

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Moja ukochana

MOJA UKOCHAŃA JESTEŚ
WIERNIE DOSTOSOWANA DO CHWILI
CAŁA W BARWACH SOCZYSTYCH
CIĄGLA OGARNIĘTA CHĘCIĄ
CHOCBY SERCE PEKŁO
MOJA JESTEŚ ZIEMIO

OTWIERAM SŁOWA NA OŚCIEŻ
ŻEBY POWIETRZE I SŁOŃCE
ŻEBY KRAJOBRAZ PRZEPLYWAŁ I PIĘKNIAŁ
ŻEBY OGARNIAŁ SPRAWY CZŁOWIEKA
I SPOKÓJ DZIECKA
ZIEMIO MOJA WIELKA

MOJE WZRUSZENIE
ODDAJĘ CI W ZAMIAN
MOJE SNU NIEDOSYPIANIE
PRACY NAWAŁ
TETNO KRWI CIEPŁO CIAŁA
BYS TY W WIOŚNIE CAŁA
PLYNĘŁA W PRZYSZŁOŚĆ

NINA STYKA

Z dniem 1. lipca 1979 r. uzyskuje moc obowiązującą Decyzja Prezydenta Miasta Krakowa Nr 63/79 z dnia 31. maja br. w sprawie zmiany godzin rozpoczynania pracy w niektórych zakładach i nauki w szkołach w Krakowie. Załącznik do wymienionej decyzji stanowi wykaz przedsiębiorstw i instytucji państwowych oraz spółdzielczych, których stan zatrudnienia przekracza 50 osób zobowiązanych do wprowadzenia zmian w omawianym zakresie.

Decyzja ta umożliwia wprowadzenie systemu zróżnicowanego czasu rozpoczynania pracy stanowiącego bezinwestycyjną metodę usprawnienia przewozów pasażerskich w go-

formacyjne zawarte w formularzach zostały przetworzone przy zastosowaniu elektronicznej techniki obliczeniowej w Zakładzie Elektronicznej i Informatyki Gospodarki Komunalnej w Łodzi. Zestawienia wyników sporządzone w formie tabulogramów szeregowo przeanalizowano oraz przedłożono Komisji Gospodarki Komunalnej, Komunikacji i Łączności Rady Narodowej Miasta Krakowa. Komisja, na posiedzeniu której zaproszono również dyrektorów większych przedsiębiorstw. Po przedyskutowaniu problemu zaakceptowano proponowane zmiany godzin rozpoczynania pracy w 1500 jednostkach organizacyjnych. Ustalenie to stanowiło tzw. wariant I,

• PRI Budostal zakończył (wreszcie) remont torowiska w ul. Kocmyrzowskiej i 14 lipca po południu linia „5” wróciła na starą trasę. A na PRI czeka już następna robota — wymiana torów pomiędzy pętlą Wieczystą a Zajezdnią Autobusową w Czyżynach.

• 10 lipca Rada Zakładowa przeprowadziła szkolenie społecznych inspektorów pracy na temat realizacji zadań wynikających z kompleksowego planu poprawy warunków pracy.

• Brygady Zakładu Torów udzieliły pomocy głównemu wykonawcy przebudowy Pl.

Ważna decyzja

dzinach szczytu. System ten został wprowadzony w 1978 roku w Łodzi i pozwolił na uzyskanie w stosunkowo krótkim okresie czasu wielu pozytywnych efektów. W naszym mieście natomiast kilkakrotnie projektowane wdrożenie zmian natrafiało na poważne trudności proceduralne.

Obecnie w związku z wydaniem tak ważnego aktu normatywnego, który powinien spowodować od dawna postulowaną poprawę warunków podróżowania środkami komunikacji miejskiej w godzinach szczytu warto przypomnieć w skrócie historię tego przedsięwzięcia.

Źródło materiałów podstawowych do szczegółowej analizy obciążenia tramwajów i autobusów stanowiły zapotrzebowania na miesięczne bilety pracownicze wypełniane przez poszczególne zakłady pracy w m-cu maju 1978. Wszystkie formularze indywidualnych zamówień zostały odpowiednio zasymbolizowane przy pomocy specjalnie opracowanego kodu uwzględniającego numer kolejnego rejonu (1-99) oraz numeru przystanku zlokalizowanego przy jednym z 250 odcinków. Następnie dane in-

którego jednak nie wdrożono. Następnie opracowano II wariant zmian obejmujący 1100 zakładów pracy — także nie wprowadzono go do praktycznej realizacji.

Ostatnio podjęta decyzja oznacza wdrożenie tzw. III wariantu projektu na podstawie którego z dniem 1. lipca 1979 r. wyszczególnione w wykazie przedsiębiorstwa i zakłady w liczbie 771 rozpoczęły pracę o zmienionej godzinie. Zdecydowana większość wytypowanych zakładów pracy należy do głównych działów gospodarki narodowej tj. przemysłu, budownictwa, handlu, transportu i łączności — objętych zarówno planowaniem centralnym jak i terenowym oraz zgrupowanych w sektorze państwowym i spółdzielczym.

Aktualnie wprowadzona do realizacji decyzja Prezydenta Miasta Krakowa, z którą wiąże się nadzieja na oczekiwaną poprawę sytuacji przewozowej, a w szczególności warunków dojazdów do pracy w godzinach szczytów stanowi niewątpliwie jedno z ważnych rozwiązań praktycznych, mających na celu usprawnienie komunikacji miejskiej.

ANDRZEJ GIELECKI

15 dni w MPK

Bohaterów Getta, którym jest MPRI. Dzięki tej pomocy możliwe stało się uruchomienie komunikacji tramwajowej już 7 lipca.

• Trwają narady robocze poświęcone realizacji zadań planowych. Narady te są przygotowaniem do Konferencji Samorządu Robotniczego, która odbędzie się 30 lipca.

• Pisaliśmy kilkakrotnie o niedobrych zwyczajach kierowców mikrobusów. Kierownictwo Zakładu Taksówek ostatnio rozstało się w trybie dyscyplinarnym z trzema najbardziej niepoprawnymi. Miejmy nadzieję, że w ten sposób zakończymy temat ziej pracy mikrobusów.

(K. G.)

Rówieśnicy naszej Ludowej

Urodzili się 35 lat temu w 1944 roku — Władysław Kapusta 11 lipca, a Zygmunt Suder 21 lipca. Czas ich urodzin przypadł na okres, kiedy wolność wkraczała w progi zniszczonego kilkuletnią okupacją kraju.

Rokrocznie wraz z Ojczyzną obchodzili swoje urodziny. I tak minęło 35 lat — Ludowej Ojczyzny i ich życia. Lata odbudowy, budowy i rozkwitu kraju — ich dzieciństwa, młodości i wieku dojrzałego.

Kim są rówieśnicy naszej ludowej?

Władysław Kapusta jest mechanikiem samochodowym w Zakładzie Eksploatacji Autobusów w Bieżyczach.

— To moja pierwsza w życiu praca, a pracuję tu już 17 rok. Gdybym jeszcze raz wybierał zawód, wybrałbym ten sam i pracę tylko w tym przedsiębiorstwie. Zona również pracuje w MPK w Wydziale Torów. Mamy dwoje dzieci — córkę uczennicę szkoły podstawowej i syna przedszkolaka. Czy mam jakieś marzenia? Nie, mi nie potrzeba. Mam rodzinę, mieszkanie, zawód który lubię, dobre stosunki w pracy... chciałbym chyba samochód. Tak, tylko jeszcze czterech kółka.

Władysław Kapusta jest cennym pracownikiem w swoim Zakładzie. Kandydatem do PZPR. Pracuje na stanowisku brygadzysty. Równocześnie pełni funkcję Społecznego Inspektora Pracy. Obdarzony za-

ufaniem kolegów wybrany został delegatem — reprezentantem załogi na Konferencję Samorządu Robotniczego. Cechy charakterystyczne, zdyscyplinowany i koleżeński.

Zygmunt Suder jest motorniczym w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta.

