

POLSKA

oto nasz dom
wichry ze wszech stron
przez tysiąc lat
nie zmogły go

a teraz Ty
tak czyn
by szczęście i chleb
były w domu tym

TADEUSZ CHUDY



W PRZEDEDNIU LIPCOWEGO ŚWIĘTA.

Arteria Skolickiego-Kapelanka-Brożka już w eksploatacji!

Wprawdzie w poprzednim numerze „Sygnałów” pisałem o budowie nowej trasy komunikacyjnej biegnącej wzdłuż ulic Skolickiego, Kapelanka, Brożka, zastrzegłem się, że jest to ostatnia moja z tej wielkiej budowy relacja. Kiedy jednak dowiedziałam się, że na dwa dni przed jej oficjalnym otwarciem nastąpi próba jazdy nie omieszkałam w niej uczestniczyć.

W dniu 19 lipca br. przed godz. 14, na nowej pętli w Łagiewnikach spotkały się kierownictwa dwóch Wydziałów: Sieci i Podstacji Trakcyjnej — inż. Jan Sokołowski, jego zastępca mgr inż. Ryszard Misiewicz; Torów — z-ca kier. Tadeusz Kasperczak i st. mistrz Kazimierz Waligóra. Przyszedł również szef Zakładu Komunikacji Szynowej inż. Tadeusz Trzmiel.

PRÓBNA JAZDA.

Zaproszeni, siadamy wraz z redaktorem kroniki zakładowej MPK, pełniącym dziś z konieczności rolę fotoreportera „Sygnałów” w Fiaciku „wy-padkowców”. Obok kierowcy inż. Jan Sokołowski. Kierujemy się w stronę ul. Kapelanki. Jedziemy wzdłuż nowo zbudowanych torów tramwajowych. Spotykamy grupy pracujących tu jeszcze ludzi. Co kilkadziesiąt przejechanych metrów, inż. Sokołowski włącza mi kofon:

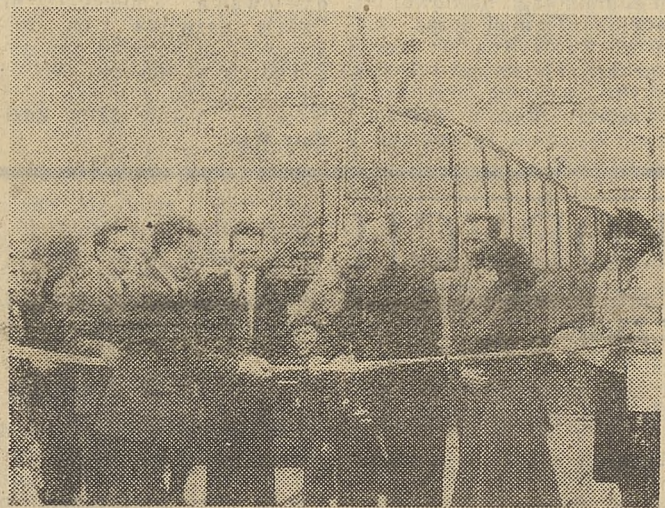
— Uwaga, uwaga — o godzinie 14.00 włączone będzie napięcie na sieć trakcyjną. Dotknięcie grozi porażeniem.

A do nas się zwracając mówi:

— Sieć trakcyjna jeszcze nie jest pod napięciem, będzie dopiero o godzinie 14.30 ale poinformowanie pracujących w ostatniej chwili, mogłoby okazać się tragiczne w skutkach.

Dojeżdżamy do miejsca, gdzie znajdowała się pętla przy ul. Zielnej i ... wracamy z powrotem. Wsiadamy mniej więcej w połowie ul. Brożka. Tu oczekuje na nas wóz Sekcji Kontroli Jakości i Szlifierka. Na razie do żadnego z nich nie wsiadamy. Tymczasem z-ca kier. Wydziału Torów Tadeusz Kasperczak opowiada o ostatnich dniach budowy:

nie oczyszczonych szynach (praca załogi Wydziału Torów) ale już po kilkudziesięciu metrach szyny zasypane są ziemią i drobnymi kamyczkami. To wina pracowników MPRI, którzy przypomnieli sobie dopiero teraz o oczyszczeniu przy słupach trakcyjnych. Kopiając więc dodatkowo doły zasypują przy okazji oczyszczone poprzedniego dnia szyny. W oddali zauważamy gru-



Moment przecięcia wstęgi.

— ...Wczoraj od godz. 16.20 oprócz Wydziału Torów nikt tu nie pracował. My pracowaliśmy do godz. 21.15.

Wsiadamy do pierwszego z dwóch oczekujących nas wozów — szlifierki. Pan Zdzisław Bogusławski na co dzień tylko motorniczy „dzisiaj oddaje prowadzenie szefowi Zakładu Komunikacji Szynowej inż. Tadeuszowi Trzmielowi. Czekamy już tylko wyłączenia na włączenie z podstacji napięcia.

Kolejna próba z pantografem wykazuje, że... już jest. Wolno, ostrożnie posuwamy się naprzód. Kierunek — Kapelanka. Początkowo po dokład-

pę gestykulujących ludzi. Podjeżdżamy bliżej. Okazuje się, że tuż obok międzytorza osunęła się ziemia i w kilku-metrowej dziurze widać betonowe progi. Powód? Podobno wyjątkowo miękkie podłoże.

Jechać? Nie jechać? Tylko krótkie wahanie i już inż. Trzmiel wprawna ręką przeprowadził bezpiecznie wóz tuż nad wyrwą w ziemi.

Jazda próbna trwa dalej. Z lewej strony wolno posuwają się dotrzymując nam „kroku” wozy techniczne Oddziału Sieci i Pracownicy Wydziału Sieci i Podstacji uważnie ob-

(dokończenie na str. 2)

● Ostatnio odbyły się posiedzenia kolektywów Wydziałów na temat: Regulamin premiowania pracowników fizycznych.

● Dlaczego wciąż brakuje komputerek — pytania kierowców i motorniczych dedykujemy Działowi Zaopatrzenia.

● Atrakcyjny jest program wczasów w Osieczanach. W każdym turnusie przewidziano wycieczki do Zakopanego, Wieliczki, koncerty. Jeden dzień poświęca się ponadto na imprezy kulturalno-sportowe.

● Na nieoczekiwane przeszkody natrafili organizatorzy międzywydziałowego turnieju

15 dni
w MPK

piłki nożnej. Zaplanowane na kilka dni rozgrywki trwają już ponad dwa tygodnie, a końca nie widać. Organizatorzy tłumaczą trudności sezonem urlopowym, a może grą dla samej przyjemności, nie satysfakcjonuje już nawet w zakładowym turnieju?

● Już kilka dni nie działają z powodu awarii? telefonny w zajeźdni w Bińczycach. Nie ułatwia to pracy wielu ludziom...

● Dziwne właściwości wykazują niektóre szyby w autobusach PR-110. Oto na przykład w wozie 1824 ni z tego ni z owego rozsypała się szyba bezpieczeństwa. Dobrze, że w zajeźdni, nie na trasie.

● Kilka miesięcy daliśmy niefortunnym autorom hasła w IV zajeźdni na poprawienie błędów ortograficznych w wyrazie „proletariusze”. Okazało się to za mało. Informujemy więc; hasło z błędem znajduje się na wartowni od strony ul. Rzemieślniczej i w tej chwili jest nieco przysunięte liściem. Mamy nadzieję, że w listopadzie nie będziemy już musieli wracać do tej sprawy.

