

mpk

1-15 IV 1978
NR 7 ROK IV
Cena 50 gr

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

OJCZYŻNA
TO
ZIEMIAIGROBY
NARODY
TRACĄC PAMIĘĆ
TRACĄ ŻYCIĘ

Odgarniemy ziemię cmentarną
odnajdziemy ojcowskie kości.
Wydato śmiertelne ziarno
dostojne zboże wolności.

Władysław Broniewski

Kwiecień w Polsce jest Miesiącem
Pamięci Narodowej. Przypominamy narodo-
wi i światu o milionach ofiar, o tych któ-
rzy za Ojczyznę oddali życie na polu
„chwały” w nierównej walce. O tych, któ-
rzy zginęli z rąk hitlerowców; żołnierzech,
partyzantach, ludności cywilnej.

„Nigdy więcej wojny” apeluje Związek
Bojowników o Wolność i Demokrację.

Nigdy więcej wojny! — woła Polska zo-
bowiazana testamentem poległych i żyją-
cych jeszcze Polaków. (j.d.)

Fot. Czesław Dylowicz

PROWIZORKI

Mówiąc: szybciej — pracuj-
my lepiej, na nic bowiem zda-
się tempo pracy, gdy jej jakość
wątpliwa będzie. A sporo ta-
kich przykładów z naszego po-
dwórka podać można. Robimy,
bo tempo być musi, bo gdy
zrobione nie będzie, mieszkań-
cy miasta zaprotestują. Stąd
często bierze się „partactwo”,
to zrobione niedawno, wykonu-
jemy ponownie i tak w kółko.
„Nie ilość ale właśnie do-
brze, nawet kosztem ilości wy-
konania robota procentuje” —
powiedział na jednym ze spot-
kań z nowo przyjętymi praco-
wnikami szef Zakładu Trakcji
Szybowej, inż. T. Trzmiel. Po-
dał przykład nie zawsze solid-
nie naprawianych styków. Na-
prawy wykonywane są kilka-
krotnie w zbyt krótkich od-
stępach czasowych.

O wyjaśnienie sprawy po-
prosiłam kierownika Wydziału
Torów — Zdzisława Wąsa.

— Rzeczywiście dość często
zdarzają się przypadki napra-
wienia „po sobie”, poprawia-
nia robót torowych wykona-
nych kilka czy kilkanaście dni
temu.

— Czy przyczyn należy szu-
kać w niesolidności zatrudnio-
nych przy remontach torów?

— Nie mamy zastrzeżeń do
pracy brzdęk torowych wyko-
nujących zaplanowane remon-
ty, jej jakość jest bez zarzu-
tu. Natomiast mamy zastrze-
żenia do pracy brzdęk Pogoto-
wia Torowego. Można ich czę-
ściej usprawiedliwić, bo na
jakość ich pracy ma wpływ
pogoda; proszę sobie wyobra-
zić spawanie styku szynowego
wiedzy, kiedy pada deszcz, czy
jest mróz. Wówczas rozumiem,
nie wszystko da się zrobić tak
jakby człowiek chciał. Brak
też dostatecznego „usprzęto-
wienia” tych brzdęk, np. chcą-
(dokończenie na str. 2)

♦ ZRI zakończył już prace
związane z budową ściany
działowej w hali IV Zajeżdźni
oraz remontami: posadzki be-
tonowej i płyty żelbetowej.

♦ 15 bm. oddane zostało
przy ul. Wawrzyńca 15 w po-
mieszczeniach Wydziału Tran-
sportu i Sprzętu Specjalnego,
wygospodarowane i wyremon-
towane pomieszczenie socjal-
ne, którego jedna połowa prze-
znaczona została dla młodzieży
na szatnię łącznie z urządze-
niami higieniczno-sanitarnymi,
druga na magazyn odzieży ro-
boczej.

♦ Rozpoczęto prace (ZRI)
przy układaniu 400 m bie-
ż. kabli pod jezdnią w al. Poko-
ju.

♦ 23 kwietnia br., przyje-
dzie do Krakowa 40-osobowa
grupa artystów z Wielkiego
Tyrnowa — bratniego przed-
siębiorstwa komunikacyjnego
w Bułgarii. Goście wystąpią
w dniu 29 kwietnia na wie-

15 dni w MPK

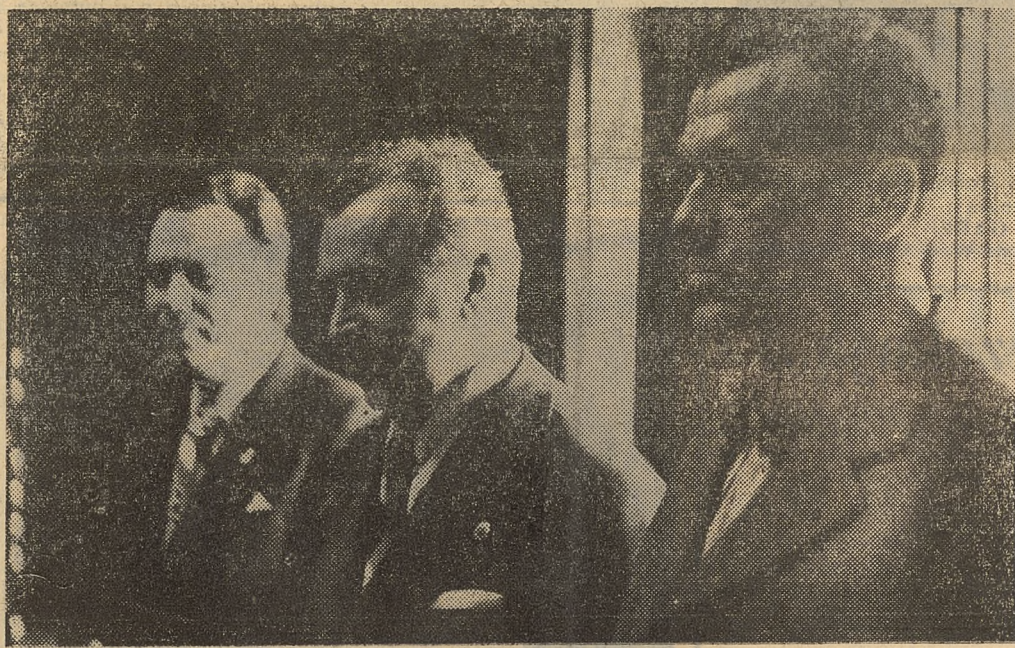
czornicy z okazji 1 Maja oraz
wezmą udział w pochodzie 1-
majowym.

♦ W dniu 11 kwietnia br.,
przy udziale MPK jako człon-
ka komitetu opieki nad szko-
łą dla dzieci specjalnej troski
w Żywiec-Sporyszu, odbyło się
w Komitecie Miejskim PZPR
w Żywiec, spotkanie komitetu
honorowego w sprawie nada-
nia tej szkole imienia Marii
Grzegorzewskiej. Na spotkaniu
tym omówiono również wyko-
nanie zadań przedsiębiorstw
patronackich w zakresie opie-
ki nad szkołą i wysoko ocenio-
no rolę MPK.

♦ W dniu 13 kwietnia br.,
odbyła się wizja w hotelu
pracowniczym, z udziałem
przedstawicieli władz Komen-
dy Wojewódzkiej OHP, w ce-
lu określenia możliwości za-
kwaterowania tam hufca
dziewcząt przygotowujących
się do zawodu motorniczych.
(M.B.)

W dniu 3 bm. minęła druga rocznica od podpi-
sania porozumienia o wzajemnej współpracy po-
między Teatrem Ludowym w Nowej Hucie a naszym
Przedsiębiorstwem. Na zdjęciu „Przed podpisaniem
porozumienia” stoją od lewej: przewodniczący Ra-
dy Zakładowej MPK — Józef Grabacki, dyrektor
MPK — inż. Eugeniusz Więcek i dyrektor Teatru Lu-
dowego — Ryszard Filipiński.

