

NR 13 ROK IV
I-15 VII 1978

Cena 50 gr

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Z okazji Lipcowego Święta całej załozdze MPK najserdeczniejsze życzenia powodzenia w pracy i życiu osobistym składają:

Dyrekcja
Komitet Zakładowy PZPR
Rada Zakładowa
i Zarząd Zakładowy ZSMP

OBYWATELSKI KOMITET OBCHODÓW
34 ROCZNICY ŚWIĘTA ODRODZENIA
POLSKI LUDOWEJ
W MIEJSKIM PRZEDSIĘBIORSTWIE
KOMUNIKACYJNYM W KRAKOWIE

Adam JĘDRUSIK — I sekretarz KZ PZPR — przewodniczący Komitetu

inż. Eugeniusz WIECEK — dyrektor MPK

Adam MOSZCZAK — członek Plenum KK PZPR — kierownik WEA Bieńczyce

Józef STREK — członek Egzekutywy KD PZPR Śródmieście — sekretarz organizacyjny KZ PZPR — długoletni pracownik MPK

Józef GRABACKI — przewodniczący Rady Zakładowej

Krzysztof STUCZYŃSKI — przewodniczący ZZ ZSMP

mgr Honorata BACHORSKA — sekr. RZ i przew. Rady Kobiet

Ryszard SZCZUREK — komendant Szczepu Tramwajowego ZHP

Henryk BŁOCKI — członek ZBoWiD — uczestnik walk wyzwoleniczych

Zygmunt MUSIAŁ — kierownik WEA Bieńczyce

Franciszek ORSZAŃSKI — lektor KZ PZPR Szef Zakładu Taksówek

mgr Alojzy KUSINA — przewodniczący Zakł. Koła TPPR

Antoni TRZMIEL — długoletni pracownik MPK

Bolesław JĘDRZEJEC — przewodniczący Koła Emerytów

Anna ZAJĄC — II sekretarz VII OOP WEA Bieńczyce

Karol LACH — emerytowany pracownik MPK, zasłużony działacz ruchu robotniczego

Józef PĄTKO — przewodniczący ORZ Wydz. Rem. Prod.

Jan SZEFLER — pracownik Zakł. Rem. Inw.

Mieczysław BOGACZ — działacz partyjny, długoletni pracownik Wydz. Taryfowo-Biletowego

Władysław BIAŁEK — długoletni pracownik MPK, instruktor nauki zawodu, członek PZPR

Julian PIENIAZEK — przewodniczący ORZ WEA Czyżyny

Zbliża się 34 rocznica powstania Polski Ludowej. Pracownicy Zakładu Taksówek powitali ją już z wielkim społecznym, w którym wzięli udział również członkowie Egzekutywy, sekretarze KZ PZPR z I sekr. Adamem Jędrusikiem na czele. Wszyscy w ilości 41 osób przepracowali w dniu 7 bm. po południu 123 godziny przy porządkowaniu obok starej, nieczynnej już — dziś kołowni na Kozłowie, placu postojowego dla ok. 100 sprawnych samochodów bagażowych, dla których, po otrzysaniu 60 nowych Wołg, nie ma już miejsca w głównej bazie Zakładu na osiedlu Zielonym w Nowej Hucie.

Bez narad i gadulstwa, błyskawicznie, bo na drugi dzień po apelu z-cy szefa Zakładu Taksówek — Andrzeja Balona został wykonany czyn społeczny.

Była to rzetelna praca łopata, grabiami, miotłą i taczkami. Nikt na nikogo się nie oglądał. Każdy pracował ile mógł, wiedząc że pracując dla Zakładu, pracuje również dla siebie.

cd

PRZED ŚWIĘTEM ODRODZENIA



• Dyrekcja i Rada Zakładowa przystąpiły do ogólnopolskiego konkursu na najlepszy plan wychowawczy roku 1977/78, organizowanego przez Zrzeszenie Związków Zawodowych, CRZZ i Oświatę Dorosłych.

• 10 lipca odbyła się odprawa przewodniczących Oddziałowych Rad Zakładowych. Podsumowano realizację czynów i zobowiązań w ciągu I półroczu, omówiono życie kulturalno-oświatowe załogi oraz przebieg aktualnie trwających konkursów: plastycznego, fotograficznego, czytelniczego. Ogłoszono także konkurs na najlepszą gazetkę ścienną z okazji Święta Odrodzenia.

15 dni
w MPK

• Z okazji Święta 22 Lipca brygady budowlane Władysława Adamczyka i Jana Jordana z Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego zobowiązały się wykonać 950 m kw. posadzki cementowej w IV Zajeźdni, natomiast brygada elektryków Marka Leniartki, postanowiła wykonać sygnalizację świetlną na pętli tramwajowej w os. Widok. Łączna wartość czynów ZRI — 225 tys. zł.

• W konkursie na temat „Ziemie żywieckie, zorganizowane na drugim turnusie kolonijnym w Sporyszu, piękne ogniska turystyczne wylosowali” Petra Klingler z zaprzyjaźnionego z nami Zakładu Tytoniowego w Trefurcie i Ewa Jesionka z Krakowskiego Zarządu Dróg Lokalnych.

Po zmianie kucharki na tej kolonii, nastąpiła wyraźna poprawa w posiłkach.

• Gazetki ścienne zamieszczone w gablocie Zakładu Komunikacji Samochodowej przy ul. Wawrzynka 12, przyciągają wzrok swą niecodzienną pomysłowością i zasługują na specjalne wyróżnienie. Cechuje je zawsze aktualny temat, przedstawiony w oryginalnej formie. (KG)

Każdy dzień na wagę złota

— Czy brygady Wydziału Sieci i Podstacji weszły na budowę w dniu 12 czerwca, tak jak postanowiono na naradzie w MPRI w dniu 6 czerwca? — Weszliśmy dopiero w dniu 15 czerwca „na siłę”. Trudno bowiem tu mówić o przekazaniu nam frontu robót. Zastaliśmy — niewyspane torowisko, nieobetonowane słupy, przeszkody budowlane na torach — objaśnia mnie z-ca kier. Wydziału Sieci i Podstacji mgr inż. Ryszard Misiewicz.

Przecież na naradzie u generalnego wykonawcy w MPRI, było sporo przyrzeczeń, ustalonych terminów — tych już

ostatecznych i... wszystko załatwiono, a każdy dzień zbliża do tego naprawde ostatecznego z terminów — oddania nowo budowanej trasy tramwajowej jeszcze przed Świętem Odrodzenia Polski.

7 lipca br. Już tylko kilka dni pracy mają przed sobą przedsiębiorstwa realizujące nową trasę, łączącą ul. Zielną z Łagiewnikami. Całość jej podzielono na 3 odcinki. Pierwszy od pętli w Łagiewnikach do ul. Kobierzyńskiej. Drugi od ul. Kobierzyńskiej do ul. Twardowskiego. Trzeci od ul. Twardowskiego do pętli przy ul. Zielnej.

Na drugim odcinku brygady Wydziału Sieci i Podstacji

kończą już swoje prace. Natomiast przystąpią do realizacji robót na odcinku pierwszym. Na odcinek trzeci ustalony zostaje termin dla Wydziału Sieci i Podstacji — dopiero 14 lipca br.

Na nowo budowaną trasę wjeżdżamy od strony pętli przy ul. Zielnej. Pracują tu załogi generalnego wykonawcy i wielu innych przedsiębiorstw. Spotykamy kierownictwo Zjednoczenia Budownictwa Komunalnego. Towarzyszący mi kier. Wydziału Torów Zdzisław Wasi i st. mistrza Kazimierza Waligórę witają jak „wybawienie” z kłopotów. Kierownik prac torowych z ramienia Wydziału Sieci i Podstacji

(Dokończenie na str. 2)

W życiu codziennym często spotykamy ludzi lubiących stać „z boku”, nie angażować się w żadne działania. W sporcie „kibic” — to sympatyk własnej drużyny, który chce widzieć i opiewać jej sukcesy, a dla porażek zawsze znajdzie usprawiedliwienie. W działalności społecznej czy politycznej — kibic, to człowiek stojący z boku, który często czeka na okazję, by cudzym kosztem stać się „kims”. Umówmy się więc, że słowa „kibic” — będę używał jako terminu pozasportowego. Ten nieco przydługi wstęp potrzebny mi jest, gdyż chcę opowiedzieć pewną historię — ze sportem nie mającą nic wspólnego. Znałem kiedyś człowieka, który od wielu lat żywo angażował się w pracę społeczną. Kiedy go poznałem, był już cenionym działaczem. W wyniku tzw. „układów” został usunięty z działalności społeczno-politycznej. Cierpiał. Nic na szczęście nie trwa wiecznie i przyszedł czas, że znów został działaczem.

