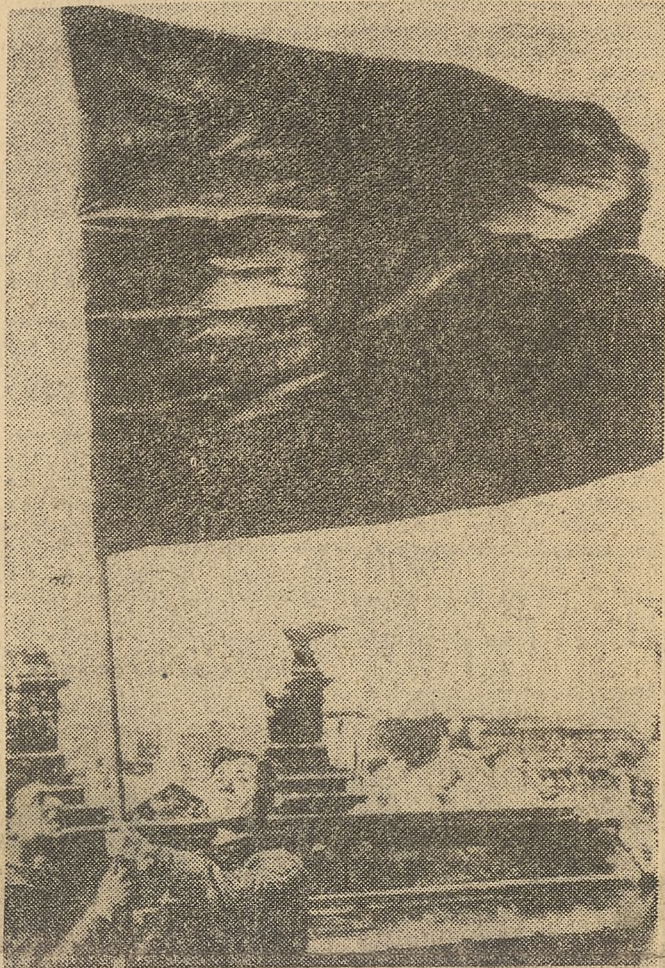




(K. G.)

MARIA BUBACZEWSKA

F. S.)

MARIA BUBACZEWSKA

A black and white photograph capturing a large-scale public demonstration or march. A dense crowd of people is seen from behind, moving down a wide urban street. In the immediate foreground, a large, light-colored banner with the bold, dark letters "MPK" is held up. Above the banner, several circular objects, possibly balloons or small flags, are visible. The street is flanked by tall buildings, and the overall atmosphere suggests a significant public gathering.

Z okazji 1-go Maja, Oddziałowa Rada Związkowa Czyżyny zorganizowała społeczny czyn związkowy przy pracach porządkowych i myciu autobusów na Wydziale Czyżyny, w dniu 16 kwietnia 1978 roku. Wszyscy uczestnicy czynu zostali wpisani do pamiątkowej „ZŁOTEJ KSIĘGI” CZYNÓW.

JULIAN PIENIAZEK

Uroczysta Wieczornica

29 kwietnia br. w świetlicy przy ul. Bocheńskiej odbyła się wieczornica 1-majowa, dla przodujących pracowników naszego przedsiębiorstwa. Po otwarciu akademii przez dyrektora Winstona Maika, zabrał głos I sekretarz KZ PZPR tow. Adam Jędrusik. W swym wystąpieniu podkreślił osiągnięcia Polski Ludowej, jej socjalistyczny rozwój. Zaapelował on do młodzieży o kontynuowanie wysiłków nad dalszym pomnażaniem dorobku naszego kraju.

Następnie przemawiał przewodniczący Rady Zakładowej bratniego przedsiębiorstwa z Wielkiego Tyrnowa — Stojan Kolemanski, który podziękował naszej załodze za serdeczne przyjęcie jakie zgotowano grupie gości z Bulgarii, oraz przekazał pozdrowienia dla załogi MPK od swoich towarzyszy pracy.

W części artystycznej wystąpiła młodzież z VI Liceum Ogólnokształcącego z ciekawym programem, a potem podbił publiczność swoimi piosenkami zespół wokalny, działający przy przedsiębiorstwie komunikacyjnym w Wielkim Tyrnowie. Zespół „Dep”, którym kieruje Dymitr Iwanow, kontynuował swój występ także podczas wieczorku tanecznego, kończącego uroczystość.

(K. G.)



Co czytać!

Kozieł Wiesław: Jak kwalifikować wypadki, którym ulegają pracownicy. Wyd. 3 popr. W-wa: JW CRZZ 1977 (02) — 116 s. 6 ark. 16,5 cm 80 g.

Poradnik Aktywisty Ochrony Pracy — 30.000 egz. 20 zł Zw 33/3134/76.

Zasady kwalifikowania wypadków, którym ulegają pracownicy, oparte na aktualnie obowiązujących przepisach prawnych. Każdy rodzaj wypadku zilustrowano przykładami zdarzeń typowych lub takich, których kwalifikacja budzi wątpliwości. (P)

Postęp w badaniach pojazdów samochodowych. Red. Stanisław Staruch. — Wrocław: Ossolineum 1978 (10) — 460 s. il. 30,6 ark. 24 cm 870 g. bibliogr. streszcz. ang. ros. PAN. Oddz. w Krakowie — 2.000 egz. 100 zł. Zw 42/4039/76.

Zbiór prac zgrupowanych wg tematów: Konstrukcja i badania pojazdów samochodowych; konstrukcja i badania silników; eksploatacja i niezawodność pojazdów samochodowych. Autorami prac są wybitni polscy specjaliści. (P)

KOMUNIKAT!

Pracownicy zainteresowani zakupem działek pod budowę domków jednorodzinnych, proszeni są o zgłaszanie się w Radzie Zakładowej lub w Dziale Usług Bytowych.

Prace Centralnego Instytutu Ochrony Pracy. R. 26, 1976 Nr 89. W-wa: WNT 1976 (97), — s. 89—165, il. 6,6 ark. 24 cm, 120 g. bibliogr. streszcz. ang. fr. ros. Centralny Inst. Ochrony Pracy — 1.190 egz. (w prenumeracie) 33 zł.

Z treści: Augustyńska D.: Wpływ przepływu powietrza na charakterystyki akustyczne i aerodynamiczne tłumików przeznaczonych do instalacji wentylacyjnych i klimatyzacyjnych; Janiszewski W.: System wentylacji „wirowej” z uaktywnionym wywiewem; Pośniak M., Domański W.: Metoda oznaczania śladowych ilości pięciotlenku wanadu w powietrzu. (P)

UHLIG HERBERT H.: Korozja i jej zapobieganie. Tł. z ang. Andrzej Kozłowski, Antonina Kozłowska. W-wa: WNT 1976 (06) — 430 s. il. 30 ark. 20,5 cm 450 g. bibliogr. Ochrona przed Korozją — 4.250 egz. 82 zł.