(Cz. Dylowicz)



Pasażerowie czekają na
tramwaje, pracownicy
MPK na części zamienne
do naprawy taboru. Czekamy
poirytowani wszyscy. Z tą ty-
lko różnicą, że tych pierwszych
nie interesują braki. Czyżby
w naszej rzeczywistości wszy-
scy, nawet ci odpowiedzialni
za „MPK-owskie jęki” byli pa-
sażerami z próżnego nawet
Salomon nalać nie potrafił, a
był to wszak medrzec jakich
niewiele.

Mówią mieszkańcy miasta —
tramwaje jeżdżą dobrze. Mówi-
wią w MPK — Wydział Re-
montowo-Produkcyjny ma co-
raz mniejsze efekty pracy. Nie
tam się nie dzieje. Nie robia.
A wszak to oni w niemalym
stopniu zasłużyli na tę opinię
krakowian o tramwajach. Chcą
ją utrzymać. Czy zdołają? Nie
wzajem, że tak, ale ktoś wresz-
cie „mocen”, bo nie gazeta za-
kładowa, sprawą wyegzekwo-
wania części zamiennych od
producenta winien się zająć
lub innego rozwiązania poszu-
kać, by jutro nie było za póź-
no.

Dotyczy: wykonania planu
za I kwartał 1978 r.

w Wydziale
Remontowo-Produkcyjnym

Na podstawie przebiegu rea-
lizacji zadań naprawczych przy
taborze tramwajowym przez o-
kres ostatnich 2-ech miesięcy
należy stwierdzić, że zadania
I kwartału br. nie zostaną wy-
konane

Opracowując plan napraw na
rok bieżący wychodzono z pod-
stawowego wskaźnika, jakim
są przebiegi wagonów licząc,
że pozostałe elementy w trak-
cie wykonawstwa będą reali-
zowane wzorem lat poprzed-
nich. W chwili obecnej oddano
po naprawach na konto I
kwartału 30 wagonów, a ma
być ukończonych 69, w tym
26 kursuje jeszcze na linii. Jest

JAK WYKONAĆ PLAN?

Wagony czekają na części zamienne

to wielkość nie do zrealizowa-
nia w podanym terminie.
Głównym powodem tych o-
późnień są wagony typu 105-N.
Naprawa w roku bieżącym
miało być objętych 64 szt. wa-
gonów typu 105-N, a w I kwar-
tale 16 szt. Dotychczas napra-
wiono 3 wagony z pewnym za-
awansowaniem z roku 1977.
Do 31 marca br. ukończono
jeszcze remont dwóch wago-
nów nie naprawionych.

Główną przyczyną tego sta-
nu — to brak części zamien-
nych, co całkowicie dezorgani-
zuje pracę Wydziału. Wagony

zdekompletowane, względnie
ze zniszczonymi lub uszkodzo-
nymi elementami stoją i blo-
kują stanowiska naprawcze.
Nie najlepiej wygląda sytua-
cja w wagonach typu 102 N.
Wydział żąda od eksploatacji
wagonów kompletnych do na-
praw, ale to tylko częściowo
załatwia sprawę. Dla przykła-
du: od 2 stycznia br. wagony
273 i 263 blokują stanowiska

EN/NJ406, gum profilowanych
do drzwi, mieszkań wentyla-
cyjnych skórzanymi i całego
szeregu drobnych elementów,
bez których jednak wagon nie
może wejść do ruchu.

Niewłaściwe rozwiązania
konstrukcyjne i braki podpar-
cia elastycznego belki silnika
zmusiły nas do zastosowania
pod koniec roku 1977, prowiz-
orycznego rozwiązania co było

Nie pomagają dyskusje na
operatywkach, naradach i kon-
ferencjach, jak też zgłoszenia
braku części w Zaopatrzeniu
Materiałowym. Od 20 marca
br. sytuacja jeszcze się pogor-
szyła, bo ubyło stanowiska na-
prawczego dla wagonów 102 N
ze względu na prowadzone
prace budowlane.

Jeżeli nie ulegnie radykal-
nej poprawie sytuacja na od-
cinku braku części zamiennych
w najbliższym czasie trudności
będą im towarzyszyły przez
cały rok. Już w tej chwili na-
leży podjąć odpowiednie dzia-
łania, gdyż wagony przebiega-
ją kilometry. Przebieg między-
naprawczy dla wagonów 105-N
wynosi 120.000 km. W obecnej
chwili przebiegi kształtują się
następująco: do 130.000 km —
21 wagonów, do 150.000 km —
22 wagony, od 151.000 km
wzwyż 10 wagonów. Zwiększa
się wraz ze wzrostem przebie-

gu bez remontu ilość zjazdów,
wzrasta ilość awarii, bo psują
się części nie wyremontowane.
Do czego dojdziemy tak gospo-
darując? I nie winna w tym
załoga Wydziału, wszak do nie-
dawna problemu z wykona-
niem planu nie miała.

W Wydziale tymczasem jed-
ną ważną robotą goni druga
ważna. Następuje segregacja
ważności, ważnych robót. W
konsekwencji produkuje się
jedną ważną rzecz kosztem
drugiej. Interwencje z zajeżdźni
typu: brak oporów rozruch-
owych, kół jezdnych, silników,
czy osi, życia nie ułatwiają.

Tylko dzięki olbrzymiemu
wysiłkowi całej załogi Wydzia-
łu jeszcze braków nie odczu-
wają mieszkańcy miasta. Ale
jak długo wytrzymają w tym
napięciu nerwowym i tym
temple pracy. Za nimi i na ich
korzyść przemawiają cyfry: w
m-cu lutym moc przerobowa
Wydziału wynosiła 19.000 ro-
boczegodzin, a koniecznym by-
ło wykonanie zgłoszonych nie-
zbędnych prac na sumę 27.000
roboczegodzin. W marcu od-
powiednio 20.000 i 26.000.

Z danych wynika, że śred-
nio miesięcznie należałoby za-
trudnić około 30 pracowników
w samej produkcji, żeby zni-
welować spiętrzenie robót. W
tym roku już na 830 pozycji
planu dopisano dodatkowo 80

(dokończenie na str. 2)

Wiosenne przeglądy

W dniu 4 kwietnia zakończony został wiosenny przegląd warunków pracy, który przeprowadzało 7 zespołów — 56 osób. Wśród nich: członkowie egzekutywy Kom. Zakł. PZPR, członkowie Prezydium RZ ZSMP, służba bhp, szefowie zakładów i główny mechanik oraz przedstawiciele załogi. Przewodniczyli Społeczni Inspektorzy Pracy. Płon: 413 wniosków w tym 132 dotyczących bezpieczeństwa „technicznego”, 162 dotyczących higieny pracy, 124 — inne.

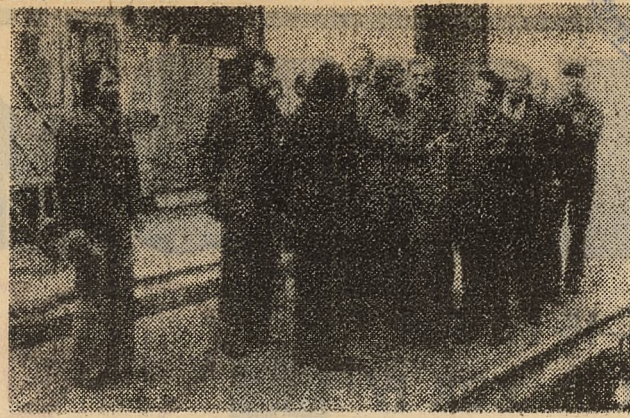
Po Zakładzie Komunikacji Samochodowej przysła kolej na społeczny przegląd warunków pracy w Zakładzie Komunikacji Szynowej. Prezentowane zdjęcia dotyczą Wydziału Torów i WET — Nowa Huta.

