

DO ZAŁOGI MPK

7 LISTOPADA 1977 R. przypada 60 rocznica Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Jej zwycięstwo jest głównym wydarzeniem XX w., wydarzeniem, które zmieniło układ stosunków społecznych na świecie i zapoczątkowało epokę przejścia od kapitalizmu do socjalizmu. Siły postępu na świecie witają tę rocznicę nowymi osiągnięciami socjalizmu, nauki Marksa, Engelsa i Lenina, idei internacjonalistycznej solidarności.

Z okazji tak doniosłego wydarzenia załogi wielu zakładów pracy podejmują liczne zobowiązania produkcyjne oraz czyny społeczne.

Apelujemy do całej załogi Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie o podjęcie dodatkowych zadań produkcyjnych w zakresie usprawnienia komunikacji w naszym mieście, zwiększenia produkcji i regeneracji części zamiennych, jak również czynów społecznych przy uporządkowaniu terenu. Wydajną pracę oraz aktywnością w działalności społecznej uczcijmy 60 rocznicę Wielkiego Października.

Skład Honorowego Komitetu obchodów 60-tej rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

Przewodniczący: Alojzy Kusina — przew. Zarządu Zakładowego TPPR z-ca dyr. d/s ekonomicznych, członkowie: Adam Jedrusik — I sekr. KZ PZPR, Eugeniusz Wiecek — dyrektor naczelny MPK, Józef Grabacki — przew. Rady Zakładowej, Tadeusz Walczak — przew. ZZ ZSMP, Honorata Bachorska — przewodnicząca Komisji Kobiecej, Ryszard Szcurek — komendant szczebla tramwajowego ZHP, Kazimierz Cybulski — emeryt, Feliks Sroka — I sekr. II OOP WET Podgórze, Karol Jemczura — kierownik WEA Bienczyce, Maria Surdel — pracownik fizyczny WET Nowa Huta.

BRAWO MŁODZI Z BIENCZYCI

Sukcesy praca pisane

Jednym z najlepiej pracujących kół ZSMP w naszym przedsiębiorstwie jest IV kóło w WEA Bienczyce. Kóło to zdobyło trzykrotnie puchar we współzawodnictwie między kółami MPK-owskimi. Sukces ten nie przyszedł łatwo. Członkowie organizacji młodzieżowej z Bienczyca włożyli ogromnie dużo pracy i autentycznego zaangażowania, włączając się do wszystkich czynów produkcyjnych i społecznych wydziału. Z ich to właśnie inicjatywy wykonano remont i dekorację świetlicy, założono punkt biblioteczny, członkowie kół brali udział w akcjach „Zniwa 76 i 77”, „Każdy kłosa na wagę złota”, zbiorach plonów jesieni. Ich praca spotyka się niemal na każdym kroku ze zrozumieniem i uznaniem Oddziałowej Organizacji Partyjnej, kierownictwa wydziału i Oddziałowej Rady Związkowej. Członkowie ZSMP cieszą się dużym autorytetem wśród załogi i mogą zawsze liczyć na jej pomoc. Zarząd kół udzielił niedawno rekomendacji w szeregach PZPR czterem wyróżniającym się członkom ZSMP — Stanisławowi (DOKOŃCZENIE NA STR. 2)

— To znaczy, że te 20-ki trzeba odbierać na trasie. Jak oni to wykombinowali? Ty, stary, wiesz?

— Niedobrze z tymi 20-kami. Wie pani, nie ma jeszcze rozkładów jazdy dla linii „20” i „14bis”.

— To ja będę miał odbiór o godzinie...

Tablica informująca, na której zamieszczono „listę służb” — obłożona. Późno. Parę minut przed północą. Każdy coś notuje w swoich prywatnych „księgach służb”.

— To jest dla nas w pracy takie ważne, jak w kościele ewangelia.

— To jest służba. Odbiory i zjazdy. Wiemy gdzie i o której isć do pracy.

Minał dzień szary, smutny, dżdżysty. Taki, jakich wiele jeszcze będzie o tej porze roku. Zimno. Zalane zwrotnice. Na przystankach tłoczno. Pasażerowie — jak to bywa przy takiej pogodzie — poirytowani.

— Dżiś?... Dobrze mi się pracowało, bez usterek, bez skąsji z pasażerami. Przywiozłem pod zajezdnię jednego obywatela pijanego. Nie chciał wsiąść, a wypraszać nam z wozu nie wolno.

Tak podsumował swój dzień pracy motornicz Stanisław Walczak. Dziś skończył pracę o 23.40, jutro rozpocznie ją o godzinie 14.21.

— Apeluje do kolegów — by zachowali na trasie odległość 300 metrów, bo liści na szynach coraz więcej i o wypadkach nie trudno. Musimy zwiększyć ostrożność, bo właści-

— wyjątkowo dobrze. Było w miarę sucho i pasażerowie byli uprzejmi. Nadchodzą jednak dni deszczowe i trzeba przygotować się psychicznie. W takie dni pasażerów byle drobiazg denerwuje — winni oczywiście jesteśmy my. No, ale czas nas goni. Jest już autobus. Stanisław Konieczny żegna nas.

— Spokojny dzień — powie Jan Kalisz. — Wozilem dzisiaj jednego pijaka. Na szczęście wysiadł w Bronowicach.

Dawno już wyjechały nocne tramwaje. Rozpoczęli pracę ci z nocnej zmiany z zaplecza. W hali zajezdni „nasze akwaria” są poddawane takim jak co noc zabiegom kosmetycznym: mycie, sprzątanie, usuwanie usterek. Lubią „akwaria” krakowianie; ponoć jeżdżą szybko i są eleganckie. Zanim jednak wyjadą na trasę...

— Dzień dzisiejszy? Dobry i zły. Trochę ślisko — trzeba u-

— zawsze brak drobnych części, takich jak: bezpieczników, żarówerek, przełączników. Często zaczynamy pracę od szukania wozów i uzupełniania tych drobniaków. Ale nie tylko rano, ci są pełne niepokojów. Kłopotliwe są zjazdy — kolejni „tramwajowe” to już reguła. Dziś, bo jest kierownik (inż. Andrzej Grochola) tych kolejek nie ma. Przecież obowiązkiem motorniczego jest doprowadzić pociąg tylko pod dyspozytornię. Reszta to sprawa zaplecza. Dobrze by było, gdyby pracowali sumiennie.

— Mam nadzieję, że przekonaliśmy pana Krzysztofa Grabkę, że motorniczy może uniknąć kłopotliwych kolejek zjeżdżając o czasie, jest idealnie — komentuje pan Kalisz.

— Już od 8.00 rano wjeżdżałem, że coś tu będzie się działo, że będzie ktoś z zewnątrz — mówi kolejny dyskutant.

— Fakt. Ponieważ dziś wiem, że jest kierownik, ktoś z redakcji i z BHP, wszyscy zjeżdżają o czasie, jest idealnie — mówi pan Kalisz.

— Już od 8.00 rano wjeżdżałem, że coś tu będzie się działo, że będzie ktoś z zewnątrz — mówi kolejny dyskutant.

— Mam nadzieję, że przekonaliśmy pana Krzysztofa Grabkę, że motorniczy może uniknąć kłopotliwych kolejek zjeżdżając o czasie, jest idealnie — komentuje pan Kalisz.

— Już od 8.00 rano wjeżdżałem, że coś tu będzie się działo, że będzie ktoś z zewnątrz — mówi kolejny dyskutant.

— Fakt. Ponieważ dziś wiem, że jest kierownik, ktoś z redakcji i z BHP, wszyscy zjeżdżają o czasie, jest idealnie — mówi pan Kalisz.

— Już od 8.00 rano wjeżdżałem, że coś tu będzie się działo, że będzie ktoś z zewnątrz — mówi kolejny dyskutant.



Spraw produkcyjnych nie da się odłączyć od spraw partyjnych

W naszym przedsiębiorstwie dobiegł końca I etap kampanii sprawozdawczo - wyborczej PZPR. Odbyło się 16 zebrań, na których podsumowano trzyletni okres działalności podstawowych i oddziałowych organizacji partyjnych, wybrano nowe egzekutywy i 93 delegatów na konferencję zakładową.