— Pochodzę z wielodzietnej rodziny. Musiałem się jak najwcześniej usamodzielniać. Kiedy więc przeczytałem ogłoszenie o naborze MPK na konduktorów, zgłosiłem się do pracy i... tak już tu pozostałem. Pracuję 17 rok, z tym, że po zlikwidowaniu etatów konduktorów przekwalifikowałem się na motorniczego. Mam rodzinę, pracę, którą lubię i w której nieźle zarabiam. Moje marzenia. Owszem jedno i to wielkie — zmiana mieszkania. Nie chcę żeby było większe od

tego, które posiadam ani w innym miejscu. Nowej Huty ale takie, żebym z żoną i czwórką moich dzieci nie musiał od jesieni do wiosny mieszkać tylko w jednym pomieszczeniu — kuchni ponieważ w pokojach leje się strumieniem z sufitu woda. Wszystkie sprządane dotąd przez mnie komisje jak i dotąd wykonywane na ich polecenie (Dokończenie na str. 2)

Dla Krakowa

W akcji odnowy krakowskich zabytków nie mogło zabraknąć i naszego przedsiębiorstwa, które, co tu ukrywać, ma swój wkład i w dzieło ich niszczenia. Hałasujące i wywołujące wstrząsy tramwaje, zatrzuwające śpalinami powietrze autobusy to przecież nasza własność. Dlatego odpowiedzieliśmy na apel o ratowanie zabytków i przekazaliśmy na konto Komitetu Odnowy łącznie kwotę 66 780 zł i 20 gr. Pracownicy Zakładu Budowlanego przekazali na szczytny cel 9 000 zł wypracowanych w czynie produkcyjnym oraz 1 000 zł zebranych wśród załogi; Zakład Naprawy Autobusów wpłacił 8 500 zł wypracowane w czynie produkcyjnym i 3 856 zł zebrane wśród załogi; 7 316 zł wpłacił pracownicy Zakładu Transportu, a 6 620 zł Zakład Taksówek. A oto wpłaty pozostałych jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa: ZEA Bieżychy — 3 461 zł, Dział Koordynacji Eksploatacyjnej — 340 zł, Wydział Zabezpieczenia Ruchu — Oddział Nowa Huta — 400 zł, Wydział Zabezpieczenia Ruchu — 420 zł, Zakład Naprawy Tramwajów 1 400 zł, SGO-390 zł, Wydział Torów 1 854 zł, 50 gr, Zarząd Przedsiębiorstwa 2 027 zł, Dział Ekonomiczny 770 zł, Zakład Sieci i Podstacji 227 zł, Dział Organizacji i Zarządzania 290 zł, Prezes Rady Zakładowej — 500 zł, Wydział Taryfowo-Biletowy — 2 040 zł, ZET Nowa Huta — 3 860 zł, Klasy II A i II B Szkoły Przyzakładowej 619 zł, 70 gr, ZET Podgórze — 3 900 zł, Wydział Zabezpieczenia Ruchu oddz. Podgórze — 485 zł, i oddział Śródmieście tegoż Wydziału — 710 zł, Pion Pracowniczy — 1 300 zł, Dział Szkolenia — 1 800 zł, ZEA Czyżyny — 480 zł, oraz pieniądze znalezione przez p. Marię Bajdę — 1 000 zł.

W imieniu naszego starego, królewskiego gródu serdecznie dziękujemy wszystkim ofiarodawcom.



Władysław Kapusta



Zygmunt Suder

Fot. A. MAKUCH



Nagrody dla najlepszych

Tradycją już stało się, że wakacyjne podsumowanie współzawodnictwa kół ZSMP odbywa się w czasie rejsu wiślanym statkiem. Wówczas również wręczone są upominki i dyplomy zwycięzcom plebiscytu na najlepszego mistrza wychowawcę i nauczyciela. Nie inaczej było i w tym roku. 6 lipca na statku „Majka” pływającym wiślanym nurtem spotkali się młodzieżowi aktywiści i wyróżnieni przez nich mistrzowie. Przybyli także sekretarz KZ PZPR Józef Stręk, przewodniczący ZD ZSMP Stanisław Piechnik, przewodniczący Rady Zakładowej Józef Grabacki oraz z-ca dyrek-

tora d.s. ekonomicznych i załogi-Alojzy Kusina. Gdy statek wypłynął w rejs, przedstawicielom najlepszych w ubiegłym roku kół ZSMP wręczono puchary przechodnie. Otrzymali je: zdobywca „pierwszego miejsca” — VII Koło przy Zakładzie Naprawy Tramwajów i za trzecie miejsce — IX Koło z Zakładu Taksówek. Następnie otrzymali upominki i dyplomy wyróżnieni w plebiscycie na najlepszego mistrza wychowawcę i nauczyciela. Jako pierwszy odebrał nagrodę Zasłużony Mistrz i Wychowawca

Młodzieży Józef Pańko z Zakładu Naprawy Tramwajów. A potem kolejno: Kazimierz Waligóra z Zakładu Torów, Marian Seibór z Zakładu Taksówek, Jan Grzywacz z Wydziału Zabezpieczenia Ruchu, Jan Szeffler z Zakładu Remontowo-Budowlanego, Wacław Gluz z tegoż zakładu i Jerzy Dąbkiewicz z Zakładu Taksówek. Także pozostali uczestnicy plebiscytu otrzymali drobne upominki. Po części oficjalnej władze nad pokładem przejął zespół muzyczny z WEA Bieńczyce „Klakson”. Niestety jednak z powodu awarii prądu jego występ nie trwał zbyt długo.

Nie mógł również wystąpić (nie z własnej winy zresztą) kabaret „Zwierzynieckie Andrusy”. Po krótkim postoju na Białanach statek powrócił na przystań, gdzie dopiero rozpoczęła się zabawa. Nie mogła wzbudzić zachwytu uczestników postawa niektórych członków załogi statku, którzy robili wiele, aby zepsuć atmosferę nianego mimo wszystko wieczoru. W przyszłości należy chyba staranniej dobrać gospodarzy takich imprez, aby uniknąć tego typu „przyjemności”.

(K.G.)



Fot. A. Makuch

Z biegiem Wisły

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 czerwca obchodzili jubileusz pracy w MPK Kraków.

30 LAT

Józef Skrzyński — Dz. Gospodarki Odzieży
Piotr Jagła — Zakł. Eksp. Tramw. Podgórze

25 LAT

Stefan Iwaniuk — Zakład Eksp. Tramw. N. Huta
Józef Szlag — Zakład Eksp. Tramw. Podgórze
Franciszek Jankowski — Zakł. Sieci i Podstacji
Franciszek Krzywanski — Zakł. Eksp. Tramw. Podgórze

20 LAT

Danuta Mirzyńska — Dz. Obrach. Płac i Zasiłków
Władysław Górka — Wydział Taryfowo-Biletowy
Stanisław Sacha — Wydział Taryfowo-Biletowy
Marian Przeginiak — Zakł. Eksploat. Tramw. Podgórze
Józef Litewka — Zakł. Eksp. Tramw. Podgórze
Maria Piwińska — Zakł. Eksp. Tramw. Podgórze
Aleksander Staszczak — Zakł. Eksp. Tramw. Podgórze
Marian Boreja — Zakł. Sieci i Podstacji
Andrzej Piekarz — Zakł. Napr. Tramwajów

15 LAT

Stanisław Kuchta — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Jan Mrugacz — Zakład Taksówek
Edward Mars — Zakład Taksówek
Franciszek Jasek — Zakład Torów
Władysław Pawlak — Zakład Torów
Edward Syrek — Zakład Torów

10 LAT

Mieczysław Słobodzian — Wydział Zaopatr. Materiał.
Barbara Synowiec — Dział Gospodarki Odzieży
Grażyna Cholewa — Zakład Eksp. Autob. Czyżyny
Czesław Cela — Zakład Eksp. Autob. Bieńczyce
Franciszek Maśliński — Zakład Eksp. Autob. Bieńczyce
Mieczysław Gomółka — Zakład Budowlano-Remontowy
Antoni Duda — Zakład Eksp. Autob. Czyżyny
Jan Dziedzic — Zakł. Eksp. Tramw. Podgórze

Druga sprawa rozpatrywana przez Okręgowy Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Krakowie na sesji wyjazdowej w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym był spór pomiędzy Czesławą Szydłowską a naszym przedsiębiorstwem o przywrócenie do pracy.