Wniosków problemowych zgłoszono do kompleksowego planu poprawy warunków pracy 98, w tym 60 do realizacji na r. 1978.

Na posiedzeniu Komisji Ochrony Pracy w dniu 5 kwietnia br. Zakładowy Społ. Inspektor Pracy — Maciej Rudek wysoko ocenił dobre przygotowanie większości Wydziałów do przeglądu, oraz sprawny jego przebieg i jakość uzyskanego materiału — wniosków. Nowy sposób organizacji przeglądu okazał się korzystniejszym niż w latach poprzednich.



W zatłoczonym, ciasnym warsztacie montowni torów Komisja stwierdziła wzorowe przygotowanie stanowisk pracy do przeglądu.



Kierownik Działu — mgr A. DOBROWOLSKI — stara się zainteresować członków Komisji jednym z wielu nierozwiązanych problemów.



Szef Zakładu Trakcji Szynowej — inż. T. TRZMIEL wraz z zakładowym społecznym inspektorem pracy — ZBIGNIEWEM WITKOWSKIM — sprawdzają stan techniczny podnośników tramwajowych w zajezdni WET — Nowa Huta.



Na zapleczu Zajezdni w Nowej Hucie. Komisja odkryła mini-ZOO. Dorodne nuty prezentuje członek Komisji — STANISŁAW GADEK. Fot. i tekst: W. HARRATOWSKI

Wagony czekają...

(dokończenie ze str. 1)

nowych pozycji. Wprowadza się do produkcji w dalszym ciągu nowe pozycje, czyli systematycznie maleje liczba części sprowadzanych z zewnątrz, przeważnie części mechanicznych. Generalnie widzę jedno rozwiązanie — utworzenia Centralnych Zakładów Produkcyjnych Części Zamiennych dla komunikacji miejskiej, skoro nie możemy ich wyegzekwować od producenta.

Niewiele mam złudzeń jeżeli chodzi o załatwienie omawia-

nych tych spraw artykułem. Dedykuję go wszystkim odpowiedzialnym za ten stan rzeczy, być może ktoś się zaniepokoi i znajdzie inne, lepsze rozwiązanie problemu. Ot, chociażby zrealizowanie wniosku z zebrania partyjnego III OOP przedstawionego również na ostatniej KSR mówiącego o zmniejszeniu produkcji finalnej wagonów tramwajowych, by uzyskać w ten sposób części i elementy wagonów przeznaczonych do części zamiennej w celu umożliwienia eksploatacji już posiadanego taboru.

JANINA DZIURO

PROWIZORKI

(dokończenie ze str. 1)

naprawić styk w torowisku (w jezani), które jest zaopatrywane należy piły wyjąć. Dotychczas robi się to ręcznie, często jak jest to duża piła, że nie da się wyjąć. Wymusza się za to małe piły boczne no i wtedy styk nie jest od początku do końca tak pospawany jak być powinien. Zastanawiamy się nad tym jak w tym konkretnym przypadku zmechanizować pracę. I nie jest to prosta sprawa.

Liczy się również tempo pracy Pogotowia, bo jest to Pogotowie i usuwa się awarie...

— Tyle tytułem usprawiedliwień, ale przecież...

— Tak, wracam do sprawy solidności pracowników. Jak wynika z dotychczas przeprowadzonych kontroli sumienność pracowników tych brygad pozostawia wiele do życzenia. Brakuje nam ludzkiej uczciwości. Ale i na to znaj-

dzie się rada, bo wiemy już dużo, wiemy, że te fakty mają miejsce.

— Czy podjęliście, ewentualnie podejmiecie działania, które w efekcie przyczyniłoby się do poprawy jakości pracy Brygad Pogotowia Torowego.

— Tak. Przede wszystkim ustaliliśmy nadzór techniczny mistrzów na wszystkich trzech zmianach. Jednym z głównych ich zadań jest kontrola nad pracującymi Brygadami Pogotowia Technicznego, sprawdzanie jakości wykonanych robót. Również kierownictwo Wydziału obarczyło się obowiązkiem przeprowadzania systematycznej kontroli każdej wykonanej pracy przez te Brygady. W spotkaniach z brygadami i z kierownikami Pogotowia Torowego wykorzystujemy nasze spostrzeżenia by po prostu w sposób uczciwy i jasny dokonać oceny ich pracy.

— Miejmy nadzieję, że podjęte przez Kierownictwo Wydziału działania zaowocuje w przyszłości, i pracownicy Pogotowia Torowego w swej pracy obejdą się bez ciągłego nadzoru. By to jednak się stało, muszą sobie znowu zasłużyć na miano sumiennych, i ponownie zdobyć zaufanie. Tymczasem jeszcze jedno pytanie. Jak u Was z wykonaniem zadań planowych?

— Cóż, pierwszy kwartał każdego roku jest u nas trudnym okresem. Mimo, iż w zimie utrzymywaliśmy sprawność komunikacji szynowej, wykonaliśmy sporo remontów torowych. Z ważniejszych robót: wyremontowaliśmy węzeł rozjazdowy przy ul. Dworcowej, w 50 proc. wykonaliśmy remont kapitalny torowiska w hali Zajezdni przy ul. Rzemieślniczej. Jesteśmy w trakcie remontu torowiska w ul. Basztowej. Plan za I kwartał br. wykonaliśmy w 110 proc.

Z kierownikiem Wydziału Torów ZDZISŁAWEM WASEM rozmawiała JANINA DZIURO

NIEODPOWIEDZIALNI

usprawiedliwienia jak równieś jeszcze się nie spóźniłem. Zdaję sobie sprawę, że każde moje nieprzyjście do pracy czy spóźnienie, spowodowało by spóźnienie kilkuset mieszkańców Krakowa do ich zakładów pracy. To dopinguje mnie do punktualnego przychodzenia i dobrego wywiązywania się z pracy.

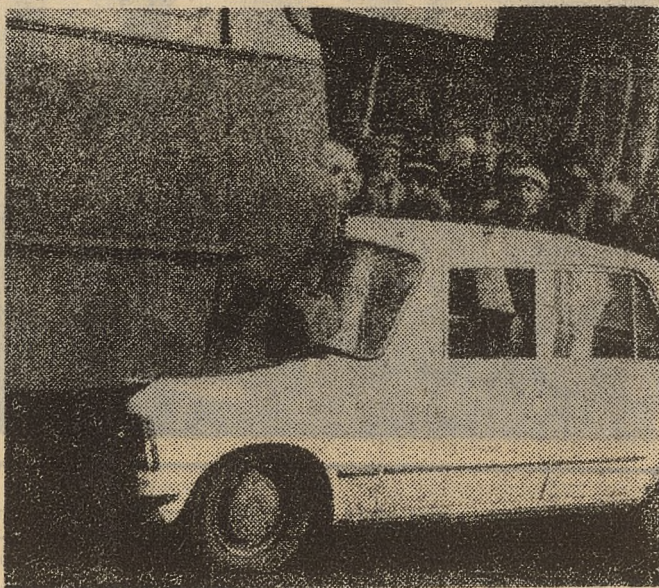
— Ja pracuję w MPK już 15 lat. W całym okresie mojej pracy nie przytrafiło mi się żadne spóźnienie, a o bumelece to nie było mowy. Uważam, że nie jest to w porządku, że taki jeden z drugim nie przyjdzie do pracy. Przecież ludzie do innych zakładów pracy chcą też dojechać. Opóźnienia w komunikacji powo-

dują, że na przystankach pasażerowie nasi stoja i „psio-czą”, co nie przynosi chwały przedsiębiorstwu. Ja to nawet chodzę za wolne. Tak jak np. dzisiaj. Chcę tym pomóc z jednej strony przedsiębiorstwu z drugiej ludziom, którzy chcą korzystać z naszych usług. — A ja jestem młodym kierowcą. Pracuję dopiero niecały rok. Zdarzają mi się spóźnienia, opóźnia i nie dojeżdżam do pracy. Uważam, że można przyjąć czy nie przyjąć do pracy nie przyjdzie. Po-

do pracy, ale w te dni, co się przepicciu to i o usprawiedliwienie nie trudno. Bo i jakże takiego na trasę puścić, pasażerów na niebezpieczeństwo narażać? A zawód kierowcy nadal „jest w cenie”. Wiedzą o tym dobrze zainteresowani. Nie tu, to gdzie indziej zawsze pracę znajda i to nieźle płatną. To, że o nich źle mówią, że nie najlepiej piszą, że swoją złą pracą przedsiębiorstwu na opinie szkodzą — nieodpowiedzialnych mało to obchodzi.