(K. G.)

3 lipca w Warszawie pod przewodnictwem I sekretarza KC PZPR tow. Edwarda Gierka odbyła się Krajowa Narada przedstawicieli samorządu robotniczego. W sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki zebrano 2 tysiące reprezentantów załóg największych przedsiębiorstw przemysłowych, budowlanych, transportowych i rolnych. Wyrażenie spotkało i nasze przedsiębiorstwo. W sali Kongresowej zasiadł — I sekretarz KZ PZPR a równocześnie przewodniczący urzędującego Prezydium KSR — tow. Adam Jedrusik. Najważniejszą z poruszanych na konferencji spraw była poprawa efektywności gospodarowania i przyspieszenia tempa rozwoju gospodarczego kraju dla lepszego zaspokojenia potrzeb społeczeństwa.

Samorządowi robotniczemu, który uznano za podstawową formę udziału załóg w zarządzaniu, wyzna-

czono kluczowe miejsce w naszym systemie demokracji socjalistycznej.

Czy nadzieje związane z dążnością do ożywienia roli samorządu robotniczego zostaną spełnione? Wiele zależy od tego, czy deklaracje i deklaracje, choćby nawet najwyższych instancji kraju. Zmiany wymaga

robotniczego z administracją zakładu, zjednoczenia, resortu i miasta. Temu celowi służyć mają m. in. regulaminy samorządu robotniczego, wzorce, który jest przygotowywany na centralnym szczeblu zarządzania przez działaczy państwowych, partyjnych i związkowych.

Najlepsze jednak postulaty, zamierzenia i tendencje jeśli nie zostaną wcielone w czyn — staną się pustymi sloganami i oklepanymi frazesami. Truizmem jest stwierdzenie, że o ostatecznym kształcie samorządności decydują ludzie. I to zarówno na przysłowiowej górze i na samym dole. Jak jednak wprząc wszystkich do skutecznego, rozumnego i efektywnego działania? Co u-

czynić, abyśmy stali się rzeczywistymi współgospodarzami i współzarządzającymi a nie pozostali tylko biernymi kibicami otaczającej nas rzeczywistości. Co zrobić, aby się nam żyło lepiej, dostatniej, spokojniej i szczęśliwiej. Od kogo to zależy. Na ile sami potrafimy przyspieszyć rytm ży-

nów partyjnych obecni przedstawiciele hierarchii administracyjnej?

Mija 6 miesięcy od zakończenia obrad II Krajowej Konferencji PZPR, która wyraziła zdecydowaną wolę kontynuowania strategii społeczno-gospodarczego rozwoju, wynikającej z Uchwał VI i VII

krakowska rzeczywistość miała być odmienna? Sąd moje najgorętsze życzenia, aby zbliżająca się Sesja KSR tak trudna i zapewne wyczerpująca zaowocowała w sposób od dawna przez większość oczekiwany. By przysłowie „pomóż sobie sam, a inni też ci pomogą” znalazło realne potwierdzenie. Pracując komisje problemowe samorządu, pracując służby administracyjne zakładu, zapewne gorąca objęła i wyższe szczeble zarządzania. A może to już nie będzie jeszcze jedna akcja lecz jedna z form współpracy przepływu informacji i działania wszystkich ogniw życia gospodarczego i społecznego kraju. W naszym przedsiębiorstwie cel — to zagwarantowanie sprawnych, wygodnych i bezpiecznych warunków jazdy wszystkim naszym pasażerom oraz dobrych warunków pracy, płacy i wypoczynku własnej załogi.

sekretarz ekonomiczny KSR mgr MARIAN DUDEK

Samorząd robotniczy — nowe nadzieje?

Arteria Skolickiego-Kapelanka-Brozka już w eksploatacji!

(dokończenie ze str. 1)
serwują z nich umieszczony na dachu naszego wozu pantograf. W każdej chwili gotowi udzielić pomocy.

Nagle zatrzymujemy się na grubej warstwie błota i kamieni. Brak styku z szynami, powoduje przerwanie dopływu prądu. Nasz przymusowy postój zauważają z daleka pracownicy MPRI. Mimo ulewnego deszczu, usuwają kolejne przeszkody pozostawione na torowisku. Zapraszamy do wolnego już przejazdu.

Jeszcze kilkadziesiąt metrów jazdy i... kolejny (przymusowy) przystanek. Powód? Przejechaliśmy pierwszą sekcję zasilania.

Kier. Wydziału Sieci i Podstacji inż. Jan Sokołowski, radiotelefonem porozumiewa się z Podstacją przy ul. Brozka...

— Włączyć obie sekcje zasilania: Brozka — Skolickiego, Skolickiego — Kapelanka.

Znowu pokonujemy kilkaset metrów i... wracamy z powrotem. Tym samym torem, cofamy się teraz do tyłu — aż do nowej pętli w Łagiewnikach.

Zegnam się i wysiadam. Jeszcze przez chwilę obserwuję jak opuszczony przed chwilą przeze mnie wóz-szlifierka, jedzie teraz torem w kierunku ulic Brozka, Kapelanki i... może nawet dotrze do Skolickiego.

Jest już godz. 15.30. Próba jazdy trwa.

Termin dotrzymany!

Przeddzień 34 rocznicy uchwalenia Manifestu Lipcowego. Pięknie udekorowane wozy tramwajowe z napisami „W służbie społeczeństwu miasta Krakowa”, zjeżdżają z

mostu Grunwaldzkiego. Zatrzymują się po stronie Dębnik, w miejscu gdzie do niedawna usytuowana była tymczasowa pętla tramwajowa. Tu właśnie zebrali się budowniczości nowej trasy tramwajowej i ich goście — zaproszeni na uroczystość otwarcia nowej w naszym mieście arterii komunikacyjnej. Przybyli władze polityczne i administracyjne Krakowa: sekretarze

po ukończonej pracy (swojej zmianie) chcą obserwować pierwszy uroczysty przejazd. Dopisali obecnością również mieszkańcy Krakowa. Przygnała ich tu ciekawość zobaczenia jeszcze jednej, oddanej dla miasta inwestycji.

Prezydent m. Krakowa Edward Barszcz, zwracając się do zebranych m.in. mówi: „W przeddzień rocznicy Manifestu Lipcowego oddajemy wielki



Rusza pierwszy tramwaj.

KK PZPR Jan Gluza, Henryk Michalski, Zdzisław Gasidło, prezydent Krakowa Edward Barszcz, I sekretarz KD PZPR Podgórze Zdzisław Pospieszynski i naczelnik tej Dzielnicy Marian Kulig, dyrektorzy przedsiębiorstw uczestniczących w budowie, wśród nich naczelnik dyrektor MPK inż. Eugeniusz Wićcek, szef Zakładu Komunikacji Szynowej inż. Tadeusz Trzmiel oraz kierownictwo Wydziałów: Sieci i Podstacji Trakcyjnej i Torów. Przybyli również pracownicy Wydziału Sieci i Podstacji oraz Wydziału Torów, którzy

oświadczyli, że ważność nowo zbudowanej arterii polega na odciażeniu skomplikowanego węzła komunikacyjnego na Matecznym. Nowo zbudowana arteria jest perspektywiczna. W przyszłości przedłużona, ma łączyć linią szybkiej komunikacji Kraków ze Skawiną.

Krótkie przemówienia. Podziękowania budowniczym. Padają nazwiska tych najlepszych, najbardziej zaangażowanych w budowę. Wśród nich wymieniony zostaje kier. Wydziału Torów MPK Zdzisław Wąs.