Czesława Szydłowska pracowała jako regulatorka ruchu na Azorach 7 grudnia ub. r. pełniła swe obowiązki służbowe w wyjątkowo niesprzyjających warunkach. Wszyscy mamy jeszcze w pamięci te dni, kiedy komunikacja miejska została przez pogodę niemal całkowicie sparaliżowana. Trudno się dziwić pasażerom, że raz po raz wyrażali swe pretensje pod adresem przedsiębiorstwa do jednego jego reprezentanta na placu, Cz. Szydłowskiej. Ta początkowo spokojnie odpowiadała na pytania, gdy jednak znalazła się pasażerka bardziej krewka, która — jak twierdziła powódka — w odwolaniu do Sądu — obrzuciła regulatorkę stekiem wyzwick, ta odpowiedziała tym samym. Zaczęła się zwykła „pyskówka”, w której obie panie nie pozostały sobie dłużne. Efektem tej „wymiany zdań” była skarga pasażerki, która wpłynęła do przedsiębiorstwa.

Regulatorka została wezwana na rozmowę do kierownika Wydziału Nadzoru Ruchu, mgr

Mariana Dudka, który początkowo zamierzał przeprowadzić rozmowę pouczającą. Gdy jednak usłyszał co ma do powiedzenia pani, na którą wpłynęła skarga, jakich argumentów używa, jak dalece jest przekonana o swej nieomylności, wyobraził sobie co działo się wówczas na końcówce. Stwierdził, że dalsza praca osoby o podobnym stanie nerwów na stanowisku pracy, na którym ma się bezpośredni kontakt z

Orzecznictwo Sądów Pracy

Zajście na końcówce

pasażerami, nie jest wskazana, ze względu zarówno na jej równowagę psychiczną, jak i dobre imię przedsiębiorstwa. Tym bardziej, że regulatorka, zdenerwowana wykrzyknęła: „To proszę mnie zwolnić!” (później przyznała, że nie brała poważnie pod uwagę takiego epilogu). MPK nie miało jednak zamiaru od razu pozbywać się pracowni. Zaproponowano więc pani Szydłowskiej pracę sprzątaczk. Ta jednak, a powtórzył ten pogląd i jej adwokat na sali rozpraw, z sobie tylko wiadomych przyczyn, uznała tę pracę za „uwłaczającą jej godności”. Słusznie jakim skomentowała tę

wypowiedź publiczność był dostatecznie wymowny.

W tej sytuacji przedsiębiorstwo rozwiązało umowę o pracę z Czesławą Szydłowską za wypowiedzeniem. Na to regulatorka nie zgodziła się. Wnosząc odwołanie do Terenowej Komisji Odwoławczej d.s. Pracy domagała się wycofania przez MPK wypowiedzenia. Komisja jednak skargę oddaliła i sprawa z inicjatywy p. Szydłowskiej znalazła się w

Sądzie Pracy. W trakcie rozprawy przewodniczącą składu orzekającego mgr Ryszard Hałuszczynski kilkakrotnie nawoływał strony do zawarcia ugody. Ponowiona propozycja zatrudnienia powódki w charakterze sprzątaczk została odrzucona i dopiero gdy MPK zaproponowało Cz. Szydłowskiej pracę pomocy laborantki w Przychodni Przyzakładowej, ta zgodziła się zawrzeć ugodę.

Dalszy ciąg tej historii zastrzeżenie również na uwagę. Okazało się, że Cz. Szydłowska przepracowała w przychodni tylko trzy miesiące. Z dniem 1 lipca przestała być pracownikiem przedsiębiorstwa, tym

razem już na własną prośbę i definitywnie. Okazało się, że i dojazd do przychodni niedogodny i praca nie taka o jakiej marzyła.

Na marginesie tej sprawy nasuwa się kilka ogólniejszych uwag dotyczących pracy w służbach ruchu. Wszyscy wiemy, że praca to niewdzięczna. Regulatorki narażeni są na dyskusje z nie zawsze kulturalnymi pasażerami. Jedyna odpowiedź na ich zaczepki musi być spokój i opanowanie. Takt i kultura muszą cechować pracowników tych służb w każdej sytuacji. A najlepiej brać przykład z góry, z kierownika Wydziału Nadzoru Ruchu, którego w bardzo nieprzyjemnym świetle usiłowała przedstawić powódka. Nie musiał on jednak nawet się bronić, bo przy bliższej indagacji sama Cz. Szydłowska musiała potwierdzić prawdziwość faktów świadczących jednoznacznie na jego korzyść. I jestem zupełnie pewien, że gdyby podobną postawę jak m. M. Dudek w sporze z regulatorką zaprezentowała ta ostatnia w sporze z pasażerką, wówczas po prostu nie byłoby tej całej nieprzyjemnej sprawy. Bo pamiętamy, że do klótni potrzebna zawsze dwóch osób. I najbardziej nawet zacietrzewiony awanturnik musi ustąpić, gdy rozmawia z człowiekiem kulturalnym i opanowanym.

(K.G.)

Żegnaliśmy dyrektora

Podobno w życiu każdego człowieka, najwięcej jest chwil powitań i pożegnań. Pożegnania... jakże różne one bywają. To, które w dniu 11 lipca br. miało miejsce w naszym przedsiębiorstwie, było niezwykle uroczyste. Po 40 latach pracy zawodowej — codziennego oddania sprawie komunikacji w naszym mieście, odchodził na zasłużoną emeryturę z-ca dyrektora d/s Zabezpieczenia Komunikacji inż. Stanisław Czajkowski.



Swoją długoletnią staż w przedsiębiorstwie rozpoczyna nauką zawodu jeszcze w 1939 roku. Hitlerowska okupacja — rok 1941, młody dwudziestokilkuletni człowiek, ponownie przyjęty zostaje do pracy w ówczesnej Miejskiej Kolei Elektrycznej na stanowisko konduktora. W 1943 roku, mianowany zostaje urzędnikiem kontraktowym w Oddziale Zajezdni. Równocześnie z pracą zawodową podejmuje działalność konspiracyjną. Wreszcie rok 1945 przynosi Polsce i jej narodowi wolność. Powołanie do wojska, przerwana na dwa lata pracę zawodową. Jako oficer Wojska Polskiego, bierze udział w utrwalaniu władzy ludowej. W 1947 roku wraca do przedsiębiorstwa i podejmuje pracę w Oddziale Sieci Zasilającej w charakterze urzędnika kontraktowego. Pracując, uczy się. Kończy studia. Awansuje. Przesunięty zostaje na stanowisko sekretarza Dyrekcji Miejskiej Kolei Elektrycznej. W 1952 roku,

pełni już funkcję kierownika Wydziału Remontowego, a w 1953 kierownika Wydziału Warsztatów. Kolejny awans otrzymuje w 1956 roku. Mianowany zostaje naczelnym inżynierem z-ca dyrektora d/s technicznych. Wraz z inż. Janem Słupskim zakłada przyzakładową szkołę zawodową MPK. Jest w niej wykładowcą. Pod jego kierownictwem, następuje dynamiczna rozbudowa przedsiębiorstwa. Dziełem jego i współpracowników są: Zajezdnia Tramwajowa w Nowej Hucie, Warsztaty Tramwajowe w Podgórzu, rozbudowa sieci i podstacji w mieście oraz innych obiektów przedsiębiorstwa. Na stanowisko z-ca dyrektora d/s Zabezpieczenia Komunikacji, na którym pozostawał do momentu przejścia na zasłużoną emeryturę powołany został w 1974 r.

Dyrektor inżynier Stanisław Czajkowski jest członkiem PZPR. Reprezentował MPK we władzach Zarządu Oddziału NOT. Był założycielem i pierwszym przewodniczącym Koła NOT w przedsiębiorstwie, racjonalizatorem produkcji, propagatorem nowatorskich rozwiązań technicznych, konsultantem i współtwórcą nowych obiektów zaplecza technicznego przedsiębiorstwa. Jest równocześnie zasłużonym kombatantem, jednym z założycieli Zakładowego Koła ZBoWiD. Posiada liczne odznaczenia państwowe, resortowe i związkowe, m. in. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

Żegnaliśmy dyrektora. Długoletniego, oddanego przedsiębiorstwu pracownika. Świetnego specjalistę z zakresu spraw miejskiej komunikacji.