Praca specjalisty amerykańskiego omawia zjawisko korozji, jej elektrotechniczny mechanizm, rodzaje oraz zależności szybkości korozji od różnych czynników. Opisuje wpływ środowiska korozyjnego na własności stali, żelaza i innych metali oraz ich stopów i wynikające z tego możliwości stosowania ich w danych środowiskach korozyjnych. Metody ochrony przed korozją. Zadania. Dodatek. Wykaz Norm Polskich. (P)

Śladem naszych publikacji

W związku z artykułem zamieszczonym w nr 7 z dnia 1—15. IV. br. pt. „Informator” wyjaśniam, że notatka w pełni oddała podejście do pracy i obowiązków przez regulatora ruchu. Była nią Ob. Pietron Władysława nr 3016 r.

W świetle wydanego polecenia obowiązków i przybrania zupełnie biernej postawy wobec minimalnych wymogów pasażera w sytuacji, gdy regulatora dysponowała pełnym zestawem informacji (przepisy porządkowe, wykaz tras i przystanków, mapa układu linii tramwajowych i autobusowych, rozkład taboru tramwajowego i autobusowego z podaniem długości tras, plan miasta Krakowa, wykaz telefonów i inne), który to zestaw niezwłocznie po ukazaniu notatki został przedstawiony redakcji — uznano regulatora winną zaniedbania obowiązków służbowych i ukarano karą regulaminową — nagana.

W zakończeniu pragnę dodać, że wielu regulatorów ruchu rzetelnie i ofiarnie wypełnia swe obowiązki. Poważna ich część jednak nie spełnia oczekiwań. Wynika to

często z prostej przyczyny: wiele z nich rekrutuje się spośród najmniej zdrowych pracowników służb ruchu i eksploatacji, którzy do pracy w Wydziale Zabezpieczenia Ruchu kierowani są po utracie sprawności fizycznej. A i tak występuje ich brak — ponad 40 proc. w stosunku do potrzeb.

Zamieszczony artykuł został omówiony z kierownikami oddziałów komunikacyjnych oraz regulatorami ruchu celem wyeliminowania podobnych przypadków.

Informujemy jednocześnie, że w planie zakupów na bieżący rok ujęliśmy 55 planów miasta, które rozprowadzone będą po ich otrzymaniu z Wydz. Zaopatrzenia, celem wymiany istniejących, niekiedy mocno sfałgowanych.

Przepraszamy czytelnika za pozostawienie go bez informacji mimo, iż wszystkie materiały łącznie z telefonem do Głównej Dyspozytorni były w dyspozycji pełniącego służbę pracownika.

Kierownik Wydziału Zabezpieczenia Ruchu mgr MARIAN DUDEK

Wszystkim, którzy w związku ze śmiercią tow. LEONA KŁOSA

okazali nam pomoc, serce i współczucie oraz wzięli tak liczny udział w jego pogrzebie, a szczególnie Dyrekcji, Komitetowi Zakładowemu PZPR, Radzie Zakładowej, Zarządowi Zakładowemu ZSMP — składamy tą drogą najserdeczniejsze podziękowanie.

ZONA WRAZ Z SYNEM

Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej w Krakowie, w porozumieniu z Orbisem załatwiło nam wczasy w Jaltcie na Krymie. Szczegółowych informacji mogli wyjechać na te wczasy do Jalty było tylko 29 osób z całego woj. krakowskiego, w tym z naszego przedsiębiorstwa — 4.

Z MPK wyjechali: Elżbieta GROCHOLA — Kierownik Wydziału Taryfowo-Biletowego, Józef DUBIEL — przewodniczący ORZ Wydziału Taryfowo-Biletowego, Czesław NOWAK — przewodniczący ORZ Wydziału Eksp. Autob. Bieżące i piszący ten artykuł Julian PIENIAZEK — przewodniczący Wydziału Eksp. Autob. Czyżyny. Wczasy miały trwać 14 dni łącznie z podróżą. Zgodnie z zawiadomieniem zgłosiliśmy się wszyscy w zagranicznym Porcie Lotniczym na Okęcie w Warszawie o godz. 6.50. Wszystkie sprawy związane z lotem załatwiliśmy blisko dwie godziny. Poznaliśmy też przedstawicieli Orbisu z Krakowa Panią Helenę Mahiewicz, która miała być naszym opiekunem i tłumaczem, przez cały czas trwania wczasów.

Miał to być mój pierwszy lot w życiu, toteż z wielkim zainteresowaniem obserwowałem wszystko. Po wejściu do samolotu zająłem wygodne miejsce w pobliżu okna, by móc obserwować co się tylko

da. Wnętrze samolotu świetnie urządzone, a podłoga wyścielona dywanami. Przed startem przemiła stewardessa poczęstowała nas wszystkich landrynkami. Zapytałem po co? Dowiedziałem się, że landrynki podaje się w celu wyrównania ciśnienia krwi. Lecieliśmy samolotem czterosiłnikowym IL-18 (na 105 miejsc) z szybkością 650 km/godz. na wysokości 7.000 m.

Byliśmy w Jaltcie

Kiedy osiągnęliśmy pułap 7.000 m podano nam posiłek w specjalnych pojemnikach. Były w nich: szynka, jajka, masło, ser, twaróg, dżem, bułeczki i ciastko. Do picia podano nam herbatę, kawę i sok pomarańczowy. Pomimo, że leciałem samolotem po raz pierwszy w życiu czułem się znakomicie. Z powodu silnej mgły nie dolecieliśmy do Kijowa i niespodziewanie wylądowaliśmy na lotnisku we Lwowie.

Po odprawie celnej wyszedłem do poczekalni lotniska gdzie czekało bardzo dużo lu-

OCENIAMY SIEBIE

Marzą o własnym kącie

Tylko 20 członków liczy X Koło ZSMP przy Wydziale Torów.

— Nie tak dawno, było nas tylko trzynaścioro — mówi skarbnik Koła Wanda Noworyta.

Liczba członków Koła zwiększyła się w ciągu ostatniego półrocza. Stało się to już w okresie pracy nowego Zarządu; przewodniczącego Jana Harańczyka, wiceprzew. Marii Wyczesany i skarbnika Wandy Noworyty.

— „Nowi” to absolwenci ZSZ, którzy przyszli do naszego Wydziału — uzupełnia koleżankę przew. Jan Harańczyk.

— Im więcej nas będzie, to pracę naszą będzie bardziej uidać zarówno w Wydziale jak i na zewnątrz — wtrąca wiceprzew. Maria Wyczesany.

Mimo trudności (praca zmianowa i spory procent dojeżdżających spoza Krakowa) praca w Kole nieże im idzie. Włączają się w każdy podejmowany czyn na rzecz swego Zakładu.

— W ramach FASM ukladaliśmy w al. Planu 6-letniego płyty chodnikowe (rozkopane przy podłączaniu sieci), w czynie 1-Majowym malowaliśmy suwnice — sumuje wykonaną pracę wiceprzew. Maria Wyczesany.

— Wspólnie z kier. Biblioteki Zakładowej Danutą Skulimowską, urządziliśmy w Montowni naszego Wydziału udany kiermasz książek, wzięliśmy się również w przygotowanie paczek i rozprowadzanie biletów na imprezę dla dzieci naszych pracowników — dodaje skarbnik Wanda Noworyta.

