

SYGNAL MPK

16 — 31 VIII 1976

Nr 16 Rok II

Cena 50 gr

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

W numerze:

- ◆ Remont kapitalny
- ◆ Z obrad Plenum KZ PZPR
- ◆ Siłaczki
- ◆ Konspiracja w MKE

OGROM POTRZEB inwestycyjnych

MPK-owska „Nysa” wzięła kurs na odgałęzienie Alei Pokoju. Dojechaliśmy wreszcie do interesującego nas miejsca. Paredzieści kroków, później kilka skoków przez wykopy i możemy przystąpić do rozmów z robotnikami, wykonującymi wstępne prace przy budowie nowej podstacji prostownikowej.

— No cóż, sekretarzu — zwraca się do tow. Adama Jędrusika, jeden z pracowników — przebiegamy się dzień w dzień w pomieszczeniach Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego na ul. Grzegorzewskiej, potem „piechotka” do miejsca pracy. Nie mamy tu ciepłej wody, termosy z gorącą herbatą to dla nas marzenie. Ale pracujemy, jak tylko umiemy najlepiej.

Głosy o podobnym wydźwięku powtarzają się.

Przechodzimy kilkanaście metrów. Obskurny, stary barak. Odór — jakby było to „królestwo” szczurów. Faj! I w takim pomieszczeniu składa się sprzęt! Stoi, co prawda, opodal mały oszklony kiosk, ale prawdę powiedziawszy może on stanowić schronienie przed deszczem dla kilku zaledwie osób.

Zbliża się okres słońca, a w perspektywie zima. Strach pomyśleć, jak to wszystko będzie wyglądało, gdy ludzie będą brnąć w błocie, lub trząść się z zimna na mrozie.

Prostu, potrzebny jest choćby barakowóz lub przerobiony po kasagi autobus. Ciepła aura stale przecież trwać nie będzie. Czyżby ten niepokojący „obrazek” miał rzutować na całość działalności Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego? Jest z pewnością symptomatyczny, dobrze, że stanowi niechlubny wyjątek.

O pomieszczenia dla Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego toczono przez dłuższy okres czasu prawdziwe „boje”. Konkurentów było sporo. W końcu szala przechyliła się na stronę MPK. Odetchnęliśmy z ulgą. Nie dość tego, „Wchodząc” na ten teren mieliśmy przed sobą bez mała ruinę. Jakże wiele zmieniło się od tej pory. Widać dziś gospodarską rękę.

Czysto, schludnie, może przydałoby się jeszcze uporządkować otoczenie śmietnika, położonego — niezbyt szczęśliwie — w centralnym punkcie Zakładu.

Zakład Remontowo-Inwestycyjny realizuje obecnie następujące inwestycje:

- przebudowę halę zajezdni na przelotową — przy ul. Rzemieślniczej.
- buduje oddzielną turluszczów w rejonie zajezdni autobusowej
- rozpoczął budowę podstacji prostownikowych w rejonie alei Pokoju i na Dąbiu.

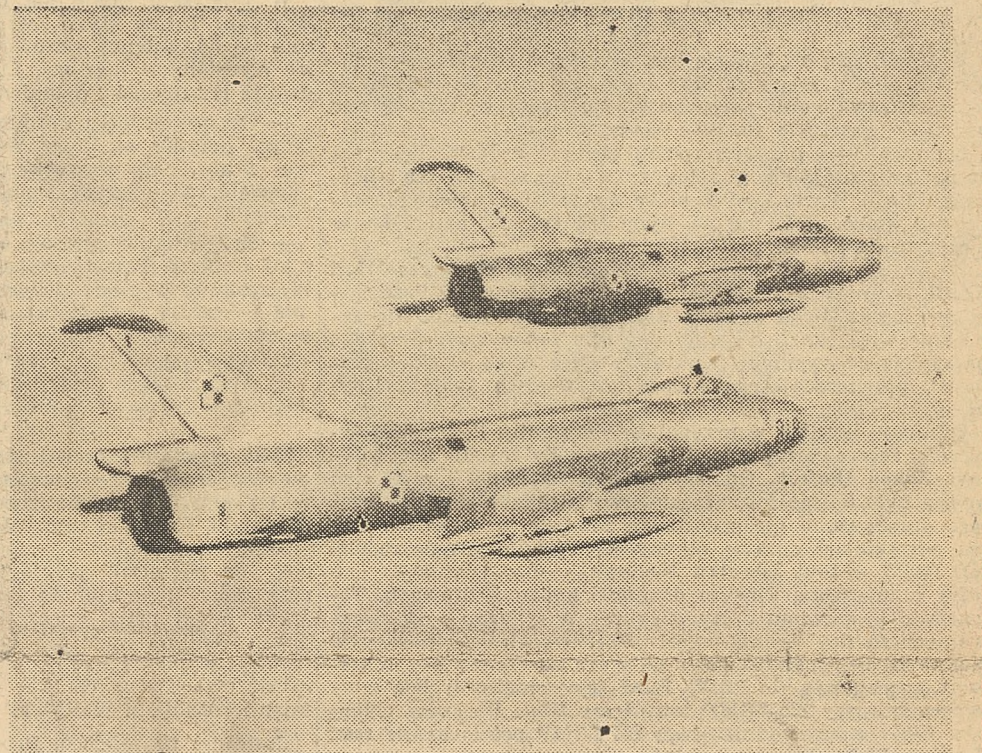
Dziś o pracowników budowlanych jest niezwykle trudno. Dla tego też, największe trudności ma Zakład Remontowo-Inwestycyjny na odcinku kadr. Czasem bywa tak, że pracownicy nawet zgłaszają się, lecz „gina” gdzieś po drodze z Zakładu poprzez Przychodnię Zdrowia (tam muszą przecież przejść konieczne badania lekarskie) do Działu Osobowego. Chodzi więc teraz głównie o to, by uprościć przyjmowanie nowych pracowników. Muszą być to fachowcy, ludzie uczciwi, zaangażowani. Potrzeba też szerszego niż dotąd kontaktu ze szkołami budowlanymi, z tych bowiem jednostek można się spodziewać szybszego napływu „wieżej krwi” tak niezbędnej do radykalnej poprawy sytuacji kadrowej.

Trzeba stwierdzić, że akordowy system wynagrodzeń w budownictwie musi być elementem przyciągającym nowych pracowników. Z tym łączy się też system premii specjalnych (ta sprawa jest w Zakładzie „ustawiona” jak należy — poprzez konsultacje na niższym szczeblu aż do decyzji „na szczycie”) oraz kwestia właściwych stosunków międzyludzkich.

Zakład, zatrudniający w sumie 155 osób, (132 pracowników fizycznych i 23 umysłowych — w tym 50 osób do lat 30-tu), jest za mały w stosunku do stale rosnących potrzeb MPK. Trzeba też koordynować porzeczanie remontowo-inwestycyjne, uzależniać rozpoczęcie robót od zabezpieczenia ich frontu. Nie można popadać w samozadowolenie z faktu, że coraz mniej jest skarg na działalność Zakładu.

(Dokończenie na str. 2)

„Lotnikom — chwała!”



32 lata temu, 23 sierpnia 1944 roku, I Dywizja Lotnicza Wojska Polskiego rozpoczęła działania bojowe przeciwko okupantowi hitlerowskiemu na przyczółku warecko-magnuszewskim.

Dzień 23 sierpnia obchodzony jest jako Święto Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Nasze lotnictwo wyposażone jest obecnie w najnowocześniejszy sprzęt. Lotnicy w mundurach stoją na straży naszego spokojnego nieba; wielkie samoloty transportowe i śmigłowce wykorzystywane są w przemyśle.