Kiedy obejmował „ster rządów” jego organizacja była w rozpływie. Panowała ogólna stagnacja i samozadowolenie z niecierpienia. Przed działaczem piętrzył się ogrom pracy, ale nie przerażało go to, wręcz przeciwnie — mobilizowało. Skupił wokół siebie paru zapaleńców oddanych pracy społecznej. Ostrożnie próbowali „rozgrzać” jeden problem. Udało się! Potem drugi. Również sukces. Ta niewielka grupa ludzi sprawdziła się. Działacz im zaufał. Oni mu również. Mógłby ktoś powiedzieć sielanka. Od samego początku swej działalności, działacz był uważnie obserwowany przez „kibiców”. Wiedział, że czekają na jego potknięcie, to go denerwowało, potęgowało nieufność. I był to też powód, dla którego działacz nie chciał powiększać „swojej ekipy”. Ufał tylko tej małej grupce ludzi i tylko z nimi chciał pracować. Razem odnosili wiele sukcesów. Ich organizacja była coraz lepsza, coraz sprawniejsza. Zaczynała się liczyć.

Sukces — jak wiemy, ma wielu ojców, toteż część kibiców nabrała coraz większego przekonania do celowości poczynania działacza. Ci przekonani — chcieli nawet dołączyć do ekipy. On był nadal nieufny. Doszło do absurdu. Ci prze-

nani, gdy nie zostali przyjęci do „ekipy” — zostali w próżni. Ale w takim stanie długo trwać nie można. Część więc została sercem przy działaczu aprobując jego poczynania. Ale część wróciła na poprzednio zajmowane stanowiska „kibiców”, a w dodatku ich ambicja była mocno urażona. Działacz osiągnął bardzo wiele, dokonał rzeczy, o których nikomu wcześniej się nie śniło. Nadszedł jednak dzień, kiedy

popelniał błąd. „Ten tylko się nie myli, kto nic nie robi”. „Kibice” na to czekali, a więc skwapliwie skorzystali z okazji i przypuścili atak. Działacz został ostro skrytykowany. Wybronił się, lecz jego dalsze poczynania zaczęły cechować nerwowość. To pociągnęło za sobą nowe potknięcia. „Kibice” tylko na to czekali. Zaatakowali jeszcze ostrzej, jeszcze zjadliwiej. Działacz zaczął tracić grunt pod nogami. W końcu załamał się. Nie wytrzymał obciążenia, nie wytrzymał ostrej, często nieuprzedzonej słusznej krytyki. W tej rozgrywce nie liczyły się osiągnięcia działacza, liczyły się tylko jego potknięcia, które w ustach „kibiców” zamieniały się w

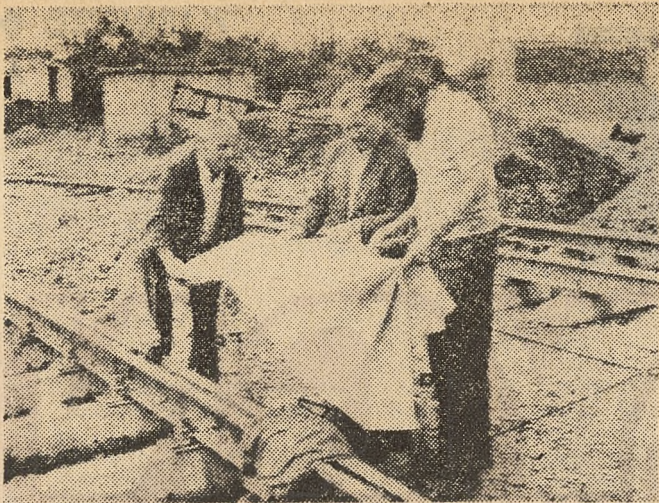
kłeski. „Kibice” odnieśli zwycięstwo. Skutecznie zniechęcili działacza do dalszej pracy. Postanowił odejść.

Tak jak działacz był przywódcą swojej „ekipy”, tak „kibice” mieli swego wodza. On atakował najzacieklej i choć najczęściej jego krytyka okazywała się niesłuszna, i musiał się wycofywać, to jednak skutecznie obrzydzał życie działacza. Ciekawe, że nigdy nie potrafili przedstawić konkretnych propozycji, ale chyba tylko dlatego, że po prostu ich nie posiadali. To był typowy „kibic”, którego miejsce jest zawsze z boku i którego rola ogranicza się do podkładania nogi. Gdyby zaproponowano mu funkcję działacza odmówił. On nie może zmieniać swojej skóry. Był i będzie zawsze tylko „kibicem”. Bo gdyby został działaczem, to komu podkładałby nogę? Poza tym zdaje sobie sprawę, że wtedy on byłby przedmiotem ataków „kibiców”. O wiele wygodniej i bezpieczniej jest być „kibicem”. Można wybrać się po cudzych plecach, nie będąc obciążonym żadną odpowiedzialnością. Można być obwołanym ojcem opatrnościowym. Można w końcu nie przyjąć żadnych odpowiedzialnych funkcji i powiedzieć, że nie dla władzy walczyło się z działaczem, choć wynika to ze strachu przed odpowiedzialnością.

Takich „kibiców” spotykamy codziennie. Często ulegamy ich elokwencji i czarowi osobistemu. Często przyłączamy się do grupy „kibiców”, bądź to z pewnych osobistych powodów (stara polska przywara — prywatnie), bądź też z wygodnictwa. Rozejrzyjmy się dookoła, może dostrzeżemy owych „kibiców”, może nagle stwierdzimy, że sami też do nich należymy? Jeżeli została jeszcze w nas odrobina poczucia odpowiedzialności i sprawiedliwości, przypatrzmy się chłodno bez emocji owym „kibicom”. Przypatrzmy się również tym, którzy mają odwagę działacza. Może wtedy potrafimy się sami określić, znaleźć swoje miejsce.

Być „kibicem” — to bardzo wygodne. Działać, to kłopotliwe — ale to znaczy pozostawić po sobie trwałe, konkretny ślad. Działacz to odpowiedzialnie i ryzykowne. Kibicować, to bezpieczne, ale niskie i bardzo niewiele znaczące. L.S.

KIBICE i DZIAŁACZ



Każdy dzień na wagę złota

(Dokończenie ze str. 1)

nia MPRI Leszek Umzeitig — rozkłada projekt. Łuk Skolickiego — Kapelanka wprawdzie już zbudowany ale coś tu nie gra. Okazuje się, że nowy tor tramwajowy usytuowany został „tylko” o 40 cm za wysoko. Szybka decyzja: „rozmontować go, a następnie ustawić niżej”. Zastanawia co jest przyczyną podwójnej roboty — wadliwa dokumentacja czy zły wykonawstwo?

Podjeżdżamy na drugi odcinek budowanej trasy. Tu „działają” sieciowcy. Brygadziści: Antoni Wróbel, Adam Kądziołka, Marek Czarnik oraz Marek Fyzik, Ryszard Sendor, Józef Janczyk, Michał Gawroński. Skoro chcemy nas wymienić w gazecie, nie zapomnijcie również o pracownikach Wydziału Transportu i Sprzętu Specjalnego kierownikach Bronisławie Kowalskim, Andrzej Matodze, Mieczysławie Paluchu, Władysławie Rajczyku i Władysławie Krawczyku.

Sieciowcy, mimo że dziś mają wolny od pracy dzień, zjawili się w komplecie. Dwoją się i troją, chcą jak najwięcej

zrobić. Dziełnie pomaga im w tym (jak sami mówią) najlepszy i najofiarniej pracujący kierownik Bronisław Kowalski. Tak manewruje prowadzonym przez siebie wozem wieżowym, że mimo nierównego podłoża i niedobetonowanych słupów, mogą wykonywać w gorze swojej niełatwą pracę.

Tu spotykamy z-cę kier. Wydziału Sieci i Podstacji mgr inż. Ryszarda Misiewicza.

— Nie jest łatwo. Na jednej zmianie mam 10 ludzi, a obsłużyć również trzeba miast. Wszyscy pracują bardzo ofiarnie. Jutro w wolną sobotę pracujemy w czynię. Z naszymi robotami wchodzimy na każdy odcinek budowy o wiele za późno. Każdy więc dzień cenimy na wagę złota, bo przecież ta budowa nie może mieć ani jednego dnia poślizgu.

Brygady Wydziału Sieci i Podstacji nie czekają na ostatnią chwilę. Jeżeli to tylko jest możliwe pracują z wyprzedzeniem. W ten właśnie sposób na pierwszym odcinku założone zostały już wysięgniki, izolatory sekcyjne, punkty zasilające. To wszystko jednak niewiele. Daje zaawansowanie robót dopiero w 15 proc.

— Pracujemy w systemie trzyzmiannym — informuje mnie dodatkowo jeden z brygadzystów tego Wydziału Antoni Wróbel.

Jedziemy na odcinek trzeci. Po stronie lewej ciągnie się nowo zbudowane torowisko, po prawej kilkudziesięciu ludzi z Miejskiego Przedsiębiorstwa Zieleni pracuje przy zakładaniu długiego jak sama trasa pasa zieleni. Nagle wyrasta nam na drodze przeszkoda. Skracamy nieco w lewo aby nie wjechać w świeżo asfaltowany przez pracowników MPRI kawał jezdni.