Mają się już czym pochwalić. Zajęli III miejsce w zgłoszonych przez ludzi młodych projektach racjonalizatorskich. W Zakładowej Olimpiadzie na temat Wiedzy o Polsce Współczesnej wiceprzew. Maria Wyczesany zdobyła I miejsce, a członek Koła Krzysztof Styś III. W konkursie gazetki ściennych na szczeblu przedsiębiorstwa, X Koło ZSMP przyniosło III miejsce w II grupie.

— W związku z pracą zmianową waszych członków i z tym, że 1/4 z nich dojeżdża spoza Krakowa, jak radzicie sobie z zebraniami?

— Zebrania nasze zawsze się odbywają, a jakie są na nich burzliwe dyskusje... warto przyjść i posłuchać — odpowiada na moje pytanie przew. Jan Harańczyk.

Ostatnio X Koło nawiązało współpracę z Kolem ZSMP przy „Domu Książki” w Krakowie.

Chcą wspólnie chodzić do kina, teatru, wypracować pieniądze na wycieczki i... mieć własny kąt, aby było gdzie spotykać się po pracy, podyskutować, i tanio, kulturalnie zabawić — np. przy dyskotecie, dla której znalazłoby się tam stałe miejsce. Marzą o takim pomieszczeniu, wspólnym dla wszystkich młodych z całego przedsiębiorstwa. Wśród nich są przecież przedstawiciele różnych zawodów, a „dla siebie” potrafiliby zaadaptować nawet niepotrzebna nikomu piwnicę.

Życzą aby im się to udało!

MARIA BUBACZEWSKA



dzi. W kiosku z gazetami zobaczyłem katowicki Sport, Przyjaciółkę i inne czasopisma z naszego kraju. Ze sprzedawczynią gazet rozmawiałem w języku polskim. Ponieważ nie wiedziałem kiedy nastąpi odlot nie mogłem udać się do miasta. Po trzech godzinach oczekiwania wystartowaliśmy do Kijowa, gdzie już bez przeszkód wylądowaliśmy na lotnisku „BORYSEWO”. Autobu-

chaliśmy historii życia wielkiego wieszaka Ukrainy. Po drugiej stronie Bulwaru widać było okazały gmach Uniwersytetu im. Tarasa Szewczenki. Udał się też na wzgórze nad Dnieprem skąd było widać szeroko rozlane wody. Dowiedzieliśmy się, iż właśnie w tym miejscu miało zostać założone przez trzech braci. Poznaliśmy całą jego historię. Pod pomnikiem Nieznanego Żołnierza byliśmy świadkami „kijowskiego” obyczaju. Młoda para (panna młoda w białej sukni i w welonie) złożyła kwiaty u stóp pomnika. Poznaliśmy ten obyczaj; para młodych zawiera ślub w Pałacu Ślubów. Po przybyciu na miejsce uroczystości, kobieta i mężczyzna udają się do osobnych pomieszczeń na pięć minut aby w spokoju rozważyć swoją decyzję. Po zawarciu małżeństwa otrzymują gratisowo do dyspozycji samochód osobowy (wraz z kierowcą) na cały dzień. Rozwiedzeni nie mają już prawa do zawierania małżeństwa w Pałacu Ślubów, zawierają je w swojej dzielnicy.

W czasie zwiedzania miasta przekonaliśmy się, że na terenie Związku Radzieckiego nie płaci się za korzystanie z szatni i toalet.

JULIAN PIENIAZEK

(Dokończenie w następnym numerze)

Trzeba tylko bardzo chcieć

Młodzież IV koła ZSMP wystąpiła znów z ciekawą inicjatywą. Nie chcąc „duścić się w własnym sosie”, zarząd tego koła zawarł porozumienie o współpracy z zarządem szkolnego koła ZSMP przy Pomaturalnym Zawodowym Studium Medycznym. To co prawda nie nowego, ale tym razem jest to porozumienie wszechstronne, a jego podpisanie poprzedzone zostało kilkoma spotkaniami roboczymi na których zainteresowane strony (zarządy obu wymienionych kół) przedyskutowały wszystkie punkty zamierzonej współpracy.

W ramach współpracy będą organizowane wspólne wieczornice i wieczorki taneczne. Wzajemnie będziemy sobie pomagać przy wykonywaniu czynów młodzieżowych, będziemy się spotykać aby dyskutować na tematy młodzieżowe i organizacyjne. Będziemy zapraszać nasze koleżanki na rajdy i wycieczki, a w zamian one zorganizują dla nas krótkie kursy tańca towarzyskiego i przeprowadzą instruktaż w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

Pełna realizacja tego programu przyniesie z pewnością wiele korzyści obu umawiającym się stronom, a że tak będzie można sądzić po poważnym potraktowaniu sprawy

przez zarządy obu zainteresowanych kół.

Uroczyste podpisanie tego porozumienia nastąpiło 15 kwietnia 1978 r. w świetlicy przy ul. Bocheńskiej i połączono było z „szampańską” zabawą. Zaproszono cały zarząd i najaktywniejsze członkinie koła młodzieżowego z P.Z.S.M. oraz przewodniczących wszystkich kół z naszego przedsiębiorstwa.

Imprezę rozpoczął w sposób nietypowy i szalenie dowcipny kol. **Zygmunt Musiał**, następnie zespół muzyczny z WEA Bieńczyce zaprosił wszystkich do tańca, a kiedy muzycy się zmęczeni, zastąpili ich koledzy prowadzący dyskotekę w WET Podgórze. Tu serdeczne podziękowanie za pomoc i współpracę.

Przeprowadzono również szereg konkursów między in-

nymi konkurs na nazwę dla naszego zespołu muzycznego. Zwyciężyła w nim koleżanka Ania z P.Z.S.M., która w nagrodę została „matką chrzestną” zespołu, a nazwa jego brzmi obecnie „Mniejsza o to”. Kulminacyjny punkt imprezy — podpisanie porozumienia — miał bardzo uroczystą oprawę; była wymiana pięknie graficznie opracowanych tekstów umowy, był toast lampką wina, chóralne „sto lat”.

Wiele wysiłku w zorganizowanie tej imprezy włożyli kol. **Antoni Madejowicz** i kol. **Marcel Dutkiewicz**, a kol. **Zygmunt Musiał** niezwykle dowcipnie prowadził konferansjerkę i czuwał nad sprawnym przebiegiem imprezy. O tym, że impreza była udana świadczą zadowolone, rozbawione twarze uczestników.

Szkoda jedynie, że nikt z tak zwanych czynników oficjalnych nie zaszczylił nas swoją obecnością, ale rozumiemy, że tylko trudności obiektywne uniemożliwiły im przybycie. Szkoda, bo zobaczyliby tak sprawnie z werwą i humorem poprowadzoną imprezę jakie niezbyt często się spotyka.

Z młodzieżowym
pозdrowieniem
LESZEK SIODŁAK

Młodzieżowa Wiosna Czynów

W niedzielę 16 kwietnia młodzież z VII koła ZSMP Wydziału Produkcyjno-Remontowego zainaugurowała pracę społeczną — „Młodzieżową Wiosnę Czynów 78”. Trzynastu członków tego koła i dwóch niezrzeszonych przepracowało przy estetyzacji hali remontów kapitalnych 60 godzin na ogólną wartość 1020 zł.