Polskiej białoczerwonej szachownicy i jej rycerzom — CHWAŁA!

(P-BOR).



Uśmiech Barbary Madej mówi sam za siebie... Jest zadowolona ze swej pracy. W MPK pracuje od niedawna. Przyjęła ją na stanowisko wydawcy magazynu samochodowego nr 5 — 7.X.1975 r., a już dała się poznać z jak najlepszej strony. Obok dobrej pracy zawodowej jest aktywną działaczką ZSMP.

FOT. ST. MAKAREWICZ

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 16—31 sierpnia br., obchodzą jubileusz pracy w MPK.

25 LAT

Józef GASTOE — Wydz. Produkc.-Remont.
Jan PAROBI — WEA Czyżyny
Bronisław STUS — Zakład Taksówek

20 LAT

Marian DUBIEL — Wydz. Zabezp. Ruchu
Czesław GARŚCIA — Zakład Taksówek
Leszek KOWALCZYK — Zakład Taksówek
Zdzisław NOGIEC — WEA Bieńczyce
Bolesław WADOWSKI — Wydz. Zaop. Mater.

15 LAT

Piotr DUBEL — Wydz. Remont.-Prod.
Stanisław FELUŚ — Wydz. Remont.-Prod.
Mieczysław IWANCEWICZ — WEA Bieńczyce
Krzysztof KAMIŃSKI — Wydz. Remont.-Prod.
Weronika KOWALSKA — Wydz. Zaop. Mater.
Marian LUTY — WEA Bieńczyce
Franciszek PERONCZYK — Sekcja Gosp. Odzież.
Stefan PYCIŃSKI — WEA Czyżyny
Jan RAŚ — WEA Bieńczyce
Aleksander SZCZUREK — Transport
Jerzy SALAWA — Wydz. Remont.-Prod.
Ryszard TYLEK — Wydz. Prod.-Remont.
Jerzy WACŁAWCZYK — Wydz. Remont.-Prod.
Stefan WYPYCH — WET Podgórze

10 LAT

Jacek DIACZYŹSZYN — Wydz. Torów

Bufety. Mamy ich w naszym przedsiębiorstwie 8. Nie jest to wiele, jak na 6-tysięczną załogę, a i z tego czynnych do niedawna było tylko 7.

Pracownicy narzekają, złością się i pod adresem tych, którzy za ten stan rzeczy według nich są odpowiedzialni, padło niejedno złe słowo.

„Odpowiedzialnych” z kolei prześladowuje „bufetowa zmoza”, bo jakby do sprawy nie

wrześniu „bufetowe problemy” rozwiązane zostaną definitywnie.

Jak wygląda sytuacja obecnie? Co dał krótki rajd po MPK-owskich bufetach? Co zrobiono, żeby sytuacja zmieniła się na korzyść?

ZADOWOLENI

Pani Genowefa Tarczyńska kończy swoją pracę. Jest godzina 4.30 rano. W jadalni pe-

Głodny Polak — zły

podejść, to źle: pani X nie chce pracować z panią Y, gdyż ją okradnie. Pani Z ma za świadczenie od lekarza, że nie może pracować nocą. A na dodatek, chętnych do podjęcia tej pracy brak: bo uciążliwa i na trzy zmiany.

Pracujemy non stop całą dobę. Wszystkim i tym z nocnej stary się kierownictwo zapewnić „bufetowe dania”. Oni też przecież chcą coś zjeść w przerwie przysługującej na posiłek.

Długo szukano wyjścia z sytuacji, salomonowego wyjścia, takiego żeby i jednym i drugiem dogodzić. Ciężko było, ale fakt jest faktem, że już w pewnym stopniu sytuację rozwiązano i mówi się, że w

no kierowców oczekujących na wyjazd z zajezdni. Piją kawę, dowcipkują. Czysto tu i przytulnie. Bufet dobrze zaopatrzone: kiełbasa, łódzka, mortadela, zwyczajna, itp. Mowa o bufecie nr 18 w Zajezdni Autobusowej w Bieńczycach.

Drugi bufet nr 15 w tej zajezdni nieczynny od miesiąca z powodu braku personelu, wnet doczeka się otwarcia, bo gdy się na prawdę chce, to nie ma spraw nie do załatwienia — stwierdza Wiesław Dorociński sekretarz miejscowej organizacji PZPR. Sami znaleźli chętni do prowadzenia bufetu panie. Robią już badania lekarskie.

(Dokończenie na str. 2)

Z obrad Plenum KZ PZPR

- ◆ Ogrom zadań w II półroczu
- ◆ Ocena kadry kierowniczej i rezerwowej
- ◆ Wręczenie pochwał Egzekutywy KD
- ◆ Zmiany kadrowe

Plenum Komitetu Zakładowego PZPR, które odbyło się 20 sierpnia obradowało nad problemami wykonania planu przedsiębiorstwa w I półroczu br. i perspektywami MPK na II półroczu; dokonało okresowej oceny kadry kierowniczej i rezerwowej; przeprowadziło szereg zmian kadrowych. 38 czołowym aktywistom partyjnym wręczono też pochwały Egzekutywy KD PZPR, przyznane za zaangażowaną postawę w dniach konsultacji nad strukturą cen.

Dyrektor — tow. Eugeniusz Więcek omówił szereg najistotniejszych spraw dotyczących realizacji planu przedsiębiorstwa w I półroczu br. Mimo szeregu trudności — szczególnie na odcinku zaopatrzenia w materiały i części zamienne oraz dostaw taboru, a także kłopotów z bieżącym wykonywaniem napraw autobusów — wykonanie zadań przebiegało pomyślnie. Stało się to możliwe jedynie dzięki wielkiemu zaangażowaniu zdecydowanej większości naszej załogi. Nastąpiło dalsze polepszenie jakości usług komunikacyjnych dla mieszkańców Krakowa. Zanotowano dalszy spadek ilości skarg na funkcjonowanie komunikacji tramwajowej. Nieco gorzej przedstawia się sytuacja w trakcji autobusowej. Spore osiągnięcia mają na swym koncie taksówkarze. Dobrze pracują pozostałe zakłady i wydziały MPK.

Stale rosną przeciętne płace naszej załogi. Poprawiła się dyscyplina pracy.

Nie znaczy to oczywiście, że do pracy szeregu osób nie ma zastrzeżeń. Ba, dochodzi czasami do rażącego naruszenia obowiązków pracowniczych, niedbalstwa i lekkomyślności. Należy więc położyć większy nacisk na szkolenie nowych kadr.

W II półroczu br., czekają nas wszystkich zwiększone zadania. Od dobrej pracy każdego z nas, na każdym stanowisku — zależy wykonanie rocznego planu. Nadal wykorzystywać będziemy wszelkie możliwe rezerwy.

Kierownictwo polityczno-administracyjne MPK liczy też na dalszy, szeroki udział załogi w czynach społecznych i produkcyjnych. Warto przypomnieć, że w roku ubiegłym wykonano prace społeczne na sumę 881 tys. zł., natomiast w bieżącym dopiero na kwotę 175 tys. zł.

Zbliża się Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza KZ PZPR, rocznica Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej oraz Zjazd naszego Związku Zawodowego. Nie zabraknie więc okazji do podejmowania zobowiązań. Stać nas na zajęcie co najmniej punktowanego miejsca w skali krajowej, potwierdzającego przodujące miejsce krakowskiego MPK w Polsce.