Cała kampania przebiegała zgodnie z założonym harmonogramem. Atmosfera zebrań świadczy o dużym zaangażowaniu i dojrzałości politycznej całego aktywu społeczno-politycznego i gospodarczego przedsiębiorstwa. Na wszystkich zebraniach obecni byli przedstawiciele Komitetu Zakładowego PZPR, dyrekcji, Rady Zakładowej, kierownic-

stwa poszczególnych wydziałów. Obok sprawozdań I sekretarzy OOP i POP z działalności egzekutyw w okresie ostatniej kadencji, kierownicy wydziałów składali relację z działalności gospodarczej. — „Spraw produkcyjnych nie da się odłączyć od spraw partyjnych” — powiedział w jednym z swoich wystąpień I sekretarz KZ PZPR tow. Adam Jedrusik.

Zabierający głos w dyskusji po gospodarsku i z dużą troską mówili o wielu niekorzystnych zjawiskach występujących w naszym przedsiębiorstwie, m. in. nie najlepszej dyscyplinie pracy w niektórych wydziałach, braku poszanowania mienia społecznego. Zgłoszono szereg wniosków i postulatów mogących poprawić komunikację w mieście.

Dyskusja była szczególnie żarliwa w wydziałach eksploatacyjnych, gdzie pracownicy

bezpośrednio stykają się z pasażerem. Nieco słabiej wyglądała ona w organizacjach składających się wyłącznie z pracowników umysłowych, przykładowo w VI POP w Zakładzie Usług Bytowych, III POP w Wydziale Zabezpieczenia Ruchu, czy w IV POP w Wydziale Taryfowo-Biletowym.

Nie trzeba chyba nadmieniać, że właściwy klimat i stosunki międzyludzkie mają duży wpływ na wykonanie zadań planowych. Niestety w naszym przedsiębiorstwie nie zawsze zaobserwować można wzajemny szacunek „tramwajarza do tramwajarza”. Podczas jednego z zebrań — w Wydziale Taryfowo-Biletowym, kontrolerzy biletowi, z żalem stwierdzili, że często nie kto inny utrudnia im wykonywanie swojej funkcji, jak pracownicy MPK. Zdarzało się, że

(DOKOŃCZENIE NA STR. 2)

W zajezdni w Bienczycach z niepokojem słuchała komunikatów pogody. Powód? Mimo remontu dachów, nadal kapie im na głowy.

Uczennice z Liceum Ogólnokształcącego — podopiecznej szkoły naszego przedsiębiorstwa — przez trzy dni (28-30 września), wykonywały prace porządkowe w WEA Bienczyce.

Aż dwa tygodnie trwał w przedsiębiorstwie kryzys o-

15 dni w MPK

pon. Sprowadzono je dopiero 28 września. Nie lepiej wygląda sprawa z paskami klinowymi do autobusów.

Zakończono Przegląd Struktury Zatrudnienia w naszym przedsiębiorstwie. Realizacja kilkudziesięciu wniosków kadrowych poprawi w dużym stopniu i usprawni organizację pracy.

26 września br. gościliśmy Sekretarzy Wojewódzkich Rad Związków Zawodowych. Na spotkaniu zaprezentowano metody pracy z załogą w MPK z Polski południowej.

Wykonano kolejne 3 przejazdy przez wydzielone torowisko w Alei Pokoju.

Aktualnie przeprowadzane są próby końcowe odbiorcze kabli elektroenergetycznych, zasilających trakcję elektryczną z Podstacji Grzegorzki. Przewiduje się oddanie do eksploatacji tej Podstacji Trakcyjnej w dniu 1 października. Jest to pierwsza podstacja wybudowana przez MPK w ramach tzw. własnego wykonawstwa.

26 września o godzinie 9.25 miała miejsce awaria kabli zasilających odcinek od ul. Wielickiej do Prokocimia. Była to najpoważniejsza awaria sieciowa w ciągu ostatnich paru lat.

Dzięki wykonaniu przez pracowników Wydziału Sieci i Podstacji, prowizorycznych połączeń — udało się przywrócić (w zawieszonym zakresie) komunikację tramwajową z Prokocimem już o godzinie 14.30. Całkowicie jej zlikwidowanie nastąpiło o godzinie 20.00. Wiele wysiłku kosztowało pracowników Oddziału Sieci usunięcie tej awarii; trzeba było wymienić dwa kable długości ok. 20 m. Brygądom tego Oddziału — dziękujemy za ofiarną pracę.

Zakończono remont kapitalny odcinka torów w ulicy Wielickiej (600 m podwójnego toru). Wykonawca — PRK-9.

W pomieszczeniach biurowych i produkcyjnych, przy ul. Rzemieślniczej, najwyższe temperatury sięgają +5° C. Na nie zdążyła się w tym przypadku decyzyja Prezydenta o wcześniejszym rozpoczęciu sezonu ogrzewczego — ZRI bowiem nie przewidziało tak niskich temperatur we wrześniu i ciągle jeszcze trwają prace przy wymianie instalacji grzewczej. I znowu coś nas zaskakuje. Pracownikom biurowym na specjalne polecenie Dyrekcji wydano ocieplacze. Współczujemy „zamarzającym”.

(DOKOŃCZENIE NA STR. 4)

NOWE WŁADZE PARTYJNE

Podajemy poniżej składy nowo wybranych egzekutyw podstawowych i oddziałowych organizacji partyjnych (składy pięciu z nich podawaliśmy w poprzednim numerze).

V OOP W WYDZIALE TORÓW

I sekretarz — Kazimierz Waligóra, II sekretarz — Zbigniew Świętek, członkowie egzekutywy — Józef Bogdał, Małgorzata Kubalonek, Aleksandra Pulka.

VI OOP W WEA CZYZYN

I sekretarz — Janusz Mościskier, II sekretarz — Stanisław Mirek, członkowie egzekutywy — Franciszek Dziedzic, Ignacy Kubas, Jan Leśniak, Waldemar Rafalski, Jan Solawa.

VII OOP W WEA BIEN-CZYCE

I sekretarz — Stanisław Jaskiewicz, II sekretarz — Anna Zajac, członkowie egzekutywy — Karol Jemczura, Antoni Madejowicz, Edward Talowski, Jan Wojciechowski, Zygmunt Musiał, Tadeusz Zdybał.

IX OOP W WYDZ. TRANSPORTU I SPRZĘTU SPECJALNEGO

I sekretarz — Józef Guziński, II sekretarz — Jan Paszowski, członkowie egzekutywy — Anna Bednarczyk, Andrzej Ferdek, Stanisław Nowak, Krystyna Ulińska.

III POP W WYDZIALE ZABEZPIECZENIA RUCHU

I sekretarz — Edward Sutor, II sekretarz — Janina Kasprzyk, członkowie egzekutywy — Władysław Kędziora, Krzysztof Kowalczyk, Aleksander Styrna, Anna Wołoszyn.

IV POP W WYDZIALE TARYFOWO - BILETOWYM

I sekretarz — Mirosław Oleczyk, II sekretarz — Jacek Busz, członkowie egzekutywy — Henryk Czajka, Paulina Pławska, Józef Styrna.

V POP W ZAKŁADZIE REMONTOWO - INWESTYCYJNYM

I sekretarz — Andrzej Borowiec, II sekretarz — Wojciech Stanisławski, członek egzekutywy — Krzysztof Lappe.

VI POP W ZAKŁADZIE USŁUG BYTOWYCH

I sekretarz — Tadeusz Dąbrowa, II sekretarz — Jadwiga Motyka-Rudnik, członkowie egzekutywy — Grażyna Cholewa, Czesław Dylowicz, Antoni Kądziołka, Zenon Olejnik.

VII POP W ZARZĄDZIE PRZEDSIĘBIORSTWA

I sekretarz — Wiktor Kaczor, II sekretarz — Zofia Paternoga, członkowie egzekutywy — Maria Cichon, Edward Kopczyński, Stanisław Kostro.

VIII POP W ZAKŁADZIE TAKSÓWEK

I sekretarz — Zdzisław Kalwa, II sekretarz — Marian Staniński, członkowie egzekutywy — Ryszard Cygan, Edward Mastalski, Włodzimierz Wąterek, Marian Wójcik.