Wreszcie zatrzymujemy się przy ul. Brożka. Znajome twarze pracowników Wydziału Torów. Brygady Władysława Irzyka i Leona Tyrpy.

— Na całej trasie pracuje 50 osób z naszego Wydziału. Łącznie z nadzorem. Jutro w wolną sobotę również pracujemy. — informuje kier. Zdzisław Was.

Torowcy przyciągnęli tu własny sprzęt. Kilku pracowników obsługuje nasuwarę. — Co wy tu właściwie jeszcze robicie, skoro MPRI wybudowało ten tor?

— Regulujemy go w pionie i poziomie...

Rozmowę przerywa przyścisze przedstawiciela Urzędu Miejskiego Podgórze, zastępującego dziś osobiście dopilnowującego budowę naczelnika tego Urzędu Mariana Kuliga. Z rozmowy, dowiaduję się że kier. Wydziału Torów Zdzisław Was upoważniony jest do koordynacji i prowadzenia wszystkich na tej budowie prac torowych. Nic w tym dziwnego — z umiejętności kierowania zarówno pracami jak i ludźmi zdaje zawsze egzamin na „piątkę”.

Podjeżdżamy na pętlę w Łagiewnikach. Tu również pracują torowcy. Jest wśród nich mistrz Adam Świeczka i brygadziści Stanisław Dudek. Wbudowują rozjazd, umożliwiając powrót wozów tramwajowych w kierunku Kapelanki. Przy kopaniu koryta natrafiono na kable, które akurat w tej chwili pracownicy Wydziału Sieci i Podstacji zabezpieczają.

— Do 17 lipca postanowiliśmy zakończyć wszystkie prace torowe — mówi kier. Wydziału Torów Zdzisław Was.

... na pewno się to uda.

...

To już ostatnia nasza relacja, z nowo budowanej trasy tramwajowej w naszym mieście. Spotkamy się w dniu 21 lipca br. na jej otwarciu.

MARIA BUBACZEWSKA

45 odznak BPS

W Izbie Historii MPK przy ul. Serkowskiego 7, odbyło się uroczyste spotkanie członków brigad pracy socjalistycznej przy Zarządzie Przedsiębiorstwa, w którym m. in. wzięli udział przedstawiciele: dyrekcji — mgr Michał Jankowski, VII POP — mgr Stanisław Kostro, Koła ZSMP — Marek Kaczmarek, Rady Zakładowej — Zygmunt Fenrych i Komisji Współzawodnictwa Pracy Helena Bialek.

Spotkanie otworzyła przewodnicząca Związkowej Rady Oddziałowej — Danuta Kaczor. W związku z tym, że spotkanie miało miejsce w Izbie Historii MPK zebrani wysłuchali na wstępie okolicznościowej audycji, przygotowanej przez redaktora Kroniki Zakładowej, po czym przew. Komisji Współzawodnictwa — H. Bialek przedstawiła wyniki współzawodnictwa pracy w naszym przedsiębiorstwie, a zwłaszcza w pionie z-cy dyr. d/s ekonomicznych.

Ostatnim punktem spotkania było wręczenie pracownikom umysłowym 45 brązowych odznak BPS i upominków.

CD

2 lipca b.r. uruchomiono nową linię tramwajową — nr 27. Po 6 dniach jej funkcjonowania — 8 lipca — w wolną sobotę, postanowiłem sprawdzić jak przyjęli ją krakowianie; w czasie jazdy porozmawiać z pasażerami i motorniczymi. A oto co zobaczyłem i usłyszałem:

O godzinie 13.30 przyszedłem na przystanek przy Placu Centralnym i zobaczyłem tylko tył odjeżdżającej „27”. Miałem więc przed sobą ok. 15 minut oczekiwania. Ale już po 10 minutach niespodzianka. Od strony Bieńczyce, nadjeżdża tramwaj 2701, prowadzony przez H. Lecha. Dopiero teraz wyjechał z zajeżdźni, do której zjechał z powodu awarii. W obu wozach nie ma oczywiście, poza motorniczym nikogo. Dopiero na następnym przystanku w al. Rewolucji Kubańskiej, wsiadają pierwsi pasażerowie. Twierdzą, że im linia „27” przyniosła korzyść o tyle, że zwiększyła się ilość

dojeżdżamy do Centrum Administracyjnego Huty. Wsiada wielu młodych ludzi. To mieszkańcy hoteli robotniczych na osiedlu Młodości. Im „27” ułatwiła problem dostania się do pracy i z powrotem. Dotychczas mieli tylko autobus „125”. A na niego nieraz czekało się i pół godziny — mówią. Jeden z pasażerów mieszka przy ul. Długiej. Linia jakby specjalnie na moje zamówienie — twierdzi. Żeby jeszcze nie naokoło przez pętlę koło Kopca, tylko prosto w dół Aleją Lenina. Ale tu oponują mieszkańcy hoteli. No cóż niełatwo wszystkim dogodzić.

Jesteśmy już na Placu Cen-

Jak tu wszystkim dogodzić?

tramwajów na trasie, którą najczęściej jeżdżą tzn. na al. Rew. Kubańskiej i ul. Igołomskiej. Po dwóch przystankach tramwaj jest znów zupełnie pusty. Dojeżdżamy do Centrum Administracyjnego Huty Lenina. Wsiadają dwie osoby. Koło zajeżdźni następuje zmiana motorniczego. Miejsce Henryka Lecha zajmuje Maria Zyla. Wkrótce dojeżdżamy do Walcowni. Korzystając z krótkiego postoju na pętli, chwilę rozmawiamy:

— Moim zdaniem ta linia powinna kończyć się gdzieś dalej w Krakowie np. na Salwatorze — mówi pani Zyla — W ten sposób, odciążono by bardziej „4”, a i nam byłoby łatwiej. Ulicą Długą „w szczycie” trudno przejechać. Wąsko, tłoczno. Wiele samochodów dowożących towar do sklepów, stoi niemal na torowisku. Jesteśmy na tej ulicy pięć linij tramwajową. W zatężeniu powinniśmy odciążać autobus „132”. Nie bardzo to zdaje egzamin, bo nim ludzie jeżdżą przede wszystkim do Mistrzejowic i Bieńczyce. A tam „27” nie dojadą. Kiedyś już jeździłam na tej linii, to ruch jest tylko na trasie od Kleparza do Dworca Głównego, dalej jeździ się prawie pusto.

Jest już po godzinie 14. Porajemy wyjechać z Walcowni. W wozie kilkanaście osób. Jeden z potencjalnych pasażerów pyta czy dojedzie do Pl. Centralnego. Dowiaduje się, że owszem, ale... koło Kopca Wandu, wysiada. No cóż jesteśmy konserwatystami, wolimy poczekać i jechać starą trasą niż podróżować nieco inną drogą. Tym razem na kolejnych przystankach oczekuje sporo ludzi. Nic dziwnego właśnie skończyła się pierwsza zmiana. Ale nasz tramwaj nie zapełnia się zbytnio. Pasażerowie, mimo że linia czynna jest już 6 dni, pytają dekad doja-

Tu, chyba niezbyt fortunnie zlokalizowano przystanek nowej linii, podobnie reszta jak „15”. Bardzo daleko od przystanku „4”. Efekt taki, że chociaż wielu ludzi zapewne skorzystałoby z „27” czy „15”, których trasy na długim odcinku pokrywają się z „4”, to jednak do naszego tramwaju nie wsiada nikt. Może Komisja Przystankowa powinna zastanowić się nad lokalizacją tych przystanków, tak aby tramwaje jadące dalej wspólną trasą odjeżdżały z jednego miejsca.

Na rozjeździe w Czyżynach kilku lekko „zawianych” motorniczów ponieważ nie orientuje się, że to nie „22”. No, cóż numeru im się pomyliły. Ale przyjmują swój błąd z humorem. Nie robią awantur i spokojnie wysiadają na następnym przystanku. Już bez przeszkód dojeżdżamy do Dworca Towarowego. Wsiadam, chwilę czekam na wóz „2702”. Po przejeździe proszę o uwagi na temat nowej linii jego motorniczego Rudołfa Packa.

— Niepotrzebnie jeżdżimy koło Kopca Wandu, z Krakowa ludzie jadą do Pl. Centralnego, a dalej najwyższą parę osób do szpitala. Ale oni mają obecnie „15”, „20” i „26”. No i autobus „125”. A z Walcowni też dużo ludzi nie wsiada, gdy dowiadują się, że jeżdżemy naokoło.

I tyle migawek z trasy „27”. Właściwie nikt nie mówi o niej źle, wielu chciałoby wnieść korekty do jej przebiegu. Rzecz jednak w tym, że niekiedy te korekty wykluczają się nawzajem. Komunikacyjne potrzeby ludzi są przecież bardzo różne. I tym właśnie często sprzecznym potrzebom, usiłując sprostać nasze przedsiębiorstwo. Pełne ich zaspokojenie jest chyba jednak niemożliwe.