Olbryzi wysiłek w przygotowanie analizy kadry kierowniczej i rezerwowej włożył kierownik Działu Osobowego — tow. Zenon Olejnik. Od ogromu cyferek, tabel i zestawień można było dostać formalnego zawrotu głowy. Ale celowość tego opracowania nie pozostawia żadnych wątpliwości. Tak też potraktował sprawę obecny na Plenum przedstawiciel KD PZPR — tow. Zdzisław Pietrzyk.

Na zakończenie, Plenum dokonało zmian kadrowych. Towarzyszowi Jerzemu Kijowskiemu — w związku z odełgowaniem go do Technikum „dla Pracujących Robotników w Nowej Hucie, podziękowano za pracę na stanowisku sekretarza propagandy KZ PZPR. Funkcję tę objął dotychczasowy przewodniczący ZZ ZSMP tow. Jerzy Kłos. Do czasu wyborów funkcję przewodniczącego ZZ ZSMP pełnić będzie tow. Tadeusz Walczak.

PIOTR BOROWSKI

Ogrom potrzeb inwestycyjnych

(Dokończenie ze str. 1)

O problemach realizacji najważniejszych inwestycji pisaliśmy już niejednokrotnie w „Sygnałach — MPK”. Szerzej więc sprawy tej nie będziemy dziś opisywać. Warto jedynie zasygnalizować, że budowana będzie nowa zajezdnia przy ul. Gwardii Ludowej; uzyskaliśmy też uzbrojony teren na Azorach ze stacją trafo — powstaną tam w przyszłości: zaplecze transportu i sprzętu specjalnego, szkoła przyzakładowa oraz warsztaty remontowo-produkcyjne. Konieczna jest rozbudowa

MPK-owskiego Działu Inwestycji, aby samemu być inwestorem wielu najpotrzebniejszych nam obiektów. Chodzi głównie o maksymalne skrócenie cyklu inwestycyjnego!

Bardzo ważnym problemem jest też zakup środków transportowych i maszyn.

O tych wszystkich sprawach dyskutowano na wyjazdowej Egzekutywie KZ PZPR. Sformułowano wiele wniosków, mających na celu poprawę warunków pracy, jak i samego jej przebiegu.

PIOTR BOROWSKI

(Dokończenie ze str. 1)

Tu więc sprawa doczekała się rozwiązania. Najgorzej ponoć jest w Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu.

NIEZADOWOLENI

— Nie ma kto pracować na nocnej zmianie. Zdrowie żadnej z dwóch pań nie pozwala na nocne dyżury.

Jest problem. Wczoraj byłem „na nocy”. W czasie odprawy żalili się pracownicy, że bufet nieczynny — prosili, żeby go uruchomić chociaż na godzinę. A my przecież jesteśmy bezzilni wobec lekarskich zaświadczeń.

— Może by tak ustalić dyżury w bufecie — od 7 do 11 rano i potem od 18 do 22 po południu — pada propozycja. Będą wówczas mogli korzystać z bufetu ci z II i III zmiany, w tym układzie żadna z pań nie będzie pracowała na noc, a my zabezpieczymy wszystkie zmiany.

— Nie zabezpieczymy tych przychodzących na 4 rano motorowych,

— Te wieczne zmiany bufetowych wprowadzają chaos.

— Niech się dobiorą, tu przecież są pieniądze, wspólne odpowiedzialność.

Zastanawiają się, jak rozwiązać jedną z najtrudniejszych „bufetowych sytuacji” sekretarz KZ PZPR tow. Jan Piotrowski, referent d/s socjalnych Janina Kalinowska i kierownik WET Stanisław Mikulski.

NIE MOŻEMY...

— Nie możemy pracować na nocne zmiany — zdrowie nam nie pozwala. Nie możemy się dogadać z kierowniczką. Od listopada ub. r., nie było jej u nas. Wiele spraw finansowych mamy nie załatwionych (choćby „odpisów”). Ciasno. Transportery w bufecie, a gdy

„W trakcie remontu torowiska w ulicy Mogińskiej wymieniano betonowe podkłady pod szyny na... drewniane, kilka lat temu sytuacja była odwrotna, postęp jest więc widoczny”.

Tej treści notatka prasowa, ukazała się (w „Raptularzu Krakowskim”) w nr 170 „Gazety Południowej”. Mimo że słów niewiele, treść dość mocno traktuje niekonsekwencje MPK, przy wykonywaniu prac torowych w mieście. Jako stała mieszkanka Krakowa (a nie pracownik MPK), zainteresowałam się tą sprawą. Jak ona wygląda naprawdę? Bo to, że nasze miasto należy do najbardziej rozkopanych w Polsce, nie jest dla nikogo tajemnicą. Czasem wydawać by się mogło, że prowadzone są w nim na dużą skalę prace poszukiwawcze. Często zauważamy, że kopie się w tym samym miejscu co parę lat, bywa, że co parę miesięcy. Czy słusznie? Pozostawmy to decyzji innym, bardziej kompetentnym w tej sprawie. A my zajmijmy się koniecznością robót torowych przy ulicy Mogińskiej.

W tym celu udaję się do Wydziału Torów MPK. Zwracam się do zastępcy kierownika Wydziału — mgr inż. Ludomira Kwapienia z pytaniem:

— Czy znana jest panu krytyczna notatka, na temat Waszej pracy, zamieszczona w „Raptularzu” „Gazety Południowej”?

— Tak! Ale nie zgadzam się z jej autorem. Faktycznie cała ta sprawa wygląda inaczej, niż została Czytelnikom przedstawiona.

— Więc jak?

☆

Wóz pogotowia technicznego, wiezie nas na największe w tej chwili skupisko robót Wydziału Torów, w ulicy Mogińskiej — remontowany odcinek od początku przejazdu przy ulicy Kieleckiej do rozjazdu przed pętlą Wieczysta. Towarzyszą mi: mgr inż. Ludomir Kwapien i nadzorujący całość wykonywanych prac — mistrz Kazimierz Waligóra.

Jesteśmy na miejscu. Przed nami rozkopane torowisko i międzytorze. Załoga Wydziału

WYRÓZNIAJĄCY SIĘ PRACOWNICY WYDZIAŁU TORÓW



Władysław Irzyk



Józef Klemens Jańczak

Z MYŚLĄ O UŻYTKOWNIKACH

Remont kapitalny



Koparko-spychacz rozplantowuje tłuczeń na torowisku przy ul. Mogińskiej.

Torów pracuje w ochronnego koloru kamizelkach. Nic dziwnego, remont wykonywany jest podczas ciągłego ruchu pojazdów. Rzucam jakieś pytanie, ale... pozostaje ono bez odpowiedzi. Pracujący obok nas koparko-spychacz, rozplantowujący tłuczeń na torowisku — warkotem silnika zagłusza każde słowo. Praca tej maszyny jest jednak niezbędna, zastępuje czynność wielu rąk ludzkich. Trzeba więc odejść kilkanaście kroków dalej. I teraz dopiero można się porozumieć:

— Inżynierze, ile lat minęło od poprzedniego remontu tego odcinka?

— Ostatni wykonywany był w latach 1966—1967. A więc 10 lat temu.

— Jaki zakres robót obejmuje obecny?