Były serdeczne podziękowania za ofiarne lata pracy — włożony wysiłek, wiedzę fachową, za to co stworzył i wybudował dla przedsiębiorstwa, za bezpośrednie i miłe kontakty służbowe na co dzień. Była symboliczna wianka kwiatów — 40 białoczerwonych goździków — za każdy rok pracy i tradycyjne życzenia „100 lat” w zdrowiu i wszelkiej pomyślności.

I... wiadomość, że pozostanie jeszcze wśród nas w charakterze doradcy w zespole do opracowywania rozwoju perspektywicznego naszego przedsiębiorstwa na lata 1980 do 2000, gdzie nadal służyć będzie sprawie miejskiej komunikacji — swa wiedza i przez długi lata pracy zawodowej zdobytym doświadczeniem. **M. BUBACZEWSKA**

Opracował: TLK

Rówieśnicy

(Dokończenie ze str. 1)

poprawki budowlane, nie daly rezultatu.

Zygmunt Suder jest członkiem PZPR — grupowym partyjnym. Jest pracownikiem zdyscyplinowanym. Jeździ na „dwurazówkach”. Bierze udział we współzawodnictwie Wydziałowym o tytuł najlepszego w zawodzie. Aktywnie uczestniczy w każdej naradzie roboczej. Należy do tych, którzy z sercem podchodzą do wykonywania zadań planowych przez swój zakład pracy.

Życiorysy moich bohaterów nie odbiegają od przeciętnego życiorysu Polaka — 35 latka, wychowanego i żyjącego w wolnej, Ludowej Ojczyźnie. Dzieciństwo, młodość, nauka zawodu, praca, założenie rodziny i... dochodzenie do pewnych dóbr materialnych — mieszkanka, jego urządzenie, często samochodu...

Zapytanie dlaczego właśnie ich wybrałam z kilkunastu innych za bohaterów mojego artykułu?

Zadecydowała data urodzin — lipiec 1944 rok.

MARIA BUBACZEWSKA

Poniżej prezentujemy wybrane, ciekawsze fragmenty artykułu pt. „Spojrzenie zza kierownicy” z tygodnika „Przegląd Techniczny”. Materiał ten poświęcony jest pracy kierowców autobusowych Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Niech służy porównaniu naszych krakowskich problemów ze stołecznymi.

ko kwalifikowanych kierowców, przybyłych tu z innych przedsiębiorstw.

Pochodzenie socjalne załogi jest bardzo zróżnicowane. Spotyka się ludzi reprezentujących najrozmaitsze, często nie związane z techniką zawody, absolwentów wyższych uczelni. Dlaczego przyszli właśnie do MKZ? Dlaczego porzucili

Spojrzenie zza kierownicy (warszawskiej)

„Widok starego człowieka za kierownicą autobusu należy już do rzadkości. Kierowcy to przeważnie ludzie młodzi. Eksperyment MKZ, polegający na trzymiesięcznym szkoleniu ludzi spoza zawodu stał się już codzienną praktyką. Przewidywania pesymistów, że mało wprawni absolwenci tzw. „deemki” będą powodowali dużo wypadków, nie sprawdziły się i liczba wypadków nie wzrosła. Przede wszystkim dlatego, że bardzo ostre kryteria, stosowane podczas badań wstępnych i psychotechnicznych wylaniają tych, którzy mają zdecydowane predyspozycje do zawodu. Zdarzały się wypadki odrzucenia wyso-

ko kwalifikowanych kierowców, przybyłych tu z innych przedsiębiorstw. Pochodzenie socjalne załogi jest bardzo zróżnicowane. Spotyka się ludzi reprezentujących najrozmaitsze, często nie związane z techniką zawody, absolwentów wyższych uczelni. Dlaczego przyszli właśnie do MKZ? Dlaczego porzucili

dobrze widziana przez borykające się z planem kierownictwo Zakładów, a więc brana pod uwagę przy rozdziale premii i nagród. Nierzadkie są przypadki przepracowania trzystu i więcej godzin miesięcznie. Celują w nich ci, co postanowili dorobić się własnej taksówki, czy zainwestować w gospodarstwo i odlo-

żywszy w ciągu dwóch lat sumę sięgającą nieraz dwustu tysięcy, rezygnują z pracy. Jednak nie oni są przyczyną dużej fluktuacji kadr. Uciekają młodzi, przeważnie już po przepracowanych i obowiązkowych dwóch latach po kursie, nierzadziej z nieprzydatnym, mgdziej indziej prawem jazdy, nie wytrzymujący obciążen związanych z charakterem pracy, nie umiejący wytrzymać się wolnych świąt i popołudni, pogodzić się z monotonią jazdy i fizycznym zmęczeniem”.

Jak więc widać, i w Warszawie te same problemy co u nas.

Trzy pokolenia Talowskich

Jest jednym z tych, którzy w br. obchodzą jubileusz 35-lecia pracy w MPK. Ich staż pracy w przedsiębiorstwie, zbiega się z Jubileuszem Polski Ludowej.

35 lat, to długi okres czasu zarówno w życiu jednego człowieka, kraju jak i działalności zakładu pracy. Edward Talowski to żywa historia tych wszystkich lat. Pracuje na stanowisku brygadzysty — tokarza metalowego w Zakładzie Napraw Autobusów. Wspomina rok 1944, w którym przyszedł do przedsiębiorstwa jak również pierwsze lata pracy w wolnej już Ojczyźnie. Wykonywali w tym czasie wszystkie prace. Każdy rok przynosił zmiany na lepsze. Przywiązałem się do pracy, zakładałem się do pracy, zokładałem ludzi i tak jakoś te lata przeleciały.

Biegły lata wypełnione pracą zawodową i społeczną. Będąc członkiem Partii, pełnił funkcje sekretarza POP, kierownika akcji łączności miasta ze wsią i wiele innych. Jego brygada zawsze brała udział w socjalistycznym współzawodnictwie pracy. Jest wy-



Edward Talowski — senior.

Fot. A. Makuch

chować młodzieży. „Złote ręce” Edwarda Talowskiego znane są w Zakładzie.

Za długoletnią, nienagan-

ą pracę zawodową i społeczną otrzymał szereg cennych odznaczeń m. innymi: Przewodnika Pracy, Racjonalizatora Produkcji,

Złotą i Srebrną BPS, Zastępcę dla miasta Krakowa, Zastępcę Pracownika MPK, Złoty Krzyż Zasługi, cały szereg dyplomów oraz nagród m. innymi w formie wczasów w NRD i na Węgrzech oraz wycieczki do ZSRR.

W naszym przedsiębiorstwie pracuje także dwóch jego synów i wnuk. Starszy syn, również jak ojciec Edward jest mistrzem elektrykiem o ponad 20-letnim już stażu pracy. Młodszy Marian z zawodu operator, pracuje u nas ponad 15 lat. Wnuk również Edward, wybrał zawód monter samochodowego — elektryka.

Piękna jest tradycja rodziny Talowskich. Patronuje jej senior rodu Edward Talowski, który potrafił wychować swoich synów w umiłowaniu do pracy i przywiązaniu do przedsiębiorstwa, z którym sam związał się na długie lata życia. Jego synowie są również wzorowymi członkami załogi i jak On przykładem dla swoich z kolei dzieci. Dowodem tego jest, że już trzecie pokolenie Talowskich pracuje w MPK.

M. BUBACZEWSKA

Urlopy? Nie... pijaństwo

Tradycyjnie na urlop, przeciętny Polak wybiera miesiące letnie — czerwiec, lipiec i sierpień. Świadomie godzi się na tłok na nadmorskiej plaży, przepychanie się przez górskie szlaki i długie czekanie na pociąg, w stołówkach ośrodków wczasowych. Nie mówiąc już o warunkach podróży w jakich dociera do celu, tj. miejscowości w jakiej otrzymał wczasy.