MARIA BUBACZEWSKA

Nazwiska kierowców wypowiadających się na temat złej pracy kolegów również kierowców, celowo nie wymieniam. Prosimi mnie o to.



Kierowco — uważaj!

Dnia 16.II.1978r. o godz. 13.20 — w Krakowie Nowej Hucie na Al. Rew. Październikowej za wylotem ul. Eugelsa jadący w kierunku Dworca Autobusowego KLEPARZ autobus MPK Kraków z linii 132-06 JELCZ przegubowy został najechany przez jadący za nim w tym samym kierunku samochód osobowy m-kj Fiat 125p nr. rej. 5549 KJ.

Pośrednią przyczyną wspomnianej kolizji było niewłaściwe — zbyt dalekie zatrzymanie się na przystanku przez nasz autobus (patrz zdjęcie).

Kierowca samochodu osobowego podczas wyjaśniania sprawy funkcjonariuszowi WRD KK MO jako przyczynę podawał między innymi to, że kierujący autobusem zwolnił szybkość tuż za skrzyżowaniem, a dalsza jazda autobusu nie wskazywała na jego zatrzymanie się na wspomnianym przystanku. Kierowca autobusu więc zaskoczył kierowcę „fiata”. W momencie mijania znaku przystankowego raptem zatrzymał autobus, czego z kolei skutki widoczne są na zdjęciu. Pragnę nadmienić, że kierujący samochodem osobowym — został przez funkcjonariusza MO ukarany wysokim mandatem (1.000.—zł). Jednak i nasz kierowca nie był tu bez winy.

Kościelnik Edward

MELDUNEK

z realizacji zadań planowych za I kwartał 1978 r.

Wyszczególnienie	I kwartał 1978 roku		proc. wyk.	pl. roczn.
	plan	wykonanie		
I. ZAKŁAD KOMUNIKACJI SZYNOWEJ				
— wskaźnik wykorzystania taboru	86,0	87,1	101,3	—
— wozokilometry w tys. wzm	10 219,5	10 308,5	100,9	24,0
— wartość produkcji i usług (w tys. zł)	40 000,0	50 207,7	125,5	24,5
II. ZAKŁAD KOM. SAMOCHODOWEJ				
— wskaźnik wykorzystania taboru	77,0	75,3	97,8	—
— wozokilometry w tys. wzm	9 489,8	8 323,4	87,7	21,6
— wartość produkcji i usług (w tys. zł)	47 200,0	44 912,2	95,2	23,3
III. ZAKŁAD TAKSÓWEK				
— wskaźnik wykorzystania taboru	80,1	86,1	107,5	—
— wozokilometry w tys. wzm	2 132,0	2 390,3	107,9	24,0
— wartość produkcji i usług (w tys. zł)	12 137,0	13 760,9	113,4	23,5

Opr.: STANISŁAWA ŁOBODA

"ZWYCIĘZCA"

— Znowu wypada mi o pana pisać — zwracam się do mistrza Kazimierza Waligóra z wydziału Torów.

— To zupełnie niepotrzebne. Już pisaście o mnie tyle razy i tak dokładnie, nawet o mojej najbliższej rodzinie.

— No cóż zaangażowanie w pracę i wyniki jakie osiąga kierowane przez pana brgady, są powodem, że jest pan w MPK człowiekiem popularnym i stąd stale zainteresowanie pana osoba. Przejdźmy jednak do sprawy tj. do nowej odznaki, która została panu przyznana za wyniki uzyskane we współzawodnictwie pracy i Czynie Październikowym.

— Jest to odznaka przyznana decyzją Centralnej Rady Związków Zawodowych w ZSRR dla „Zwycięzcy Socjalistycznego Współzawodnictwa Pracy w 1977 r.”. Byłem jednym z 19 osób z Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Krakowie, które odznakę tę otrzymały. Uroczyste jej wręczenie odbyło się w Zarządzie Głównym naszego Związku w Warszawie w dniu 7 kwietnia br. Prócz odznaki i legitymacji uprawniającej do jej noszenia, przyznano mi również wycieczkę „pociągami przyjaciół” do Związku Radzieckiego.

— A wszystko to za...

— Podjęte w Wydziale Torów i wykonane zobowiązanie z okazji 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

— Zbliża się 1 Maja, czy święto to będzie znowu okazją do podejmowania czynów w naszym Wydziale?

— Tak. Będzie to czyn partyjny naszej załogi.

— Gdzie obecnie nadzoruje pan mistrzu roboty torowe w mieście?

— Jeszcze w ul. Basztowej. To już czwarty etap wykonywanych tu prac. Kończymy je 18 kwietnia br. O cztery dni wcześniej niż zostało to zaplanowane, mimo że rozpoczęliśmy prace ze sporym opóźnieniem. Jeżeli się uda, a bardzo bym tego chciał, to jeszcze przed 1 Maja wymienimy tor łukowy w zbiegu ulic Basztowej i 1 Maja.

ze st. mistrzem KAZIMIERZEM WALIGÓRĄ
rozmawiała MARIA BUBACZEWSKA

Postawa godna obywatela

Informuję, iż pracownik Działu Transportu i Sprzętu Specjalnego, oddelegowany do pracy w Dziale Dochodzeniowo-Wypadkowym, tow. Edward Kościelnik, w czasie pracy na zmianie „B” w dniu 6 kwietnia br. około godziny 17.00 ujął sprawcę włamania do kiosku „Ruchu” znajdującego się przy ul. Koberzyńskiej (rejon „Tandety”).

Podjęta przez naszego pracownika akcja pościgowa przyniosła efekt w postaci ujęcia jednego z włamywaczy. Dzięki temu organa MO bez trudności ustaliły drugiego ze sprawców, a następnie zatrzymały go.

Wszelkie wyżej podane okoliczności sprawy zostały potwierdzone przez Komendę Dzielnicową MO Kraków-Podgórze. Dziękujemy za społeczną postawę tow. E. Kościelnikowi.

Kierownik Działu
Dochodzeniowo-Wypadkowego
CONRAD DEL FIDALI

PREZENTUJEMY

Edward Ożga

— Ponoć i dwóch konstruktorów nie zdążyłoby zrobić tego co on robi.

Edward Ożga rozpoczął pracę w MPK w listopadzie 1975 r. w Wydziale Remontowo - Produkcyjnym jako ślusarz. Niewiele to czasu, by ślusarza poznała cała MPK-owska załoga. A jednak jest znany, choć nie każdy wie, że jest ślusarzem, to prawie wszyscy wiedzą, że jest racjonalizatorem. Na swoim koncie ma w MPK zgłoszonych, kupionych i zastosowanych 93 wniosków racjonalizatorskich. Tylko w roku 1977 zgłosił ich 39. Wszystkie

przydatne. Zastosowane już procentują w złołówkach, w tak zwanych efektach.