Następnie uroczysty moment przecięcia wstęgi.

Na słowa: „zglaszam gotowość oddania...” — wypowiedziane przez naczelnika Dzielnicy Podgórze Mariana Kuligę, wszyscy zebrani podchodzą do oczekujących na nich wozów tramwajowych. Wraz z innymi, wchodzi do pierwszego z nich. Jest tłoczno jak w godzinach szczytu. W roli motorniczego kier. WET Nowa Huta Zdzisław Skubieda. Na 500 metrów na torach tramwajowych przeszkoda. Pracownicy Wydziału Sieci i Podstacji zatrzymują tramwaj. Wielka trzymana przez nich tablica głosi: „Uwaga roboty na sieci trakcyjnej”. Nie ma żadnych robót. To tylko pretekst aby prezydent miasta Edward Barszcz mógł wręczyć 17 najbardziej wyróżniającym się przy budowie trasy pracownikom — nagrody.

Tramwaj wiozący gości znów pokonuje kilkaset metrów. I znów nieprzewidziany przystanek. Tym razem zatrzymuje nas miodzień z Dzielnicy Podgórze. Młodzi są w organizacyjnych strojach. Dziękują, budowniczym za nową trasę komunikacyjną. Są kwiaty, a nawet butelka tradycyjnego szampa.

Wozy tramwajowe pokonują jeszcze pewien odcinek trasy, po czym wracają.

Jak na każdej ukończonej budowie, moment oddania do eksploatacji, to sukces uczestniczących w jej realizacji żaków. W tej, uczestniczyło prócz generalnego wykonawcy aż 21 przedsiębiorstw podwykonawczych oraz brygady tworzone z wojska, junaków, studentów, harcerzy i ludzi z zakładów karnych.

Zdobyte na tej w tak krótkim czasie zrealizowanej budowie doświadczenie, służące do dalszego budownictwa socjalistycznego, które właśnie zakładał ogłoszony 34 lata temu Manifest Lipcowy.

**Maria Bubaczewska
zdj. Czesław Dylowicz**

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy w dniach 1—31 lipca 1978 obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków:

40 LAT

Feliks Pamuła — WET Podgórze

35 LAT

Tadeusz Cieślak — WET Podgórze

30 LAT

Marian Płaszewski — WET Podgórze
Stanisław Szewczyk — Wydział Torów
Tadeusz Bubak — WEA Bieńczyce

25 LAT

Józef Doktor — Zakład Taksówek
Maria Czuchra — WET Nowa Huta
Stanisław Karolczyk — WET Nowa Huta
Jan Zabdyr — WET Podgórze
Józef Belczyński — Wydz. Remontowo-Produkcyjny
Mieczysław Jamka — Wydz. Remontowo-Produkcyjny
Helena Kucharska — Wydz. Zabezpieczenia Ruchu

20 LAT

Kazimierz Ziomek — Wydz. Zabezpieczenia Ruchu
Julian Kwaśny — WET Nowa Huta
Kazimierz Wyrwicz — Wydz. Sieci i Podstacji
Jan Jędrzychowski — Wydz. Transportu i Sprzętu Specj.
Józef Aug. Stręk — WEA Bieńczyce
Stanisława Czarnecka — WEA Czyżyny

15 LAT

Zofia Pątko — Księgowość
Stanisław Meus — WEA Czyżyny
Władysława Migo — WET Nowa Huta
Roman Kucek — WET Nowa Huta
Władysława Małota — Wydz. Sieci i Podstacji
Maria Anna Sliwa — Wydz. Sieci i Podstacji
Józefa Torba — Wydz. Sieci i Podstacji
Michał Cherchel — Wydz. Transportu i Sprzętu Specj.
Władysław Kapusta — WEA Bieńczyce
Irena Surówka — Wydz. Zabezpieczenia Ruchu
Irena Meres — Wydz. Zaopatrzenia Materiałowego
Genowefa Sabuda — Wydz. Zaopatrzenia Materiałowego

10 LAT

Mieczysława Sobula — Księgowość
Elżbieta Kras — WET Nowa Huta
Janina Kwiatkowska — WET Nowa Huta
Natalia Sokół — WET Nowa Huta
Cecylia Tais — WET Nowa Huta
Wacław Kubisz — WET Podgórze
Stefania Waśniowska — WET Podgórze
Bronisław Łuczko — Wydz. Remontowo-Produkcyjny
Mieczysław Kawa — Wydział Torów
Antoni Grudniak — WEA Bieńczyce
Władysław Sabat — WEA Bieńczyce
Emilia Glińska — Wydz. Zabezpieczenia Ruchu
Genowefa Wróbel — Wydz. Zabezpieczenia Ruchu
Wiesława Zabielska — Dz. Koordynacji Eksploatacyjnej

BLOK MŁODYCH

PLENUM ZZ ZSMP

17 lipca br. odbyło się posiedzenie plenarne Zarządu Zakładowego ZSMP. Przybyli na nie: przewodniczący ZD ZSMP Śródmieście — Artur Ster oraz przedstawiciel KZ PZPR Józef Stręk.

W czasie obrad zapoznano zebranych z realizacją planu pracy za pierwsze półrocze br. oraz wytycznymi ZG ZSMP do rozmów z członkami organizacji. Przedstawiono także plan pracy na drugie półrocze. Ogłoszono wyniki rywalizacji o miano najlepszego koła ZSMP w przedsiębiorstwie. Pierwsze miejsce zdobyło III Koło przy WEA Czyżyny, przed IV Kolem z WEA Bieńczyce i X Kolem z Wydziału Torów. Uroczyste wręczenie nagród przewodniczącym tych Kół odbyło się podczas imprezy organizowanej w czasie rejsu statku po Wiśle, o której szczegółowo piszemy obok.

Ostatnim punktem programu plenum była dyskusja, w której rzeczowo poruszano najbardziej istotne dla ruchu młodzieżowego problemy. (K. G.)

NAJLEPSZY MISTRZ — WYCHOWAWCA I NAUCZYCIEL

W niecodziennej scenarii, na pokładzie płynącego nurtem Wisły statku wycieczkowego, odbyło się ogłoszenie wyników plebiscytu organizowanego przez ZZ ZSMP na najlepszego mistrza — wychowawcę i nauczyciela młodzieży. Na imprezę przybyli m.in. sekretarz organizacyjny KZ PZPR Józef Stręk, przewodniczący Rady Zakładowej Józef Grabacki i z-ca dyr. ds. ekonomicznych Alojzy Kusina. Z wielu zgłoszonych kandydatów wybrano sześciu najlepszych. Laureatami konkursu zostali: Władysław Klewski z WET Podgórze, który zdobył miano zasłużonego mistrza, Józef Pytko z Wydz. Remont.-Prod., Jan Kowalik z WEA Bieńczyce, Marek Adamski z Wydz. Prod.-Remont., Jerzy Kucharczyk z Wydz. Łączności i Mieczysław Stachak z Zakł. Taksówek. W czasie rejsu otrzymali oni dyplomy i upominki. A potem rozpoczęła się bezstresowa zabawa, w której uczestniczyli zaproszeni goście oraz młodzieżowi aktywiści. Do tańca przygrywał zespół bitowy z WEA Bieńczyce, a jeśli ktoś poczuł się głodny, mógł skorzystać z posiłku w barze pod pokładem statku. Po prze-

szło trzech godzinach dopłynęliśmy do przystani na Bielkach, gdzie uczestnicy imprezy mieli okazję znów poczuć pod nogami „stały ląd”. Po półgodzinnym postoju statek wraz z pasażerami powrócił na przystań pod Wawelem, skąd wszyscy w szampańskich humorach rozeszli się do domów obiecując sobie podobne spotkanie za rok. (K. G.)