IX POP PRZY SZKOLE PRZYZAKŁADOWEJ

I sekretarz — Edward Cebularz, II sekretarz — Bogdan Kowalczyk, członkowie egzekutywy — Zdzisław Krajewski, Maciej Rudek. (W-GOR.)

Wielu z nas w porze nocnej oglądało chyba równoczesną jazdę dwóch tramwajów po przeciwnych torowiskach. Jeden z nich jechał oczywiście „pod prąd” i miał kolor ... pomarańczowy. Może ktoś nawet zastanawiał się „czyżby zawody nocne tramwajów?”

Oczywiście, „nocne harce”, dodajmy — trochę głośnie — to nie rozrywka naszych pracowników i nie senna przywidzenia nocnych podróży.

Tramwajów o takim kolorze posiada przedsiębiorstwo dwa. Są to tzw. szlifierki.

Przy zbyt częstym hamowaniu pociągów tramwajowych, na szynach powstają wyłobienia. Fachowo noszą one nazwę wybić. Nie trzeba być specjalistą, by je stwierdzić; na tym odcinku torowiska, pociągi jeżdżą bowiem „zbyt głośnie”. Ot, po prostu, tłuką się. I właśnie do likwidacji owych wybić służą szlifierki.

Do października ub. r. miały one kolor popielaty, dodajmy bardzo niepraktyczny, bo niewidoczny w nocy. Na wniosek brygadzysty p. Zdzisława Bogusławskiego przemalowano je właśnie na kolor pomarańczowy. Oczywiście, nie od razu; były i trudności. Tłumaczono p. Bogusławskiemu, że „na to musi być zgoda ministra”. Na szczęście udało się znacznie skrócić drogę służbową i decyzję podjąć w przedsiębiorstwie.

Tramwaj-szlifierka przerobiony jest z wagonu tramwajowego starego typu. Posiada dwa nastawniki: z przodu i z tyłu pojazdu. Wewnątrz jest kompresor, który naciska kamień szlifierski, dotykający bezpośrednio szyny tramwajowej. Podczas jazdy „nierówności” są „ścierane” i w ten sposób likwiduje się wybić.

Dzięki dwóm nastawnikom, trawaj bez manewrowania po zwrotnicach, porusza się po tym samym torze w przód i w

Pomarańczowy tramwaj

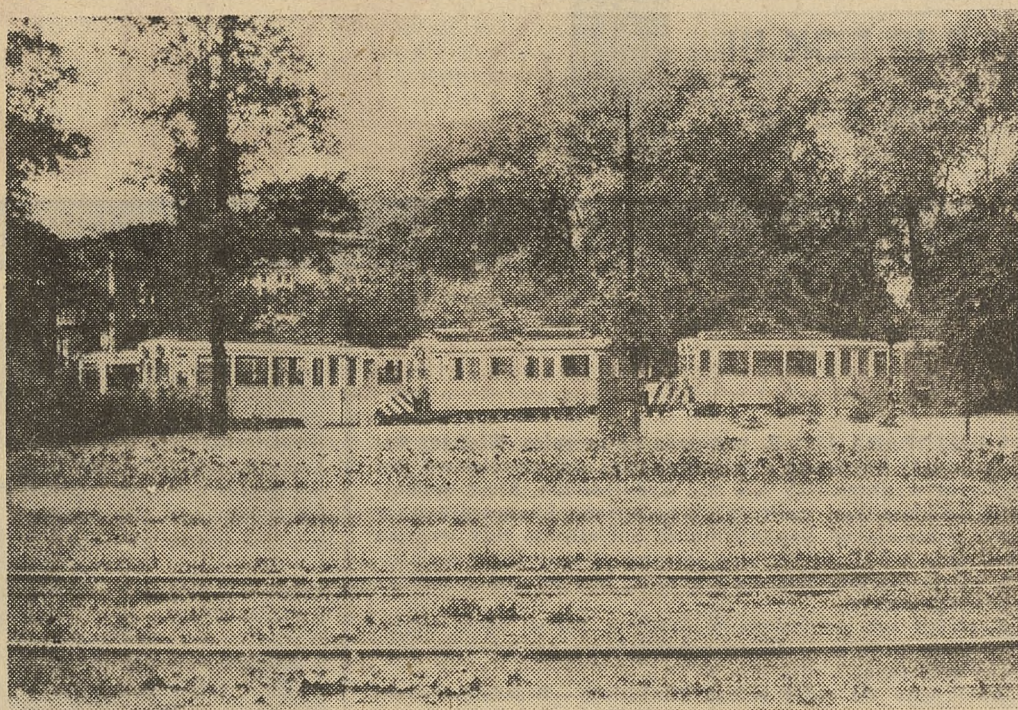
tył. Stąd jego jazda także „pod prąd”. Pracuje tylko w porze nocnej, ze względu na znikomy wtedy ruch podróży i pojazdów.

Obsługa tramwaju składa się z dwóch osób: mechanika-motorniczego i jego pomocnika z tymi samymi uprawnieniami.

Stawia Mroczka, który jego zdaniem jest pracownikiem wyjątkowo sumiennym. Pracuje na „szlifierkach” od 7 lat. „Jeżeli on wykonuje moje polecenie, to tak, jak bym ja robił sam”, pewny jestem, że robotę będzie zrobił dobrze” — stwierdza p. Bogusławski.

Natomiast wyjątkową dba-

mera to „domek laiki”. Czystością i pomysłowością estetycznego urządzenia swoich pomieszczeń zawstydziłby nie jedną kobietę-regulatorkę z punktów kontrolnych. „Do szczęścia przydałby się jednak telefon. Nie musi wcale mieć „wyjścia na miasto”, niechby chociaż było połączenie z dy-



Brygada p. Z. Bogusławskiego posiada także trzy plugi do odśnieżania torowisk i jedną dłużycę do przewożenia szyn tramwajowych. Zgodnie z harmonogramem przygotowań do okresu zimowego 1977/78 zostaną one wyremontowane i pomalowane na kolor pomarańczowy.

Bardzo długo zastanawiał się brygadzysta, kogo by tu wyróżnić, za dobrą pracę. Najchętniej wymieniliby wszystkich ośmiu swoich pracowników. Wyróżnia jednak Stani-

łością o konserwację sprzętu wyróżnia się p. Marian Rogowski.

Brygadzysta ma zaufanie do swoich pracowników. A rzecz to nie bez znaczenia gdy wemy pod uwagę fakt, że pracę przeważnie im zleca; w dzień znajduje się bowiem na trasach komunikacyjnych szukając wybić. Owszem, bywa też z brygadą w nocy, zrozumiałe jednak, że nie zawsze.

Zresztą nie tylko dobrym wypełnianiem obowiązków słynie ta brygada. Ich „paka-

spożytności. Brygadzysta marzy także o radiotelefonach. Wierzy swoim ludziom ale o ileż byłoby mu łatwiej zlokalizować ich i jednak zobaczyć jak pracują na trasach komunikacyjnych Krakowa? Szczególnie zimą, kiedy to plugi odśnieżające kierowane są także na trasy przez inspektorów ruchu. Bywa wtedy, że brygadzysta nie zawsze jest pewny czy zastanie swoich ludzi tam, gdzie zgodnie z jego poleceniem winni być.

FILOMENA SERWIN

Dwie racje

Użytkownicy komunikacji miejskiej chcieliby bez zbędnych oczekiwań na przystankach szybko i sprawnie dojechać do wyznaczonego miejsca. Jednocześnie prawie każdy chciałby, by przystanek autobusowy, bądź tramwajowy znajdował się w pobliżu miejsca zamieszkania. Trudno się dziwić tym wymaganiom. Tyle, że zagaśnienie przystanków nie sprzyja w miarę szybkiej i sprawnej jeździe. Szczególnie przy jeździe w kierunku przystanku, gdyby nie musieli zbyt często zatrzymywać pojazdu. No, ale cóż, nie pasażerowie dla kierowców, a odwrotnie. Bywają jednak miejsca na trasach komunikacyjnych Krakowa i okolic, gdzie lokalizacja przystanku kłóci się ze zdrowym rozsądkiem i zasadami bezpieczeństwa. Kraków nie jest miastem wygodnej i szybkiej komunikacji. Bardzo często przedsiębiorstwo nasze nie ma na to wpływu. No, bo czy jesteśmy w stanie poszerzyć ulice? Te problemy istnieją nie tylko w starym Krakowie o wąskich i ciasnych ulicach. Wcale nie lepiej przedstawia się sytuacja w nowo budowanych osiedlach. Urbanisci jakby zapomnieli, że mieszkający tam ludzie będą musieli mieć połączenie ze Śródmieściem. Mieszkańcy nowych osiedli to przede wszystkim ludzie młodzi w wieku produkcyjnym, a więc muszą dojeżdżać do zakładu pracy, usy-

tuowanego najczęściej w pobliżu Śródmieścia. A tu jakby zapomniano i pominięto w projektach urbanistycznych takie „drobiazgi”, jak budynki na pomieszczenia socjalne dla pracowników końcówki linii komunikacyjnych. Ulice w nowych osiedlach są projektowane z „rozmachem” tyle, że dla „fiatów 126 p”. Jak przejechać ma tamtejszy autobus, już nie bardzo wiadomo.