— W trakcie remontu kapitalnego torowiska w ulicy Mogińskiej wymienia się podkłady i szyny — całą konstrukcję torów. Nie tylko więc podkłady, jak to zostało

przedstawione w notatce. Dotychczas były tu szyny kolejowe na podkładach drewnianych i żelbetowych (rozstaw dybli 285 mm) wbudowane w czasie remontu kapitalnego w roku 1966. W latach 60 istniał bowiem pogląd, że na torowiskach wydzielonych tramwajom powinien jeździć po szynach kolejowych. Na podstawie obserwacji pracy szyn w torze tramwajowym, przekonano się, że najbardziej odpowiednie są jednak szyny rowkowe. Kształt obrzeża koła tramwajowego dostosowany jest do profilu szyny rowkowej. Co daje równomierne zużycie koła i szyny oraz mniejsze wężykowanie i spokojniejszą jazdę. W związku z powyższym, wszystkie przedsiębiorstwa komunikacyjne w kraju, stosując obecnie w torowiskach wydzielonych szyn rowkowe na podkładach żelbetowych (rozstaw dybli 340 mm) lub drewnianych, których wymiana — betonowych na drewniane i odwrotnie podyktowana jest wymogami technicznymi i trudnościami w zakupie.

☆

Zakres robót obejmuje demontaż torów z szyn kolejowych (na prostej) typu S-42 i z szyn rowkowych (na łukach) typu S-180 na podkładach drewnianych i żelbetowych, wybranie starej podsyпки, wykonanie nowej podbudowy z tłucznia i ułożenie szyn rowkowych typu TB-65 na podkładach żelbetowych i drewnianych. Na remontowanym odcinku zamontowanych zostanie 20 styków dylatacyjnych. Przejazdy przez torowisko będą wykonane z prefabrykowanych płyt żelbetowych typu EPT-1 i EPT-3.

— Jaki odcinek torów zostanie objęty remontem?

— Remont przeprowadzony zostanie w trzech etapach. Pierwszy — od ulicy Kieleckiej

do Cystersów, drugi — od ulicy Cystersów do przystanku ZOMO w kierunku Nowej Huty i trzeci — od przystanku przy ZOMO do rozjazdu Wieczystej.

Remont tej trasy, skupia największy potencjał roboczy Wydziału Torów. Zakres robót duży. Na pewno istnieją trudności — jakie? Z tym pytaniem zwracam się do mistrza Kazimierza Waligóry.

— Brak specjalistycznego sprzętu. Ten, który tu widać, został wypożyczony. Walec do zagęszczania podbudowy z MPRI, wiertarka i zakrętarka z PRI-„Budostal”, agregat prądotwórczy z Wydziału Sieci i Podstacji. Brakuje również samochodów skrzyniowych, wywrotek i dźwigów. Na pięć zamówionych samochodów otrzymujemy np. dwa. Kiedy dźwig potrzebny był w zajezdni w Podgórzu, nie otrzymaliśmy go przez cały tydzień. Efekt — stare podkłady i złom szynowy, blokowały dojeżdżanie i dojazd do nowo budowanego toru.

Przeprowadzanie co kilka (10!) lat kapitalnego remontu torów, jest z uwagi na bezpieczeństwo korzystających z usług MPK pasażerów — koniecznością.

O bezsensownym wymianieniu „co kilka lat” podkładów betonowych na drewniane i odwrotnie, nie może tu więc być mowy. I jeszcze jedno, nie chciałabym aby to, co napisałam, potraktowane zostało za wstęp do polemiki z autorem notatki zamieszczonej w „Raptularzu” „Gazety Południowej” ale jako wyjaśnienie celowości podejmowanych i wykonywanych w naszym mieście przez MPK robót.

MARIA BUBACZEWSKA

GLÓDNY POLAK — ZEY

sporny zależy od samych bufetowych, od ich inwencji i chęci do pracy. Wiadomo, przecież, że dotąd, dokąd nie dogadają się panie pracujące w bufetach, nie nie pomoże, nawet najlepiej opracowany i zatwierdzony przez dyrekcję program usprawnień w bufetach — nie zlikwiduje bowiem „wędrowek” bufetowych, którym tu źle, tam niedobrze. Od ich bowiem odpowiedzialności zależy wiele.

A co mówi program? Planuje się w najbliższym czasie uzupełnić braki kadrowe, tak by stan zatrudnienia wyniósł 18 bufetowych, zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin, plus trzy bufetowe dla bufetu nr 18, pracujące po 4 godziny dziennie. W tej liczbie przewidywana jest rezerwa 3 pracowników (w bufetach nr 12, 13, 15), z uwagi na to, że pracuje się tutaj całą dobę. Najbardziej obciążona pracą pierwsza zmiana obsadzona będzie dwiema osobami.

Wnet, miejmy nadzieję uda się kierownictwu wprowadzić

w życie propozycję sprzedaży porcjowanych śniadań i wyrobów garmazeryjnych, takich, jak: barszczyk czerwony, flaczki, plucka, bigos, sznycle, itp. Myśli się jednocześnie o zakupieniu ekspresów do parzenia kawy, urządzeń do produkcji wody firmowej i wyposażeniu bufetów w lody chłodnicze.

JANINA DZIURO

OD REDAKCJI. Od czerwca ZUS opracowuje program usprawnień w bufetach. Robi to na tyle nieudolnie, że program nie może doczekać się zatwierdzenia ze strony dyrekcji, która od pracowników ZUS-u oczekuje takiego ustalenia sprawy „bufetów” w programie, aby raz na zawsze problem rozwiązał.

Czy to aż tak trudne? Czy też ktoś sprawę bagatelizuje? A może ci, w gestii których rozwiązanie sprawy leży są tak zapracowani, że nie mają czasu zająć się problemem, tak jak nie mieli czasu podjąć rozmów na ten temat, a nawet odebrać telefonu. Myślę tu o kierowniku ZUS-u Leopoldzie Irzyku.

TEŻ BYŁO FAJNIE...

Skończyły się już obozy organizowane przez Zarząd Zakładowy ZSMP. Oficjalne podsumowanie nastąpi w terminie późniejszym, ale już obecnie można wywnioskować, jaki to był odpoczynek?

Oboz w Mikołajkach trwał od 30 lipca do 12 sierpnia br. Oprócz 20-osobowej grupy młodzieży pracującej z naszego przedsiębiorstwa, w obozie uczestniczyło 20 osób spośród młodzieży NRD-owskiej z Drezdeńskich Miejskich Zakładów Komunikacyjnych.

Ich symbolem było roześmiane słońce, które wszędzie i w różnych układach graficznych im towarzyszyło, mrugając z emblematów obozowych nawet w pochmurne dni.

Na obozie w Mikołajkach, nikt chyba nie mógł narzekać na nudę. Starannie opracowany wcześniej program zajęć zapewniał same atrakcje. Zorganizowano m. in. wycieczkę statkiem: Mikołajki — Ruciane — Mikołajki, do Gdańska i na Westerplatte oraz do rezerwatu przyrody „Czarnych Czapli”.

Był dzień FDJ-tu, w którym obozowicze realizowali program przygotowany przez grupę niemiecką. Dano też szansę popisania się zdolnościami organizacyjnymi dziewczętom, przekazując im uroczyste władzę na... jeden dzień.

Każdy mógł wziąć udział w którymś z konkursów, bo tak były pomyślane tematycznie, być dać szansę wszystkim. Udany był także dzień sportu i spartakiada obozowa. Nagrody i dyplomy zwycięzcom konkursów i poszczególnych dyscyplin sportowych, wręczono na „Balu Kapitańskim”, urządzonym pod koniec obozu.

Można mieć pretensje jedynie do właściciela ośrodka wypoczynkowego, przy ul. 25 Stycznia 9, spółdzielni „Turysta” za nie należyte przygotowanie obiektów i ich zły stan sanitarny. Na to jednak, nasi organizatorzy wpływu mieć nie mogli. I mimo nie najlepszej sytuacji lokalowej młodzież zorganizowała sobie obozowy klub „Szopa” pod namiotem.