„MIKOŁAJKI — 78”

W okresie od 20 czerwca do 3 lipca br. gościliśmy w Ośrodku Sportów Wodnych i Turystyki naszego związku zawodowego w Mikołajkach, gdzie zorganizowano młodzieżowy obóz. Jego uczestnikami byli młodzi pracownicy naszego przedsiębiorstwa oraz uczniowie szkoły przyzakładowej.

Warunki, jakie nam zaofiarowano były wprost cudowne, zarówno jeżeli chodzi o zakwaterowanie, jak i wyposażenie w sprzęt pływający. Również kierownictwo i personel ośrodka dołożyli wszelkich starań, aby obóz był udany i byśmy mogli powrócić do całorocznej pracy wypoczęci i zadowoleni.

Dobrych humorów nie potrafiła nam zepsuć nawet miejscowa kuchnia, która od czasu do czasu przyrządzała nam takie „przysmaki” jak np. potrojnie osolone ziemniaki, kuleki mielone z rybek, składające się wyłącznie z bulki i ości, czy też podawany w ogromnych ilościach boczek, którym obficie karmiliśmy rybitwy i inne ptactwo wodne.

Za to naszym zdecydowanym sprzymierzeńcem i to niemal przez cały 14 dni była znakomita pogoda, która umożliwiała pełną realizację zaplanowanego programu. Byliśmy na licznych wycieczkach: m.in. w rezerwacie ptactwa wodnego, pływaliśmy statkiem po Wielkich Jeziorach Mazurskich, a także uczestniczyliśmy w wielu imprezach sportowych, zarówno międzyobozowych jak i w ramach obozowej spartakiady.

Nie zaniedbywaliśmy także życia kulturalnego. Byliśmy wszyscy zbiorowo w kinie, zachwycaliśmy się także wspólnymi występami artystycznymi, wzięliśmy udział w spotkaniu z etnografem i historykiem, który w niezwykle ciekawy sposób przedstawił historię Warmii i Mazur.

Wieczory umilała nam nasza dyskoteka, z której korzystali również liczni sąsiedzi.

A na zakończenie Komenda Obozu wydała bal kapitański. W trakcie znakomitej zabawy serdecznie podziękowaliśmy gospodarzom za opiekę, a następnego dnia mile żegnani i zapraszani na przyszły rok wyjechalśmy do Krakowa.

KRZYSZTOF LAPPE

Przekazanie sztandaru

Przed świętem 22 Lipca w świetlicy przy ul. Bocheńskiej odbyła się uroczysta wieczornica zorganizowana przez Samorząd Robotniczy, na którą m.in. przybyli: z-ca członka KC PZPR, członek Egzekutywy KD PZPR Śródmieście — Kazimierz Czerwiński, kierownik Oddziału Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej — Mieczysław Kaleciński, z-ca dyrektora ds. ekonomicznych naszego Zjednoczenia — Bogdan Musielewicz oraz przedstawiciele władz partyjnych, związkowych i administracyjnych przedsiębiorstwa. Wieczornica prowadzona była przez przew. Rady Zakładowej Józefa Grabackiego. W czasie uroczystości najofiarniejszych pracowników wyróżniono wpisem do „Księgi Zasłużonych dla Zakładu”. W tym roku zaszczyt ten spotkał: inż. Stanisława Kowalczyka z Działu Inwestycji, Remontów i Rozwoju, Czesława Dylowicza z Działu Prasowo-Radiowego, Jana Mrowcę z Sekcji Gospodarki Odzieżowej, Stanisława Kowalskiego z Wydziału Zabezpieczenia Ruchu i Stefanię Pater z Wydziału Sieci i Podstacji. Jednocześnie wręczono liczne odznaczenia innym, wyróżniającym się pracownikom MPK.

Szczególnie uroczystym momentem, który zebrani uczcili przez powstanie, było przekazanie do Izby Historii MPK Sztandaru Związkowego z 1924 r., który z narażeniem życia w czasie okupacji przechowywał jeden z najstarszych pracowników — Antoni Trzmiel. Aktu przekazania dokonał zasłużony pracownik MPK — były długoletni przewodniczący Rady Robotniczej Eugeniusz Kuczek.

Nie zabrakło na uroczystości akcentu młodzieżowego. Z-ca przew. ZZ ZSMP Marta Staszkiwicz, zameldowała o uprządkowaniu przez prezydium ZZ i członków organizacji w czynnie społecznym podwórka budynku przy ul. Bocheńskiej 4.

Imprezę zakończył występ aktorów scen warszawskich i krakowskich, gorąco oklaskiwany przez zebranych. (K. G.)



„Starsi obozu” w czasie relaksu na wodzie, w głębi ośrodek, w którym gościliśmy.



Gdy ratownik WOPR „Bobi” steruje lajbą, konieczna jest obecność jednego fizycznego majtka.



Pod białymi żaglami świetnie spędzali... czas.



Niepokonani w pilce nożnej na chwilę przed decydującym pojedyńkiem MPK Kraków — Reszta Polski.

Przedruk z Trybuny Robotniczej nr 121 z dnia 29 maja br.

W ubiegłą sobotę w woj. katowickim nie wyjechało z zajezdni WPK 25 autobusów i 12 wozów tramwajowych. Dziś jutro może nie wyjechać ich jeszcze więcej. Co to oznacza — wie każdy klient WPK dojeżdżający do pracy. Przyczyna? Brak części zamiennych. W zakładach naprawczych WPK czeka na nie ok. 150 autobusów i 40 wozów tramwajowych.

KTO WINIEN?

— W roku ubiegłym — mówi pracownicy działu zaopatrzenia katowickiego WPK (które koordynuje zaopatrzenie w części zamienne do tramwajów dla wszystkich WPK i MPK na terenie kraju) — Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych „Konstal” na 230 propozycji przyjęła do realizacji 79, a i te przyjęte zrealizowała w 85 proc., 10 proc. przesuwając na I kwartał 1978 r. Oznaczało to że brakujące części musimy wyprodukować we własnych warsztatach remontowych. Ale jak to zrobić, gdy posiada się skromny park maszynowy, niewystarczające oprzyrządowanie, a poza tym brak nam specjalistów. Jakże są koszty takiej chałupniczej produkcji? Naszym zdaniem, szanujący się producent powinien dysponować częściami zamiennymi aż do momentu całkowitego wycofania taboru z eksploatacji. Tymczasem „Konstal” opierając się na odpowiednich zarządzeniach, wstrzymuje produkcję części już w 2 lata po zejściu z taśmy określonego typu tramwaju.

WPK i MPK zdane na własne siły, ratują się jak mogą. Tworzą wyspecjalizowane zakłady remontowe, dzielące między sobą produkcję (i tak Kraków robi błotniki, Katowice — maszyny drzwiowe, Poznań — sprzęt. Szczecin — wsporniki, a Wrocław — śrubki), wymontowują z wozów idących do generalnego remontu nie zużyte jeszcze części, śla rozpaczliwe listy do producentów, zjednoczeń i ministerstw, do władz politycznych wreszcie.