KRZYSZTOF GACEK

Z Plenum Rady Zakładowej

26 czerwca 1978 odbyło się Plenum Rady Zakładowej, w którym uczestniczyli I Sekretarz KZ PZPR tow. Adam Jedrusik.

Na plenum tym Przewodnicząca Wydziału III Rodzinnego Sądu Rejonowego dla dzielnicy Śródmieście mgr Helena Włodarczyk poinformowała o działalności Sądu i zainicjowała współpracę z MPK. Zaapelowała do pracowników, aby deklarowali się do współpracy z Sądem w charakterze kuratorów i opiekunów w sprawach rodzinnych.

Chętni proszeni są o zgłaszanie się w Radzie Zakładowej.

Zareagowali:

W odpowiedzi na artykuł pt. „Wczasy... Wczasy...” umieszczony w nr 12 dwutygodnika „Sygnali”, Dział Usług Bytowych wyjaśnia:

Wymienieni w artykule „rozczarowani” pracownicy, a to: ob. inż. Krzysztof Nosal — kier. Wydziału Łączności nie otrzymał wczasów w Osieczanach w lipcu, natomiast otrzymał wczas w lipcu z FWP w Bukownie k. Olkusza, ob. Małgorzata Milek — Dz. Koordynacji Eksploatacyjnej nie otrzymała wczasów w Osieczanach od 17—30 lipca 1978, natomiast ob. Czesław Zuzek — St. insp. w Dziale Prawnym nie otrzymał skierowania do Osieczan w terminie 4—17 sierpnia, natomiast otrzymał wczas z FWP do Rewala od 8 do 21 sierpnia br.

Ponadto chcemy dodać, że ob. Małgorzata Milek ze względu na fakt, że jest samotną matką, wychowującą troje małych dzieci, otrzymała zgodę na wpłacenie należności za wczas w ratach.

Z powyższego wynika, że częste „rozczarowania” pracowników są bezpodstawne i nie uzasadnione.

Równocześnie informujemy, że do dnia dzisiejszego z przyznanych w kwietniu komisji nie wczasów, zrezygnowało około 20 proc. pracowników w większości z powodów nieuzasadnionych — nie zgłosili się oni do wpłacenia należności, mimo że byli wzywani przez nasz Dział.

Wszystkie, zwolnione w wyniku rezygnacji miejsca, ogłaszano ponownie przez radio-węzły zakładowe, względnie informowano o nich kierownictwo poszczególnych wydziałów.

Zgłoszenia innych chętnych pracowników, każdorazowo uzgadniano z Radą Zakładową.

Kierownik Działu Usług Bytowych: Ryszard Laskowski

★
Dziękujemy za rzeczową i wyczerpującą odpowiedź na artykuł.

Bardzo ładnie i prosto, z dużym wewnętrznym odczuciem opisał swe wrażenia pan Julian Pieniążek w artykule pt. „Byliśmy w Jalcie”. Gwoli jednak ścisłości pragnę podać kilka sprostowań chronologicznie ujętych za tekstem autora, jak również dodać co nieco dla rozszerzenia wiadomości.

— Lotnisko w Kijowie nosi nazwę nie Borysewo lecz Boris-pol,

— Kijów liczy 1,4 mln mieszkańców i jest trzecim pod względem liczby ludności, po Moskwie i Leningradzie — miastem Związku Radzieckiego. Obszar 750 km kw. Dodać należy, że miasto Kijów otrzymało jako jedno z dziesięciu w Związku Radzieckim odznaczenie i tytuł Miasta-Bohaterów. Odnosna tablica pamiątkowa umieszczona jest przed Grobem Nieznanego Żołnierza u stóp Kremla w Moskwie.

— Miasto Kijów rozłożone jest na szeregu wzgórzach wzdłuż Dniepru. Tonie w zieleni parków i ogrodów. W swoim herbie posiada liść kasztanu.

Główna ulica miasta — Kreszczatki. Wzgórze, z którego pan Julian wraz z wycieczką oglądał panoramę miasta z widokiem na Dniepr, plażę, wyspę, łaki i gaje — to tzw. Górki Włodzimierza (Władymirskie Gorki), na których znajduje się 20,4 m wysoki pomnik księcia Włodzimierza z 1853 roku. Charakterystyczny, z dala widoczny pomnik księcia z krzyżem w dłoni, odlany jest brązu i stoi na ośmiogromnym postumencie.

— Kijów — jedno z najstarszych miast ruskich — powstało w VI stuleciu n.e., zwane było przez wiele wieków „matką miast ruskich”. Wg legendy założycielami miasta byli trzej bracia i siostra, zaś nazwa pochodzi od imienia Kij — najstarszego z trzech braci. Z siostrą są kłopoty, gdyż nie wszyscy ją uznają. Już wówczas z równouprawnieniem płci nie było najlepiej.

— Do najstarszych zabytków Kijowa należy zaliczyć ruiny „Złotej Bramy”, na której wg legendy Bolesław Chrobry nie mógł wyszczerbić miecza, gdyż w tym czasie jeszcze nie istniała; Muzeum Sofijskie — sobór zbudowany na wzór słynnej świątyni św. Zofii w Konstantynopolu (Stambule). W tym soborze powstały pierwsze na Rusi Kijowskiej kroniki i pierwsza biblioteka. Tu też znajdują się niezmiernie

W Kijowie pochowana jest Wanda Wasilewska. Kijów posiada metro zbudowane w 1960 r. oraz komunikację tramwajową, autobusową i trolejbusową oraz taksówki. Zbudowany most Patona był pierwszym mostem, gdzie zastosowano metodę spawania elektrycznego w 1954 r.

Na zakończenie refleksja — Kraków współpracuje z Kijowem. Czy zatem MPK nie może nawiązać z bratnim przedsiębiorstwem łączności i wymiany? Moim zdaniem warto

to uczynić. Z pożytkiem dla naszego przedsiębiorstwa i naszych pracowników.

Mgr MARIAN DUDEK

A oto list autora artykułu: „Byliśmy w Jalcie”.

1. Na budynku portu lotniczego w Kijowie umieszczony jest duży napis „Borysewo” podświetlony zielonym światłem.

2. W 1976 roku ludność Kijowa liczyła 1,9 mln mieszkańców o czym podaje Informator Turystyczny o ZSRR z roku 1976. Tak, że pisząc w artykule o mieście dwumilionowym nie popełniłem gafy.

3. Naszym celem podróży była Jalta. Ze względu na ograniczenie wielkości artykułu nie mogłem podać więcej wiadomości o Kijowie.

Dziękuję serdecznie mgr Dudkowi za zainteresowanie moimi artykułami i uzupełnienie wiadomości o pięknym mieście Kijowie.

JULIAN PIENIAŻEK

LISTY DO REDAKCJI

wartości freski i mozaiki. Słynny ołtarz typu Oranta przedstawiający w kopule Matkę Boską modlącą się z podniesionymi dłońmi, wysokości 6 m, do budowy której użyto 2 miliony (!) kostek mozaikowych. Bardzo ładna w stylu barokowym jest Cerkiew Andrejewska (XVIII w.) wg projektu B. Rastrelliego, wielce dla Rosji zasłużonego architekta, który od kilkunastu lat życia mieszkał w Rosji. Jego projektu, jest bardzo dużo słynnych budowli w Leningradzie jak np. Pałac Zimowy (obecnie Ermitaż), pałac Katarzyny II w miejscowości Puszkino — dawniej Carskie Sioło pod Leningradem, wielki pałac w Peterhof (dawniej Peterhof) i inne.

W Kijowie cenna jest Ławra Kijowsko-Pieczerska usytuowana na wysokiej skarpie Dniepru wraz z wszystkimi budowlami, w tym Cerkiew Troicka oraz Pieczary Bliskie i Dalekie. Jest wiele innych, ciekawych i wartych obejrzenia budowli oraz muzeów.

Prezentujemy

MPK-owski życiorys

Zaprosiliśmy do nas pana **Mieczysława Zadurę**, już od 33 lat pracującego w MPK. Przyszedł dopiero po ponownym telefonie. Zażenowany przeproszał „Wziąłem się do roboty i zapomniałem”. Przyszedł w roboczym kombinezonie, ze ścierką w ręce. Ubrudzony smarami. Oderwaliśmy pana Zadurę od pilnej roboty. Nawet będąc z nami myślał o niedokończonych pracach, bo pan **Zadura** autentycznie „kochą” swoją robotę, potrafi przy niej zapomnieć o wszystkim.

Pracuje Pan w naszym przedsiębiorstwie już wiele lat...

— Tak, od 18 stycznia 1943, z przerwą tylko na służbę wojskową. Zresztą cała moja rodzina jest „tramwajarska”: ojciec przez 28 lat pracował w przedsiębiorstwie, pracowali, bądź jeszcze pracują również: matka, trzej bracia, bratowa, synowie, a także żona i teściowa. Kiedyś liczyliśmy. Wyszło nam łącznie ponad 150 lat pracy w MPK!