Zdaniem uczestników obozu w Mikołajkach, Komenda w osobach: Tadek Walczaka, Adama Piszczka i Jana Adamowicza — zdała egzamin na piątkę.

F. SERWIN

„Leżeli bez dwóch dziesiątek”

Brydż u znajomych przeciągnął się w tym dniu do późnych godzin wieczornych. Po którymś tam z kolei „roberku” trzeba było jednak wracać do domu.

Przystanek przy os. Wieczysta. Godz. 23.18. Według rozkładu, umieszczonego na tabliczce informacyjnej „pasująca” mi „10-tka” ma podjechać za 3 minuty. Na torowisku w stronę centrum miasta zapanowała jednak głucha cisza. Za to w stronę I Zajeżdźni zjeżdża tramwaj za tramwajem.

Nerwy coraz bardziej odmawiają posłuszeństwa. Może więc zjawi się „10-tka”, która według rozkładu ma przyjechać na przystanek o 23.43? Próżne były moje nadzieje. Wreszcie zrezygnowały wsładam w „4-kę”. Ale od Dworca Głównego do ul. Dietla jeszcze kawał drogi...

Wszystko to działo się 19 sierpnia. Czekamy na wyjaśnienie ze strony kompetentnych czynników.

Mówią, że MPK-owskie kolonie były w tym roku „udane”: dzieci wróciły opalone, wypoczęte, zdrowe z pełnym bagażem cudownych wspomnień.

Mało kto jednak wie, że pod słowem „udane” kryje się sporo ludzkiego wysiłku — pracy często przerastającej siły w sensie dosłownym. Myśle tu o tych, w których zakresie czynności leży m. in. organizacja i likwidacja kolonii, o pracownikach ZUS-u: Annie Stręk, Władysławie Piotrowskiej, Jadwidze Bodzoń, Bogusławie Zińczak, Janinie Kalinowskiej, Janinie Nikiel i Wiesławie Guziku.

...gdyby choć raz nas doceniono mielibyśmy przy najmniej satysfakcję. Ale widz nas tylko wtedy (myśle o korzystających z organizowa-

W ten prosty sposób zaoszczędzamy transport. Nie wydano by wiele czasu i nerwów choć... utopia jest ponoć aby nas traktowano poważnie. Dla przykładu: od czerwca dnia. Co nie znaczy, że ci z ZUS-u przynosili z kolonii bieliznę na plecach... były dwa autobusy MPK-owskie, niestety, wyjechały późno z Krakowa i po powrocie pralni były już nieczynne. — To dobrze, że były autobusy. Ale czy nie lepiej dać dwa samochody ciężarowe niż wycofować z codziennego kursu dwa autobusy — zastanawiają się pracownicy.

I znowu coś tu nie gra. Przecież jeżeli nie można się dogadać z kierownikiem Wydziału Transportu są jeszcze władze i instancje do których od jego decyzji odwołać się można. Wydaje się bowiem, biorąc pod uwagę trudną sytuację transportu i fakt, że

bieliznę przewieźć trzeba, i że luksusem jest wożenie jej autobusami MPK-owskimi.

KOŁOWROTEK

A przecież likwidacja kolonii to nie tylko oddanie do pralni brudnej bielizny pościelowej. To również usunięcie: łóżek, materacy, kocy, stolików z jadalni, szaf itp. Trzeba więc było kolonijne wyposażenie ładować na bary i przenosić do magazynów na strychy. Rok szkolny był „za pasem” i wynajmowane przez nas obiekty przekazane być musiały młodzieży w doskonałym stanie.

Mamy, to prawda, do pomocy uczniów z II klasy naszej Przyzakładowej Szkoły Zawodowej. Chętnych do pracy i zdyscyplinowanych, ale czy na plec 15-latk możemy włożyć łóżko wtedy, kiedy ten uginą się pod materacem. Ta praca przerasta ich siły. Nasze plecy i ręce muszą wystarczyć. Stąd to rozdrażnienie dzisiaj u nas.

Od 9 do 13 sierpnia, likwidacja kolonii. Przeprowadzanie remontów bieżących w obiektach szkolnych np. w Joninach „wybuliło” podłogę. Trzeba było to naprawić i wymalować dwa pomieszczenia. Nie było wykonawcy.

Potem rozliczenia kolonii — z czym „urwanie głowy” do połowy września. A już w październiku przygotowania do zimowisk; zabezpieczyć należy żywność, uzupełnić stan inwentarza, kupić węgiel, zapewnić kadre wychowawczą.

W lutym kończą się zimowiska, a w marcu już trzeba „zabezpieczać” kolonie. W międzyczasie wczasy w Osieczanach: kursokonferencje, szkolenia itp. Tak wygląda nasza praca. Praca, która mogłaby dać satysfakcję gdyby w ślad za wysiłkiem poszło zrozumienie dla naszych spraw i uznanie.

DOŚĆ PROŚB!

Na każdym kroku kłopoty. Brak dobrego klimatu wokół Zakładu. Zatrzuwają nam życie

ki do dyspozycji kolonii w Joninach. W ciągu 60 dni kolonijnych — ok. 20 dni przeznaczono na jego remont: bo niesprawny był system hamulcowy to znowu wysiadły panewki itp.

Nie chcemy się „rozbijać” samochodami. Mówimy tylko o sytuacjach koniecznych w których jest nam niezbędny. Sami myślimy jak oszczędnie gospodarować tym co mamy np. planujemy w różnych terminach wycieczki dla kolonistów, w celu zlikwidowania do minimum tzw. wolnych przebiegów komasujemy wycieczki z dnia na dzień: w jednym dniu organizujemy wycieczkę w Joninach w drugim w Jastrzębiu.

W ten sposób zaoszczędziliśmy w tym roku prawie 1 tys. km przebiegu. Rozrzutni więc nie jesteśmy.

Proszę pomyśleć ile zaoszczędzono by nam pracy, gdyby na czas likwidacji przekazano do naszej dyspozycji dwa samochody i dwóch pracowników fizycznych.

Dokąd będą dźwigać panie z ZUS-u materace, łóżka, szafy i tony bielizny — nie wiemy. Liczymy jednak na to, że zwierzchnicy dograją sprawę organizacji pracy w ZUS, a współpraca pomiędzy tym zakładem i Wydziałem Transportu jak też Działem Ogólnym ułoży się dobrze. Dla naszego wspólnego dobra.

Widziałam zmęczenie, rozgoryczenie. Być może chwilowe, bo nie wątpię, że gdy znowu przyjdzie dźwigać stół — będą, bo chcą, żeby mówiono, że kolonie były „udane”. Ale chcą również, żeby wiedzieli wszyscy, że to efekt pracy ponad ich siły. Widzą możliwość ułatwienia pracy przy odrobinie dobrej woli.

W imieniu setek dzieci dziękujemy za „udane” kolonie i życzymy dobrej atmosfery, w pracy, która już chociażby ze względu na swoją specyfikę winna dawać satysfakcję.

JANINA DZIURO

SPROSTOWANIA

Przepraszamy naszych Czytelników za błędne podanie miejscowości obozu młodzieżowego w numerze 15 „Sygnałów”, w artykule pt.: „Było fajnie”. Co prawda, fajnie było na obozach i w Mikołajkach, i Międzyzdrojach ale informacja dotyczy obozu w Międzyzdrojach. Za pomyłkę serdecznie przepraszamy.