— Moim zdaniem — mówi dyrektor naczelny „Konstalu” inż. Henryk Bałaziński — produkcja części zamiennych nie powinna obciążać takiego zakładu jak nasz. U nas są po prostu tak wysokie koszty ogólnofabryczne i ogólnowydzielowe, że produkcja tego typu jest nieopłacalna. Nie ma sensu, żeby pracownicy „Konstalu” dając gospodarce narodowej w skali rocznej produkcję wartości 800 tys. zł. angażował i siebie, i bardzo

drogi, wyspecjalizowany sprzęt w robienie detali, które mniejszym kosztem może wykonać kto inny. Np. warsztaty remontowe WPK, które nieźle, o ile się orientuje, są wyposażone. Bo u nas w czasie, powiedzmy, zużytych na produkcję 4 maszyn drzwiowych można wypuścić jeden nowy tramwaj.

Ale tramwaj bez części niestety nie pojedzie. I to jest fakt oczywisty. Podobnie jak oczywistym faktem jest, że nie wystarczy nowego taboru, aby zaspokoić potrzeby całego kraju.

PARADOKSY

Są inni dłużnicy. Np. Spółdzielnia „Metal” z Wrocławia — jedyny producent pantogra-

temu, wykorzystując własne luzy produkcyjne, podjęła się produkcji pantografów. I na takim stanowisku stanęła w ubiegłym roku Okręgowa Komisja Arbitrażowa we Wrocławiu twierdząc, że to producent wyrobu finalnego, czyli „Konstal”, powinien odpowiadać za części zamienne. Główna Komisja Arbitrażowa jednak usankcjonowała stan istniejący, uznając za producenta spółdzielnię „Metal”. Oznacza to, że będziemy robić dalej pantografy. Proponowałem już prezesowi „Metalu”, żeby zrezygnował z czegoś innego, ale on się pyta: z czego? Z zacisków do lin używanych w górnictwie? Ale proszę się nie martwić pantografy będą. Przrzekam.

produkcji części przekładni tramwajowych nie mając prawnego obowiązku ich dostawy. Mówi o tym wyraźnie uchwała nr 99/77 (czyli zeszłoroczna) Rady Ministrów, nakładająca obowiązek dostarczania części zamiennych na producenta wyrobu finalnego, oraz paragraf 13 uchwały 192 Rady Ministrów WPK nie może więc mieć pretensji do nas za to, że przyjęliśmy takie zamówienie, na jakie pozwalają nam nasze moce produkcyjne i skrupulatnie je realizujemy.

Do kogo więc nieszczęśliwe WPK może mieć w końcu pretensje? Kto powinien produkować części zamienne, skoro mimo istniejących przepisów sytuacja jest nadal niejasna? Zapytajmy ekonomistę:

— Przede wszystkim sadzę, że kierownictwa zjednoczeń powinny ustalać między sobą pewne decyzje, bowiem brak uzgodnień może, jak widzimy, doprowadzić do sytuacji zupełnie paradoksalnych — mówi doc. dr hab. Henryk Bielik, prodziekan Wydziału Przemysłu Katowickiej Akademii Ekonomicznej.

— Pewne słuszne i madre zalecenia nie mogą być realizowane automatycznie, bez szerszego widzenia zagadnienia, bez perspektywy czasowej. A jeśli chodzi o snór: „Konstal” a inni producenci, to nie trafiają mi do przekonania argumenty kierownictwa „Konstalu”, bowiem pewien jestem, że nie należy rozstrzygać sprawy w kategoriach wydajności zakładowej czy wydzielowej, lecz w kategoriach społecznej wydajności pracy, przeliczając m.in. straty, które ponoszą zakłady i pracownicy, spóźniający się z powodu złej komunikacji. Poza tym czas, kiedy rola producenta kończyła się w momencie wejścia z wyrobem na rynek, należy już do przeszłości. Producent powinien ponosić odpowiedzialność za swój wyrób aż do momentu jego wycofania z eksploatacji. W innych wypadkach producent wyrobu finalnego powinien być zobowiązany do nieodpłatnego przekazania dokumentacji i doradzania potrzebnego do produkcji części zamiennych wybranemu przez siebie kooperantowi. Sadzę zarazem, że należałoby się zastanowić nad pełnym zabezpieczeniem interesów producenta — w szczególności chodzi o to, aby produkcja części zamiennych była produkcją wyspecjalizowaną, stymulującą potrzebne społecznie i gospodarczo działania.

HANNA SMOLEŃSKA

Podobne zapewnienie składa dyrektor Południowych Zakładów Przemysłu Elektrotechnicznego „Polam-Kontakt” w Czechowicach, które, realizując zalecenia Zjednoczenia „Polam”, nie przyjęły zwiększonych zamówień na produkcję osprzętu trakcyjnego, przez co WPK Katowice nie mogło uruchomić w terminie nowych linii tramwajowych wokół Huty „Katowice”.

— Niech przyjadą do mnie — mówi dyrektor inż. Tadeusz Lipowski — sprawa jest z pewnością do załatwienia. Wprawdzie nasz zakład w Kostuchnie ma pracować głównie na potrzeby rynku (a więc produkować oprawy oświetleniowe), ale sadzę, że znajdą się jakieś luzy produkcyjne.

GDZIE PRODUCENT?

A wszystko to jest nieporozumieniem — mówi mgr Wojciech Koralewski, zastępca dyrektora d/s handlowych chrzanowskiego „Fabloku”, czyli zakładu, do którego WPK ma z kolei pretensje o zbyt małe dostawy części do przekładni tramwajowych.

— Przecież podjęliśmy się

Nie ma kaleki...

„Nie ma kaleki, jest człowiek” — oto słowa Marii Grzegorzewskiej, umieszczone na jednej z dwóch metalowych tablic w holu budynku Państwowego Zakładu Wychowawczego w Żywcu-Sporyszu, które ufundowało nasze Przedsiębiorstwo. W budynku tym od paru lat spędzają wakacje dzieci naszych pracowników i innych zakładów komunalnych.

Tablice wykonał mgr Andrzej Firek z Krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych, a odsłonił je w czasie pięknej uroczystości nadania wymienionej szkole imienia Marii Grzegorzewskiej poseł ziemi żywieckiej, sekretarz Wojew. Zarządu ZSL w Bielsku — mgr Ferdynand Łukaszek.

Równocześnie z odsłonięciem tablic nastąpiło otwarcie „Izby tradycji szkoły”, w której zgromadzono materiały mówiące o życiu i pracy twórcy pedagogiki specjalnej w Polsce — Marii Grzegorzewskiej (1888—1968). Była ona wybitnym pedagogiem i psychologiem, profesorem Uniwersytetu Warszawskiego, organizatorką Instytutu Pedagogiki Specjalnej. Stworzyła tzw. metodę ośrodków pracy, dostosowaną do poszczególnych działów szkolnictwa specjalnego. Jest autorką wielu pism, a wśród nich „Listów do młodego nauczyciela”.

Nasze Przedsiębiorstwo reprezentowali na uroczystości: I sekretarz KZ PZPR — Adam Jędrusik, z-ca dyrektora ds. Zalogi — mgr Winston Maik i przew. Rady Zakładowej — Józef Grabacki. Przywieźli oni dla nas — pracowników MPK dyplom z nieszablony, ręcznie na czerpanym papierze pisany tekst:

„Wyraży wysokiego uznania oraz podziękowania za udzieloną pomoc materialną oraz w zakresie realizacji programu dydaktycznego i wychowawczego dla Państwowego Zakładu Wychowawczego w Żywcu-Sporyszu. Wasza działalność przyczyniła się do rozwoju i umocnienia organizacyjnego tej placówki oraz poprawy warunków nauki i życia jej wychowanków tak bliskich sercu każdemu z nas”.