Pozostawmy jednak tych, którzy urlop otrzymali. Zycząc im słońca i miłego wypoczynku, a zajmijmy się tymi, którzy pozostali w pracy i prócz zakresu własnej, wykonywać ją muszą również za nieobecnych kolegów.

Czy tętni ona u nas normalnym rytmem jak w innych nie urlopujących miesiącach? Czy wydziały eksploatacyjne mają trudności z zapewnieniem miastu takiej komunikacji jak w innym okresie czasu?

Kierownik Zakładu Eksploatacji Tramwajów Podgórze — STANISŁAW MIKULSKI:

— Wszyscy chcieliby korzystać z urlopów w tych 3 miesiącach letnich. Szczególnie ci, którzy mają dzieci w wieku szkolnym. Studenci zasilający również w okresie wakacyjnym nie podejmują pracy. Nie są to jednak dla nas sprawy „nie do przewidzenia”. Urlopy przecież planujemy. Rozkładamy na każdy miesiąc roku. Zdarza się, że żona pracująca w innym przedsiębiorstwie otrzymuje niespodziewanie atrakcyjne wczasy, wówczas mąż prosi nas o urlop. Chce jechać z żoną. Jest to możliwe tylko przez zamianę indywidualną — z kolegą. Nie udzielamy też w miesiącu lipcu motorzystom wolnego socjalnego. Dzień ten im nie przeпада. Wykorzystają go w późniejszych miesiącach. Wolne socjalne pracowników zapleca, rozdzielone zostaje na 4 soboty. Dużą pomocą są dla nas czynny społecznie i produkcyjnie załogi. Dzięki elastycznemu działaniu, ilość wozów wysuszanych z naszej zajezdni nie odbiega od przeciętnej w całym roku. Są jednak dni, w których przeciętna taboru wychodzącego na miasto, wybitnie się obniża. Są to dni wypłat i te po nich następujące. Grupa niesummiennych pracowników, tych, którzy nie gardzą wódką nie podejmuje w tych dniach pracy.

Kierownik Zakładu Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta mer inż. JULIAN PIL-SZCZEK:

— Urlopy pracowników zapleca i motorzystych mamy rozplanowane na wszystkie miesiące roku. Nam w ogóle brakuje ludzi do pracy. Aktualnie w stosunku do planu 54 motorzystych i 47 pracowników zapleca. Najgorszą sytuację mamy w warsztacie pomocniczym. Brakuje nam uczniów, którzy

w ciągu roku w nim pracują, a teraz są na wakacjach.

Kierownik Zakładu Eksploatacji Autobusów Czyżyny — inż. JAN CHLEBDA:

— Urlopy rozkładamy pracownikom na cały rok. Zdarza się, że mimo to przychodzą i proszą o kilka lub kilkanaście dni urlopu teraz, w miesiącach letnich. Nie wyrażamy zgody. Chyba, że potrzebny jest taki urlop na sprawę wyjazdową dla pracownika wagi. Wówczas otrzymuje maksimum kilka dni. Sezon urlopowy wśród pracowników zapleca, nie stwarza nam większych kłopotów. W sumie, urlopy naszych pracowników, nie mają wpływu na ilość dziennie wypuszczanych z naszej zajezdni na trasę wozów. Problemem staje się natomiast rosnąca ilość zachorowań.

Z-ca kierownika ds. technicznych Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieńczyce — inż. JERZY URBANIK:

— Staramy się urlopy rozkładać naszym pracownikom na wszystkie miesiące roku. W okresie żniw, uprzywilejowani są kierowcy mający rodzinę na wsi, której zobowiązani są pomóc w polu. Wśród pracowników zapleca, urlopy nie dezorganizują pracy. Jeżeli można mówić o trudnościach w grupie pracowników zapleca, to wynikają one z braku pełnej obsady. Zatrudnionych powinno być 315 pracowników, a jest tylko 260. Kierowców mamy w sam raz. Kłopoty z wyjazdem pełnej planowanej ilości taboru mamy po 15 i 20 każdego miesiąca. Są to dni wypłat. Na 168 — 170, a nawet w ostatnich dwóch tygodniach 172 — 179 autobusów wyjeżdżających z naszej zajezdni, w dniach potyplatających wyjeżdżają tylko np. 163 jednostki.

Jak więc wynika z wypowiedzi kierownictwa poszczególnych zajezdni, problem urlopów w miesiącach letnich, został u nas w przedsiębiorstwie opanowany przez dokładne rozplanowanie ich na wszystkie miesiące roku. Wyłoniły się jednak inne poważne sprawy, mające duży wpływ na sprawność komunikacji w mieście — nasilająca się ilość zachorowań i pijaństwo wśród motorzystych i kierowców. Jeżeli w przypadku pierwszym trudno o udzielenie rad, ponieważ zwiększona zachorowalność nie jest od nas zależna, w przypadku drugim sankcje na piaków — kierowców i motorzystych znaleźć się muszą. Przecież ci, którzy notorycznie zawalają po wypłatach pracę, znani są w poszczególnych zajezdniach. Czy nie można więc sobie z nimi poradzić? Jak jeszcze długo większość załogi dobrze pracującej pozwoli sobie szkodzić na opinii nie tylko w przedsiębiorstwie, ale również wśród mieszkańców naszego miasta?

MARIA BUBACZEWSKA

OCENIAMY SIEBIE

Ostatni artykuł z tego cyklu wywołał duże poruszenie wśród młodzieżowego aktywu przedsiębiorstwa. Zorganizowaliśmy dyskusję redakcyjną, której przebieg przedstawiliśmy czytelnikom w poprzednim numerze. Istnieje więc potrzeba podobnych publikacji.

Tym razem w poszukiwaniu tematu udałem się do Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieńczyce — terenu działania IV Koła ZSMP. W kole tymi jeszcze niedawno pracowali: Antoni Madejowicz, Zygmunt Musiał, Marian Szymański — znani i cenieni „młodzieżowcy”, nadając swojej działalności wyraźny kierunek. Obecnie żadnego z nich już nie ma w Bieńczycach... A koło?

— Nie mogę powiedzieć, że jest to obecnie złe koło. To co do nich należy wykonywać w terminie, zawsze mamy od nich sprawozdania o realizacji zobowiązań, o bieżących sprawach. Tylko, że to nie wystarcza. Członkowie koła zasklepiają się w swoim gronie; nie wychodzą na zewnątrz z inicjatywami, nie starają się działać spontanicznie. Po prostu robią, jeszcze raz powtarzam, że dobrze, ale tylko to co muszą — mówi o kole obecny wiceprzewodniczący ZZ ZSMP, Marian Szymański.

Nieco ostrzej widzi sprawę inny były członek zarządu tego koła — Zygmunt Musiał: — Usiłowaliśmy im pomóc; w końcu kiedyś zdobyliśmy na stałe Puchar Przechodni za najlepsze wyniki w przedsiębiorstwie, niestety, wciąż coś przeszkadza w nawiązaniu kontaktów.

Członkowie Zarządu Koła, z którymi rozmawiam: przewodniczący Bogdan Matyasik, jego zastępczyni ds. organizacyjnych Alicja Berda i skarbnik Lucyna Seruga narzekają na młodzież podejmującą pracę w zajezdni, twierdząc, że nie można z nią nawiązać kontaktu. Członek koła, obecny przewodniczący Oddziałowej Rady Związkowej w Bieńczycach, Leszek Siodlak uważa, że na aktualną sytuację koła wpływ wywiera ogólny klimat w zajezdni. A ten, co tu ukrywać nie jest najlepszy. Wszyscy znamy sytuację w trakcji samochodowej i nie ma chyba potrzeby dłużej w tym miejscu zatrzymywać się nad tym tematem.

W każdym razie działający od 31 stycznia zarząd koła nie ma łatwego życia. Aktualnie koło liczy 60 osób. Ci, których chcą zweryfikować najpierw pytają:

— A czy mi się to opłaci? A kiedy dostanę mieszkanie?

Lucyna Seruga opowiada autentyczne wydarzenie, jak

to przyszedł do niej młody człowiek z prośbą:

— Zaopiniujcie mi pożyczkę.