Te problemy doskonale znane są naszym ludziom z ruchu i kierownictwu zakładu.

Raz w kwartale Dział Kierownictwa organizuje narady, w których biorą udział przedstawiciele kierowców i motorniczów, władz partyjnych i administracyjnych przedsiębiorstwa, Wydziału Ruchu Drogowego KM MO, Wydziału Komunikacji, Pracowni Inżynierii Ruchu oraz Miejskiego Zarządu Dróg i Zieleni.

Wnioski stawiane przez motorniczów i kierowców dotyczą wadliwie usytuowanych przystanków, sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, likwidacji lub łagodzenia niebezpiecznych zakrętów, zabezpieczenia lub likwidacji przejść dla pieszych, właściwego oznakowania bądź uzupełnienia i wymienienia zniszczonych znaków drogowych.

Każda narada rozpoczyna się sprawozdaniem z realizacji wniosków stawianych na poprzedniej. Wiele z nich jest załatwionych po myśli wnioskodawców.

F. SERWIN

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1)

pracownicy naszego przedsiębiorstwa w środkach masowej komunikacji odnosili się do kontrolerów w stylu: „Co mi tam możecie zrobić, ja też jestem z MPK”. Często też kontrolerom różne kawały robią uczniowie szkoły przyzakładowej. A przynajmniej trzeba, że praca kontrolerów jest trudna i bardzo niewdzięczna, do której niemal wcale nie garną się młodzi ludzie. Właśnie w Wydziale Taryfowo-Biletowym i w Wydziale Zabezpie-

„Żuk”, służących jako taksówki bagażowe. Bardzo mocno podkreślana była problematyka ideowo-wychowawcza, wiele uwagi poświęcono humanizacji pracy i adaptacji społeczno-zawodowej nowych pracowników.

W trakcie kampanii załatwiono także cały szereg spraw wewnętrznych. Utworzona została nowa — IX Podstawowa Organizacja Partyjna w Szkole Przyzakładowej. Biorąc pod uwagę specyficzny profil działalności szkoły, postanowiono utworzyć przy niej

Spraw produkcyjnych nie da się odłączyć od spraw partyjnych

czenia Ruchu większość pracowników to ludzie w starszym wieku. Średnia wieku inspektorów ruchu wynosi 47 lat, a regulatorów ruchu — 46 lat.

Na poszczególnych wydziałach zwracano uwagę na pilną potrzebę realizacji inwestycji. Najpilniejszym wydaje się jak najszybsze ukończenie budowy ośrodka zdrowia i stołówki pracowników. „Oczkiem w głowie” kierownictwa przedsiębiorstwa jest budowa nowoczesnej zajezdni autobusowej przy ul. Gwardii Ludowej, do której ma być przeniesiony Wydział Eksploatacyjny Autobusowy z Czyżyn.

W chwili obecnej czyżyński wydział pracuje w anormalnych warunkach, przy złej pogodzie kierowcom jest bardzo trudno wyjechać z zajezdni. Koniecznym wydaje się być ukończenie budowy ciągu ciepłowniczego przy ul. Rzemieślniczej, gdyż zasilał on będzie wszystkie znajdujące się tam obiekty. Niemalże na każdym zebraniu w wydziałach produkcyjnych i eksploatacyjnych mówiono o braku części zamiennych, słabych dostawach autobusów i samochodów marki

oddzielnej organizacji partyjnej, chcąc mieć większą kontrolę nad całokształtem pracy ideowo-wychowawczej z młodzieżą. Przyjęto ponadto w szeregu PZPR 7 nowych członków i 11 kandydatów. W skład egzekutywy weszło wielu ludzi młodych, 12 z nich to aktywiści ZSMP. Najmłodszy członek egzekutywy — to 19-letni Władysław Michalski z III OOP w Wydziale Remontowo-Produkcyjnym Zakł. Kom. Szybowej. Tak więc w chwili obecnej organizacja partyjna w MPK liczy 774 członków i 101 kandydatów PZPR.

W dniu 23 września br. odbyło się wspólne posiedzenie egzekutywy KZ PZPR i ZZ ZSMP, w którym uczestniczyli m. in. I sekretarz KD PZPR Kraków — Śródmieście — tow. Stefan Markiewicz, dyrektor MPK — tow. inż. Eugeniusz Więcek i I sekretarz V OOP w MPK — tow. Kazimierz Waligóra. Kampanię sprawozdawczą-wyborczą, tak w PZPR jak i w ZSMP ocenili wysoko, zarówno tow. S. Markiewicz jak i egzekutywa KZ PZPR w MPK.

WOJCIECH GORCZYCA

Sukcesy praca pisane

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1)

stawowi Krzywdzie, Markowi Dutkiewiczowi, Marianowi Szymanskiemu i Adamowi Wierzbie.

Ostatnio zarząd IV koła podjął szczególnie cenną inicjatywę — ufundowania książeczki mieszkaniowej z wkładem 15.000 zł dla sieroty z Domu Dziecka. Do tej pięknej akcji włączyła się cała załoga WEA Bienczyce, która wyasygnowała na ten cel kwotę 7000 zł. Pozostałą część pieniędzy dopłacono z konta Funduszu Akcji Socjalnej Młodzieży wypracowanego przez członków koła. Podczas zebrania sprawozdawczego — wyborczego IV koła ZSMP w WEA Bienczyce, odbyła się wzruszająca uroczystość wręczenia książeczki mieszkaniowej dla wychowanki Państwowego Domu Dziecka nr 8 w Krakowie — Nowej Hucie, os. Szkolne 27 — 11-letniej Beacie Sordyce, uczennicy V-tej klasy Szkoły Podstawowej nr 105.

Warto nadmienić, że dla uczczenia 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej członkowie IV



Koła podjęli zobowiązanie przeprowadzenia 500 roboczych godzin na terenie zajezdni w Bienczyce o łącznej wartości 8500 zł. Tak dobrze prowadzona praca koła jest zasługą przeżonego zarządu z przewodniczącym — Antonim Madejowiczem oraz wiceprzewodniczącymi — Zygmuntem Musiałem i Markiem Dutkiewiczem.

WOJCIECH GORCZYCA

Tow. Stanisławowi Gaciarzowi

przewodzącemu Krakowskiej Komisji Kontroli Partyjnej, członkowi MPK-owskiej organizacji PZPR, składamy wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci OJCA.

DYREKCJA, KZ PZPR, RADA ZAKŁADOWA, ZZ ZSMP MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE WRAZ Z CAŁĄ ZAŁOGĄ



Beacie SORDYCE (na zdjęciu) — wychowance Domu Dziecka Nr 8 w Nowej Hucie, załoga bienczycka wręczyła książeczkę mieszkaniową.

Fot. L. Siódla



ZAREAGOWALI

SZANUJMY SIĘ...

Kierowca nr Ja dzwonię w sprawie artykułu „Kombinatorzy”

Sporo przeprowadziłam rozmów na temat opóźnień i nadspieszeń na liniach. Redakcyjny telefon zamilkł dopiero wówczas gdy przyjąłm zaproszenie od kierowców i kierownika WEA Czyżyny na spotkanie.

Zareagowali — pomyślałam. Radość była jednak krótkotrwała. Telefony, zaproszenia do dyskusji, a na trasach (jak sprawdzono) bez zmian. Zainteresowani spotkaniem z autorką artykułu i „tymi co jej pisać pomagali” nadal nie przestrzegali rozkładu jazdy.