Podpisali go: naczelnik miasta Żywca — inż. Józef Gawlas, inspektor Oświaty i Wychowania — mgr Tadeusz Sołtysek, dyrektor Zakładu — mgr Anna Syjota.

Czesław Dylowicz

POCHWAŁA DOBREJ PRACY

Poniżej zamieszczamy list, który udostępniony nam został przez kierownictwo Zakładu Usług Bytowych MPK. Publikujemy go na łamach naszej zakładowej gazety, jako że jest on zasłużoną pochwałą dobrze wykonywanej pracy.

DO

DYREKCJI ZAKŁADU USŁUG BYTOWYCH
MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie na ręce Dyrektora ZUB za bardzo solidne zorganizowanie Letniej Kolonii dla dzieci w Lubczy. Córka moja ALICJA była na I turnusie. Była to jej pierwsza kolonia. Dziecko jest zachwycone, czego najlepszym dowodem są jego słowa: „że jeśli w przyszłym roku będzie ta sama kierowniczka, pani WANDA KARMAŃSKA, a wychowawczynią pani IRENA SKARŻYŃSKA to z największą przyjemnością pojedzie na kolonię”. W czasie odwiedzin mieliśmy z żoną okazję zaobserwować, jak z wielką ufnością, mało tego — miłością, dzieci zwracali się do pani SKARŻYŃSKIEJ i nawzajem, jak pani SKARŻYŃSKA odnosiła się do nich — niczym matka. Dziękujemy za stworzenie dzieciom warunków, w których naprawdę wypoczęły. Dziękujemy też za serdeczne przyjęcie nas — rodziców, mimo że w pewnym stopniu to przecież dezorganizowało pracę. Nasuwa mi się w tym miejscu smutne porównanie, gdy przed 2 laty była na kolonii starsza córka w Żywcu-Sporyszu. Gdy zajechaliśmy, aby odwiedzić dzieci (a było nas rodziców ponad 20) to kierownik mimo ulewy na polu, nie chciał nas wpuścić nawet na korytarz, a córkę zastałem zaleknioną i błagającą, by ją z tej kolonii zabrać.

Kończąc, jeszcze raz w imieniu żony i własnym, a myślę że tak samo i pozostałych rodziców składam serdeczne podziękowanie za trud, ciężką pracę i stworzenie w tak ciężkich warunkach wspaniałej atmosfery. Bardzo proszę o wyrażenie podziękowania personelowi kolonii a zwłaszcza pani kierownicze WANDZIE KARMAŃSKIEJ i wychowawczyni pani IRENIE SKARŻYŃSKIEJ. Oby więcej takich kolonii i więcej takich ludzi, pracujących z oddaniem dla dzieci. Kraków, 10.07.1978.

INŻ. SŁAWOMIR STĘPA
Kraków
ul. Komandosów 3c/1

INFORMATOR MPK

W ramach realizacji zadań dotyczących humanizacji pracy, wydany został informator dla tych, którzy rozpoczynają pracę w naszym przedsiębiorstwie. Jest on tak opracowany, że zapoznaje z organizacją przedsiębiorstwa, warunkami pracy, zasadami wynagradzania. Jego celem jest nie tylko podanie informacji o zakładzie ale również pomoc w szybkim zaaklimatyzowaniu się wśród załogi.

Obecny Informator MPK, opracował na wzór już zdezaktualizowanego zespół w składzie: socjolog mgr Maria Braun

Wbrew pozorom nietatwo jest pisać o ludziach, o ich błędach, a także, o ich sukcesach. W naszej pracy raz po raz napotykamy na takie trudności. Gdy napiszemy o kimś źle, otrzymujemy listy, telefonij, zarzucające nam niesolidność, brak rozeznania w temacie, czasem nawet złą wolę. Bardzo rzadko spotkasz się z taką spokojną, rzeczową odpowiedzią na krytykę. Tu jednak sprawa jest wytlumaczalna, krytykując, można przewidzieć gwałtowną reakcję.

Nieco bardziej komplikuje się sytuacja — gdy chcemy kogoś pochwalić, pokazać czegoś, zasługującego na wyróżnienie, dobrą robotę. Wówczas to, od czasu do czasu, spotykamy się z reakcją — nie piszcie o tym, ludzie będą mi zazdrościć, napisaliście o koleżance i teraz wszyscy na niego „krzywo” patrzą. Po co mi ta satysfakcja, skoro z nią wiąże się takie właśnie konsekwencje.

Nie piszcie źle! — zgoda, nie można pochwalać takiego stanowiska, ale można i trzeba je zrozumieć, nie dać się porwać w nurt bezsensownej nieraz polemiki, ale wiedzieć z czego

pochwały, udzielane kolegom, powoduje u tych drugich zamiast radości z wyróżnienia, wręcz obawę przed nim. Mniejsze i większe złośliwości czynione tym, którzy naprawdę soli-

dżach nie można pisać o bojętności, można tylko dobrze (oby jak najczęściej) i źle (choć nie jest to przyjemnością).

Cenimy każdą odpowiedź na nasz artykuł, dowodzi ona bowiem, że gazeta jest czytana, że jest potrzebna, nawet najbardziej (w tonie) napaściwy list dowodzi, że artykuł spełnił zadanie, że został przeczytany i zmusił kogoś do zastanowienia. Wolelibyśmy jednak, aby nasi korespondenci, zamiast postuluować wyciągnięcie konsekwencji wobec dziennikarza, jak to się czasem zdarza, pisali do nas w sposób bardziej rzeczowy i w sposób udokumentowany przedstawiali swoje racje. Dobrze byłoby, gdybyśmy nie mieli powodów do krytyki. Na razie jednak aż tak dobrze nie jest. Dlatego uczmy się reagować tak na krytykę, jak i na pochwałę, właściwie.

K. G.

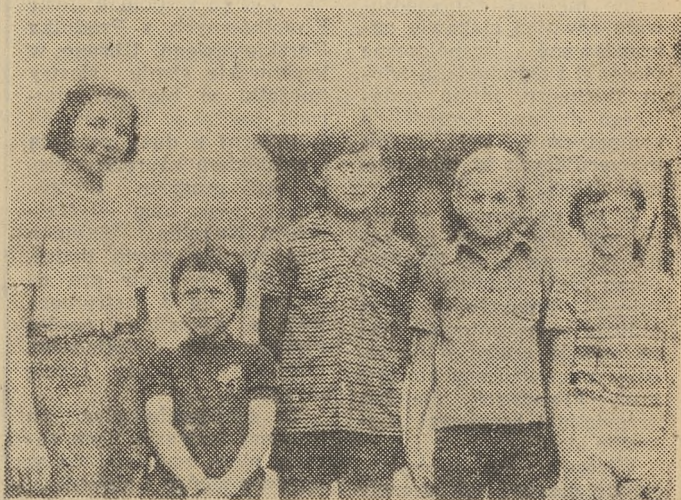
JAK PISAĆ?

wypływają te napaściwe ataki

Nie piszcie dobrze? — to twierdzenie jest chyba wytworem tej samej grupy ludzi, o których pisałem powyżej. To oni sami nie mogące zasłużyć na ciepłą zmianę, zazdroścąc wyróżnienia innym — lepszemu. To ich reakcja na

dnie podchodzą do swych obowiązków, w chwilach gdy spotyka ich nagroda, to chyba reakcja na brak takich chwil we własnym życiu.