— 35 lat pracy w jednym przedsiębiorstwie świadczy o człowieku, o jego solidnym podejściu do życia i dobrej pracy. Jak wyglądał pan MPK-owski życiorys? Już w czasie okupacji

pracowałem w komunikacji miejskiej. Praca w tym przedsiębiorstwie chroniła przed wywozem na roboty do Niemiec. Początkowo pracowałem w Dziale Sieci Górnej. Po wojsku przez

kilka lat byłem kierowcą autobusowym a od 1956 r. w Wydziale Produkcyjno-Remontowym. Od 1960 r. jestem brzdądzem, obecnie brzdądzem naprawy zespołów pneumatycznych w autobusach.

— Dawniej i dziś, aż prosi się o porównanie, choć tak stereotypowe...

— Dawniej, choć praca była trudniejsza, to była ciekawsza. Ja na przykład, uczyć się zawodu, robiłem różne rzeczy, to człowieka wciągało, robota nie była nudna. Obecnie wąska specjalizacja, powoduje monotonię pracy.

— Pana zamierzenia na przyszłość?

— No cóż, chciałbym obchodzić jubileusz czterdziestolecia pracy w MPK, a potem przejść na emeryturę i więcej niż dotychczas czasu poświęcać ukochanemu wędkarstwu.

— Dziękuję za rozmowę i życze realizacji zamierzeń.

— Mam jeszcze prośbę — jak najmniej o mnie pisać.

— Trudno spełnić tę pana prośbę. Ciężko opisać 35 lat życia w króciutkim wywiadzie. Dodam tylko... iż w dobie „fluktuacji”, chciałoby się życzyć przedsiębiorstwu więcej takich wytrwałych, sumiennych, przywiązanych na „dobre i złe” pracowników. A panu dziękujemy za 35 lat dobrej roboty.

KRZYSZTOF GACEK

MIGAWKI Z TRASY

To samo — a jednak inaczej

Każdy mieszkaniec Krakowa, korzystający regularnie ze środków komunikacji miejskiej, a więc występujący w roli pasażera tj. klienta MPK, zwraca niewątpliwie uwagę na estetykę taboru, jego prawidłowe oznakowanie oraz — licząc umiarkowanie — i zarazem konieczne w warunkach samoobsługi napisy o charakterze informacyjnym.

Estetyce taboru oraz oznakowaniu, o których to problemach tak często pisze się w prasie codziennej, warto poświęcić nieco miejsca.

Obecnie pragniemy zwrócić uwagę na napisy informacyjne umieszczone w tramwajach i autobusach. Jakkolwiek w warunkach komunikacji samoobsługowej niezbędne jest umieszczenie większej ilości informacji, nie znaczy to wcale, że wszystkie muszą być utrzymywane w tonie nakazującym, lub zakazującym. Mam tu na myśli rzucający się w oczy fakt, że omawiane napisy pozbawione są wszelkich akcentów uprzejmości względem pasażerów w rodzaju: uprasza się, prosimy, dziękujemy itp., stosowanych powszechnie w urzędach i instytucjach o charakterze usługowym.

Przypatrzymy się więc przez chwilę napisom umieszczonym w naszych pojazdach.

Bezpośrednio po przyjeździe tramwaju na przystanek, zwracamy uwagę na napis znajdujący się po prawej stronie drzwi: „Po usłyszeniu sygnału — nie wsiadać”.

Jeżeli udało nam się wsiąść — przed usłyszeniem sygnału tj. dzwonka (po którym drzwi zostają automatycznie zamknięte) — wewnątrz wozu rzuca się nam w oczy napis: „Niezwłocznie skasuj bilet, lub okaz kartę”. Mimo woli zdziwimy się, bo trudno nam sobie przypomnieć moment, w którym wypilibyśmy „bruderszaft” z osobami reprezentującymi przedsiębiorstwo.

Następnie czytamy nad kasownikami biletów napis: „Włożyć bilet i ciągnąć dźwignię aż do oporu”, a obok „Palenie surowo wzbronione”.

W niewielkiej odległości kolejne napisy pouczające nas: „Przechodzić do przodu”, „Trzymać się poręczy i uchwyty”. Przy okazji warto nadmienić, że poręcze znajdujące się dość wysoko, są dla wielu pasażerów, a szczególnie osób starszych bardzo niewygodne. Uchwyty z prawdzi-

wego zdarzenia były dawniej, w starym taborze tramwajowym, po którym pozostały tylko wspomnienia. Obecnie są — ale nie w tramwajach, lecz w „trójczłonach” elektrycznych PKP oraz w autobusach zagranicznych, a także w Berliefach.

Gdy po przejechaniu kilku przystanków — zbliżamy się do przedniego pomostu, zauważamy dalsze napisy umieszczone na tabliczkach: „Zajmowanie miejsca z prawej strony motorniczego surowo wzbronione” oraz „Motorniczemu rozmawiać nie wolno”. W niektórych wozach można zobaczyć również tabliczki z nieskutnymi numerami telefonów alarmowych.

Wysiadając z tramwaju, a następnie patrząc przez chwilę za oddalającym się z przystanku wagonem, mimo woli wspominamy napisy informacyjne — utrzymywane w tonie bardziej uprzejmym, jakie mogliśmy czytać bezpośrednio po wojnie.

Dla ilustracji warto przytoczyć w całości takie oto pouczenia dla pasażerów, jakie można było przeczytać w oszklonej gablocie, znajdującej się na pomoście wagonu tzw.

grackiego, jeszcze w latach pięćdziesiątych:

„...Stawać w przejściu nie wypada

Wchodzić do środka moja rada

Miejsce znajdziesz tam

Przejście drugim dasz

„...swobodnie”

Sięgając pamięcią do lat sześćdziesiątych, wspominamy również mile wywieszki znajdujące się na drzwiach wagonów typu „N” przed modernizacją z napisem „Dziękujemy za zamykanie drzwi”.

Z okresu tego pamiętamy też dużą gablotę oszkloną, znajdującą się na przystanku tramwajowym przy placu Kolejowym (przed generalną przebudową), w której pod wyszczególnieniem tras wszystkich linii widniał duży napis — „Życzymy przyjemnej podróży”.

Mimo woli nasuwa się refleksja, że szkoda, iż w toku modernizacji taboru oraz podczas kapitalnych remontów, znikają bezpowrotnie dawne napisy i wywieszki, a pojawiają się nowe — lakoniczne i równocześnie pozbawione wszelkich — tak bardzo pożądanых — akcentów uprzejmości.

ANDRZEJ GIELECKI

W poprzednim numerze pisaliśmy o odbytej w Olsztynie konferencji naukowo-technicznej z udziałem pracowników Instytutu Elektroniki i Elektrotechniki Politechniki Krak., Instytutu Pojazdów Szynowych PK oraz Zakładu Komunikacji Szynowej naszego przedsiębiorstwa. Narada ta była jedną z form realizacji porozumienia między wspomnianymi Instytutami, a MPK. Obecnie chcielibyśmy poinformować nieco szerzej o tej współpracy.

W dniu 12. 03. 1974 r. podpisano umowę o współpracy naukowo-technicznej między Instytutem Pojazdów Szynowych Politechniki, a MPK. Współpraca rozwija się na trzech płaszczyznach: prac dydaktycznych, naukowo-badawczych i organizacyjnych. I tak przykładowo, w ciągu

ubiegłego roku w zakresie prac dydaktycznych, studenci politechniki wykonali prace magisterską o naprawach taboru tramwajowego. Dalsze prace znajdują się w trakcie realizacji. Natomiast MPK zorganizowało obóz naukowy dla

pozwoli ulepszyć konstrukcję tych pojazdów.

Wydział Remontowo-Produkcyjny Zakł. Komunikacji Szynowej wykonał wiele elementów do stanowisk badawczych dla Instytutu. Przedstawiciele obu

stron, które podpisały u-

naszego przedsiębiorstwa układa się bardzo dobrze. W ciągu roku MPK zorganizowało praktyki robotnicze dla świeżo przyjętych na studia, przeprowadziło szkolenia dla studentów na uprawnienia do prowadzenia tramwajów, zorganizowało obóz naukowy, a także nieodpłatnie wykonało elementy konstrukcyjne dla wyposażenia Laboratorium Maszyn Elektrycznych Instytutu.

IEiE natomiast ze swej strony zrealizował jeden z proponowanych przez MPK tematów, dalsze natomiast są aktualnie przedmiotem badań naukowców.

Jak widać z tego omówienia, współpraca MPK z PK rozwija się harmonijnie i przynosi obu stronom liczne korzyści. A w przyszłości powinno być jeszcze lepiej. (K. G.)

Politechnika dla MPK MPK dla Politechniki

studentów specjalności „Pojazdy Szynowe”.