W zamieszczonym w poprzednim numerze „Sygnałów-MPK” meldunku o zobowiązaniach, podjętych celem wyrażenia poparcia dla polityki PZPR zasła istotna pomyłka, którą niniejszym prostujemy. Pracownicy Wydziału Produkcyjno-Remontowego istotnie zobowiązali się przepracować 600 godzin przy naprawach powypadkowych autobusów, lecz wartość tej pracy wyniesie 12.000 zł.

Redakcja

„Ci co za Waszą i naszą”

Konspiracja w MKE

Jest rok 1930. Młody — 26-letni (ur. w 1904 r.), STEFAN ŻUPNIK, z zawodu tapicer, podejmuje pracę w Miejskiej Kolei Elektrycznej. Równocześnie rozpoczyna działalność społeczną w Związkowym Kołku Amatorskim w „Domu Tramwajarza”. — Nawiązuje też przyjaźń z towarzyszymi o poglądach lewicowych: Józefem Chodakiem, Stefanem Puśtelnikiem, Ludwikiem Chmielewiczem i Franciszkiem Szostą. W 1936 r. wstępuje do PPS. Zapisuje się również do Związków Zawodowych.



Wybuch II wojny światowej i Stefan Żupnik otrzymuje powołanie na front. Przejmując kapitulację Polskiej Armii. Dostaje się do obozu jeńckiego. W 1940 r. Niemcy zwalniali z obozu inwalidów i chorych. Stefan Żupnik dostaje się do tej grupy i wychodzi na wolność. Wraca do pracy w MKE.

Rozpoczyna działalność konspiracyjną. Nawiązuje kontakt z Franciszkiem Szostą — również pracownikiem MKE. Na polecenie Józefa Cyrankiewicza, organizuje komórke konspiracyjną. Wstępuje do konspiracyjnej PPS-lewicy. — Otrzymuje pseudonim „Antek”. Uczestniczy w zebraniach członków organizacji, w mieszkaniu Franciszka Szosty, znajdującym się w budynku

dyrekcji MKE. Na zebraniach spotyka Józefa Cyrankiewicza. Omawiają sposoby (gospodarcze i militarne) walki z okupantem. Z audycji ukrytego odbiornika radiowego, zapoznają się z aktualną sytuacją na frontach niemieckich. Rozpoczynają wydawanie konspiracyjnej prasy. Właśnie jej kolporterem zostaje Stefan Żupnik.

Wiosną 1941 r. aresztowany zostaje Józef Cyrankiewicz. Jego miejsce w organizacji zajmuje Adam Rysiewicz. W tym czasie w mieszkaniu Franciszka Szosty, powstaje komórka wywiadu. Stefan Żupnik pełni funkcję łącznika — dostarcza wiele cennych informacji, tak z terenu zakładu pracy, jak też i z miasta.

Coraz częściej wychodzi prasa konspiracyjna ale zwiększają się trudności z jej prowadzeniem. Aby im zapobiec, Stefan Żupnik wykonuje własnego pomysłu torby płócienne, ze skrytką na gazetki. Dostarcza również linki konopne, za pomocą których zatrzymani przez Gestapo w szkole przy ul. Wąskiej, wydostają się na wolność.

Na znak solidarności z Powstaniem Warszawskim, towarzysze przystępują do przygotowywania powstania w Krakowie. Jednym z wyznaczonych przez Franciszka Szostę, oddziałowych komendantów — zostaje Stefan Żupnik. Powstanie nie dochodzi jednak do skutku.

Styczeń 1945 roku przynosi wyzwolenie Krakowa przez Armię Radziecką. Stefan Żupnik jest jednym z pierwszych, którzy przystępują do pracy w wolnej Ojczyźnie. Pracuje przy usuwaniu zniszczeń spowodowanych działaniami wojennymi i przy organizowaniu komunikacji w mieście. Równocześnie wstępuje do PPS i rozpoczyna działalność w Związkach Zawodowych. Aż do przejścia na emeryturę pozostaje wiernym krakowskiej komunikacji. Jest członkiem PZPR. — Należy do Koła ZBoWiD. Za nienagannie wykonywaną, przez długie lata pracę zawodową oraz za pełną poświęcenia, aktywną działalność społeczną, otrzymuje odznaczenia: Złoty Krzyż Zasługi, Medal Zwycięstwa i Wolności, odznaki: „Zasłużonego Pracownika MPK”, Złotą „Polskiego Czerwonego Krzyża”, „Brygady Pracy Socjalistycznej” oraz cały szereg cennych dyplomów.

MARIA BUBACZEWSKA

POTRZEBA CHWILI

Wydział Remontowo-Produkcyjny Zakładu Komunikacji Szynowej wykonał — mimo braku części zamiennych i pełnego stanu zatrudnienia — plan remontów wagonów tramwajowych za I półrocze, przekraczając go o dwa wagony. Załoga, jest mniejsza od planowanej o 23 osoby, brakuje ludzi w dwóch bardzo odpowiedzialnych warsztatach: elektryczny i montowni. Tak więc przy zmniejszonym stanie zatrudnienia trzeba było wykonać zwiększone zadania. Na szczęście ludzie to rozumieją i dają z siebie wszystko, by plan nie tylko zrealizować ale nawet go przekroczyć.

Właśnie ludzie! Ich zaangażowanie i aktywna postawa, pozwala realizować zadania Wydziału. Każdy na własnym stanowisku pracy czuje się odpowiedzialnym za całość spraw. Weźmy chociażby sprawę części zamiennych. Wiadomo, są trudności. Trzeba więc własnym sposobem — gospodarskim — znaleźć wyjście z sytuacji.

Z inicjatywą regeneracji elementów wystąpili przede wszystkim pracownicy warsztatów. Nikt już nie pamięta kto poddał myśl odnośnie napraw konkretnych części. Nikt nie chwali się, że to on, grunt, że robota leci, że jego

proponacja pozwoliła rozwiązać kolejny problem. Tak było np. z wałami „Cardana” do wagonów 102-N, których regeneracja nie była brana pod uwagę ze względu na brak możliwości technicznych. Ktoś zaproponował by składać jeden wał z dwóch lub trzech zużytych, co dało odzysk 22 elementów niezbędnych w remontach. Albo sprawa podkładek pod łby śrub. Ich skomplikowane kształty i różnorodność nie pozwalały na ułożenie w żadnego wytwórcy. Zrobiono wykrojniki od nich, uniezależniając się od dostaw z zewnątrz.

Takich przykładów można wymienić o wiele więcej. Docenia się każdą inicjatywę, przychylnie traktuje się wszystkie postulaty i propozycje, gdyż w dobie trudności z uzyskaniem koniecznej ilości części zamiennych, działania takie jest potrzebą chwili. A wyniki mówią same za siebie.

Realizacja napiętych i trudnych zadań — to zasługa dobrej i oddanej sprawie załogi Wydziału Remontowo-Produkcyjnego, dla której często osobista satysfakcja z codziennej pracy i jej końcowego efektu — wagonu tramwajowego — potrzebnego miastu jest rzeczą najważniejszą.

BOGDAN WIETKI

Fatalny start piłkarzy

W poprzednim numerze „Sygnałów-MPK” życzyliśmy piłkarzom ZKS „Tramwaj” gry na „piątkę z plusem”. A tymczasem...

Nawet w najczarniejszych snach nie przewidywaliśmy, że w inauguracyjnym spotkaniu z rezerwą Garbarni, nasi przeciwnicy zaaplikują „Tramwajowi” aż sześć goli. I to — jak mówią kibice — „na sucho”. Podopieczni trenera Leszka Rapacza nie strzelili rywalom nawet honorowej bramki!

Fakt, że w rezerwie „brązowych” występowało kilku zawodników z pierwszego zespołu („garbarze” przygotowali się dopiero do startu w lidze międzywojewódzkiej) nie jest przecież usprawiedliwieniem.