A najbardziej w tej sytuacji jesteśmy my — dziennikarze, których główne zadanie polega na pisaniu o ludziach. A o lu-



Zarówno na zorganizowanej przez ZUB kolonii w Lubczy jak i w Żywcu-Sporyszu szybko upływa dzieciom czas na rozmaitych zajęciach, wycieczkach, zawodach, konkursach, grach itp. Na zdjęciu od lewej najlepsze piosenkarki II turnusu w Lubczy — L. BANAS i R. KASPEREK, mistrz szachowy — P. SZCZEPKA i zwycięzcy w walebaby — W. KOWALSKI i W. KRAWCZYK.

Fot. CZ. DYLOWICZ

STARTUJĄ PIŁKARZE

Po wakacyjnej przerwie, rozpoczęli już treningi piłkarze Tramwaju. Aktualnie pierwsza drużyna przebywa na obozie w Osieczanach, z którego wraca tu przed inauguracją rozgrywek. Pozostałe zespoły również intensywnie trenują. Jednocześnie przypominamy, że klub chętnie przyjmie w swoje szeregi młodzież ze szkół przyzakładowej. Chętni mogą zgłaszać się u sekretarza Klubu, Ewy Muchy, ul. Wawrzyńca 15 pok. 74.

Wszystkich pracowników zapraszamy na zawody z udziałem naszych piłkarzy. A oto gdzie i kiedy będzie można oglądać w rundzie jesiennej pierwszą jedenastkę uczestniczącą w rozgrywkach A klasy:

13. 08. godz. 11.30 TRAMWAJ — Płomień Ruszcza, boisko Dębnickiego ul. Praska.

20. 08. godz. 17.00 Górnik Wieliczka — TRAMWAJ, w Wieliczce.

27. 08. godz. 11.30 TRAMWAJ — Dąb — Myślenice, boisko Dębnickiego.

3. 09. godz. 17.00 Start Brzezie — TRAMWAJ, w Brzeziu.

10. 09. godz. 11.30 TRAMWAJ — Sułków, boisko Dębnickiego.

14. 09. godz. 17.00 Promień Mikuszowice — TRAMWAJ, w Mikuszowicach.

17.09 godz. 11.30 TRAMWAJ — Armatura Kr., boisko Dębnickiego.

24. 09. godz. 15.00 Czarni Staniatki — TRAMWAJ, w Staniatkach.

1. 10. godz. 11.30 TRAMWAJ — Krakus Swoszowice, boisko Dębnickiego.

8. 10. godz. 11.30 TRAMWAJ — Puszcza Niepołomice, boisko Dębnickiego.

15. 10. godz. 11.30 Podgórze — TRAMWAJ, boisko Podgórze.

22. 10. godz. 11.30 TRAMWAJ — Raba Dobczyce, boisko Dębnickiego.

29. 10. godz. 11.30 Wolni Kłaj — TRAMWAJ, w Targowisku.

K. G.

Trochę smutno pisać o imprezie, która w wizjach organizatorów miała być kolorowym, słonecznym festynem, a ze względu na pogodę została ograniczona i pozbawiona właściwego festynowego nastroju.

Nie szczędzi nam w tym roku aura takich niespodzianek. Choć 22 lipca rano — pogodnie niebo i słońce zwiodło wielu pracowników, którzy wraz z rodzinami przyjechali pięcioma dokładnie wypełnionymi autobusami. Na miejscu przywitał nas zimny, nieprzyjemny wiatr, który nie pozwolił nawet na umieszczenie przed budynkiem plakatu anonsującego przygotowanie imprezy.

Już o godzinie 9, kierowniczka zakładowej biblioteki — Danuta Stulińska — otworzyła kiermasz książki — nierawny, ciesząc się dużym powodzeniem akcent większych imprez w na-

Motorowych MPK połączony z konkursami sportowymi. Ta ściśle wiążąca się z charakterem naszego przedsiębiorstwa impreza, odbywająca się w strugach ulewnej deszczu, zakończyła się zwycięstwem Janusza Kucharskiego na Fiacie 125 p, przed Markiem Adamskim na Skodzie S 100 i Marcie Kłaj na Fiacie 126 p. Wśród motocyklistów zwyciężył Zygmunt Gadek na motorowerze Jawa. Był także quiz „Polska naszych dni”, w którym zwyciężył Jerzy Czarniecki z Zakładu Taksówek oraz turniej bridażu sportowego wygrywany przez drużynę w składzie: Irena Grabačka, Zofia Fenrych, Krzysztof Doraził, Ferdynand Medrek.

W drugim dniu aura była nieco łaskawsza, przeprowadzono więc — wygraną przez drużynę WET Nowa Huta — turniej siatkówki, turniej ringo, w którym

zwyciężył zespół: Edward Giermek, Jerzy Salawa, Stanisław Krzysik. Ogromnym powodzeniem u dorosłych i dzieci, cieszył się wielobój sportowy, składający się z: strzelania z pistoletu pneumatycznego, rzucania rzutkami do tarczy oraz kregli.

Znakomicie także czuli się w roli artystów — dzieci, które z całą powagą śpiewały do mikrofonu piosenki, recytowały wiersze, a w rysunkach kolorowa kreda na asfalcie dawała wyraz swoim plastycznym talentom.

W moim odczuciu największą atrakcją festynu był występ zespołu 8 siostr Knapikównych z Prądnika Korzkiewskiego. Ubrane w krakowskie stroje siostry (meżatki w białych czepcach, panny w kolorowych wiankach) z dużą prostotą i wdziękiem zaprezentowały swój program prowadzony przez ojca — Melchiora Knapika. Piszac o tym zespole warto dodać, że każda z siostr gra co najmniej na 3 instrumentach, a wszystkie — oprócz najstarszej i najmłodszej, ukończyły średnią szkołę muzyczną.

Do zobaczenia więc na kolejnej imprezie. Tym razem, mam nadzieję, że w oprawie słowica i zieleni.

Organizatorzy pragną jeszcze podziękować kolegom z ZSMP, którzy sprawnie kierowali ruchem autobusów, przywożących na imprezę gości.

ALINA WCISŁO

FESTYN

szym przedsiębiorstwie.

W świetlicy tymczasem odbywały się występy zespołu regionalnego z Miętyniowa prezentującego autentyczny folklor z okolic Wieliczki. Zespół podobał się, podobają się kolorowe stroje, tańce i przyspiewki podkrakowskie. Korowód taneczny byłby z pewnością piękniejszy, gdyby można go było rozwinąć na dużej przestrzeni przed budynkiem.

Wystąpiły również zespoły artystyczne MPK: orkiestra dęta, dostoyny chór „Lutnia Robotnicza” i niestrudzony „Wagonik”. Orkiestra obok typowych dla siebie melodii, zaprezentowała również ciekawie zaranżowane współczesne piosenki i zgromadziła wielu słuchaczy, mimo padającego deszczu. Szczególnie sympatyczny był widok maszerujących w takt muzyki dzieci.

Z jak najlepszej strony pokazał się także prowadzony przez prof. Mackiewiczę chór „Lutnia Robotnicza”. Panowie z dużą kulturą zaprezentowali stare polskie pieśni o ojczyźnie, a prowadzący koncert prof. Franciszek Delektę przepięknie recytował poetyckie strofy.