Nie są to jedyne sukcesy p. Ożgi. Zdążył awansować w ciągu 3-ich lat na brygadzystę w Narzędziowni Wydz. Rem. Prod. Skończył Srednie Studium Zawodowe ze średnią 4.1 uzyskując uprawnienia technika mechanika. Jak pogodził pracę z nauką, obowiązkami domowymi? Kiedy znalazł czas na opracowanie dziesiątków projektów. Wszak od pomysłu do jego realizacji droga daleka i pracowna.

„Pomysły racjonalizator-

Fakt miał miejsce (w przybliżeniu) rok temu. Pana Ożgę spotkałam ponownie parę miesięcy później w ciasnym korytarzu przy ul. Wawrzyńca 13. Znowu z młodymi. Pomyślałam — gielda. Było coś wrzuszającego w jego stosunku do nich, w jego opiekuńczości. Przeżywał wraz z nimi ich pierwsze sukcesy, pomagał w pokonywaniu „oporów”, swoją cichą obecnością dawał odwagę młodym.

— Ożga. Ach to pan. Znam pana nazwisko. To pan jest tym racjonalizatorem?

— Ożga? Ten umie patrzeć na to co się wokół niego dzieje. Myśli i ma do tej racjonalizacji „smak” jak niewielu.

— Ponoć w Nysie w Zakładach Urządzeń Przemysłowych, w ciągu 7 lat pracy zgłosił 180 projektów racjonalizatorskich.

— Ożga — ma najwięcej projektów racjonalizatorskich w MPK.

— Ożga, lubi pracować z młodzieżą. Superuje im tematy projektów. Pomaga. Wychował 4-ich dobrych ślusarzy. Teraz już opracowują samodzielnie wnioski.



skie rodzą się jakoś same w mojej głowie. Tyle jest do zrobienia. Wystarczy nawet przejść po naszym Wydziale. To fakt, że goni nas robota i sami musimy mechanizować pracę; coraz trudniejsze wykonywać elementy i coraz dokładniejsze i lepsze oprzyrządowanie. Ale nie tylko jest to sprawa „sytuacji”. Nie mogę często obojętnie przejść, ciągle widzę możliwość tu i ówdzie usprawnienia pracy. Wręcz odczuwam taką potrzebę. Już mając lat 19 opracowywałem wnioski, a nawet robiłem dokumentację dla moich byłych nauczycieli. Do pracy przyszedłem w listopadzie 1975 r. W grudniu opracowałem wniosek na wykonanie przyrządu do wiercenia styków. Po prostu robiłem ten przyrząd jako ślusarz. Wówczas narodziła się u mnie nowa koncepcja przyrządu — okazał się lepszym. Z tych 93 wniosków najbardziej cenię sobie wykonanie oprzyrządowania kasowników. W mojej brigadzie mam 6-ciu pracowników — zespół młody. Średnia wieku 30 lat. Ludzie zdolni. Robimy oprzyrządowania i drobne naprawy narzędzi. W pracy coś, kierownictwo Wydziału: inż. Korajda, inż. Wielki, inż. Pyka. — ci ludzie lubią wszystko co nowe, dobre i kupują to. Odczuwamy jedynie brak nowoczesnego parku maszynowego. Mamy nowe tramwaje typu 105-N. Wymagają wykonania precyzyjnych części zamiennych, a więc potrzebna większa dokładność maszyn. Kierownik Działu Postępu Technicznego i Informacji, Jerzy Cetwiński, jest też tą „iskrą”, która zapala. Przychodzi do nas i umie nas zachęcić. Zresztą sprawa racjonalizacji, co tu dużo mówić, jest u nas dobrze propagowana. A ja mam tę przyjemność, że widzę efekty swej pracy na co dzień i jej potrzebę.

93 wnioski racjonalizatora Edwarda Ożgi. Wszystkie przydatne i wszystkie zastosowane. One mówią za siebie.

JANINA DZIURO

LISTY DO REDAKCJI

W „Sygnalach MPK” nr 6 z dn. 16-31. III. 78 r. został zamieszczony artykuł pod tytułem — „Porzucony autobus”. Faktycznie w dniu 19/19. III. 78 r. w godzinach nocnych miał miejsce wypadek nielegalnego wyprowadzenia autobusu Nr boczn. 2809 z Wydz. Eksp. Autobusowego — Czyżyny. W dniu tym służbę portiera bramowego pełnił st. portier Ob. Klimek Władysław. Pełniący służbę na obiekcie Czyżyny zameldował telefonicznie dowódcy warty o zaistniałym wypadku. Ob. Kozyna w meldunku służby odnotował zaistniały wypadek i zameldował Komendantowi Straży Przemysłowej, że autobus znajduje się w Zesławicach nad Zalewem.

W dniu 19. 03. 78 o godz. 8.00 tj. w niedzielę wydałem polecenie portierowi Ob. Zębali Edwardowi by zgłosił w jakim stanie znajduje się autobus. W dniu 19. III. 78 o godz. 10.30 zgłosił on telefonicznie d-cy warty o przyprawieniu autobusu w stanie nieuszkodzonym.

W dniu 20. III. 78 przekazałem meldunek o zaistniałym wypadku Kier. Działu Specj. w celu poinformowania Dyrektora Przedsiębiorstwa. Z powyższych wynika, że treść podana w tym artykule mówiąca o bezczynności wartowników oraz komendantów (d-ców warty) jest nieprawdziwa. Nadmieniam, że w tym czasie brak było przy bramie wjazdowej zabezpieczenia technicznego — tj. szlabanów, znaków drogowych nakazu i

zakazu. Teren Wydziału jest otwarty a w takiej sytuacji wyjazdy nieprawidłowe nie muszą odbywać się kolo budki portiera pełniącego służbę. Ze względu na duże braki kadrowe (zwolnienia), — w pracy Służby Przemysłowej, zwróciłem się do Komendanta Zakł. ORMO Ob. E. Kościelnia aby wydał polecenie udzielenia pomocy w ochronie obiektu Czyżyny tamtejszej jednostce ORMO.

Prağnę również zwrócić uwagę, że portierzy pełniący służbę w Oddziale Straży Przemysłowej są długoletnimi pracownikami Przedsiębiorstwa i ze względu na najlepszy stan zdrowia skierowani zostali na te stanowiska. Przy takim nasileniu ruchu taboru, i braku należytych urządzeń technicznych niekiedy nie są w stanie wykonać nałożonych na nich obowiązków. W tym wypadku należy im się pomoc ze strony kierownictwa szczególnie w Wydz. Czyżyny.

Analizując pełnienie służby na obiekcie Czyżyny, stwierdzam brak zrozumienia dla tego człowieka wykonującego funkcję ochrony obiektu ze strony majstrów i brygadzystów w godzinach nocnych. Pracownicy zdolniejsi werbowani są do innych działów i ze względu na mniejszą ilość godzin pracy, wolne soboty, niedziele i święta, opuszczają szereg SP. Obecnie dowódcy warty nie są w stanie w godzinach nocnych przeprowadzić kontroli poszczególnych

obiektów pod względem porządku na terenie w związku z brakiem pojazdu dyżurnego. Prağnę również poinformować, że o trudnościach jest poinformowany Dyrektor oraz Komitet Zakładowy PZPR — Przedsiębiorstwa.

TADEUSZ WRÓBLEWSKI
Komendant Oddziału
Straży Przemysłowej

Spoleczne znaczy niczyje?

Droga Redakcjo! Dzisiaj będę pisać o marnotrawstwie. Jak to właściwie jest z tą oszczędnością? Bezmyślnych i leniwych wszak nie brakuje. Wydaje mi się, że jak ktoś zapala światło, to powinien je gasić. To samo dotyczy wody; odkręca się kurek, wymyje autobus, doleje do chłodnicy wody i węża rzuca się na jerdnię, bo już jest niepotrzebny. Woda się leje. Inni kierowcy jeżdżą po wężu, widzą, ale nie zakręcają. Do momentu aż ktoś się znajdzie taki, co się zlituje i zakręci.