Młodzi w ramach czynów 1-majowych zobowiązali się też wykonać transparenty dla młodzieżowej kolumny uczestniczącej w pochodzie. Również w niedzielę w czynie społecznym pracowali członkowie VI koła ZSMP, wykonując prace niezbędne dla potrzeb swojego wydziału. W sumie, w tym dniu udział w czynie wzięło 72 ZSMP-owców.

Młodzieżowy czyn społeczny w ramach „Wiosny Czynów 78” trwał do 23 kwietnia. Pracowali członkowie wszystkich kół ZSMP naszego przedsiębiorstwa, jak również młodzież niezrzeszona. Wartość czynów z pewnością jest duża, a efekty pracy przyniosły poprawę na stanowiskach produkcyjnych i remontowych i przyczyniły się do podniesienia estetyki pomieszczeń poszczególnych wydziałów.

JAN HLASTA

W ramach robót planowych zmodernizowano halę w IV zajezdni. Pracownikom ZRI z pomocą przyszła załoga dziennej zmiany mistrza **Piotra Halickiego**, wykonując czyn 1-majowy łącznej wartości ponad 30 tys. zł.

również dwa wycofane z eksploatacji wagony tramwajowe.

Zdaniem kierownika wydziału **Stanisława Mikulskiego** i mistrza **Halickiego** najbardziej wyróżnili się w tych pracach **Stanisław Kewal**, **Józef Mleczko**, **Ta-**

Modernizacja

Ponad 60 osób pracowało przy wymianie szyn, odgruzowywaniu i malowaniu kanałów, robieniu okna i drzwi do nowo powstającej ściany działowej, a także pojemniki na piasek i środki do mycia tramwajów, pomieszczenia spawalnicze. Społecznie wykonano wszystkie roboty ślusarskie i spawalnicze. Skasowano

deusz **Kurlit**, **Józef Czosnek**, **Władysław Baran**, **Kazimierz Jaskowiec**, **Leszek Kluzek**, **Andrzej Surówka** i **Krzysztof Perz**. Na szczególną pochwałę zasłużyli lakierniczki **Nina Strojek** i **Bogumiła Goryczka**, które wykonały wszystkie prace lakiernicze.

(K. G.)



20 kwietnia br. o godz. 17.39 stanąłem na przystanku autobusowym przy Alejach Trzech Wieszczów na wysokości Placu Wolności. Miejsce to ma tę zaletę, że w perspektywie Alei Słowackiego, patrząc w kierunku Nowego Kleparza można zauważyć autobusy zatrzymujące się na wcześniejszym przystanku. W tę właśnie stronę zwrócona była uwaga sporego tłumu, mogłem więc śledzić reakcje oczekujących.

O godz. 17.40 pojawił się w tym punkcie czerwony koloru autobus. W podekscytowanym tłumie zauważyłem rozpoczęcie manewrów w celu zajęcia strategicznie najlepszego punktu (tzn. przewidywanego miejsca zatrzymania się autobusu na tym dość długim zajeździe) — była to kategoria ludzi zdecydowana za wszelką cenę, bez względu na warunki przejazdu zająć miejsce w autobusie.

Odrębną kategorię stanowili ludzie wpatwieni w możliwość dostania się do wozu: „gdzie on pusty, jak tak dawno nie jechał! nie widziś mowy nie ma! wcześniej dojeżdżymy na piechotę! ale załadowany!” Tymczasem autobus linii 119 przejechał skrzyżowanie z ul. 18-tego Stycznia i zatrzymał się na naszym przystanku. Tłum oczekujących liczył już

wtedy około 60 osób. Ze środka niemożliwie obciążonego przechylonego na jedną stronę wozu zaczęli wypelzać i wyszarpywać się pasażerowie o pomysłach, szarych twarzach i przyspieszonym oddechu.

Po trzech minutach obciążony jeszcze bardziej, zabierając tylko jedną czwartą części autobus rusza w dalszą drogę a oczy oczekującego tłumu (który znów się powięk-

szyl) zwróciły się w kierunku Nowego Kleparza. O godz. 17.48 przyjeżdża nowa 119-stka, jednak tłok w autobusie i na przystanku nie ulega zmianie. Sytuacja rozładowuje się dopiero w ciągu następnych piętnastu minut, bowiem o godz. 17.57 przyjeżdża autobus 163 (pierwszy autobus tej linii od 27-miu min.) a o 17.58 114-stka (28 min. oczekiwania), oraz o 18-tej kolejna 119-stka, do której po raz pierwszy wsiadała wszyscy chętni, w tym dwójka cierpliwie czekających starszusków.

Ponieważ autobusy linii 119 jeżdżą prawie regularnie, koncentruję swoją uwagę na linii 114. Te przyjeżdżają teraz kolejno w odstępach 11 min., 5 min. i znowu 5. Ostatnim wybieram się na końcowy przystanek na Zakrzówku. Jeszcze nie mam powodu aby uznać ten rytym, poza ową 28 minutową przerwą za nienaturalny. Wsiadam przystanek przed końcem trasy, aby obserwo-

wać z kolei autobusy linii 124 i 144 mające tutaj swoją pętlę. Prawie wszystko odbywa się zgodnie z harmonogramem, biorąc pod uwagę nie dające się dokładnie przewidzieć żywiołowe nateżenie ruchu ulicznego.

Nastroj mój jest bardzo pogmatwany; z jednej strony byłem zły, że nie znalazłem tematu do pisanie a z drugiej odczuwałem solidarność z ludźmi pracującymi w naszym przedsiębiorstwie, która pomalutka zmywała świadomość klęski reportera. W coraz po-

godniejszym (na przekór pogodzie) nastroju postanowiłem wracać do domu autobusem linii 114 aby zdażyć na wiadomości dziennika telewizyjnego.

Uporządkowałem swoje notatki, ostatni autobus w stronę petli na Zakrzówku jechał o godz. 18.37 a w stronę miasta o 19-tej. Początkowo na przystanku stoje sam, zaraz jednak pojawiają się dwie starsze zmęczone życiem ko-

biety oraz młode małżeństwo z małym dzieckiem. W miarę jak dłużej się czas oczekiwania, zaczyna się „nawiazywać” między nami nie porozumienia. O godz. 19.17 autobus nr 2308 w stronę Zakrzówka, czyli przerwa trwała równe 40 minut. Godzina 19.24 autobus nr 2639 jedzie także w stronę Zakrzówka. Ludzie zaczynają się denerwować. Coś okropnego! Dwie tam stoją „114” a durny człowiek czeka pół godziny. O teraz... trzecia (nr 2305 godz. 19).

Pytam zaintrygowany czy li (na petli 124-ki) i nie; nie zainteresowali się 114-stką. Jeżdżą nie wiadomo po co! Wreszcie po trzydziestu ośmiu minutach oczekiwania zajeżdża autobus nr 2308. Pasażerowie ostro atakują kierowcę. — Pieniądze biorą za darmo, a ludzie się mordują! Już na trzecim przystanku autobus jest szczelnie wypchany. Warunki jazdy jak w godzinach szczytu. Ja, wydieram się z autobusu przy ul. Karłowickiej, na dziennik telewizyjny oczywiście nie zdążyłem. Doskonale rozumiem, że pra-

Co wiedza o planie, co o nim myślą — kierowcy Zakładu Taksówek. Posłuchajmy.