Fatalnie spisywał się bramkarz Ryszard Pamula, który ponosi winę za utratę co najmniej kilku goli; słabo zagrali też inni piłkarze „Tramwaju”. Jedynym jaśniejszym punktem naszego zespołu był grający po

pauzie Zbigniew Fryc, junior urodzony w 1959 roku. Będzie z niego pociecha — mówili na osłodę nasi niepokieszeni kibice.

Treningów przed rozpoczęciem nowego sezonu nie mieli piłkarze „Tramwaju” zbyt wiele. Przeciwnicy przewyższali naszych zawodników szybkością i techniką.

Może naszym piłkarzom pomoże kilkunastodniowy obóz szkoleniowy w Koźmicach. Tak się bowiem złożyło, że w niedzielę 22 sierpnia — pauszowali.

A może jednak doczekamy się zwycięstw naszych pupilów? Serdecznie im tego życzymy.

Na marginesie informujemy, że w związku z awansem tarnowskiej Unii do II ligi, w lidze międzywojewódzkiej grać będzie Borek Kraków, a miejsce tej drużyny w lidze wojewódzkiej, (w której występuje „Tramwaj”) zajęła Clepardia.

PIOTR BOROWSKI

Panowie kierowcy — wstyd!

Brzask. Godzina 4 rano. W zajezdni autobusowej Bieńczyce tłoczno i gwaro. Ruch Pierwsze autobusy wyjeżdżają na trasę. Nad zajezdnią — zegar, symbol czasu — przypominający zapewne kierowcom, że dewiza ich pracy winna być punktualność.

Michał Dudala i Tadeusz Nowak (nr sl. 2181) czyszczą swój autobus. Dzięki ich staraniom wyjedzie stąd wymuskany. W ruch bowiem poszły miotły i węże z wodą. I tu moje zaskoczenie.

W ostatnich „Sygnałach” pisaliśmy o brudnych autobusach. Kilkunastu kierowców z tej zajezdni tłumaczyło ten fakt tym, że przed kranem, jedynym zresztą według relacji panów: Henryka Gąsiorka, Ryszarda Kubiakowskiego i Mieczysława Jedynaka — korki. Że nie mają ani czasu, ani warunków do umycia wozu. Sprawdzono: w zajezdni czynna myjnia. Są 4 stanowiska do pobrania wody. A więc po raz drugi

trafiacie na nasze łamy, panowie kierowcy! Poprzednio „wyróżnieni” za brud, teraz za kłamstwo. Okazuje się, że brudne autobusy to tylko niechlujstwo. Przeczytajcie, co o Was myśla koledzy.

— „Nie ma problemu z myciem autobusu. Jak zjeżdżam wieczorem, to uzupełniam wodę i olej w wozie. Myję samochód — mówi Piotr Stuczyński kierowca nr sl. 2303. A te wyjaśnienia, że nie ma gdzie myć, to bzdura. Ale cóż, wieczorem taki się śpieszy. Rano też. I w efekcie jeżdżą brudne. Nic dodać, nic ująć”.

Jak wam nie wstyd, panowie kierowcy! Nie oklamujmy się nawzajem. Bo w naszym i w waszym interesie leży, aby informacje były prawdziwe. Są też odkurzacze w zajezdni. Czy korzystają z nich kierowcy? Trudno dociec. Trzeba by było podryżować i zbierać. Bo wierzyć na słowo, już nie można. (JD.)

Z UKOSA

„Zapłacone — jedziemy do końca“

W 179 numerze „Echa Krakowa” opisano efekt niewuagi właściciela psa. Szczeniak wskoczył do autobusu pospiesznego „E” nieświadomy, iż kierowca może go nie wypuścić i zawieźć co najmniej przystanek dalej.

No cóż, kierowca udowodnił, kto jest panem i jak wiele od niego zależy. Wywiózł psa, a właściciel pozostał.

25 lipca, w niedzielę, pogoda była słoneczna, a więc i chętnych do spędzenia czasu za miastem wielu. Przedsiębiorstwo nasze licząc się z takimi potrzebami mieszkańców Krakowa, uruchomiło kilka linii „zielonych”, do atrakcyjnych miejscowości pokrajskich.

W tym roku zmieniono nieco dojazd do Łasku Wolskiego. Zlikwidowano mianowicie przystanki przy Rondzie Mogilskim, ul. Basztowej i pod „Cracovią”. Autobus zatrzymuje się tylko na przystanku początkowym i końcowym, opłata wynosi 7 zł.

Nie wszyscy jednak Krakowianie wiedzą o tych zmianach. Przykładem tego może być incydent który miał miejsce w autobusie z numerem bocznym 1602.

Podróż z Nowej Huty do ulicy Basztowej przebiegała spokojnie. Na tejże ulicy na przystanku autobusu pospiesznego „A”, kierowca o numerze służbowym 2285 zatrzymał się za stacją, kierując na przystanek tramwajowy. Jeden z pasażerów podszedł do wyjścia. Widząc jednak, że kierowca nie otwiera drzwi, poprosił o ich otwarcie. Na co usłyszał: „Nie ma przystanku”. Po czym autobus „po odstawieniu” jeszcze kilku minut — bo przy skrzyżowaniu z ulicą Długa, „złapały” go czerwone światła — ruszył, skazując pasażera na przymusową podróż do ZOO.

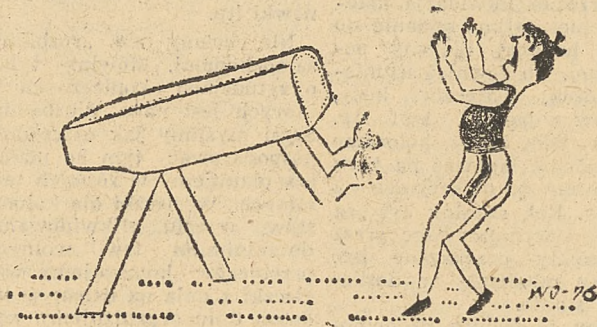
Nie pomogły prośby pasażera i tłumaczenia, że bardzo mu się śpieszy, że nie wiedział o likwidacji tego przystanku i zapłacił siedem złotych, zamiast trzech, w pospiesznym „A” bo chciał być wcześniej.

Właściwie może ktoś z Czytelników zapytać: „O co tu chodzi? Przecież kierowca nie musiał otworzyć drzwi, bo przystanku ta linia tam nie miała?”

Owszem, „nie musiał” i nie za przekroczenie przepisów mam do niego pretensję. Chodziło po prostu o odrobinę ludzkiej życzliwości, o zrozumienie pasażera. Przecież nawet nie trzeba było specjalnie zatrzymywać autobusu, bo już stał i to akurat na przystanku.

Pies, w przypadku opisanym w „Echu Krakowa” wskoczył do autobusu nie rozumiejąc konsekwencji swojego „skoku”. Człowiek celowo, bo chciał być wcześniej. I zwierzę i człowiek spotkał ten sam los, dojechali nie tam gdzie powinni, bo pan kierowca — i w jednym, i w drugim wypadku — drzwi otworzyć nie musiał, a zwyczajnej życzliwości zabrakło.

FILOMENA SERWIN



Kącik różności

SAVOIR-VIVRE DLA PRACUJĄCYCH

Jeszcze o telefonach. Jest to bowiem temat — „bez przysłówowego dna”. Kilka wskazówek, które podaję poniżej, warto zapamiętać. Są bowiem ogólnie przyjętymi normami towarzyskimi.