Czy to naprawdę tak trudne wyłączyć zbędne oświetlenie czy zakręcić kran, przez który wyciekają nasze złotówki? Tak jak u siebie w domu.

FRANCISZEK CEFUCH
kierowca z Bieńczyce

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Filomena Serwin. Zdjęcia: A. Bupniewski. Adres Redakcji: MPK, Kraków ul. Wawrzyńca 15, p. 16, telefon 445-30 wewn. 99. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. E-16



MIGAWKI Z TRASY

Siedem mikrobusów na linii A-B

(Numery wozów sprawdzono telefonicznie u dyżurnego dyspozytora — 22. III. 1978 r. o godz. 11-tej, nr tel. 408-89).

Codziennie można zaobserwować dość długie kolejki pasażerów oczekujących na mikrobusy szczególnie w Rynku Głównym w godzinach popołudniowych. Z rozkładu jazdy znajdującego się na przystanku końcowym tj. na linii A-B można bez trudności odczytać, że wozy linii M-1 kursują w godzinach 10.27-20.30 średnio co siedem minut, natomiast M-1 bis w godz. 11.32-21.27 — co 8 minut.

Czasem jednak wydaje się, że rozkład jazdy opracowano dla „zmylenia przeciwnika” — pasażera, a nie po to by był przestrzegany przez kierow-

ców. Zdarzają się bowiem przypadki, że w ciągu 15 minut oczekiwania kolejka wzrasta do 40-tu, a nawet więcej osób, a w międzyczasie nie nadjeżdża żaden mikrobus. Po dłuższej przerwie natarliast przyjeżdżają prawie równocześnie, tj. w odstępach kilkunastu minut, trzy a niekiedy i więcej wozów.

Kierowcy po opuszczeniu wozów przez pasażerów stoją przez jakiś czas przed przystankiem tj. na odcinku pomiędzy ulicami: Jana a Florka, czytają prasę i prawdopodobnie przeczekują czas nadrobiony na trasie. Jaskrawym przykładem nie przestrzegania rozkładu może być fakt jaki miał miejsce w dniu 10. II. br. od godz. 16.15 do 16.20.

Po dłuższym oczekiwaniu

nadjechało na przystanek końcowy na linii A-B kilka mikrobusów z 2-ich linii równocześnie. W rezultacie o godz. 16.20 — można było naliczyć aż 7 wozów. W momencie odjazdu pierwszego z kompletem pasażerów — od strony Małego Rynku zarysowały się kontury nadjeżdżającego ósmego wozu. Podajemy ich numery inwentarzowe: nr nr 209, 850, 807, 815, 804, 3838, 801 i ostatni nie odczytany.

Nasuwa się nieodparcie wniosek o konieczności zwiększenia kontroli ze strony służby nadzoru ruchu. Wozy tej służby powinny pojawiać się znacznie częściej na przystankach końcowych, jak również na trasie.

A. GIELECKI

SKĄD WIE
— Kobiety o wiele dzielniej
znoszą ból niż mężczyźni.
— Skąd pan wie o tym? Jest
pan lekarzem?
— Nie, sprzedawcą w skle-
pie obuwniczym.

CZYJ TRUDNIEJSZY
— Anglik i Polak sprzecząją
się czy język jest trudniejszy.
— Oczywiście, angielski —
stwierdza autorytatywnie syn
Albionu. — Na przykład u
nas pisze się Shakespeare, a
czyta się Szekspir.
— To jeszcze nie — odpo-
wiada Polak. — U nas pisze
się Bolesław Prus, a czyta —
Aleksander Głowacki...

ZACZĄŁ TAK...
— Czy zdarzyło ci się kie-
dys przemawiać publicznie?
— Oczywiście.
— A co mówiłeś?
— Zacząłem tak: jestem
nieвинny, proszę wysokiego
sądu...

MADRE DZIECKO
Telefon:
— Zastąpiłem pana Męczyń-
skiego?

SPORT • SPORT • SPORT

● W Osieczanach dnia 7.05.1978r. nastąpi otwarcie sezonu
wczasowo-turystycznego połączone z imprezami kulturalno-
oświatowymi i sportowo-rekreacyjnymi.

● W dniu 23.04.1978r. o godz. 7.30 na krytym lodowisku
przy ul. Siedleckiego odbędzie się zabawa łyżwiarska na
którą zapraszamy wszystkich pracowników MPK wraz z
rodzinami.

● Dnia 31.05.1978r. na krytej pływalni K.S. Hutnik odbę-
dą się zawody pływackie dla pracowników MPK. Dla ucze-
stników zawodów istnieje możliwość zdobycia karty pływa-
ckiej.

● Dnia 11.04.1978r. rozpoczął się międzygospodarczy turniej
siatkówki męskiej, w którym uczestniczy także drużyna
MPK. W pierwszym spotkaniu nasza drużyna wygrała z
Przemyślanami 3:1.

● W dniach 34.06.1978r. w Myślenicach nastąpi otwarcie
I Igrzysk Rekreacyjno-Sportowych opiekuńczych zakładów
nad miastem i gminą Myślenice. W programie przewidziane
są zawody sportowe (siatkówka, piłka nożna, wędkarstwo,
kajakarstwo), które rozegrane zostaną na Zarabiu.

Szczegółowych informacji udziela Dział Kultury, Sportu
i Wychowania — tel. 610-76. **LEOPOLD ROLNIK**

NIE ZNIECHĘCAJMY SIĘ...

Serce miasta czyli... „Gordyjski węzeł Krakowa”

W związku ze zorganizowaną w lutym br. publiczną dys-
kusją mieszkańców Krakowa w Klubie Dziennikarzy „Pod
Gruszką” warto przypomnieć, że tego rodzaju forma (pub-
licznej) ogólnie dostępnej wypowiedzi na temat komunika-
cyjnej nie stanowi w naszym mieście żadnej innowacji.
Spotkanie było wyłącznie nawiązaniem do dawnych tra-
dycji dyskusyjnego i planowania nowych rozwiązań komu-
nikacyjnych. A od planowania do realizacji droga jak fakty
mówią daleka, Oj daleka. Wszak publiczne dyskusje o pro-
blemach komunikacji miejskiej organizowano już w latach
sześcioletnich. Ktoś zauważył problem niemałej wagi dla
miasta, ktoś już wówczas starał się pomóc.

Jedno z takich spotkań odbyło się w dawnym lokalu Klubu
Międzynarodowej Prasy i Książki przy pl. Szczepańskim z
udziałem dyrektorów wszystkich przedsiębiorstw komunika-
cyjnych (PKP, PKS, MPK). Na łamach prasy natomiast
główne tematy poruszone (zgłaszane) przez czytelników „w
komunikacyjnej dyskusji” — zostały omówione przez reda-
ktorów A. Hollankę i J. Jakubowskiego w artykule pt. „Komu-
nikacja Krakowa sprawy powszednie” (Dziennik Polski
nr. 16 z dn. 19.1.1969r.).

Następna publiczna dyskusja w przedmiotowym zakresie
zorganizowano w 1972 roku w ramach spotkań czytelników
z cyklu pod hasłem „Serce miasta”, jak również ogłoszono
wówczas ankietę komunikacyjną. Podsumowanie głosów dys-
kusji oraz ważniejszych wypowiedzi ankietowych stanowił
artykuł, a właściwie kilka oddzielnych tematów opracowa-
nych przez red. Jakubowskiego pod wspólnym tytułem.
„Gordyjski węzeł Krakowa” (Dziennik Polski Nr. 293 z 1972).