— Ale ja pana nie znam, jest pan członkiem organizacji?

— To ja się mogę zapisać. Wielce był obrażony, gdy opinii organizacja odmówiła.

Bogdan Matyasik dodaje, że od czasu, gdy objął funkcję przewodniczącego tylko raz zdarzyło mu się, aby ktoś z własnej inicjatywy przyszedł do organizacji. Ten człowiek został, działa, ale pozostałych nie można uprosić.

Daje im się we znaki konsumpcyjny stosunek młodych ludzi do życia. Gdy chcą zebrać składki, muszą ustawiać się pod okienkiem w dniu wypłat i tam od niektórych ścierać po te 40 zł.

— Czuję się wtedy jak żebrak — mówi Lucyna. — Trzeba ludzi długo prosić, aby zdecydowali się wyjść wspólnie do kina czy teatru. Zebrań koła, ze względu na jego specyfikę robimy raz w kwartale, ale i wtedy są kłopoty z frekwencją, mimo, że załatwiamy członkom koła „krótką pracę” na dzień zebrań. Może dlatego, że to wiąże się ze stratą kilku złotych i nie każdy „na to idzie”.

— Staramy się bronić naszych członków, gdy popełnią jakieś wykroczenie. Warunek

— musi to być pierwszy raz, tylko w takich wypadkach interweniuje. Na ogół nasze interwencje odnoszą pożądany skutek.

I jeszcze kilka rozmów, jakie przeprowadziłem na przypadkowo wybranej końcówce, z przypadkowo spotkanymi kierowcami z Bieńczyce. Byli nimi: Jan Mołęcki, Marian Włodarczyk, Stanisław Lis, Jerzy Gorazko i jeszcze kilku innych, którzy prosili o nieujawnianie nazwiska. Zaden z nich nie jest członkiem koła ZSMP. Powód? — Wszyscy podali jeden — brak czasu. Czy ktoś próbował ich werбовать do koła? Przytrafiło się to tylko Jerzemu Gorazko, który ma spośród nich najkrótszy staż pracy. Jak z tego widać obecnie rozmawia się już ze wszystkimi nowo przyjmowanymi. Ale dawniej było inaczej. I w ten sposób organizacja straciła wielu być może wartościowych członków. Nie każdy bowiem ma odwagę przyjść sam, zapytać, czym wy się zajmujecie? Co robicie? I rośnie coraz większy mur między członkami organizacji, a pozostałymi młodymi ludźmi. Zakończ więc ten artykuł apelem do wszystkich młodych ludzi, zainteresowanych organizacją: przyjdźcie, na pewno znajdzie się miejsce i dla was. ZSMP czeka. KRZYSZTOF GACEK

Oficjalnie w naszym przedsiębiorstwie nie kradnie się. Ale tylko oficjalnie. Jest bowiem publicznie tajemnicą, że kradnie się, co się tylko da i gdzie się tylko da. Oczywiście nie wszyscy nasi pracownicy mają w tym swój udział. I najczęściej są to kradzieże drobne, takie które może nie kwalifikowałyby się do prokuratora. Nikt się nimi z reguły nie zajmuje. Przyjęty się. Są tak powszechne, że obojętnie traktujemy każdy następny przypadek.

Co się więc kradnie? Nie myślę tego szeroko tłumaczyć, drodzy Czytelnicy. Sami wiecie co. Ale tylko dla przykładu wymienimy takie części autobusowe jak np. lusterka boczne, przekładniki, osłony migaczy itd. Wystarczy kierowcy tylko na dłużej zostawić swój autobus w zajezdni na usunięcie usterek, a już uszczelnia deficytowe części upłynnia się nieczym kamfora. Dlatego też przed każdym remontem wymontowuje się co cenniejsze rzeczy, wiecież zabiera nawet do domu żeby

móc jeździć na następnej zmianie. Śmiesznie wyglądają na mieście nasze „berliety”, które z tyłu mają potrójną rejestrację. Dwie następne to numery rejestracyjne wyrzute na ostonach migaczy, bo inaczej mogłyby zginąć.

PODSŁUCHANE...

O złodziejach

Nieraz zastanawiałem się, kto kradnie i dlaczego? Czy mechanicy, aby potem odstąpić potrzebującym kierowcom za odpowiedni „dowód wdzięczności”. Czy też kierowcy sami sobie rozkradają swoje autobusy. Kradnie się chyba na własny, wewnętrzny użytek, bo trudno sobie wyobrazić upłynniać nie — których części np. do „berliet” poza przedsiębiorstwem. Chyba, że ktoś ma kontakty międzywojewódzkie... Zresztą,

gdyby ktoś spoza przedsiębiorstwa chciał zaopatrzyć się w brakujące mu detale do autobusów po prostu wystąpiłby grupę ludzi z opasłymi teczkami do Bieńczyce czy Czyżyn. Wymieśliby wszystko co chcieli, przecież nikt tam

nie kontroluje wchodzących i wychodzących. Może więc istotnie ktoś z zewnątrz? Ale najprawdopodobniej kradnie się wewnętrznie, że tak się wyrażę, na zapas. Zeby mieć deficytową część, kiedy zepsuje się lub ukradną. Właśnie — ukradną. Nie jest wykluczone, że tymi kradzieżami i „chomikowaniem” wytwarza się sztuczny brak niektórych części. Części, które w zasadzie powinny być,

Trudno naprawić, komuś z zewnątrz, komuś kto nie pracuje w zajezdni lub nie jeździ i w dodatku jest z prasy, czyli „trefny” bo może „osmarować”, rozszyfrować rzeczy. Każda strona w takich przypadkach podaje inne powody i każdy jest stuprocentowo pewien, że ma rację. Zresztą nie do mnie należy to zadanie. Problemem powinny się zająć kierownictwo przedsiębiorstwa, rada zakładowa czy organizacja partyjna. I to jak najszybciej. Nie można bowiem tolerować złodziejstwa. Nie tylko ze względów gospodarczych jak przede wszystkim moralnych.

Kiedyś w niektórych kradzieżach złodziejom ucinano się prawą rękę i był to dobry sposób. Nauczono ludzi uczciwości. Dziś przysłałoby się nam coś podobnego, równie śrogię jak na nasze czasy. Nie ucinano oczywiście, ale np. publiczne piętnowanie złodziei.

LECH KORECKI

Śladem naszych interwencji

W odpowiedzi na notatkę prasową w „Sygnalach” nr 12 w rubryce „MPK-owskie obrázky”, dotyczącą niewłaściwej pracy motorzysty obsługującego wóz nocny nr 152 z linii „1” w dniu 27 IV 1979 r., kierownictwo Zakładu Eksploatacji Tramwajów „Podgórze” uprzejmie informuje, że motorzysta ten wezwany został do kierownictwa zakładu w celu wyjaśnienia przyczyny niezatrzymywania się na przystankach w czasie wyjeżdżania na linię. Tłumaczenia motorzysty uznano za bezpodstawne, w związku z czym został on odpowiednio pouczony o obowiązujących go przepisach, z równoczesną utratą części premii specjalnej za lipiec i br.

Odnosnie drugiej notatki przedstawiającej opisane sprawę wozu linii „1” — pragniemy poinformować, że z uwagi na brak bliższych danych, nie możemy ustalić winnego, niemniej jednak biorąc pod uwagę bardzo poważne zagrożenie, które stworzył motorzysta z pociągu linii „8” — wykorzystano jako podstawę wy temat w odprawach z motorzystami.

Za krytyczne uwagi pod adresem naszych nierzetelnych pracowników, które pomagają nam w eliminowaniu występujących nieprawidłowości — serdecznie! Obywateli Redaktorowi dziękujemy.

