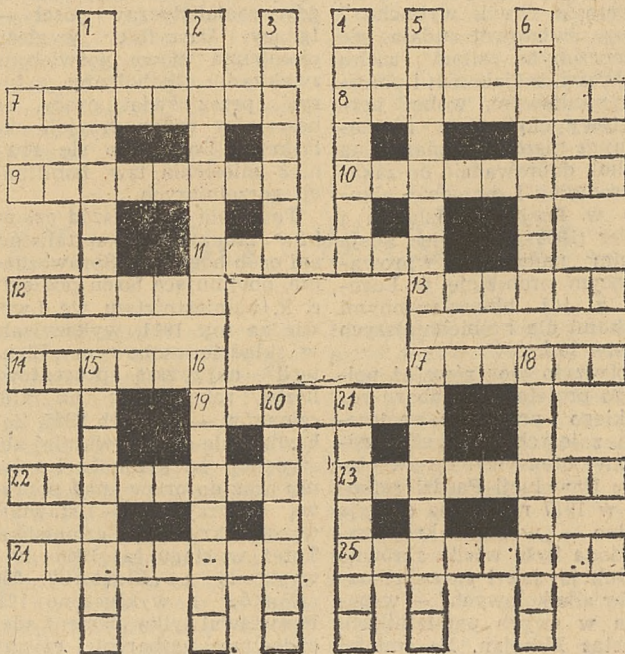
„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Stanisław Szymański (redaktor naczelny), Maria Buba-czewska, Filomena Serwin, Piotr Borowski. Zdjęcia: Wacław Habratowski.

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńca 15, p. 18, telefon 445-30, wewn. 99.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka, Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 2500.

P-17

KRZYŻÓWKA NR 12



POZIOMO: 7. Produkt pochodny ropy naftowej. 8. Od-miana śliwy. 9. Pierwszy próbnym egzemplarz. 10. Pobiera opłatę. 11. Początkowe litery imienia i nazwiska. 12. Wycieczka, majówka. 13. Południowo-amerykański ssak mający cenną wełnę. 14. XIX-wieczny wizytowy strój męski. 17. Pojazd dwukółowy z Dalekiego Wschodu. 19. Coś innego, zmiana. 22. Małpa człoko-kształtna. 23. Lekkie, słodkie ciasto. 24. Roboty pańszczy-zniane przy budowie drogi. 25. Suszone winogrona.

PIONOWO: 1. Gruba, jedwabna nitka. 2. Gazon. 3. Buty na wycieczkę. 4. Rozgrywki eliminacyjne. 5. Najgorętszy okres lata, upały. 6. Bohaterka z Opola. 15. Nie łączy się z niebezpieczeństwem. 16. Broń Indianina. 17. Utwór literacki lub muzyczny. 18. Pustelnia, miejsce odosob-nione. 20. Rzeź. 21. Kłopot, trudność.

Rozwiązania należy nadsyłać na adres redakcji do 30. VI.