Niezależnie od publicznych dyskusji i ankiet — proble-
matyka komunikacji miejskiej z wyodrębnieniem trakcji
tramwajowej i autobusowej stanowiła przedmiot wypowiedzi
czytelników „Echa Krakowa” w 1976 r. w ramach sta-
łej formy łączności redakcji z mieszkańcami, jaką stanowił
tzw. telefon tygodnia. W rezultacie omawianej akcji ukazała
się notatka pt. Istnieją możliwości funkcjonowania komunika-
cji jak również artykuł red. J. Frenkla pt. Komunikacja
miejska nie może czekać na swoich tłustych lat (EKr.
Nr. 244-28. X.76).

Jak z powyższego wynika ilość dyskusji publicznych i
prasowych wypowiedzi ankietowych dotyczących tematów
komunikacyjnych Krakowa była w ostatnich latach dość
pokaźna.

Być może były i inne oprócz prejerza opinii publicznej —
dyskusje. Ktoś tam coś przyrzekał lata całe. Chwała tym,
którzy lat temu 10 dostrzegli problemy MPK i spotkania
organizowali, a że niewiele to zmieniło i postulatów i przy-
rzeczeń nikt z obiecujących nie zrealizował, to już inna
sprawa. Sprawa rozliczenia się przed opinią publiczną i
MPK zapraszanych do udziału w spotkaniach wszystkich
współodpowiedzialnych za komunikację w mieście. Ale nie
zniechęcamy się, być może ostatnim organizatorem publicz-
nej dyskusji — Stow. Dziennikarzy Polskich — uda się
przeciąć „węzeł Gordyjski”. Być może, nie zaprzestaną na
efektownym poddaniu pod prejerz publicznej oceny komu-
nikacji i rozliczą kiedyś z obietnic wszystkich odpowiedzial-
nych.

Jeżeli nie — to przed nami jeszcze wiele publicznych roz-
ważań, tylko po co wszak umożliwienie wypowiedzianiu są-
dów na temat złej komunikacji niewiele pomoże spóźniającym
się do pracy, ani też tym, którzy nie bardzo mogą w
tej chwili zapewnić „jazdę bez spóźnień”.

HUMOR

— Tatusia nie ma w domu
— odpowiada dziecko. Tatus
wyjechał...
— Na odpoczynek?
— Chyba nie, bo wyjechał
razem z mamą...

MIEDZY PTAKAMI
Gęś spogląda na samolot
odrzućkowy i mówi do swej
przyjaciółki:
— Nie rozumiem, jak ten
ptak może lecieć tak szybko.
— Też byś tak poleciała,
gdyby ci podpalono ogon! —
zagała przyjaciółka.

KAWA
— Pani Heleno, ta kawa jest
wysmienita!
— Nic dziwnego. Mój mąż
przywiózł ją prosto z Brazylii.
— Co pani mówi? I jeszcze
taka gorąca?

JEDYNY SPOSÓB
Szkot powiada do znajo-
mego:
— Już drugi dzień kręcę się
na karuzeli.

— Tak pan to lubi?
— Nie znoszę, ale właściciel
tego obracającego się interesu
jest mi winien pieniądze i tyl-
ko w ten sposób mogę wyeg-
zekwować od niego dług!

CUD — MAJSTER
— Jaki jest ten twój nowy
majster samochodowy?
— Postawił mnie na nogi.
— Co ty powiadasz? Taki
dobry?
— Nie, tylko musiałem
sprzedać wóz, żeby mu zapła-
cić za reperację.

NA DODATEK
Lekarz zbadał pacjentkę i
mówi:
— Kiepsko z pani zdro-
wieniem. Zaawansowany reuma-
tyzm, zaburzenie krwioobrotu,
zapalenie korzonków, kamie-
nie żółciowe... Ile pani ma lat?
— Trzydzieści pięć, panie
doktorze.
— No proszę! I na dodatek
objawy utraty pamięci!

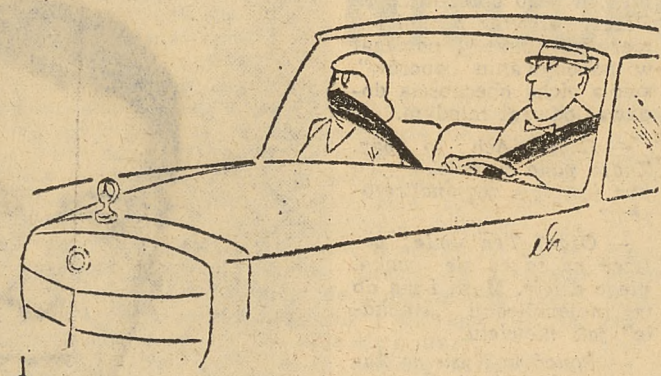
MYŚLIWI
— Wyobraź sobie, ostatni
raz jadąc na polowanie, za-
pomniałem zabrać z sobą du-
beltówki.

— Co za pech! I kiedy to
spozstrzegłeś?
— W momencie, kiedy wrę-
czałem żonie zającą.

LIST
Żona pojechała na wczasy.
Koleżanka jej dzwoni do sło-
mianego wdowca:
— Ma pan jakieś wiadomości
od Hani?
— Tak. Dostałem od niej
wczoraj list na osiem bitych
stron.
— I co pisze?
— Że wszystko mi opowie
po powrocie.

ZMARTWIENIE
— Powiadam ci, wciąż chud-
nę i chudnę ze zmartwienia.
— A czym się tak mar-
twisz?
— Jak to czym? Że tyje.

BEZBRZEŻNA TĘSKNOTA
Dwaj rozbitkowie znaleźli
schronienie na wyspie bezlud-
nej.
— Czemuś taki smutny? —
pyta jeden drugiego po ty-
godniu.
— Tęsknię za domem...
— Mnie też się cni za ro-
dziną, ale nie robię z tego tra-
gedii.
— Tak, ale zrozum, jutro
jest niedziela, a w niedzielę u
nas na obiad zawsze się poda-
je pieczoną gęś z jabłkami.



W Zarządzie Dzielnicowym TPPR

Sala Zakładowego Domu
Kultury „Kolejarz”, wypełniła
się w dniu 31 marca br. de-
legatami na konferencję
TPPR dzielnicy „Śródmie-
ście”.

Przewodniczącym obrad,
wybrano przew. Koła TPPR
przy DOKP Mieczysława Poli-
tańskiego. W pierwszej kolej-
ności zebrani wysłuchali refe-
ratu z działalności zarządu Koła
dzielnicowego za okres od
1974 r. Wygłosił go przew. ZD
TPPR — Adam Konciewicz.

W szerokiej dyskusji głos
zabierali przedstawiciele —
delegaci z różnych zakładów
pracy. W nowych władzach
Zarządu Dzielnicowego TPPR,
które zostały wybrane znalazł
się m. innymi przedstawiciel
MPK, z-ca dyr. ds. ekono-
micznych i przew. Koła TPPR
w naszym przedsiębiorstwie —
mgr Alojzy Kusina. Wy-
brano również delegatów na
konferencję wojewódzką.

Należy jeszcze dodać, że
konferencja miała charakter
uroczysty, a oprawę arty-
styczną dały jej występy
dzieci i młodzieży z Zakłado-
wego Domu Kultury „Kole-
jarz”.

(M.B.)

Harcerskie lato

Szczep Tramwajowy działa-
jący w 4-ch drużynach i 5
klubach zainteresowania zrze-
sza 73 członków. Jest to liczba
mała ale założeniem kadry
jest, by szeregi ZHP systema-
tycznie zwiększały się.