W zakresie prac naukowo-badawczych postanowiono wspólnie w porozumieniu z przedstawicielami chorzowskiego „Konstalu”, przetestować wagony typu 105-N w celu znalezienia ich „słabych punktów”, co

można, biorąc udział w licznych wspólnych sympozjach i naradach.

☆

18 kwietnia 1977 to data podpisania umowy z Instytutem Elektrotechniki i Elektroniki PK. I z tym partnerem współpraca na-

Na kolonii w Lubczy

Na końcu świata, bo dalej ani PKS nie kursuje, ani kolei nie ma, leży pięknie wśród wzgórz położona wioska, Lubcza, której nie znajdziesz na mapie krajoznawczo-samochodowej. W tej to Lubczy za Zalasową, nie w Lubczy koło Janowic, do której można się dostać przez pomyłkę, przebywa w obszarnej szkole w 5 grupach, 3 dziewczęcych, 103 dzieci pracowników krakowskich przedsiębiorstw komunalnych. Z oddali, widoczna na wzgórzu, powiewająca biało-czerwona flaga na maszcie kolonijnym.

Przy wejściu do jednopiętrowego budynku zatrzymuje mnie dwuosobowa warta. Przedstawiam się. Proszę poczekać, zaawiadomię kierowniczkę kolonii — mówi wartownik i po chwili wraca ze zgodą na wpuszczenie mnie do budynku.

Na stoliku warty przeglądam dokładnie prowadzony zeszyt wyjść z budynku i powrotów. Na wprost wejścia sztyd z bristolu z kolorowym napisem. Kolonia letnia MPK Kraków „Leśna brzość”. Obok na ścianie tablica informacyjna kolonii ze składem rady kolonii, sekcji porządkowej, planem dnia i wynikami różnych konkursów i zawodów sportowych. Długie i szerokie korytarze z konkursowymi rysunkami kolonistów. Ładne, jasne sale a w nich przeciętnie po 17 łóżek. Wszędzie tu czysto i spokojnie. Na prawo od wejścia jadalnia z widocznym jaskółcem. Dziś na kolację chleb, porcja masła, pasztetówka, ogórek kiszony w plasterkach i herbata na wodzie, dowożonej codziennie cysterną samochodową z odległego o kilkadziesiąt kilometrów Tarnowa. Bo w Lubczy z wodą kłuczo, ale kolonia ma jej pod dostatkiem.

Na pierwszym piętrze izolatka z szafką pełną lekarstw. Na stoliku leżą 4 zeszyty z nadrukami: izolatki, badań i porad lekarskich, rozchodu leków i kontroli wagi. Tuż przy schodach kącik prasowy i pokój kierowniczkę kolonii — **Wandy Karmańskiej** z naszego Zakładu Usług Bytowych. Zastaje ją przy pracy, bo dużo tu pracy, więcej niż niektórym się zdaje. Ale nie białoli. Z personelu i dzieci jest zadowolona. W sprawach pedagogicznych zastępuje ją nauczycielka tamt. szkoły — **Zofia Michalik**. Prócz wychowawczyń na kolonii pracuje jeszcze instruktor sportu i instruktor muzyczny. Przewodniczącą Rady Kolonii jest **Krzysztof Kiecałka**.

W książce kontroli i wizytacji pod datą 22 czerwca figurują nazwiska wizytujących z MPK: I sekr. KZ PZPR — **Adam Jedrusik**, dyr. d/s Zalogi — **mgr Winston Maik**, przew. ZZ ZSMP — **Krzysztof Stuczyński**, wiceprzew. Rady Zakładowej — **Józef Porębski**, kier. Zakładu Usług Bytowych — **Ryszard Laskowski** oraz wpis:

„Podczas naszego krótkotrwałego pobytu stwierdziliśmy, że obiekt utrzymany jest czysto, zaopatrzenie należyte, wyżywienie dobre. Dzieci wyglądają na zadowolone i potwierdzają to w rozmowach. Okolica ładna, brak wody do kąpieli, należy poczynić starania o uzyskanie terenu na urządzenie kąpieliska. Ogólna ocena sposobu prowadzenia kolonii — b. dobra”.

Na zaproszenie kierownictwa kolonii biorę udział w wieczornym apelu, który przebiega sprawnie na wzór harcerski.

Zapada mrok, wypełnia się działwa jadalnia i na umieszczonym na ścianie prześcieradle pojawiają się kolorowe obrazy ziemi tarnowskiej. W mini-konkursie nt. tej ziemi nagrodę prelegenta zdobywa **Małgorzata Warząta** z Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji. Po pokazie przeźroczy poznajemy najlepsze piosenkarki kolonii — **Lilię Banas** i 8-letnią **Renatę Kasperek**, mistrza szachowego — **Piotra Szczepka** oraz zwycięzców w warcaby — **Waldemara Krawczyka** i **Wojciecha Kowalskiego**. Wszyscy laureaci są dziećmi pracowników naszego przedsiębiorstwa. Brawo!

CZESŁAW BYŁOWICZ

Żegnaj Szkoło!

Ostatni dzień roku szkolnego. Głos dzwonka nie obwieszcza już początku lekcji. Za to aula szkoły wypełnia się uczniami, profesorami i zaproszonymi gośćmi — kierownictwem społeczno politycznym i administracyjnym MPK. Żegnają rok szkolny 1977/1978. Jedni, ci którzy przeszli do następnej klasy tylko na okres wakacji, inni odchodzą ze szkoły już na zawsze. To jej absolwenci — wykwalifikowani pracownicy, na których tak bardzo oczekuje nasze przedsiębiorstwo. Dziś żegnają szkołę, w której w ciągu kilku lat opanowali umiejętności potrzebne do wykonywania zawodu. Z ucznia, każdy z nich stał się teraz pracownikiem, młodszym kolegą — w pełni odpowiedzialnym przy warsztacie pracy partnerem do realizacji zadań przedsiębiorstwa.

Świadectwo ukończenia Przyzakładowej Szkoły Zawodowej otrzymało w br. 219 uczniów, 25 ma jeszcze powakacyjne poprawki, a 4 niestety na świadectwo ukończenia szkoły liczyć już nie może. Z wiadomości przygotowujących ich do zawodu, sklasyfikowani zostali na stopień niedostateczny.

Najlepsi uczniowie Przyzakładowej Zasadniczej Szkoły Zawodowej to: **Wiesław Wołosiewicz** z kl. II f ze średnią ocen 4,9 — **Jacek Bednarz** z kl. III h ze średnią ocen 4,75, **Marek Kleszcz** z kl. III h i **Jerzy Rejduch** z kl. II e, obaj ze średnią ocen 4,62.

Najlepsze wyniki zarówno w pracy dydaktycznej jak i wychowawczej w br. szkolnym osiągnęła kl. III e, prowadzona przez profesor **Elżbietę Trawińską**. W nagrodę otrzymała puchar przewodni.

Jakie wydziały przedsiębiorstwa zasilone zostaną młodą kadra fachowców, która w bież. roku szkolnym opuściła Przyzakładową ZSZ MPK?

Tylko 38 młodych ludzi, w tym 20 ślusarzy i 18 elektryków monterów sieci trakcyjnej powiększy załogę Zakładu Komunikacji Szynowej. Cała reszta, pracować będzie w Zakładzie Komunikacji Samochodowej.

W trzech oddziałach Średniego Studium Zawodowego sklasyfikowanych zostało 69 słuchaczy — 54 otrzymało promocje, 8 musi zdawać egzaminy poprawkowe po wakacjach, 7 niestety nie ma już szans na otrzymanie promocji.

Najliczniejszy ze wszystkich jest V semestr. Nikt spośród jego słuchaczy nie zrezygnował w ciągu roku szkolnego z nauki i wszyscy go ukończyli. Tylko 2 osoby mają powakacyjne poprawki.

Najlepszymi w nauce wśród słuchaczy Średniego Studium Zawodowego byli: mechanik napraw pojazdów samochodowych z WEA Czyżyny **Aleksander Jakubiec** — IV semestr, średnia ocen 4,7, kierowca autobusowy z WEA Czyżyny **Alfred Dyna** — II semestr, średnia ocen — 4,62 oraz mistrz z WET Podgórze **Stefan Nieć** — V semestr, średnia ocen 4,44.

Najstarszą słuchaczką Studium była w ub. roku szkolnym regulatorka ruchu **Janina Luszczek**, najmłodszym słuchaczem ślusarz **Jan Kanarek**.

Mijało 10 miesięcy wyteżonej pracy. Godzenia obowiązków zawodowych (dla uczniów ZSZ praktyki) i bardzo często rodzinnych z nauką szkolną. Żegnaj szkoło! Przed nami wakacje!

MARIA BUBACZEWSKA

Jednym zdaniem

Na naukę może być za późno — tylko szkołę można zawsze dostać.

Nie dość wiedzieć, po czyjej stronie stanąć — trzeba jeszcze wiedzieć po której.