Władysław Baś, młody człowiek, właśnie odchodzi do wojska, dotychczas jeździł taksówką bagażową:

— Nie, nie znam planu jak wykonujemy. Jeździmy żeby zarobić. Na końcu miesiąca informują nas, czy wykonaliśmy plan. Ale po tym nie zwracamy sobie tym głowy.

— A wobec tego jak panu dotychczas szło wykonywanie zadań. Czy otrzymywał pan premie?

— Tak, plan zawsze miałem wykonany, a jaki on jest, ta wiadomość nigdy mi nie była potrzebna.

Tadeusz Kocik, kierowca mikrobusu:

— Owszem wiem, że mam zarobić przeciętnie 4,30 zł na kilometr, ale w moim przypadku jest to nierealne. W tej chwili osiągam zaledwie 1,50 zł.

— Dlaczego?

— Jeżdżę na nowej linii M-6 z Placu Matejki na Prądnik Czerwony. Na nowej linii zawsze trudniej jest zrobić normę, a tu jeszcze moim, a także i pasażerów zdaniem trasa jest

ZALOGA O PLANIE

Dyrekcja — od wskaźników kierowcy — od jeżdżenia

Żle dobrana. Jeździmy przez osiedle Olsza II, co powoduje, że autobus 105 dojeżdża na Prądnik szybciej niż my. Ludzie często mi mówią: zapłaciłbyśmy i te 10 zł za przejazd, ale gdyby to rzeczywiście było szybciej, a tak lepiej poczekać na autobus.

Andrzej Dziadoń, także kierowca mikrobusu:

— Nie, nie znam założeń planowych. To wymyśla sobie dyrekcja, a my jesteśmy od jeżdżenia. Dostajemy rozkład jazdy i mamy go przestrzegać, z tym jest dość kłopotu. W bazie wiszą wprowadzone jakieś wskaźniki, ale nigdy mnie one specjalnie nie interesowały.

I jeszcze wypowiedź **Józefa Węgrzyna**, długoletniego kierowcy taksówki bagażowej:

— Ja zawsze jestem z planem w porządku, jak mam wyjeżdżać miesięcznie 32 tys. kilometrów, to nie schodzę z 40 tysięcy.

— A co pan może powiedzieć konkretnie o planie np. bieżącego miesiąca?

— Zmieniły się stawki, zmieniły się założenia, trudno to wszystko jeszcze poprzeliczać.

— Więc nie potrafi pan podać aktualnych wskaźników?

— Jak się sytuacja wyjaśni, to coś będzie wiadomo.

Z tego krótkiego przeglądu jasno widać, że kierowcy pracujący w Wydziale Taksówek nie czują się współgospodarzami przedsiębiorstwa. Nie znają jego założeń, nie bardzo orientują się w założeniach. Oni są od jeżdżenia, a pozostałe sprawy niech się martwią inni. Tylko nie skarżcie się potem panowie, że ktoś podjął ważne dla was decyzje bez waszej wiedzy. Skoro was interesuje tylko jazda...

KRZYSZTOF GACEK

Głupia sprawa

Faktycznie głupia, bo nie jest rzeczą przyjemną zwracać uwagę ludziom dorosłym na popełniane przez nich błędy ortograficzne. Ale niestety, ten przemilczeć trudno. Oto przy bramie jednego z obiektów MPK znajduje się tablica z hasłem. Jest ono na pewno słuszne, potrzebne, ale z jednym zastrzeżeniem, wyraz „proletariusze” pisze się przez „i”, a nie przez „j”. Nawet fakt, że napis ten jest zasłonięty przez drzewa w niczym nie tłumaczy niefortunnego twórcy planszy. Skoro ją go zauważyłem, zauważają go zapewne i inni przechodnie, a potem wstydzić się musi całe przedsiębiorstwo.

Poszukajcie więc, może to właśnie u was znajduje się ta tablica, a może znajdziecie inne błędy, poprawcie je zanim trafią do naszej gazety, tym razem już z dokładnym adresem miejsca, w którym się znajdują. (K. G.)

4 maja, godz. 17.25, linia tramwajowa nr 13, przystęp nr 356, przystanek na rogu Boh. Stalingradu i Miodowej w kierunku Prokocimia. Ostro, donośny głos motorniczki: Dajwór!

Zaskoczeni pasażerowie zrywają się z miejsc, wysiadają, narzekając na zmianę kursu z niewiadomych powodów.

A może by tak przynajmniej przeprosiła za zmianę kursu, powiedział ktoś, tym bardziej, że są Dni Kultury?

I wyjaśniła, dlaczego Dajwór a nie Prokocim? — dodał ktoś drugi. **KOSA**

Polowanie na stado

szyl) zwróciły się w kierunku Nowego Kleparza. O godz. 17.48 przyjeżdża nowa 119-stka, jednak tłok w autobusie i na przystanku nie ulega zmianie. Sytuacja rozładowuje się dopiero w ciągu następnych piętnastu minut, bowiem o godz. 17.57 przyjeżdża autobus 163 (pierwszy autobus tej linii od 27-miu min.) a o 17.58 114-stka (28 min. oczekiwania), oraz o 18-tej kolejna 119-stka, do której po raz pierwszy wsiadała wszyscy chętni, w tym dwójka cierpliwie czekających starszusków.

wać z kolei autobusy linii 124 i 144 mające tutaj swoją pętlę. Prawie wszystko odbywa się zgodnie z harmonogramem, biorąc pod uwagę nie dające się dokładnie przewidzieć żywiołowe nateżenie ruchu ulicznego.

Nastroj mój jest bardzo pogmatwany; z jednej strony byłem zły, że nie znalazłem tematu do pisanie a z drugiej odczuwałem solidarność z ludźmi pracującymi w naszym przedsiębiorstwie, która pomalutka zmywała świadomość klęski reportera. W coraz po-

biety oraz młode małżeństwo z małym dzieckiem. W miarę jak dłużej się czas oczekiwania, zaczyna się „nawiazywać” między nami nie porozumienia.

O godz. 19.17 autobus nr 2308 w stronę Zakrzówka, czyli przerwa trwała równe 40 minut. Godzina 19.24 autobus nr 2639 jedzie także w stronę Zakrzówka. Ludzie zaczynają się denerwować. Coś okropnego! Dwie tam stoją „114” a durny człowiek czeka pół godziny. O teraz... trzecia (nr 2305 godz. 19).

Pytam zaintrygowany czy

li (na petli 124-ki) i nie; nie zainteresowali się 114-stką. Jeżdżą nie wiadomo po co!