Zastanawiałam się, czego oczekują po tym spotkaniu. Zapewne spodziewają się — myślałam — że przyznam im rację, iż ich skrzywdziłam, że mnie przekonają iż dwu i trzyminutowe spóźnienia i nadspieszenia w stosunku do rozkładu jazdy nie mają większego znaczenia dla regularności kursowania autobusów, a jazdy stadami to wina ciągle psujących się wozów (innym 100 powodów również by się znalazło) i pracowników zaplecza. Moje domysły potwierdziły się częściowo.

Milczenie

Towarzyszyło nam milczenie wówczas, kiedy to mowa była o „kombinatorach”, choć prowokował do dyskusji kierownik Leszek Rumian, prowokował do odpowiedzi na pytania dlaczego: kierowcy nie przestrzegają rozkładu jazdy, nie wypełniają poleceń służb ruchu i dlaczego jeden drugiemu jeżdżą na kółku? — kierownik Wydziału Zabezpieczenia Ruchu mgr Marian Dudek. Służby ruchu konsekwentnie (puzer kilkanaście dni od chwili ukazania się artykułu) obserwowały pracę kierowców linii „163” i „173”.

Jak się okazało kierowcy zareagowali... pretensjami, a nie jak należało się spodziewać i życzyć sobie — rzetelną pracę.

— Mimo że wszystkie wozy w tym dniu znajdowały się na trasie linii 163: z 19 przystanków tylko jeden autobus przejechał z częstotliwością zakładaną przez rozkład jazdy (7 minut). Autobusy tej linii kursowały w odstępach czasowych od 4 do 11 minut — relacjonuje wyniki kontroli przeprowadzonej w dniu 12. 09. br. mgr M. Dudek. Kontrolował on regularność jazdy autobusów linii 163 i 173 od

godz. 6.03 do godz. 8.04 na pętli Prokocim.

Podobnie wyglądała sytuacja na linii 173 gdzie planowanej rozkładem jazdy częstotliwości 9 minut żaden z dwóch wozów tu kursujących nie przestrzegał. W ciągu dwugodzinnej kontroli zanotowałem tylko dwa punktualne odjazdy, mimo że linia krótka i nie ma kolizji ze światłami. Nadspieszano do minut 3, opóźniono do 13. Kursy co 12, 13, 14 minut.

W ciągu 12 dni w dwóch tylko przypadkach brakowało po południu 2 autobusów i dodatkowo w jednym w godzinach rannych — 1 wozu. Na tej linii jest też niewiele późnych wyjazdów.

Od was kierowcy zależy wiele na trasie. Z moich obserwacji wynika, iż miast obwiniać kierowców i pracowników zaplecza winniście podziękować im za ich starania; robią bowiem więcej niż mogą w aktualnej sytuacji. Artykuł był zbyt łagodny.

Fakty — przemówiły. Milczenie potwierdziło słusność krytyki.

Ucieczka od tematu

„Nawzajem się nie szanujemy. Kolega wozi się na kole, kolegi, taka jest prawda” — powie kierownik Rumian. Na nic się zdało prowoko-

wanie. Miałam wrażenie, że kierowcy uciekali od tematu. Mówiono o wielu sprawach kłopotliwych, takich jak m. in. zła praca naszej przychodni. Mówiono o złych dojazdach do pracy, szukaniu wozów w mrokach świtu, o nocnych autobusowych rajdach, o brudnych wozach czy też nie uregulowanej sprawie uzupełniania oleju w autobusach. Kilka z wymienionych problemów załatwiono od ręki.

Macie rację w wielu przypadkach i do poruszonych przez was spraw powrócimy. Niemniej w nawale tych problemów zagubiła się jakoś sprawa dla której spotkał się. Był co prawda głos mówiący o „wyhuśtanych” wozach, które w trakcie pracy nawalają. Byłby to argument gdyby nie riposta kierownika: „szukamy argumentów na usprawiedliwienie własnej nierzetelnej pracy. A propos „wyhuśtanych” autobusów: wóz nr 362 ma za sobą pół miliona kilometrów przebiegu (należałoby oddać go do kasacji) i ten jest sprawny, przyjeżdża wcześniej. Gdy tymczasem autobus nr 60 po średnim przebiegu i remoncie kapitałnym jest „słaby” — ma ciągłe awarie. A te wcześniejsze (często półgodzinne) jazdy tymi „dychaćkami” też są wymowne. Wiele zależy od kierowcy. Dla was dwie, trzy minuty to nic, ale przy dużej częstotliwości to daje się odczuć. Jazda zaś stadami, powoduje — sami wiecie — niszczenie taboru, a i pasażerowie mają słuszne pretensje.

Nie wozimy cementu

Kierowcy linii 163 i 173 to kierowcy młodzi tak wiekiem jak i stażem pracy (po kursach DM). Według opinii kierownika pracują bez uwag — dobrze. Nie ma więc bumelanów na linii. Czyżby problem tkwił w nieświadomości kierowców?

— Chciałbym koledzy — powie w trakcie dyskusji Szef trójki autobusowej — żebyśmy się dobrze wzajemnie. Nadzór ruchu jest nie po to by było komu znosić wasze humory czy rzucać dokumentami w wozie pełnym pasażerów. Niestety to są fakty. Szanujmy się. Nie pomogą bowiem najlepsze rozkłady jazdy jeżeli sami nie zaczniemy dbać o prawidłowe odstępy czasowe między autobusami. Pracujecie dobrze. Za wskazówki z września — dziękuję. Stać was jednak na więcej. Pamiętajcie też, że nie wozimy cementu i od was kierowców wymagać będziemy nie tylko

(DOKOŃCZENIE NA STR. 4)

W MPK OBRADOWALI PRZEDSTAWICIELE ZG ZZ

Z myślą o następach

Troska o właściwy rozwój i wychowanie młodego pokolenia jest w centrum uwagi władz partyjnych i administracyjnych naszego kraju. Są także tym zainteresowane władze związkowe. Ten ważny problem ma także odbicie w naszym przedsiębiorstwie, gdyż 60 procent załogi, to ludzie do lat 30.

19 września br., w Ośrodku Szkoleniowo-Wypoczynkowym w Osieczanach odbyło się posiedzenie komisji ds. Młodzieży Pracującej Zarządu Głównego naszego Związku. Tematem posiedzenia była ocena realizacji przez Radę Zakładową MPK Kraków, obowiązków wobec uczniów Szkoły Przyzakładowej i współdziałanie szkoły z organizacją związkową w zakresie działalności wychowawczej.

Nie przypadkowo Kraków i nasze przedsiębiorstwo zostało wybrane na miejsce posiedzenia Komisji. Nasz program humanizacji pracy i pracy z młodzieżą stawiany jest w kraju za wzór. Dobrze też u nas rozpracowano problemy wychowawcze.

Napiływ młodych ludzi do przedsiębiorstwa odbywa się przede wszystkim poprzez rozbudowywaną z roku na rok Szkołę Przyzakładową. Aktywna współpraca Szkoły z Radą Zakładową została zapoczątkowana w roku szkolnym 1975/76. Był to też początek dynamicznego rozwoju szkoły. Do klas pierwszych w tymże roku dokonano naboru tylu uczniów ilu w poprzednim roku szkolnym liczyła cała szkoła. Liczba klas wzrosła z 9 do 16. Również w roku 1975/76 nastąpiło otwarcie Średniego Studium Zawodowego dla Pracujących. Poważnym ograniczeniem rozwoju szkoły była baza lokalowa oraz brak stabilności kadry pedagogicznej.

Niezbędnej pomocy w trudnym okresie udzielała właśnie Rada Zakładowa. Szkoła została włączona do wszelkiego rodzaju imprez sportowych i kulturalno-oświatowych. Kontakt ucznia i Rady Zakładowej rozpoczyna się już w momencie posiedzenia Komisji Rekrutacyjnej. Po przyjęciu do szkoły i zakładu pracy uczeń staje się pełnoprawnym członkiem naszej załogi, korzysta ze wszystkich przywilejów pracowniczych, jest objęty wszystkimi świadczeniami. Członowy aktyw Rady Zakładowej pracuje w szkole bezpośrednio z uczniami jako wykładowcy lub nauczyciele zawodu. Dobrze prowadzona jest także praca z młodzieżą szkolną przez ZSMP. Nie sposób tu, oczywiście wymienić wszystkich problemów i osiągnięć. Dyskutowali o tym — podczas trwania obrad Komisji — I sekr. KZ PZPR, dyrektor naczelny przedsiębiorstwa przew. RZ, przew. ZZ ZSMP, z-ca dyr. d/s załogi, dyr. Szkoły Przyzakładowej.