Dyrektor

z up. Kierownik Zakładu Eksplo. Tramw. Podgórze STANISŁAW MIKULSKI

Pilkarze w czasie przerwy

Pisaliśmy przed sezonem piłkarskim o ambitnych planach naszych piłkarzy, którzy stawiali sobie wówczas za cel powrót do klasy wojewódzkiej, z której przed dwoma laty zostali zdegradowani. Niestety nie wyszło z tych planów i w rozgrywkach A klasy przyszło się zadowolić czwartą lokatą. W maju poda- liśmy pierwsze wyniki uzy- skane przez drużynę w run- dzie wiosennej, obecnie uzu- pełniamy te dane o pozostałe rezultaty osiągnięte przez ze- spół wiosną: 5:1 z Czarnymi Staniatki, 1:2 w Swoszowicach z Krakusem, 0:1 na wyjeździe z Puszcą Niepolomicę, 4:1 z wiceliderem grupy Podgórzem (sukces osiągnięty jak twier- dza niektórzy, dzięki obecno- ści na zawodach dyrektora przedsiębiorstwa inż. I. Wilka, która uskrzydliła piłkarzy), 3:0 walkowerem z Wolnymi Kłaj (drużyna z Kłaja nie przybyła na mecz) i 1:1 z mi- strzem grupy Raba w Dobczy- cach. Łącznie Tramwaj zgromadził w rozgrywkach 30 punktów i zajął piąte miejsce w tabeli. A oto jak przedsta- wia się ostateczna tabela gru- py II krakowskiej A klasy:

1. Raba Dob.	26 42 74—24
2. Górnik Wiel.	26 36 68—26
3. Podgórze	25 36 76—32
4. Dalin Mysł.	26 31 41—36
5. TRAMWAJ	26 30 42—29

6. Płomień Rusz.	26 26 37—35
7. Krakus Swo.	26 26 59—44
8. LZS Sulków	26 25 37—48
9. Płomień Miki.	26 24 52—68
10. Start Brzeziny	26 23 45—52
11. Puszcza Niep.	26 22 39—51
12. Armatura	26 21 45—59
13. Czarni Stan.	26 11 17—95
14. Wolni Kłaj	26 11 31—69

Awans do klasy wojewódz- kiej wywalczyła więc Raba Dobczyce. Spadły do B klasy dwa ostatnie zespoły.

Z pracy w sekcji piłkarskiej ZKS Tramwaj po zakończeniu rozgrywek zrezygnował do- tychczasowy trener drużyny seniorów ppłk rez. Zdzisław Dwernicki. Aktualnie trwają rozmowy z jego następcą. Pił- karze wyjadą 1 sierpnia na o- bóz do Limanowej. A 12 sierp- nia start do kolejnych rozgry- wek. Oby pomyślniejszy niż tegoroczne, by jednak tak się stało, potrzebne jest większe niż dotychczas zainteresowa- nie całej załogi sbrawami tramwajarskiego klubu. Ta uwaga zwłaszcza dotyczy mło- dzieży uczącej się w naszej przyzakładowej szkole, którą chętnie widziano w szere- gach obu działających w Tra- mwaju sekcji. Bo chociaż nie tworzenie wielkiego wyczynu jest celem istnienia takich klubów jak nasz, to jednak i przy obecnych możliwościach można by osiągnąć wyniki le- psze niż dotychczas. (KG)

JA UPRAWIAM SPORT. PROSZĘ PANA - W TELEWIZJI!



HUMOR

POCIESZENIE

Po ostatnim gongu trener pociesza pokonanego boksera.
— Czy wiesz, że w drugiej rundzie ogromnie przestraszy- leś swego przeciwnika?
— Jak to?
— Tak! On już myślał, że nie wstaniesz!

ŚMIECH

— Czemu nie widuję cię o- statnio z Moniką?
— Rzuciłem ją!
— Dlaczego?
— Zbyt hałaśliwie się śmia- ła!
— Nie zauważyłem.
— Ba, nie było cię przy tym, jak prosiłem o jej rękę!

STRAPIONI

— Czemu masz taką strapio- ną minę?
— Moja żona wyjeżdża na wieś do matki.
— Musisz więc tak wyglą- dać?
— Muszę. Inaczej nie wyje- dzie...

MUZYKALNY

Sierżant werbuje kandyda- tów do orkiestry.
— Wy, Wasik, podobno lu- bicie muzykę?
— Tak jest, obywatelu sier- żancie!
— A jakiego rodzaju utwory najbardziej?
— Melduję, że sygnał na obiad.

SZYBKĄ ORIENTACJĄ

Aktor prowincjonalnego tea- tru w pewnym momencie przedstawienia rzuca się ze skały do rzeki, która jest na dalszym planie. W ostatniej chwili zauważył brak matera- ca, na który zwykle skakał. Pada więc na deski z łomotem, ale nie tracąc orientacji, wo- ła:

— Ach, rzeka już zamarzyła!

OKNA

Przed wejściem do pewnej instytucji stanęło kilku mal- ców i bez przerwy spoglądają w górę na okna.
— Czemu wy tak tutaj stoi- cie? — pyta zaintrygowany przechodzień. Obserwuję was od kilku minut i wy wciąż pa- trzycie w okna...
— A bo myśmy czytali — odpowiada jeden z maluchów — że tu wciąż wyrzucają pie- niądze przez okno.

OMYŁKA

Pan X idzie z żoną i z przy- jaciółką do kawiarni. Przy sa- siednim stoliku siedzi jakiś mężczyzna natrętnie się im przyglądając. Żona mówi do drugiej pani:
— Jakiś przystojny pan ob- serwuje cię bez przerwy.
— Mylisz się, to ciebie.
— Oby się mylicie — mówi pan X, on obserwuje mnie. Jestem mu winien 1000 zło- tych.

Z różnych miast

CHORZÓW — Energooszczędne tramwaje

W Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych „KON- STAL” rozpoczęto seryjną produkcję energooszczędnych tramwajów typu „805-Na”. Wozy z nowej serii dzięki zmia- nom konstrukcyjnym w układach zasilania pobierać będą z sieci ok. 15 proc. mniej energii elektrycznej niż tramwaje kursujące dotychczas w naszych miastach.

Pierwsza seria 100 sztuk energooszczędnych tramwajów przeznaczona jest dla Łodzi, Bydgoszczy, Elbląga i Torunia. „Dziennik Ludowy” nr 156

ŁÓDŹ — Nowy tabor i poprawa sytuacji

Do poprawy stanu łódzkiej komunikacji masowej przyczy- ni się niewątpliwie dostarczenie 76 nowoczesnych wagonów tramwajowych z „KONSTALU” w Chorzowie. Skierowane zostaną przede wszystkim na trasy z wydzielonymi torowi- skami, gdzie można wykorzystać wszystkie walory nowych wagonów mogących rozwijać dwukrotnie większą szybkość niż stary, wysłużony tabor tramwajowy.

„Kurier Polski” nr 149

CZĘSTOCHOWA — Nowy patent — oszczędny autobus

Autorem interesującego rozwiązania jest doc. dr inż. Mie- czysław Foltynski z Instytutu Maszyn Ciepłych Politechniki Częstochowskiej. Opatentował specjalny układ pozwalający na akumulowanie energii podczas hamowania, wykorzysta- wanej następnie do, tzw. doładowywania silnika w autobu- sach komunikacji miejskiej. W rozwiązaniu doc. Foltynskiego traconą dotąd przy hamowaniu energię wykorzystuje się do rozpędzania pojazdu. Ponadto dzięki nowemu patentowi zmniejsza się zanieczyszczenie atmosfery, a przez bardziej płynne hamowanie — polepsza się komfort jazdy autobusem. „Express Wieczorny” nr 89

wybrał: Andrzej Gielecki

Migawki z trasy

Ostatnio pojawiły się na froncie wagonów tramwajowych tabliczki z numerem pociągu koloru czerwonego oznaczające, że wóz prowadzi motorniczcy pełniący obowiązki brygadzi- sty danej linii.

Autobusy linii Nr „128” należą obecnie do najlepiej ozna- kowanych, tj. wyposażonych w komplet tablic kierunko- wych. Natomiast zgodność ich kursowania z rozkładem jazdy nasuwa w dalszym ciągu poważne zastrzeżenia.

Na linii Nr „124” kursował w dniu 12. lipca 1979 r. autobus Berliet Nr 21452 wyposażony w tablice kierunkowe (napisy w „okienkach”), wskazujące fałszywie stację docelową: „Ci- chy Kąć”. Jest to wymowny przykład swoistej dezinfo- rmacji pasażerów, a zarazem niedbalstwa kierowcy.