— Dzwoniąc do kogoś powiedz: „dzień dobry” lub „dobry wieczór” — zależnie od pory dnia.

— Nie korzystaj z aparatu telefonicznego sąsiadów po godzinie 22.

— Przy mylnym połączeniu nie pytaj „jaki to numer?”, możesz natomiast zapytać „to nie jest numer...?”

— Nie słuchaj prowadzonej nawet bardzo blisko ciebie rozmowy telefonicznej, na czas jej trwania „staraj się ogłuchnąć”.

— Nigdy i nikomu nie składaj przez telefon kondolencji.

— Na usłyszane przez telefon słowa: „zaraz poproszę” należy odpowiedzieć „dziękuję”.

— Dzwonić do domu zwierzęchnika w sprawach służbowych, możesz tylko w wyjątkowych i uzasadnionych okolicznościach.

— Przywołując kogoś do telefonu, nie komentuj w otoczeniu, kto do tej osoby dzwoni.

— W pracy staraj się ograniczyć prywatne telefony.

Stosowanie ich na co dzień, ułatwi nam kontakt z otoczeniem.

DLA KAŻDEGO COŚ SMACZNEGO

Obrodziły nam w tym roku jabłonie. Owoce mają dorodne i smaczne. Przynajmniej te wczesne odmiany. No i ceny ich nie są zbyt wysokie. Z tych też względów, podajemy „do

wykorzystania” naszym Czytelnikom (także Czytelniczkom) — przepis na doskonały, półkruchy placek z jabłkami.

Ciasto: 50 dkg maki, 20 dkg tłuszczu, 2 jaja, 1 surowe żółtko, 15 dkg cukru-pudru, 5-6 łyżek śmietany, 1 paczka proszku spulchniającego, 2 dkg masła do formy. Nadzienie z formy: 1 kg jabłek „winnych” antonówek, cukier do smaku, cynamon lub skórka pomarańczowa, wanilia.

Makę przesiać, włożyć tłuszcz, posiekać szerokim nożem. Wymieszać z przesianym cukrem i proszkiem. Zrobić dołek, wbić jaja, surowe żółtko, dodać śmietanę, zagnieść ciasto rozcierając dłońmi starannie wszystkie składniki na jednolitą gładką masę. Połowę ciasta wywałkować w formie prostokąta, nakłuć i podpiec. Jabłka umyć, obrać, poszatkować, przyprawić do smaku cukrem i tłuczonym cynanonem. Masę jabłkową rozłożyć równo na placku, przykryć resztą wywałkowanego ciasta, brzegi dobrze obcisnąć, nakłuć w wielu miejscach. Upiec na złoty kolor. Tym razem zwrócić uwagę, aby ogień (z boku) był silniejszy niż z dołu. Upieczony placek wyjąć, lekko schłodzić, zsunąć z blachy przy pomocy szerokiego noża na stołnicę. Najlepiej piec na tzw. blachach mazurkowych, które z jednej strony nie mają brzegu. Aby przed i łatwiej placek wyjąć, można przekroić ostrym nożem w poprzek długości. Gorący placek oprószyć obficie cukrem-pudrem z wanilią, siejąc przez gęste sitko. Gdy ostygnie pokrajać w kwadraty, ułożyć na szklanym półmisku. Smacznego!

MARIA

HUMOR

SPOWIEDZ

Młody góral kłęczy przy konfesjonale, w pewnym momencie ksiądz nachyla się w jego stronę i pyta.

— Cudzołożyłeś?
— Tak.
— Ile razy?
— Jo sie przysię spowiadać, księżu jegomościu, a nie chwoilić.

PRZYSIĘGA ŻONY

Podczas kłótni małżeńskiej żona oznajmia głośno mężowi, że wcale nie ma zamiaru liczyć się z tym, co on mówi. Mąż poirytowany jej stanowiskiem zwraca się do niej ostro ze słowami:

— Przed ołtarzem przysięgałaś, że będziesz posłuszna!
— A co chciałeś, żebym w kościele robiła awanturę.

OKULARY

— Na przyjęciu u znajomych spotkały się dwie przyjaciółki, które dawno się nie widziały.

— O, nosisz okulary — zawołała jedna z nietajonym zadowoleniem.

— To bardzo pomysłowe z twojej strony, zasłaniają ci nowe zmarszczkiokoła oczu.

— Wręcz przeciwnie. Dzięki nim świetnie je widzę u ciebie.

PANI DOROTA

Pani Dorota pokazuje znajomemu swoje zdjęcia. Na jednym jako niemowlę spoczywa w ramionach matki.

— Widzi pan tak wyglądam przed trzydziestu laty...

— Ach, ślicznie! A czyje dziecko trzyma pani na rękach?

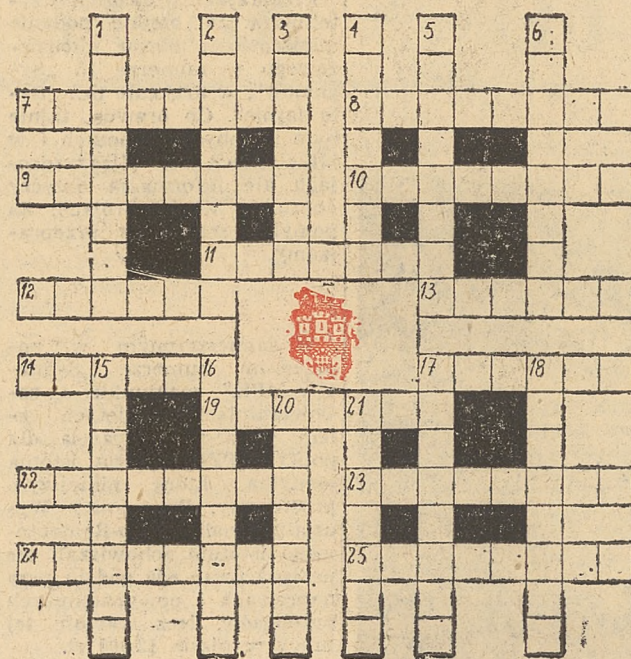


ODPORNY

— Wiesz, ja nie wierzę, że można wpaść w nałóg picia alkoholu — mówi kumpel do swego przyjaciela.

— Dlaczego tak twierdzisz? — Bo ja od dwóch lat ciągnę codziennie piwko i jakos w nałóg nie wpadłem.

KRZYŻÓWKA NR 17



POZIOMO: 7) Umowa na piśmie. 8) Mleczny napój. 9) Muzyk. 10) Robi koła. 11) Miele wiatrem. 12) Termin muzyczny oznaczający: powoli. 13) Powód do tycia. 14) Głos z chmur. 17) Umocnienie z ziemi. 19) Słowo, które często pojawia się na telewizyjnej planszy. 22) Sprzęt drwali. 23) Termin z zakresu arytmetyki. 24) Orzeczenie, rozpoznanie. 25) Tkanina wodoodporna.

PIONOWO: 1) Wydarzenie z dreszczykiem. 2) Wbrew faktom. 3) Rządzi twardą ręką. 4) Zabieramy w podróż. 5) Przybliży obraz. 6) Wysokogatunkowe paliwo, rodzaj węgla. 15) Obrażliwe potraktowanie. 16) Ozdobna bylina meksykańska. 17) Postać z „kryminałów”. 18) Budowla sakralna. 20) Specjalista od ciężarów. 22) Sledź na kanapce.



NA STAROŚĆ JAK ZNALAZŁ

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Piotr Borowski, Maria Buhaczewska, Janina Dziuro, Filomena Serwin. Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńca 15, p. 18, telefon 645-30, wewn. 99.

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

P-17