W obradach udział wzięli m. in.: sekr. Zarz. Głównego naszego Związku — tow. Alicja Biłska, sekr. Krak. Rad. Związków Zawodowych — tow. Maria Wojciechowska, kier. Oddz. Zarz. Gł. — tow. Mieczysław Kaliciński, inspektor Oświaty i Wychowania dzielnicy „Śródmieście” — Władysław Pan-cerz, starszy wizytator Kuratorium Oświaty i Wychowania — Marian Drukała. Obrady prowadziła sekretarz Komisji Młodzieżowej Zarz. Gł. — Grażyna Sapia. W spotkaniu wzięli także udział przedstawiciele Prezydium Rady Zakładowej, dyrektor i przedstawiciele nauczycieli Szkoły Przyzakładowej oraz najwyższe władze partyjne, młodzieżowe i administracyjne przedsiębiorstwa.

F. Serwin

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym, składamy naszym Jubilatom, którzy od 1 do 30 września 1977 r. obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków:

30 LAT

Franciszek JAWORSKI — Wydz. Remont.-Produkcyjny
Eugeniusz PASTERNAK — Zakł. Remont.-Inwest.
Kazimierz STUDNICKI — WEA Czyżyny

25 LAT

Stefania GARCZARZ — Wydz. Zabezp. Ruchu
Józef KAWALEC — WET Nowa Huta
Helena KONIECZNA — WET Nowa Huta
Józef KRÓL — Wydz. Remont.-Prod.
Aniela KUDLEK — Zakł. Komun. Samoch.
Józef PISARSKI — Wydz. Remont.-Prod.
Anna ZIETARA — WET Nowa Huta

20 LAT

Karol GALIŃSKI — Zakład Taksówek
Jan KIDAWSKI — Wydz. Łączności
Roman MARCHEWCZYK — Wydz. Remont.-Produkcyjny
Robert PAPKOJ — WEA Czyżyny
Antoni PIKULSKI — WEA Bieńczyce
Zbigniew RADECKI — Wydz. Sieci i Podstacji
Janina SIKORA — Wydz. Zaop. Mater.
Zofia ZABEK — Wydz. Zabezp. Ruchu

15 LAT

Maria AUGUSTYNOWICZ — Wydz. Remont.-Produkcyjny
Antoni HAJDASZ — Wydz. Remont.-Produkcyjny
Stanisław Jan KOWALCZYK — Wydz. Prod.-Remont.
Andrzej NOWICKI — Zakł. Remont.-Inwest.
Kazimierz PIETRON — WEA Czyżyny
Kazimierz SKALBA — WEA Bieńczyce
Pelagia STUDNIAREK — Wydz. Zabezp. Ruchu
Jan SZCZUREK — WET Nowa Huta
Antoni SŁIWA — WEA Czyżyny
Stefan SŁIZOWSKI — Wydz. Zaop. Mater.
Tadeusz WYROBA — Wydz. Remont.-Produkcyjny
Marian ZIEMIANIN — WEA Bieńczyce

10 LAT

Ryszard BŁASIŃSKI — Wydz. Remont.-Prod.
Barbara BOCZARSKA — Zakład Usług Bytowych
Jan Paweł BUDA — Wydz. Remont.-Prod.
Jadwiga CHMURSKA — Dział Inwentaryzacji
Stanisław CZEKAJSKI — WET Podgórze
Stanisław DYDYŃSKI — WEA Bieńczyce
Wiesław JEDRZEJOWSKI — Zakł. Taksówek
Anna KUBIK — Wydz. Remont.-Prod.
Antoni MARION — WEA Czyżyny
Zofia ORZEŁ — Dział Koord. Ekspł.
Wiesław PISZCZEK — Wydz. Transp. i Sp. Spec.
Alicja POKUCIŃSKA — WET Nowa Huta
Tadeusz PROFIC — WEA Bieńczyce
Jan SEWERYN — WEA Czyżyny
Eugeniusz SŁOWIAK — WEA Bieńczyce
Jerzy SOŚNICKI — Wydz. Remont.-Prod.
Andrzej TYLEK — Wydz. Transp. i Sp. Spec.
Halina WAREJKO — Zakł. Remont.-Inwest.
Ryszard WIŚNIEWSKI — WEA Bieńczyce
Jan WEDZICHA — Warsztaty Szkolne

W-GOL

MATKA I CÓRKA

Malarstwo i poezja

wane były już na 50 krajowych i 6 zagranicznych wystawach. Dodać należy, że Janina Stykowa jest stypendystką Ministerstwa Kultury i Sztuki.

Ci, którzy przyszlizli na otwarcie wystawy malarstwa Janiny Stykowej, mieli również okazję zapoznać się z poezją jej córki — Niny Styki. Talent córki, podobnie jak matki ujął się nagle i z pełną pasją twórczą. Poetka debiutowała w 1967 roku w „Życiu Literackim”. Ponad 800 wierszy, nie licząc przekładów, to płon dotychczasowej pracy. Spotkanie autorskie w naszym

przedsiębiorstwie, było jej 39 w okresie ostatnich dwóch lat.

Poezja Niny Styki ściśle związana jest z życiem. Recytowane na spotkaniu wiersze (z dużym wdziękiem) pochodzą ze zbioru „Przenoszenie ciepła”. Szczególną uwagę zwracały: „List do matki”, „Nie zostawiaj mnie samej”, „Grzybnia” z wierszy okolicznościowych „Barwy”.

Spotkanie z utalentowanymi matką i córką, było dla przybyłych miłym i niezapomnianym przeżyciem artystycznym.

Przy okazji, chciałabym zachęcić pracowników naszego przedsiębiorstwa, do szerszego interesowania się programem imprez Klubu Zakładowego MPK „Tramwajarz”. Często można tam bowiem ciekawie i z pożytkiem, spędzić wolny od pracy zawodowej czas.

MARIA BUBACZEWSKA

Spotkania ze sztuką, z jej twórcami, należą już dziś do stałych pozycji w harmonogramie imprez Działu Kultury, Sportu i Wychowania MPK. Należą do tradycji. Dobrych tradycji. To Oni — Twórcy, eksponując swoje prace w Klubie Zakładowym MPK „Tramwajarz” czy też w halach warsztatów, wnoszą w nasze codzienne życie — piękno. Chwilę zadumy, refleksji, nawet zachwytu. Coś co nas uszlachetnia, coś co pozwala na moment zapomnieć o szarym dniu.

Tym razem, w dniu 20 bm. w pomieszczeniu Klubu Zakładowego MPK „Tramwajarz”, otwarta została przez sekr. KZ PZPR Jerzego Kłosa, wystawa malarstwa



Cel-utrzymać się w II lidze

11 września br. rozpoczęły się rozgrywki o mistrzostwo II ligi w tenisie stołowym mężczyzn sezonu 1977/78. Wśród 10 zespołów grupy „B” znalazł się beniaminek — **ZKS „TRAMWAJ”**. W inauguracyjnym meczu pingpongistów Tramwaju zremisowali w Krakowie z AKS Chorzów 9:9, a punkty zdobyli: J. Goliński i Zb. Kostuch po 3. W. Chajdecki 2 i debel J. Goliński — Zb. Kostuch. W drugim meczu zespół Tramwaju przegrał na wyjeździe z Siemianowiczką 3:13, przy czym punkty zdobyli: W. Chajdecki i J. Goliński po 2, oraz debel W. Chajdecki — J. Goliński.

Na temat rozgrywek rozmawiamy z **WIESŁAWEM CHAJDECKIM**, człowiekiem doskonale od wszystkiego. Jest on zawodnikiem, trenerem, kierownikiem drużyny, zapasirzysowcem. Jak Pan to wszystko godzi?