W szybkim tempie znikają poszczególne litery wchodzące w skład napisu „JELCZ” umieszczonego pod czołową szybą Berlietów. Ciekawe, jaka jest przyczyna tego „zjawiska” — nieumiejętna konserwacja wozów, wandalizm czy też fał- szywie pojęte kolekcjonerstwo... (A.G.)

Dla kogo przepisy?

To już naprawdę staje się nudne. Niemal w każdym nu- merze przypominamy motorniczym, że ich podstawowym obowiązkiem w czasie wu- jazdów z zajezdni i zjazdów do niej jest zabieranie pasa- żerów z przystanków. A tym- czasem...

Tym razem miał pecha mo- torniczy skład 408-308, który w środę 11 lipca wyjechał około południa z nowohuckiej zajezdni na linię „3”. Przejor- nie na miejscu tablicy z nu- merem linii założył „Zjazd do zajezdni” i zadowolony z sie- bie jechał w kierunku Kra- kowa. Przed nim jechało „22”, za nim „9”. Szybkość tramwa- ju prowadzonego przez nasze- go bohatera musiała więc być dostosowana do predkości

tych tramwajów. Niezatrzy- mywanie się na przystankach nie powodowało więc żadnej oszczędności czasu. Pan mo- torniczy nie chciał się po pro- stu przemieszczać informowa- niem pasażerów na każdym przystanku, dokąd zmierza tramwaj. Dojechał więc spo- kojnie do ul. Dąbrowy, obrócił tablicę, na której widniało teraz duże „3” i pojechał na trasę, prawdopodobnie zatrzy- mując się już na każdym przystanku.

Wolałbym nie powtarzać komentarzy ludzi stojących w jadacej za nim z Nowej Huty „9”, którzy widzieli jak przemykał im przed nosem pusty tramwaj, zmierzający w tym samym co oni kierun- ku. (K.G.)

Jak to jest z tymi wycieczkami?

Coraz częściej słyszy się gło- sy, że zbiorowa forma nie- dzielnego wypoczynku to już przeżytek, że dziś trudno ścia- gnąć ludzi na wycieczkę. Po- noć podstawową przyczyną jest wzrost posiadaczy pry- watnych samochodów i wy- jazdy indywidualne. Czy jed- nak nie przesadzamy z tymi samochodami prywatnymi? Fakt, jest ich dużo. Daleko nam jednak do tego, by każ- da rodzina posiadała samo- chód.

Zupełnie inne zdanie o słab- ej frekwencji na wyciecz- kach i o ich niepopularności mają niektórzy uczestnicy wycieczki 1 lipca br. z Zakła- du Eksploatacji Tramwajowej w Podgórzu do... No właśnie dokąd? Wycieczka była ogło- szona do Miedzygórza. Jakież było zdumienie uczestników, gdy dowiedziano ich i wysa- dzono w Żywiec-Sporyszu. Organizator prawdopodobnie w „jednoosobowym kolekt- wie” doszedł do wniosku, iż fajniej będzie pojechać na ko- lonie w odwiedzin do dzie- ci. Pewnie byłoby to fajne gdyby o tym zamiarze wie- dziano wcześniej — niezain- teresowani by po prostu nie pojechali.

Dodać trzeba, że „organiza- tor” już w zajezdni „zorgani- zował” sobie wódeczkę i na trasę wyjechał „chwycony”. Pewnie nie miał czasu poin- formować wszystkich uczest- ników o zmianie trasy, bo w autobusie także pil. Oczywiście nie sam, towarzystwo so-

bie dobrał. Prawdziwy jednak popis „programu rozrywko- wego” dał organizator nad rzeką w Żywiec-Sporyszu. U- czestnicy mieli bowiem au- tentyczny strip-teas tyle, że nie w damskim wykonaniu „Widzów i aktora” dzieliła rzeka, za którą prezentował wszem swe męskie wdzięki „pan organizator”. Na zwró- coną mu uwagę przez jedne- go z wycieczkowiczów pokle- pał się wymownie po części ciała, której tu niestety nie wymienię. Równie „dowcipne” były relacje z kąpieli na go- lasa w autobusie w drodze powrotnej. Nie trzeba doda- wać, że niewybredne w sło- wach. W autobusie jechały oczywiście kobiety i dzieci. No i co, może było nie fajnie? Ci, z którymi rozmawiałam już chyba na wycieczce z przed- sięwzięcia nie pojadą, i wiem na pewno, że samochodu tak- że zamiar nie mają sobie kupować. Z zazdrością mówili, że podobno gdzieś w Czyży- nach i Zarządzie Przedsiębior- stwa organizator wycieczki nigdy nie jest pijany. Uczest- nicy nie tylko wiedzą gdzie jadą, ale objaśnianie są także na trasie przez jakie miej- scowości przejeżdżają.

Czy aby więc częściowa nie- popularność naszych wycie- czek nie leży w złym lub zu- pełnym braku ich organizac- cji? Warto się zastanowić, a z opisanego tu przypadku wy- ciągnąć jakieś wnioski.

F. SERWIN



Fot. B. RESZELEWSKI

Dzieci dziękują

Z okazji Międzynarodowego Roku i Dnia Dziecka i Koła ZSMP przy ZET w Nowej Hucie zorganizowało dla dzie- ci pracowników Zakładu, wy- cieczkę statkiem po Wiśle.

Podczas rejsu odbyły się konkursy: fryzjerski i piosen- karski, a do tańca przygry- wał zakładowy zespół „Reko- nesans”.

Nie brakło oczywiście słod- czych, a na zakończenie rejsu — tak miłych dla wszystkich dzieci bajek z Bolkiem i Lol- kiem w głównych rolach.

Rodzice wraz z uszczęśli- wionymi tego dnia malucha- mi, serdecznie dziękują orga- nizatorom, za tak miły wie- czór i starania aby wszystkie dzieci bez względu na wiek czuły się jednakowo dobrze.

J.F.

KRZYŻÓWKA NR 83

KRZYŻÓWKA NR 83

POZIOMO: 1) Stronie szczy- ty, 5) Prawy dopływ Dunajca, 8) Stolica Nigerii, 9) Tajemni- ca, 10) Ryba, 11) Sygnał w ra- zie niebezpieczeństwa, 12) Pier- wotniak jednokomórkowiec, 15) Andrut, 17) Jar, rozpadlina, 18) Pasma górskie w Beskidzie Wysokim, 19) Latająca kula, 21) Zwawo, ochoczo, 24) Imię świętego, od którego wziął na- zwę słowiański alfabet, 27) Czarodziej, znachor, 28) Grec- ka muza astronomii, 29) Droga, szlak, 30) Stan w USA, 31) Ni- szczy drzewa.

PIONOWO: 1) Kłopot, zmartwienie, 2) Obibok, 3) Grupa uprzywilejowana, 4) Ład, harmonia, 5) Pieśń ko- ścielna, 6) Dawna nazwa Iranu, 7) Część wozu, 13) Np. metr, 14) Obszar wodny, 15) Energia, zręchość, 16) Wiek Ziemi, 19) Postrach marynarzy, 20) Mó- wienie zło o kimś poza jego

plecami, 22) Nie zawodowiec, 23) Ogień, 24) Niewinność, 25) Bułka jak książeczka, 26) Kon- idący luzem.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 81

POZIOMO: 1. epilog, 5. kaktus, 8. renta, 9. Neptun, 10. antaba, 11. otwór, 12. ta- bor, 13. kreda, 17. dipol, 18. Eltra, 19. bilon, 21. arkan, 24. detal, 27. zonaty, 28. import, 29. armia, 30. turkot, 31. kart- ka.

PIONOWO: 1. ebonit, 2. lu- stro, 3. grono, 4. gniew, 5. katar, 6. kantor, 7. salata, 13. alibi, 14. rulon, 15. krezal, 16. derma, 19. bażant, 20. ogarek, 22. rapier, 23. natura, 24. Dy- gat, 25. trema, 26. lizak. Za prawidłowe rozwiązanie Krzyżówki nr 81 nagrody wy- losowali: Danuta Kaczor z Księgowni Kosztów, Barba- ra Półtorak z SGO.