Wreszcie po trzydziestu ośmiu minutach oczekiwania zajeżdża autobus nr 2308. Pasażerowie ostro atakują kierowcę. — Pieniądze biorą za darmo, a ludzie się mordują! Już na trzecim przystanku autobus jest szczelnie wypchany. Warunki jazdy jak w godzinach szczytu. Ja, wydieram się z autobusu przy ul. Karłowickiej, na dziennik telewizyjny oczywiście nie zdążyłem. Doskonale rozumiem, że pra-

ca kierowcy jest ciężka, że musi mieć przerwę na posiłek, że na tej trasie jest akurat objazd, że przedsiębiorstwo nasze boryka się z trudnościami kadrowymi i brakiem taboru, ale sytuacja, gdy czeka się na autobus 40 minut jest niedopuszczalna. Tych wszystkich racji nie zna przeciętny pasażer one go nie interesują i ma rację! On tylko żąda by faktycznie co dziesięć minut zajeżdżał autobus, a gdy tak się nie dzieje to winą obarcza przede wszystkim kierowców.

Nie wyręczałem nadzoru ruchu i nie sprawdzałem czasów odjazdu poszczególnych autobusów. Pozostał fakt obiektywny — 40 minut oczekiwania i cztery autobusy na petli. Aby zdać sobie sprawę z wymiaru tych 40-stu minut trzeba tylko poruszyć wyobraźnię. Ile dramatów jednostkowych kryje się za nimi, ilu studentów nie zdażyło na egzamin, ile osób spóźniło się na pociąg, ile spóźniło się do pracy i jakie są tego społeczne koszty?

Nie do pomyślenia jest fakt, by ludzie szli na piechotę aby być pewnym, że się nie spóźnią. Podważa to bowiem sens działalności naszego przedsiębiorstwa, a alternatywa ta była ciągle obecna wśród oczekujących na przystankach.

KAZIMIERZ ADAMCZYK



— Wladek, tobie co się zachciewa pierniku jeden?
Rys. Jerzy Kubik

HUMOR

USPRAWNIENIA!

— Celem usprawnienia komunikacji autobusowej w mieście... postanowiono do wszystkich numerów linii dopisać na końcu 0.

— W związku z brakiem tablic, wszystkie tablice z napisem „przystanek autobusowy” zastąpiono napisami — „postój pasażerów”.

SCENY TRAMWAJOWE

„Dżentelmeni”

Starsza kobieta wsiada do tramwaju i rozgląda się za wolnym miejscem. Większość miejsc siedzących zajmują mężczyźni młodzi i „w sile wieku”, z których kilku czyta gazety. Reszta udaje, że nie widzi wsiadających starszych osób i patrzy przez okno na ulicę.

Kobieta po chwili mówi na cały głos: „dżentelmenów to już w tym tramwaju nie ma!” Na to jeden z siedzących mło-

dych ludzi odzywa się czytając dalej gazetę: „ale mężczyźni to nie brakuje”.

„Dialog w wagonie tramwajowym”

Na przystanku koło Filharmonii wsiada muzyk trzymający skrzypce i zajmuje miejsce siedzące. Po chwili pasażer siedzący naprzeciw, będący w stanie „lekko zawianym” odzywa się:

— Panie muzyk, powiedz mi pan co to jest za nuta „zy”?

— Nie ma takiej nuty — odpowiada muzyk — co panu przyszło do głowy?

— Jak to nie ma, to pan nie jest muzyk, jak pan nie zna wszystkich nut. Ja panu udowodnię, że jest!

Wstaje z miejsca i wskazuje na tablicę umieszczoną na tylnym pomoście. Pyta:

— A są nuty „do re mi”?

Muzyk odpowiada:

— A, takie to są.

Pasażer kończy rozmowę słowami:

— No widzi pan, że nuta „zy” też jest, bo tu wywiesili tablicę — i pokazuje raz jeszcze duży napis: „DO REMIZY”.

LISTY DO REDAKCJI

DROGA REDAKCJO SYGNAŁÓW!

Czytam wasze artykuły i muszę wam przyznać, że piszecie coraz lepiej i mądrzej. Ostatni artykuł „Wilkom podobni” bardzo mnie ucieszył, jak go przeczytałem, że wy choć trochę rozumiecie pracę kierowcy, bo z pasażerami i z kierownictwem to nie ma co gadać, co by tylko nie było to kierowca winien i tak bez przerwy. Już nie można wytrzymać z tym wszystkim. Natomiast artykuł „Nieobecni — usprawiedliwieni”, trochę mnie zastanawia. Pewno, że jest to wszystko prawda, tak jak piszecie, ale ja też jestem kierowcą i mnie zastanawiają te warunki pracy, a chorobowe i nie mogę tego pojąć.

Dlaczego nas kierowców tak męczą? Pracujemy dzień po 10 godzin przez 5 dni, nie schodząc z siedzenia — bo tak jest rozkład jazdy wyśrubowany; że nie zdąży się odpocząć i wypalić spokojnie papierosa tylko jak w kieracie. O 2.00 w nocy człowiek wstaje i 10 godzin bez przerwy jeździ. Proszę mi wierzyć, że z wozu schodzę jak pijany i do niczego nie jestem zdolny, bo bez przerwy śpię. To nie tylko ja, wszyscy koledzy to potwierdzają.

Wniosek: Zrobić tak jak motorniczowie mają — 2 dni pracy i krótka praca i znowu 2 dni wolne. Dlaczego my w takiej ciężkiej pracy musimy pracować po 250 godzin, i mamy w takich warunkach nie chować. To niemożliwe.

Druga sprawa, jedni chorują, drudzy nie; chyba panuje jakieś kumoterstwo.

Dlaczego są linie na stałe — te lepsze, bo jest więcej czasu i człowiek prędzej odpocznie. My natomiast (a jest nas kilku) dostajemy prace najgorsze, linie 163 albo 130. Inni zaś bez przerwy mają linie: 227, 201, 207, 157, 101. Koledzy z tych linii są mniej zmęczeni niż my na tych ruchliwych liniach.

Linie wszystkie, uważam, są dobre gdzie jest czas tak ustawiony, że nie jeździ się bez przerwy w nerwach. Przecież się co najmniej te 5 minut a nie 3 na postój, jeżeli się nie jest opóźnionym.

Z tym chorobowym to nie jest tak wesoło, my niestety, w takich warunkach pracy, musimy dużo chorować. Proponowałbym zmniejszyć ilość godzin pracy (tak jak każdy oby-

watel Polski pracuje) i wyeliminować pracę nerwową przez dodanie czasu na danej linii, choć po 3 minuty na końcówce. Dodać autobusów nocnych na dowóz pracowników do Zajezdni, aby nie wstawać na jeden autobus o godz. 2.00, by o 4.00 też był.

My kierowcy pisalibyśmy do was dużo i o różnych sprawach, ale nie piszemy, bo zawsze mamy mało czasu

KIEROWCA

DROGA REDAKCJO!

Bardzo wielu kierowców i motorniczów tramwajów krakowskiego MPK, prowadzi te pojazdy anonimowo — są nie umundurowani, mimo, że przepisy dla służby Komunalnych Przedsiębiorstw Komunikacyjnych mówią co innego, m. in. innymi to, iż każdy pracownik w czasie pełnienia obowiązków służbowych, dotyczy to m. in. innymi motorniczów i kierowców, ma obowiązek stawiać się do pracy trzeźwy, wypoczęty i w pełnym umundurowaniu.