— Jakoś muszę. Obok pracy zawodowej (jest kierownikiem oddziału elektrycznego w ZRI MPK od lipca br. — przyp. W. G.), kilka godzin dziennie poświęcam swojej ulubionej dyscyplinie sportu, ponadto muszę znaleźć trochę czasu dla swoich dwóch synów. Oczywiście bardzo daje się we znaki brak aktywności społecznej w sekcji.

— Czy zespół został dobrze przygotowany do rozgrywek o mistrzostwo II ligi?

— Wydaje mi się, że nieźle. W pierwszej połowie sierpnia byliśmy na grupowaniu szkoleniowym w ośrodku w Osieczanach, później trenowaliśmy w sali przy ul. Bohaterów Stalingradu 48, gdzie też rozgrywamy II-ligowe mecze będąc w roli gospodarza. Obecnie

trenujemy 5 razy w tygodniu po 3 godziny.

— Czy zaszły jakieś zmiany w drużynie w porównaniu z poprzednim sezonem?

— Z zespołu nikt nie odszedł. Pozyskaliśmy natomiast Tadeusza Kanasa z Cracovii, staramy się też o utalentowanego zawodnika Wandy — 17-letniego Krzysztofa Gwoźdź. Podstawowy skład drużyny stanowią nadal obok mnie: Jan Goliński, Zbigniew Kostuch i Tadeusz Zawodny, w rezerwie pozostają: Andrzej Deptuch (równocześnie II trener), Józef Kowal i Tadeusz Ławrowski.

— Jakich macie zamierzenia w obecnych rozgrywkach?

— Naszym celem jest utrzymanie się w II lidze. W związku z tym chcielibyśmy zająć „bezpieczne” 7-me miejsce. Z II ligi zostaną zdegradowane dwa ostatnie zespoły, natomiast 8-my zespół będzie walczył w turnieju barażowym o utrzymanie się w II lidze. Uważam, że stać nas na zapewnienie sobie II-ligowego bytu, ponieważ mamy młodych, utalentowanych zawodników, preferujących ofensywny styl gry.

Na zakończenie podajemy terminarz I-szej rundy rozgrywek z udziałem **ZKS „TRAMWAJ”**, zapraszając kibiców na poszczególne mecze: 2.X. o godz. 10 w Krakowie z Brońa Radom, 16.X. o godz. 11 z BKS Wanda Kraków w jej hali, 6.XI. o godz. 11 z Tarnovią w Krakowie, 4.XII. o godz. 11 z Cracovią w jej hali, 15.1.78 o godz. 11 w Krakowie z Karpatami Krosno, 29.1. o godz. 11 w Krakowie z LZS Rój i 12.II. na wyjeździe z Silesia Miechów.

WOJCIECH GORCZYCA

„ZIELONE LINIE” MPK

Wielkość przewozu pasażerów „zielonymi liniami” MPK ma stałe tendencje wzrostu. Wyjątki stanowią lata, w których w wyniku niesprzyjających warunków atmosferycznych nie było chętnych do wyjazdów do miasta. Nie można jednak wyciągać zbyt pochopnych wniosków z wielkości przewozów, ponieważ obejmują one tylko ilość sprzedanych biletów, nie są adekwatne do rzeczywistej liczby przewiezionych pasażerów. Trzeba również wspomnieć, że przewozy generalnie obejmują miesiące: maj, czerwiec, lipiec, sierpień, wrzesień i październik z wyjątkami dla niektórych linii w poszczególnych latach, kiedy to rozpoczynano i kończono kursowanie „zielonych linii” w innych miastach niż wyżej wymienione.

Popyt na usługi tego rodzaju mieszkańców Krakowa ciągle wzrasta. Przejawia się to między innymi otwieraniem nowych „linii zielonych” do atrakcyjnych miejsc w obrębie Krakowa.

Likwidowanie niektórych linii od 1972 roku jest wynikiem wprowadzenia na miejsce „linii zielonych” — linii strefowych (tzw. dwusetek), spełniających podobną funkcję jak „linie zielone” w dni świąteczne. Powodem do likwidacji są często uciążliwe objazdy na trasie linii (np. linia do Ojcowa).

Ilość „linii zielonych” wprawdzie nie świadczy o wielkości zjawiska, niemniej daje poгляд na jego charakter. Aktualnie „zielone linie” oferują pięć atrakcyjnych, urozmaiconych punktów docelowych,

dając tym samym duże możliwości wyboru mieszkańcom Krakowa — miejscowości w których chętnie spędzają dni wolne od pracy.

Rozkład jazdy autobusów linii strefowych kursujących do atrakcyjnych miejscowości w okolicach Krakowa jest dostosowany do potrzeb świątecznych wyjazdów mieszkańców poza miasto. Oprócz zwiększonej częstotliwości kursów w okresie: maj — październik doczepiane są przyczepy, co zwiększa możliwości przewozowe.

Rozwój „zielonych linii” MPK — Kraków jest wynikiem potrzeb społecznych i możliwości przewozowych MPK. O wielkości przewozów „zielonymi liniami” decydują: warunki atmosferyczne, dostępność komunikacyjna oraz jazdy, częstotliwość kursowania autobusów, atrakcyjność miejsca docelowego.

W przypadku wypoczynku świątecznego mieszkańców Krakowa występuje problem noclegów (istnieje skromna baza noclegowa w Ojcowie — Złotej Górze i Myślenicach — na Zarzabiu).

Należałoby zastanowić się nad wprowadzeniem dodatkowej formy usług jaką jest nocleg. Problem staje się szczególnie aktualny w obliczu wolnych sobót i niedziel.

Należałoby zainteresować władze gmin terenów atrakcyjnych wypoczynkiem świątecznym. Organizacja „pół biwakowych” i „małych gastronomii” w większości wypadków rozwiązałaby problem.

PIOTR LAMIK

SPROSTOWANIE

W poprzednim numerze, korekta przeoczyła błąd zcerski. Autorką artykułu „Głos w sprawie polityki kadrowej w

przedsiębiorstwie” była — Janina DZIURO, a nie jak podało Janina Łuno. Za błąd przepraszamy Czytelników i autorkę.

(DOKONCZENIE ZE STR. 1)

— O 13.00 wyszedłem z domu do szkoły. Uczę się — mówi kierownik zmiany nocnej zaplecza — Mieczysław Kozioł. — Będę w domu jutro o 6.00 rano.

Jestem w trakcie pracy. Coś jak dotąd, obyło się bez większych kataklizmów. Wozy zjechały jak zwykle z usterkami. Tak, są i poważne; trzy wagony stoją z uszkodzonymi przetrzownikami. Nie można ich uruchomić z powodu... braku

pracy. To z tych poważniejszych. O godzinie 1.00 do stanę wykaz usterek — mówi mistrz. — Do 4.00 musimy je usunąć. O 3.44 odjeżdża z zajezdni pierwszy pociąg; Dziś linii „9” (2).

47 pracowników zaplecza musi zabezpieczyć wyjazd 115 pociągów tramwajowych.

Mijają nocne godziny. W hali zajezdni zaczyna być gorąco. Kierownik Grochola zniknął i zapewne rozwiązuje którąś z kolei karkołomną

Wysłałem Józka, żeby posprządał; brakowało zarówek i światła długiego. Na przyszłość będzie tak robił.

Dyspozytor Stanisław Piszczek wypisze jeszcze tej nocy karty dla 115 pociągów, sprawdzi sprawność wozów i uzgodni linie.

Wyjechałam przed świtem. Balaganu przy wyjazdach nie zobaczyłam. Mam nadzieję, że nie było; wszak spokojna noc

Nastała spokojna noc...

szczęstek. Drobiażdżek. Ale go nie ma.

Na stole pojawiają się skolekjonowane przez kierownika Grochola, a dostarczone przez pracowników szczętki innego typu. Trzeba je tylko sprawdzić. Dział Techniczny winien tę sprawę rozwiązać.

— Do 12.00 usunęliśmy już zwarcię w obwodach niskiego napięcia w wagonach „309” i „310”. Usunęliśmy poważną awarię w „4” — były pocięte kable zasilające dopływ wysokiego napięcia do silników

sprawy — o czym nam tu obojęnym, wiedzieć nie wypada.