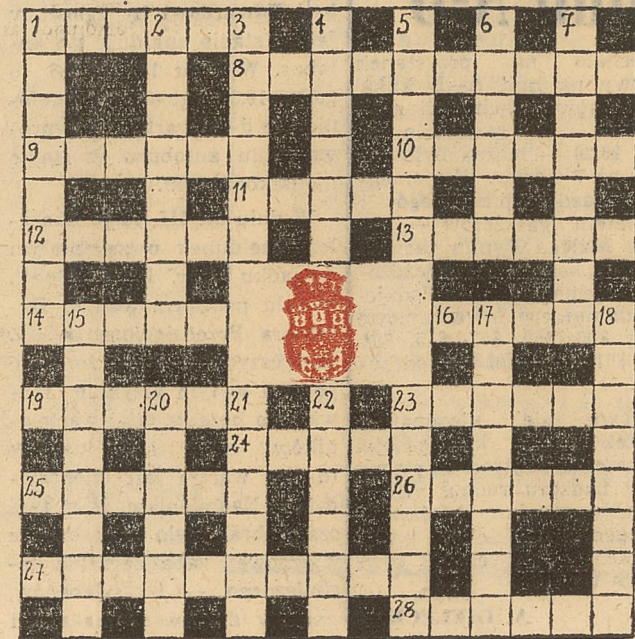
Komenda Szczepu mając na
uwadze aktywny wypoczynek
organizuje wzorem lat ubie-
głych, obóz letni w miesiącu
lipcu, w miejscowości Janów
Lubelski nad pięknym zale-
wem. Pod namiotami, z wła-
sną kuchnią wypoczywać bę-
dą harcerze oraz dzieci pra-
cowników.

Zgłoszenia są przyjmowane
w Zakładzie Usług Bytowych
do końca kwietnia br.

Pamiętajmy, jednak że wy-
jazd na obóz jest nagrodą za
włożoną pracę w ZHP, w
szkole i pracy.

Czuwaj!

R. SZCZUREK



Z UKOSA

Informatory

Czas akcji: 15 marca 1978 r. może Pani mogłaby się połą-
— godz. 17.00. — czyć tym telefonem służbowym
i zapytała.

Miejsce: Punkt Kontroli Ru-
chu Nr 31 „Teatr Rozmaitości”.
— Dialog między potencjalnym
— pasażerem autobusu, a pełni-
cą służbę „regulatora” pracow-
nicą MPK.

Pasażer: — Czy mogłaby
Pani udzielić mi informacji od-
nośnie linii autobusowej 128 —
do Nowej Huty oraz 109 na
Bielany? Jak często autobusy
kursują i w jakich godzinach?

Regulatorka: — Nie wiem.
Mogę tylko coś Panu powie-
dzieć o tramwajach i autobu-
sach, które tutaj przejeżdżają.

Pasażer: — A może Pani ma
jakieś drukowane informatory,
to zorientuję się sam.

Regulatorka: — Nie mam
żadnych.

Pasażer: — To może jest —
chociaż „służbowy” schemat
linii, czy też wykaz przystan-
ków, z którego mógłbym sko-
rzystać.

Regulatorka: — Nie mam nic
takiego.

Pasażer: — W takim razie
powinien tu być chociażby
plan Krakowa, na którym są
zaznaczone wszystkie linie
tramwajowe i autobusowe.

Regulatorka: — Niestety też
nie mam planu miasta.

Pasażer: — Szkoda wielka,
a może ma Pani numer cen-
tralny, czy też dyspozytora dy-
żurnego — to sam zadzwonię z
automatu i spytam się.

Regulatorka: — Nie znam
numerów telefonów.

Pasażer: — Skoro tak, to

ANDRZEJ GIELECKI

To nieważne, że aż o prawie miesiąc spóźniony był „Dzień
Kobiet” u naszych senierek. Obchodzono go za to tak uro-
czyście i wesoło jak przystało na prawdziwe „babskie świę-
to”.

Nie brakło specjalnie na tę okoliczność przygotowanego
prezenteria, a wygłosił go oczywiście mężczyzna — przew.
Kola Emerytów i Rencistów **Bolesław Jędrzejec**. Nawiązał
w nim do okresu okupacji w Krakowie, później w wolnej
już Ojczyźnie do działalności kobiet: zawodowej, społecznej
i tej najważniejszej — żon i matek wychowujących młode
pokolenie obywateli. W imieniu swoim i kolegów seniorów,
złożył paniom serdeczne życzenia. Najlepsze życzenia zdro-
wia, dobrego samopoczucia i doskonałej zabawy, przekazał
również seniorkom obecny na spotkaniu naczelny dyrektor
przedsiębiorstwa inż. **Eugeniusz Wiśniewski**. W imieniu senierek,
głos zabrała dziękując za zorganizowanie przyjęcia i otrzy-
mane upominki, które finansowała Rada Zakładowa —
seniorka **Antonina Jankiewicz**.

SPOTKANIE Z SENIORKAMI

W spotkaniu m. in. udział również wzięli: przedstawicielka
Kół Związków Zawodowych Halina Adamska, sekr. KZ PZPR
Marian Kalinowski, przew. Rady Kobiet i sekr. Rady Zakła-
dowej mgr Honorata Bachorska oraz skarbnik Rady Zakła-
dowej Maria Jordan. Wypada jeszcze dodać, że wśród se-
nierek znajdowała się także zasłużona pracownica MPK i
członek ZBoWiD-u — Maria Skupińska.

Trudno w słowach odtworzyć atmosferę tego uroczystego
spotkania, które rozpoczęło się o godz. 16.00, a skończyło
późnym wieczorem. Było i uroczyste i wesoło, a panie se-
niorki w dniu swego święta (nieważne, że obchodzono go
opóźnieniem), swoim korzystnym wyglądem, potwierdziły
ogólnie przyjęte twierdzenie, że Polki uchodzą w świecie
za jedne z najładniejszych kobiet.

Na zakończenie chciałabym jeszcze dodać, że do tańca
przygrywał zespół z IV Zajeżdźni „Wagonik” pod batutą
Józefa Kusonia i że repertuar jaki zaprezentował, zadowolił
wszystkie tańczące pary, których było zresztą sporo.

M. BUBACZEWSKA

KRZYŻÓWKA NR 54

POZIOMO: 1) Wyczyn, o-
siągnięcie. 8) Kabul jest jego
stolica. 9) Druk rozdawany
bezpłatnie. 10) Leży u stóp
Wezuwiusza. 11) Przed wystę-
pem. 12) Stolica państwa azja-
tyckiego. 13) Zając. 14) Dobry
bywa pod ładą. 16) Ujęcie Wi-
sły. 19) Nakrycie, ale nie sto-
łowe. 23) Długość fal radio-
wych. 24) Często głowa rodzi-
ny. 25) Skład z medykamen-
tami. 26) Rozklekotany po-
jazd. 27) Wzajemna wrogość,
sprzeczność. 28) Oddział, pla-
cówka.

**ROZWIĄZANIE
KRZYŻÓWKI NR 51**
Poziomo: 7) poligon, 8) kon-
wikt, 9) obyczaj, 10) plaster,
11) kapusta, 12) walizka, 17)
riposta, 19) ekierka, 21) stu-
dent, 22) arteria, 23) parkiet,
24) podkład.
Pionowo: 1) rozbrat, 2) wil-
czur, 3) kobalt, 4) woalka, 5)
kwestia, 6) skierka, 13) wia-
trak, 14) kondukt, 15) mereż-
ka, 16) ekwipaż, 18) tandem,
20) kondon.

Za prawidłowe rozwiązanie
krzyżówki nr 51 nagrody wy-
losowali: Janusz Szeichler —
sejm. 7) Rozległy widok. 15)
Wyd. Rem. Prod. ZKSz., Gra-
zdeńce wianka panny młodej.
17) Coś nowego w nauce. 18)
Region w środkowych Wło-
— ślach — WET-Podgórze.