Mamy wspólnie ludzi, niezawodnych towarzyszy, wypróbowanych działaczy, zahartowanych komunistów i obywateli ufnych w słusność drogi jaką wytyczyła nam i naszym następcom PZPR. Ale są wśród nas i inni i do nich apeluję — nie wstydzimy się tramwajarskiego munduru.

FRANCISZEK CEPUCH 2010 WEA Bieńczyce

P. S. Dziękuję młodzieży i st. instruktorowi nauki zawodu Kowalczykowi za zabezpieczenie oponami poboczy. Apeluję do kierowców i monterów, aby uszanowali ich trud i jeździli ostrożnie.

Od Red.: Patrz materiał „Kierownik pociągu w dziennej służbie”.

SPROSTOWANIE

W ostatnim numerze „Sygnałów” w artykule „Ognista woda i... konsekwencje”, w którym wymienieni zostali ukarani z art. 52 Kodeksu Pracy, pomyłkowo zostały Wydziały — Produkcjno-Remontowy z Remontowo-Produkcyjnym.

Przepraszamy i wyjaśniamy, że stało się to nie z winy autorki artykułu, a z powodu pomyłki w „Książce Kar Regulaminowych” w Dziale Osobowym, z której autorka czerpała do niego informacje.

(O) PLOTY

Skąd biorą się plotki? Kim są ich autorzy? Nie łatwo byłoby ocieć ich genezę, chociaż, by znaleźć ich źródło nie trzeba się zbytnio wysilać. W zasadzie plotkuje się o wszystkim i o wszystkich. Plotki rozsiewane są nieumyślnie i z premedytacją. Ich autorzy, to zazwyczaj ludzie o swoistym sposobie rozumowania lubią „wypuszczać”. Z drobniaku robią aferę i oczywiście obgadują bliźnich w myśl zasady „ostabiam innych, to wzmacniam siebie”. Ustawiczne „mieszanie” i wprowadzanie w „błąd” — jest ich pasją i „potrzebą”. Ze względu na „urodzony” brak obiektywizmu zazwyczaj wszystkie. W sposób kapitalny „umieją” tonować najlepsze inicjatywy i pomniejszać sukcesy. „Dbają” o siebie. Dlatego też warto przynajmniej w kilku słowach poświęcić temu tematowi nieco uwagi.

W naszej społeczności nie rzadko tak bywa, że bliźni z bliźniego sobie pokłówa. I nie w tym dziwnego bo zarty są zdrowe, gorzej jest jednak, gdy są „morowe”. Zatem w oparciu o powyższe zwroty zobaczmy miłi, skąd biorą się plotki.

A więc do rzeczy kto chce niech przeczyta! lub upust da żartom — jeżeli warto.

Raz na ulicy w wielkim sekrecie, powiedział jeden: a czy wy wiecie? Czy wiecie zatem, że ta z parteru nie zawsze działa w myśl charakteru? A pani Lola — no ta z pieterka, która ostatnio na wszystko zerka Gani i huczy „bębni” — ma „bzika”? Czy to przystoi dla urzędnika? Albo ten z hali obok zegara, za dużo robi, przez to „zawala”. On zawsze zdąży, zawsze na czasie. Jak tu przegadać tej „czarnej masie”? I w taki oto mniej więcej sposób „robi” się sprawa dla wielu osób. A w zależności od sytuacji, bractwo się zbiera do „adoracji”. Radzą w pokojach lub kukuarach: kto

niepoprawny lub „se” pozwała. A więc na wstępie tego spotkania „przewodnicząca” przemila Frania, bez komentarza oraz gadania — przedstawia program do „nagrywania”. Wiek w punkcie pierwszym (co jest normalne) należy zbadać życie moralne. I na zasadzie wielu domysłów, pewnych skojarzeń, wielu pomysłów, ubrał punkt ten w ogólną szatę i w taki sposób „grzebią” Agatę. Drugim „haczykiem” stwierdziła Frania będzie rytmika — (niskie zadania). To nie przypadek, dalej wytusza. To fakt bezsporny — On się „opuszcza”. Na zakończenie powiemy wszyscy, że On jest taki, ani nie błyszczy! O niej też trochę, bo mu pomaga, bo taka mądra — ani nie „biaga”. A działalności jej całe stopy to są najczystszej wody „donosy”. W ten oto sposób uknute ploty przenoszą jedna do drugiej, cioty. Z „plot” tych misternie stworzony obraz, wędruje w ramach „opinii” do nas. Plotą w ciepłych uwiłach gniazdek i obmyślają „numer” dla piaszka. I tak „pracują” chroniąc własne imię, robią „nieporządek” na bliźnich opinie. Są Oni „mili”, nigdy nie winni, niemniej w „robocie” zwinni i inni. Oni są znawcy i wszystko wiedzą. Nie wiedzą tylko, czy mocno śledzą. Lecz dajmy upust sprawiedliwości i miejmy dla nich więcej litości.

Morał z opisu jest bardzo krótki — „kopiesz” pod bliźnim? lecz patrz na skutki!

Jest bowiem miły, mądra zasada: kto pod kim kopie, najczęściej wpada! Zajmij się przeto uczciwą pracą, ponieważ za nią Ci tylko płać i choćbyś głowę miał do poźłoty — pamiętaj wszakże, że wszystkie „cnoty” biorą początek z dobrej roboty.

Powyższy opis sytuacji jest literacką fikcją, stąd wszelka prawdziwość jest wyłącznie dziełem przypadku.

SKARŻYPYTA

Opinia społeczna o każdej instytucji usługowej kształtuje się zazwyczaj na podstawie codziennych kontaktów z jej pracownikami, a przede wszystkim z załogą. W przedsiębiorstwach komunikacyjnych najbardziej reprezentatywną grupę stanowi niewątpliwie umundurowany personel służby ruchu.

Od chwili wprowadzenia samobsługi, w pojazdach komunikacji miejskiej wyłącznymi przedstawicielami przedsiębiorstwa są motorniczowie tramwajów oraz kierowcy autobusów i mikrobusów. Motorowi i kierowcy pełnią równocześnie funkcję kierownika pociągu, w związku z czym zakres ich obowiązków służbowych jest znacznie szerszy. Do funkcji kierownika pociągu należy m. in. sprawdzanie prawidłowości działania kasowni biletowych, czuwanie nad przestrzeganiem przez pasażerów porządku i czystości w wozie oraz interweniowanie w obojętność.

Realizując konkretne postanowienia należy zabezpieczyć bezwzględnie przestrzeganie obowiązku zgłaszania się do pracy motorniczów i kierowców (z wyjątkiem zasilających) w kompletnym umundurowaniu. Do ścisłej kontroli wykonania tego obowiązku jest zobowiązana służba dyspozytorska. Należałoby wobec wyjątkowo opornych członków załogi zastosować odpowiednie sankcje służbowe.

Wydaje się również koniecznością przypomnienie pisemne w formie okólnika, o obowiązku natychmiastowego interweniowania motorniczów i kierowców w razie wystąpienia przypadków zakłócania porządku oraz wulgarnego zachowania się pasażerów nie trzeźwych. Dotychczas bowiem można zaobserwować dość częste sytuacje, w których kierowcy pociągów tolerują tego rodzaju przypadki i wykazują wobec nich całkowitą obojętność.