— Było dziś spokojnie, bez żadnych zakłóceń. Zjazd był planowy. Wyjątkowo dziś nie było na linii żadnych zatrzymań w ciągu dnia. Spokój na trasie. Ale już martwię się o rano. Może być tabor, a zabraknie motorniczek. Mam za mało ludzi w rezerwie, dużo chorują, a po południu mecz. Wiecie, dziś nocne pociągi wyjechały wszystkie zgodnie z planem. Nie było usterek, bo się zabezpieczyłem.

zapowiadała spokojny świt. Wyjeżdżając, zostawiłam czuwających nad tym, by za godzinę wyjechały na trasę wszystkie wozy sprawne, by krakowianie mimo snoty, bez większych przygód dotarli do pracy.

Wszystkim z Zajezdni życzymy wyjątkowo spokojnych nocy, takich jak ta z 20/21 września. Motorniczym radzimy — ostrożna jazda. Bo pogoda typowo jesienna.

Janina DZIURO

SZANUJMY SIĘ..

(DOKONCZENIE ZE STR. 3)

kultury jazdy ale i kultury w kontaktach z pasażerami.

Artkuł dedykuje wszystkim kierowcom. Wśród Was znajduje się sporo rzetelnych, myślących pracowników. Na nic się jednak zda solidna praca jednych, gdy inni będą zawalać.

Tym, którym tak trudno zrozumieć (m. in. przewodniczącemu czyżńskiej ZSMP), że rozkłady jazdy są po to, by ich przestrzegać, a trzy minutowe spóźnienia i nadśpieszenia — powodują jazdę stadami, może gdy słowa nie pomo-

gły — w czym rzecz — wyjaśnię przykładowa tabela:

Jakbym odtworzył taśmę sprzed 5, 10 lat; te same fakty, te same argumenty na obronę. Ot, wystuchali. Narada się skończyła — powiedział jeden z gości, zaproszonych na naradę.

Czy kiedyś na tej taśmie nagrane zostaną nowe melodie zależy w dużej mierze od was kierowcy, od waszej pracy „po nowemu”. My będziemy konsekwentni w działaniu i zapewne nie raz spotkamy się jeszcze na trasie.

JANINA DZIURO

Odjazdy wg rozkładu jazdy	Częstotliwość wg rozkładu jazdy	Odchylenia od rozkładu jazdy	Faktyczne odjazdy	Rzeczywista częstotliwość
6.06	7	0	6.06	4
6.13	7	+3	6.10	13
6.20	6	-3	6.23	10
6.26	6	+3	6.23	0 (para)
6.33	7	-3	6.36	13
6.40	7	0	6.40	4
6.47	7	+3	6.44	4
6.54	7	0	6.54	10

KOMUNIKAT

Wszystkie Wydziały zgłaszają drużyny do „I Sztafetowego Biegu Przełajowego Zakładów Pracy Krakowa” o Puchar Przechodni „Echa Krakowa” i Puchar Przewodniczącego Krakowskiej Rady Związków Zawodowych.

Zawody odbędą się w dniu 9 października br., na Błoniach krakowskich. Dla uczestników przygotowano dyplomy i proporzyczki.

Szczegółowej informacji udziela Dział Kultury, Sportu i Wychowania — tel. 610-76.

KOMUNIKAT

UWAGA! W dniach od 4 do 10 października br. zostanie zorganizowany — KIERMASZ OWOCO — WARZYWNICZY w godzinach od 8 do 16 w następujących punktach:

IV Zajezdnia — na parkingu wzdłuż warsztatów tramwajowych i przy ul. Wawrzyńca 12, obok biur Zakładu Komunikacji Samochodowej.

Zapraszamy!

Pośród listów, które nadeszły do naszej Redakcji od Czytelników „Sygnałów” jest jeden, który zasługuje na szczególną uwagę. Napisał go Zdzisław GRABKA, który niedawno przyjechał ze Szczecina i podjął pracę w naszym przedsiębiorstwie w charakterze motorniczego.

Autor listu przesłał nam swój (jak sam nazwał) pierw-

Listy do Redakcji

szy krakowski wiersz, który w całości poniżej zamieszczamy:

„DOBRY WIECZÓR, KRAKOWIE”

Dobry wieczór!
Jak się masz Krakowie?
Witam cię poszumem morskich fal
ze Szczecina do Ciebie przybyłem —
tak mnie wabił Twój urok i czar.
Dobry wieczór,
chcę żyć tu i mieszkać
i w historię Twych murów
wbicie się mrok.
Chcę Cię sławić i rozbudowywać
byś piękniejszy był z roku na rok.

Przyszedłem tu pieszo,
z podniesioną głową,
przyszedłem z daleka —
znad bałtyckich plaż.

Na chwilę w Twym rynku zmęczony stanąłem
i odtąd zostałem wśród Was.

Dobranoc Krakowie —
ukołowane miasto
już księżyc na niebie
i gwiazd srebrna brzo.

Zakochołem się w Tobie
na wieki,
z tą miłością zamykam powieki
z Tobą w sercu tak lekko jest spać.

Z UKOSA

Nie partner

Przed laty byłam świadkiem wypowiedzi pani na stanowisku, iż wstydzi się mówić gdzie pracuje, bo u nich jest „straszny element” (rzecz nie dotyczy MPK). Byłam oburzona. Miałam tysiące argumentów; że przecież na przykładzie jednostki nie można uogólniać, że nie ma ludzi tylko złych, że wstydzić się trzeba, jeżeli się kradnie, żebra przy dobrym zdrowiu i świadomości wykonuje złe swoją pracę. A poza tym „marny to płak, co na swoje gniazdo...” Nie pamiętam dziś wszystkich przytoczonych wtedy przez mnie argumentów ale panią przekonałam.

Dziś, nadal nie twierdząc, że ta pani miała rację ale ja trochę rozumiem. Ot, po prostu tamto zdanie zostało źle sformułowane; to nie wykonywanej pracy i przedsiębiorstwa trzeba się wstydzić ale niektórych ludzi.

Życie tak już ułożyło, że znajomych tworzy nam sytuacja, a przyjaciół wybieramy sobie świadomie. Często i przyjaciele wybrani przecież i niby dobrze poznani zawodza, coś mówić dopiero o znajomych?

Zdarzyło mi się niedawno być świadkiem awantury. Z powodu rzeczy blagiej jedna pani drugą panią obrażała stekiem przekleństw Świadczą o zupełnym braku kultury osoby „wykrzykującej”. W pewnym momencie zagotowało się i we mnie. Gdy już miałam coś „odpać” przypomniało mi się zajęcie w tramwaju sprzed kilku miesięcy. Motorniczy — być może — zbyt gwałtownie zahamował i pan w podeszłym wieku, czytający gazetę, stracił na moment równowagę. „Polecał” wtedy pod adresem motorniczego „wulgarnie sformułowania”. Nobliwie wyglądającego pana najbardziej jednak zdenerwował spokój i brak jakiegokolwiek reakcji ze strony atakowanego Tego mu było za wiele. Wrzasnął „coś kołku, na dodatek jeszcze głuchym”. Na co zaripostował motorniczy „nie ogłuchłem, tylko pan nie partner do rozmowy. A przemawianie do pana, pańskim językiem ulicznika, ubliżając mi”. Efekt był piorunujący. Pasażer przeprosił i wysiadł na pierwszym przystanku.

Pomna słów motorniczego, nie odczuwam się, ignorując zachowanie tym razem pracownicy naszego przedsiębiorstwa.

Co by się działo jednak, gdyby na miejscu owego, jakże mądrego motorniczego, znalazła się ta niewybredna w słowach kobieta? Co pomyślałaby sobie owa sprzed lat znajoma, czy także zachowaniem tej osoby mierzylaby kulturę wszystkich naszych pracowników?

FILOMENA SERWIN

PIONOWO: 1. uniform, 2. kruczek, 3. ogonek, 4. meduza, 5. dementi, 6. stadion, 13. podatek, 14. pedagog, 15. epolety, 16. meander, 18. iperyt, 20. rapier.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 41 nagrodę książkowe wylosowali: Tadeusz CIESLIK — WET Podgórze, Maria KONCZEWSKA — Rudawa 102, Anna SOLTYS — Centr. Telef.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie

Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina DZIURO, Wojciech Gorczyca, Filomena Serwin. Zdjęcia: A. Rupniewski.

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.