Zamiast zwolnienia chorobowego, przysłałoby się niektórym zdrowe przyspieszenie.

Gdyby to można było stracić — apetyt.

Garbaty los prostego między garbatymi.



Członkowie naszej ekipy: od lewej Tadeusz Kufia, Józefa Masaczynska i Witold Ciastoń ze zdobytymi nagrodami.

Powrócili z Pucharem

Na organizowanej przez zaopieczonych przedsiębiorstwo Kraftverkehr w Dreźnie spartakiadzie, przebywała, zaproszona przez gospodarzy, 15-osobowa ekipa z naszego przedsiębiorstwa. „Nasi”, godnie reprezentowali krakowskie MPK i wrócili do kraju z okazałymi nagrodami.

Wspaniale spisali się piłkarze MPK, którzy w błyskawicznym turnieju z udziałem 13 drużyn, w tym dwóch czechosłowackich, zdobyli pierwsze miejsce, przywożąc do kraju okazały puchar przechodni. Drużyna, której kapitanem był Witold Ciastoń, wygrała wszystkie swoje mecze, mimo że nie było to sprawą prostą, bowiem przeciwnicy reprezentowali wysoki poziom.

Kierownik ekipy Leopold Holniak stwierdził, że atmosfera w 15-osobowej grupie była cały czas bardzo dobra, do czego w znacznej mierze przyczynili się gospodarze, zapewniając znakomite warunki podczas trzydniowego pobytu w Dreźnie. Przez cały czas naszymi pracownikami opiekowali się przedstawiciele dyrekcji, Komitetu Zakładowego i FDJ gospodarzy imprezy. Również warunki na międzynarodowym campingu, gdzie zakwaterowano ekipę, mogły zadowolić najwybredniejszych. Rozstawano się więc w przyjaźni, żegnając miłych gospodarzy do 9 września, kiedy to na naszą zakładową spartakiadę przybędzie 15-osobowa drużyna przyjaciół z Dreźnie. K.G.

Z BRATNIEGO TYRNOWA

Byłem jednym z 40-osobowej grupy pracowników z naszego przedsiębiorstwa, która udała się z wizytą do bratniego przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Wielkim Tyrnovie.

Poważne zakłócenie w naszej podróży, do Wielkiego Tyrnova nastąpiło w Bukareszcie — 12-godzinny postój z winy tamtejszych władz kolejowych. Dzięki naszej interwencji, uzyskaliśmy zapewnienie dalszej jazdy. Na naszą również prośbę powiadomiono oczekujących nas gospodarzy o niezawinionej zwłoce w podróży. Do celu, tj. do Górnych Oriachowic przybyliśmy dn. 23 czerwca br. około godz. 15.30. Na dworcu w Oriachowicach przywitała nas kilkusobowa grupa pracowników z bratniego przedsiębiorstwa. Zaprowadzono nas do hotelu, w którym mieszkaliśmy już do końca pobytu w tym mieście.

A oto ciekawy program pobytu: 23 czerwca — obiad, uroczyste powitanie, akademii z okazji 25-lecia istnienia Kombinatu Transportowego, bankiet. 24 czerwca — zwiedzanie bazy transportowej, zaplecza socjalnego, hali transportu, gabinetu ochrony pracy, miasta Grabowa, obiad i znów zwiedzanie miejscowości Szibka, skansen (budownictwa i rze-

miosia), kolacja, 25 czerwca — śniadanie, zwiedzanie ruin twierdzy i zamku, obiad, relaks nad wodą, kolacja, 26 czerwca — śniadanie, czas wolny na zwiedzanie indywidualne i zakupy pamiątek, po obiedzie wyjazd w piękne okolice rekreacyjne, a przy uroczystej kolacji w obecności naczelnego dyrektora Bardarowa, I sekr. Organizacji Partyniej, przew. Rady Zakładowej oraz Komitetu, w imieniu naszej Dyrekcji, Organizacji Społeczno-Politycznych oraz własnym, podziękowaliśmy za serdeczne przyjęcie i gościnę, po czym wręczyliśmy przywiezione z Polski upominki.

Na zakończenie pobytu w tym mieście, gospodarze przygotowali dla nas niespodziankę. Przed odwiezieniem nas na dworzec, pokazano nam jeszcze wieczorem z tarasu kawiarni — panoramę Wielkiego Tyrnova. Nadmienić jeszcze trzeba, że gospodarze zapatrzyli nas na drogę w suchy prowiant.

Droga powrotna do Krakowa przebiegała już bez zakłóceń. Cóż pozostaje dodać na zakończenie tej krótkiej notatki z naszej podróży do Bułgarii chyba jeszcze to, że atmosfera wśród jej uczestników była bardzo dobra.

JÓZEF STASIAK

Zaproszenie do Osieczan

Stało się już tradycją w naszym przedsiębiorstwie organizowanie w Osieczanach specjalnych imprez sportowych i kulturalnych z okazji ważnych świąt narodowych. W tym roku, podobnie jak w latach poprzednich, 22 i 23 lipca — w dni wolne od pracy, spotykamy się na Wielkim Festynie w Ośrodku Wczasowym w Osieczanach.

Organizatorzy przygotowali interesujący program: W dniu 22 lipca dla zaakcentowania Święta Odrodzenia zapraszamy m. in. na występ zespołu folklorystycznego „Mietniowiacy” z tańcami, obrzędami i przyspiewkami z regionu podkrakowskiego, III Zlot Turystów Motorowych MPK, koncert naszej orkiestry dętej oraz ognisko połączone z koncertem chóru „Lutnia Robotnicza”.

W dniu 23 lipca proponujemy bardziej relaksowy program: Koncert zespołu „8 siostr Knapikównych”, występ zespołu „Rekonasans”, specjalny blok imprez dla dzieci oraz liczne turnieje sportowe. Ponadto przewioziona jest zabawa taneczna na wolnym powietrzu.

Funkcję Przewodniczącego Obywatelskiego Komitetu Obchodów Święta Odrodzenia Polski w naszym przedsiębiorstwie, pełni przewodniczący Samorządu Robotniczego, I sekretarz KZ PZPR Adam Jędrusik. Organizatorzy serdecznie zapraszają całą załogę do udziału w festynie.

Zapisy za odpłatnością 5 zł; przyjmuje kol. M. Jordan w Radzie Zakładowej. Zapewnia się możliwość zakupu dań barowych i zimnych napojów. Odjazdy autokarów 22 i 23 lipca br. z ul. Wawrzyńca 13 w godz. 7.30—9.00 (co pół godziny). Powrót w godzinach wieczornych.

Komitet Obywatelski Obchodów Święta Odrodzenia Polski oraz Dział Kultury, Sportu i Wychowania serdecznie zaprasza, życząc miłej zabawy i dobrego wypoczynku.

(A. W.)

Przezorny zawsze ubezpieczony

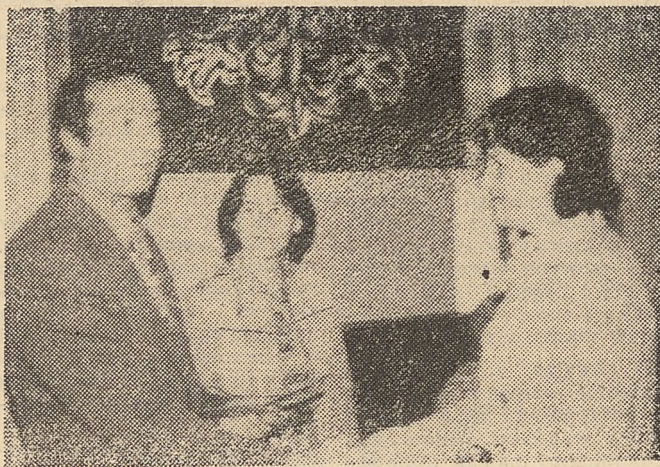
Po tramwajowej wycieczce „trasą ubezpieczeniową” w kwietniu br. i prawidłowym rozwiązaniu ogłoszonego konkursu „Sygnałów” i PZU spotkało się w dniu 5 czerwca br. przy ul. 1 Maja 3 w świetnicy Państwowego Zakładu Ubezpieczeń 32 uczestników, aby osobiście odebrać 17 bonów pieniężnych PKO ogólnej wartości 5.700 zł i 15 skórzanych portfeli PZU.

Spotkanie zagal i nagrody wręczył — przedstawiciel PZU dyr. I Inspektoratu — Wiktor Nowak.

Prócz wymienionych, w spotkaniu wzięli udział: specjalista d/s propagandy Oddziału Wojewódzkiego PZU — mgr Ewa Nowacka, naczelnik Wydziału Aktywizacji PZU — Tadeusz Szot, przedstawiciele Rady Zakładowej naszego Przedsiębiorstwa — wiceprzew. Stanisław Gadek, jej sekr. mgr Honorata Bachorska oraz redaktor naszej zakładowej kroniki.