Kierownik pociągu w codziennej służbie

przypadku rażącego naruszenia obowiązujących postanowień regulaminu.

Równocześnie celem zapewnienia niezbędnej dla pasażerów informacji wizualnej kierowcy i motorowi są obowiązki do sprawdzania czy oznakowanie wozu jest prawidłowe i kompletne przed wyjazdem z zajezdni na trasę. W czasie pełnienia służby natomiast mają obowiązek przekładania tablic kierunkowych, umieszczonych nad główną szybą frontową. Tablice te wprowadzono ostatnio w wagonach tramwajowych linii nr 3 oraz na kilku liniach autobusowych. W najbliższym czasie tablice te zastąpią dotychczasowe, również na pozostałych liniach.

Ponadto w nowoczesnych wozach tramwajowych typu 102-N i 105-N oraz niektórych autobusach przegubowych Jelcz-Mex i „Berliet” — PR 110” znajduje się aparatura mikrofonowo-głośnikowa, która ma służyć kierownikowi pociągu do wywoływania przystanków oraz informowania pasażerów o wyjątkowych zmianach trasy np. na skutek zatrzaskania, wypadku itp. Aparatura ta nie stanowi przeszkazy w naszym taborze nowości, gdyż po raz pierwszy została wprowadzona w 1970 roku. Niestety dotychczas nie jest praktycznie wykorzystana.

Po przeglądowym omówieniu obowiązków kierownika pociągu nasuwa się nieodparcie stwierdzenie, że codzienna rzeczywistość jest daleka od stanu zadowalającego i może budzić szereg w pełni uzasadnionych zastrzeżeń. W związku z tym wydaje się nieodzownym podjęcie w możliwie jak najkrótszym terminie przedsięwzięcia organizacyjnych celem uzyskania zdecydowanej poprawy sytuacji na tym ważnym odcinku pracy.

Celem zdecydowanej poprawy sytuacji w zakresie informacji wizualnej należałoby zobowiązać motorniczów i kierowców do codziennego sprawdzania stanu i kompletności tablic z numerem linii, z wyszczególnieniem trasy oraz nazwą przystanku końcowego (stacji docelowej). W wozach wyposażonych w nowe tablice z pojedynczą nazwą nieodzwolne jest przekładanie ich na przystanku końcowym. W razie niedopełnienia tej czynności tablica zamiast spełniać prawidłową rolę informacyjną wprowadza w błąd. Przykładem negatywnym zaobserwowanym kilkakrotnie w ostatnich dniach mogą być chociażby wozu linii nr 3 jadące w kierunku Prokocimia z tablicą frontową „Dworzec Tęwarowy”.

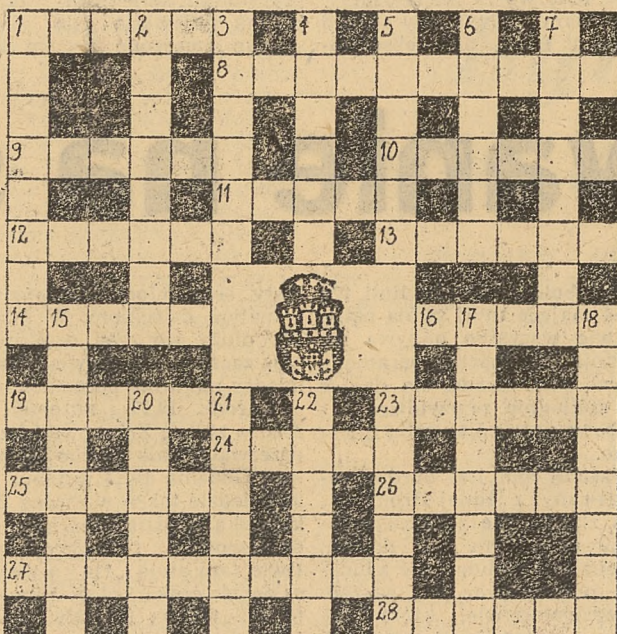
W związku z omawianym tematem funkcji, a właściwie obowiązków kierowników pociągów — motorniczów i kierowców — koniecznością jest także podkreślenie znaczenia trzech elementów ich codziennej służby.

Dla zabezpieczenia niezbędnej regularności kursowania pojazdów na trasie sprawą pierwszoplanową jest ścisłe przestrzeganie obowiązującego rozkładu jazdy pociągów i wyeliminowanie tak często obserwowanych jazd stadami. Celem zwiększenia stanu bezpieczeństwa ruchu, motorniczowie i kierowcy muszą bezwzględnie stosować się do wszystkich przepisów regulaminowych, a przede wszystkim zaniechać wszelkich rozmów w czasie prowadzenia pojazdów.

W związku z licznymi uwagami krytycznymi odnośnie nieuprzejmego zachowania się personelu służby ruchu — koniecznym jest zmiana stosunku prowadzących pojazdy do pasażerów.

A. GIELECKI

KRZYŻÓWKA NR 55



POZIOMO: 1) Oslaniała. 8) Miele powietrze. 9) Reflektuje na coś. 10) Czajnik. 11) Może spowodować pożar. 12) Stolicą jest Tbilisi. 13) Wóz bojowy. 14) Nadbałtycka republika ZSRR. 16) Strach, obawa. 19) Tu się czci, Mahometa. 23) Trzecie danie. 24) Roślina pastewna. 25) Rozliczenie bezgotówkowe. 26) Miasto w Chinach, również rodzaj materiału. 27) Pierwszy antybiotyk. 28) Biegłość, wprawa.

PIONOWO: 1) Trójkąt perkusyjny. 2) Leśny ptak lowny. 3) Uszkodzenie. 4) Wojskowa skarpeta. 5) Wielkość. 6) Węglik wapnia. 7) Prowadzi na klatkę schodową. 15) Krzew obszaru śródziemnomorskiego. 17) Inwentaryzacja. 18) Imię kobiece. 20) Parę słów z sensem. 21) Materiały wybuchowe. 22) Wyznaczonej czas. 23) Rodzaj końskiej uprzęży.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 52

Poziomo: 7) intryga, 8) pomyłka, 9) oficyna, 10) mantyla, 11) drzemka, 12) starter, 17) korweta, 19) janczar, 21)

tonsura, 22) depozyt, 23) minimum, 24) dylemat.

Pionowo: 1) uniform, 2) kruczek, 3) ogonek, 4) kobalt, 5) cysters, 6) skalpel, 13) monolit, 14) kwestia, 15) schówek, 16) rarytas, 18) turkus, 20) apetyt.

Za prawidłowe rozwiązania krzyżówki nr 52 nagrody wylosowali: Tadeusz Dominiak — Wyd. Sprz. Specj., Barbara Poltorak — Sekcja Gosp. Odzież., Barbara Hebda — Wydział Transp. i Sprz. Specjalnego.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin. Zdjęcia: A. Rupiński. Adres Redakcji: MPK, Kraków ul. Wawrzyńca 15, p. 18, telefon 645-30 wewn. 99. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. E-18