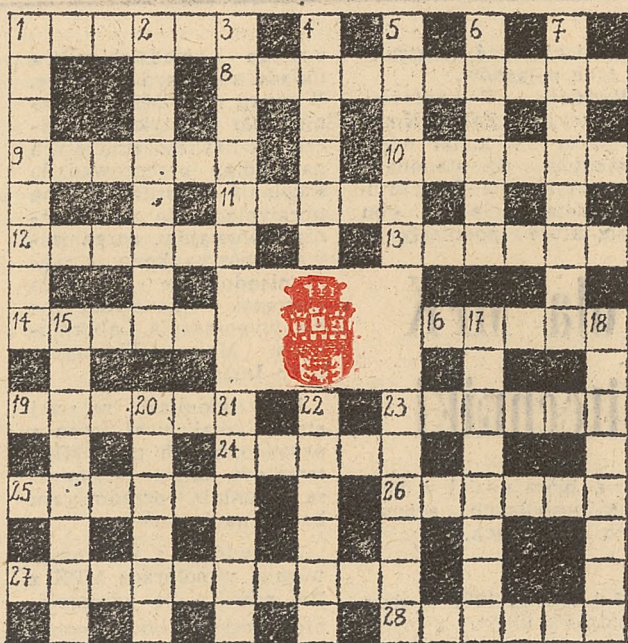
Na zakończenie tego miłego spotkania wiceprzew. RZ Stanisław Gadek powiedział m. in.: „Poprzez konkurs, czytelnicy naszego zakładowego dwutygodnika zapoznali się z różnymi rodzajami ubezpieczeń. Dziękuję serdecznie dyrekcji PZU za dużą pomoc w urządzeniu tego konkursu, który zapoczątkował dobrą współpracę między załogą MPK i PZU”.

Tekst i zdjęcie:
CZ. BYŁOWICZ



Dyr. Wiktor Nowak w towarzystwie sekr. Rady Zakładowej, przew. Rady Kobiet — mgr Honoraty Bachorskiej wręcza mgr Marii Majcher pieniężny bon PKO.

KRZYŻÓWKA NR 59



POZIOMO: 1) Łączy ze sobą, go. 10) Maszyna tkacka. 11) spina. 8) Niewypłacalność, plaj. Miejsce wiecznego szczęścia. 9) Pazury ptaka drapieżne. 12) Łaknienie. 13) Przywódca

Czy za rok w klasie wojewódzkiej?

Zakończyli A-klasowe rozgrywki piłkarze ZKS Tramwaj. Po nienajlepszej rundzie jesiennej, wicna drużyna spisywała się dużo lepiej i w rezultacie zajęła trzecie miejsce w końcowej tabeli. Trener zespołu — Zdzisław Dwernicki twierdzi, że w najbliższych rozgrywkach drużyna powinna okrzepnąć i z powodzeniem walczyć o awans do klasy wojewódzkiej. Ambitni, pełni ochoty do gry i traktujący piłkę nożną jako swe hobby, zawodnicy są gwarancją dobrej postawy w przyszłym sezonie.

Największy w tej chwili, zdaniem trenera kłopot, to brak warunków treningowych. Zdarza się, że gdy nie ma czym dojechać na boisko Dębickiego, treningi odbywają się na nawierzchni asfaltowej. Jednak ta sprawa już w przyszłym roku powinna ulec zdecydowanej poprawie. Jak oświadczył prezes klubu mgr inż. Marian Kalinowski, do tego właśnie czasu wyremontowane zostanie boisko przy ulicy Rzemieślniczej, na którym można będzie przeprowadzać treningi.

Moim rozmówcom marzy się ściślejsze związanie klubu ze środowiskiem tramwajarskim. Obecnie większość juniorów to uczniowie Technikum Mechanicznego z ul. Skrzynieckiego. Niestety nie wykazują zainteresowania uczniowie naszej szkoły przyzakładowej. Czyżby żaden z kilkuset uczniów nie marzył o karierze piłkarskiej, takiej chociażby, jaka stała się udziałem jednego z najlepszych napastników ostatnich mistrzostw świata Hansa Krankla? On również rozpoczynał grę w małym tramwajarskim klubie w Wiedniu... A obecnie znają go stadiony całego świata. Tak więc Tramwaj czeka na chętnych.

Aktualnie pierwsza drużyna ma przerwę w treningach.

TABELA

1. Zwierzyniecki	28 44 66—30
2. Czarni Krak.	28 35 52—38
3. Tramwaj	28 33 51—39
4. Piomien Rusz.	28 33 54—40
5. Tonianka	28 32 45—38
6. Nadwiślan	28 32 55—41
7. Armatura Kr.	28 29 47—36
8. Górnik Mat.	28 29 48—46
9. Podgórze	28 27 35—35
10. Grzegorzec	28 26 46—49
11. Orleńka Rud.	28 23 34—45
12. Kmita Zabierz.	28 21 30—45
13. Wiczyzta	28 20 36—56
14. Świt Krzesz.	28 47 38—61
15. Mydlniczanka	28 16 34—82

I jeszcze skład w jakim występowała drużyna wicna: R. Przebinda, A. Kofin, A. Sender, Z. Dudek, A. Gałaś, M. Skowron, Z. Lapczyński, S. Skuta, Z. Pieprzyca, J. Browski, M. Szałachetka, E. Paluch, M. Migas, J. Ostroga, M. Chruściel i F. Kuczek.

Najlepsi strzelcy to zawodnicy II linii Z. Dudek i Z. Pieprzyca, obaj zdobyli po 7 goli.

K. G.

Co czytać?

Józef Jaworski — Guma w pojazdach mechanicznych. — Wyd. 2 popr. i uzup. W-wa WKiŁ 1976 — 384 str., cena 60 zł.

Podstawowe wiadomości z zakresu konstrukcji technologii i eksploatacji części gumowych w pojazdach mechanicznych. Rodzaje ogumienia, uszczelnienia, łączników sprężystych oraz elementów współpracujących (węże gumowe, paski klinowe, resory itp.). Informacje o masach uszczelniających i klejach. Metody badania gumy. Zasady przechowywania wyrobów gumowych. Skorowidz rzeczowy.

Józef Kukulka — Współpraca polityczna państw socjalistycznych. W-wa KAW 1976 — str. 230, cena 20 zł.

Pierwsza pozycja nowej se-

rii, poświęconej zagadnieniom władzy i jej funkcjonowania, kształtowaniu się współczesnych stosunków i instytucji politycznych itp. Omówiono przesłanki powstania państw socjalistycznych, etapy rozwoju stosunków politycznych między państwami, cechy specyficzne stosunków międzynarodowych itp. Wkład Polski w rozwój współpracy politycznej. Przypisy.

Jan Makowski: Urządzenia elektryczne. W-wa WSIP 1976 — str. 268, cena 36 zł.

Autor charakteryzuje przedmiot i materiał nauczania, przedstawia korelację między przedmiotową, formy i metody nauczania przedmiotu, realizację materiału, omawia rolę praktyk produkcyjnych, współpracę z zakładami pracy, treści wychowawcze przedmiotu oraz tematykę prac domowych uczniów.

ludu, obrońca. 14) Spietrzenie, zatrzymanie ruchu. 16) Zuch, dzielny. 19) „Strój” obronny. 23) Ozdobne obramowanie drzwi. 24) Prymitywna broń miotająca. 25) Stos, kupa. 26) Pogląd o nierówności rasowej. 27) Woźnica dawnego pojazdu pocztowego. 28) Gatunek lampy.

PIONOWO: 1) Zakonnik-zebrak. 2) Urząd miejski we Francji. 3) Ziółowa nalewka spirytusowa. 4) Zatycka, kolek. 5) Wyrób z dzianiny. 6) Komunikacja w budynku. 7) Kłótnia, zamęt. 15) Ptak oceaniczny. 17) Przepowiednia z gwiazd. 18) Postać kobieca z „Pana Tadeusza”. 20) Wstręt, obrzydzenie. 21) Minerai, składnik nawozów sztucznych. 22) Okładzina meblowa. 23) Rzeka w Ameryce Południowej.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 57

Poziomo: 1. Klatka, 8 leukoplast, 9. rewers, 10. talerz, 11. Kreta, 12. narada, 13. laguna, 14. kleks, 16. ferma, 19. ogórek, 23. piorun, 25. amator, 26. niuans, 27. antagonizm, 28. apatia. Pionowo: 1. kierunek, 2. telemark, 3. Alaska, 4. buszel,

5. portal, 6. Elbląg, 7. astronom, 15. legumina, 17. ewolucja, 18. amnestia, 20. retman, 21. kordon, 22. kornik, 23. Panama.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 57 nagrody wylosowali: Barbara Półtorak z SGO, Jan Kalisz z WET Nowa Huta, i Tadeusz Duduś z WET Nowa Huta.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 56 nagrody wylosowali: Bogusława Frytek z SGO, Krystyna Ciuba z SGO i Anna Soltys z Działu Ogólnego.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin. Zdjęcia: J. P. Maciński.

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