Wieczorny festyn z pewnością nie był tak okazały jak w latach poprzednich, nie przydały się wcześniej przygotowane kolorowe lampiony — goście bawili się w świetlicy.

W tym dniu odbył się także III Zlot Turystów

MELDUNEK

z realizacji zadań planowych za I półrocze 1978 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 1978		proc.	
	plan	wykon.	proc.	wykon. pl. rocz.
ZAKŁAD KOMUNIKACJI SZYNOWEJ.				
— wskaźnik wykorzyst. tab.	86,0	87,0	101,2	—
— wozokilometry (w tys.)	20 535,0	20 795,3	101,3	48,4
— wartość prod. i usług (w tys. zł)	96 700,0	99 267,0	102,7	48,4
ZAKŁAD KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ				
— wskaźnik wykorzyst. tab.	77,0	76,7	99,6	—
— wozokilometry (w tys.)	19 060,2	17 506,5	91,8	45,5
— wartość prod. i usług	93 600,0	91 516,4	97,8	47,4
ZAKŁAD TAKSÓWEK				
— wskaźnik wykorzyst. tab.	80,5	81,0	100,6	—
— wozokilometry (w tys.)	4 310,0	4 902,2	113,7	51,1
— wartość prod. i usług	27 566,0	30 726,4	111,5	54,9

Opr.: Stanisława Łoboda

Z różnych miast

WARSZAWA

„Pomysł się liczy”

Na przystanku autobusowym przy ul. Łowickiej pojawiła się wywieszka następującej treści: „Przystanek zepsuty — proszę wsiadać na następnym aż do odwołania”.

W efekcie wszyscy pasażerowie MKK grzecznie maszerowali do następnego przystanku, dopóki ktoś roztrzepany kartki z wymienionym napisem nie zjął i nie wyrzucił.

P.S. Zdarzenie to nie miało miejsca w dniu 1 kwietnia!

WARSZAWA

„Porwany tramwaj”

Z pętli przy ul. Jarzębskiego podchmielony obywatel wprowadził zapelniony pasażerami tramwaj linii „23-bis”. Motorniczemu wozu rzucił się w pościg przygodnym samochodem z swoim miejscem pracy. Po kilku przystankach tramwaj udało się zatrzymać.

ŁÓDŹ

„Porywacz tramwaju”

Dramatyczna scena rozegrała się w centrum Łodzi — na placu Wolności. Ledwie przepelniony pasażerami tramwaj linii nr 8 ruszył z przystanku, do motorniczego zbliżył się mężczyzna i stanowczo zażądał, aby zamiast w ul. Nowomiejską skierował natychmiast w ul. Nowotki.

Gdy motorniczy odmówił, mężczyzna rzucił się na niego z pięściami, siłą odsunął od pulpitu sterowniczego, przejmując prowadzenie tramwaju. Z pomocą motorniczemu pospieszyli pasażerowie, dzięki czemu udało się obezwładnić porywacza i oddać go w ręce MO. Okazał się nim 32-letni Marek R., z zawodu betoniarz, będący w stanie nietrzeźwym, który za swój czyn będzie odpowiadał przed Kolegium Orzekającym.

Na Komisariacie tłumaczył się, że przyczyną zmuszenia

motorniczego do zmiany trasy było godzinne bezskuteczne wyekwiwanie na tramwaj, którym mógłby pojechać do domu.

WROCŁAW

„Gapowicz złamał palec kontrolerce MPK”

Sąd Rejonowy we Wrocławiu skazał na 1 rok pozbawienia wolności oraz 10.000 złotych grzywny pewnego pasażera autobusu, który podróżował bez biletu.

W trakcie scysji z kontrolerką MPK gapowicz chwycił jej wskazujący palec i odepchnął tak mocno, że go złamał.

Dla ścisłości należy dodać, że przyczyną zajścia było uchylanie się od wykupienia biletu w cenie 1 zł 50 gr.

WROCŁAW

„Elektryczne papugi”

Tramwaje linii nr 9 i 17 chociaż od Dworca Głównego do Stadionu Olimpijskiego mają wspólną trasę, jeżdżą już od pięciu lat niby papużki-nierozłączki, niejednokrotnie czekając na siebie po drodze na przystankach. Kto spóźni się na jeden z tych tramwajów — praktycznie spóźnia się i na drugi i musi czekać na następną co najmniej kilkanaście minut.

KRAKÓW

„Usprawiedliwienie”

W nawiązaniu do notatki „Pięścią w brzuch”, MPK w Krakowie przysłało nam wyjaśnienie, w którym czytamy że postępowanie kontrolera było usprawiedliwione, bowiem to nie on lecz jego zaatakowano, przystępując mu na palec chorej nogi.

Gazeta Południowa 20 lipca 1978 r.

Wybrał: ANDRZEJ GIELECKI

ARTYKUŁ Z DEDYKACJĄ

W gestii przedsiębiorstwa leży systematyczne usprawnianie, oczywiście w miarę istniejących możliwości technicznych oraz kadrowych — sieci komunikacyjnej.

Celem uzyskania poprawy warunków obsługi, pasażerów urządzono w latach sześćdziesiątych na terenie dawnego placu targowego na Nowym Kleparzu dworzec autobusowy, nowoczesnie wyposażony i posiadający sześć stanowisk postojowych. Obecnie z Nowego Kleparza odjeżdżają autobusy na trasy linii nr 115, 120, 132 i 154 oraz podmiejskich nr 207, 217, 227 i 247. Równolegle obok dworca zatrzymują się wozy linii nr 114, 163, pospiesznej „D” oraz mikrobusey, kursujące na linii „M-2”.

Ze względu na lokalizację w tak ważnym, węzłowym punkcie komunikacyjnym, położonym „na styku” 5 linii tramwajowych oraz 11 autobusowych i 1 mikrobusej — obiekt ten powinien stanowić szczególnie chlubną wizytówkę Przedsiębiorstwa. Aktualna rzeczywistość, tj. obecny wygląd placu dworcowego nie spełnia niestety tych oczekiwań.

Przyjrzyjmy się przez chwilę chociażby wysepkom, spełniającym rolę peronów oraz niezbędnym w warunkach komunikacji samoobsługowej tablicom informacyjnym.

Na dworcu autobusowym znajduje się sześć wysepek przystankowych, oznaczonych tarczami z literą „A” i kolejnym numerem, umieszczonych na przewidzianych ustawionych — tzn. nie wmurowanych na stałe — słupkach. Aktualny stan estetyczny słupów, tablic z rozkładami jazdy, jak również całości oznakowania niczym nie wskazuje jednak na ich odnawianie w ramach wiosennej akcji porządkowej. Można również zauważyć rażące luki w numeracji stanowisk postojowych.

Na ogólną liczbę sześciu stanowisk brakuje dwóch tabliczek z numeracją, a mianowicie nr 2 i 5. Na piątym stanowisku nie ma także innych tablic i oznaczeń, co świadczyłoby o aktualnym jego niewykorzystaniu. Ponadto aktualna informacja wizualna dla pasażerów jest niekompletna, a w kilku przypadkach mało czytelna. Ważną rolę ogólnoinfor-

macyjną spełniała poprzednio duża i czytelna, ustawiona w widocznym miejscu tablica, na której znajdowały się numery linii oraz trasy wszystkich linii autobusowych, dla których Nowy Kleparz stanowi początek trasy. Niestety tablica ta zniknęła bezpowrotnie, prawdopodobnie została zdjęta celem odnowienia, ale dotychczas nie powróciła na swoje miejsce. Natomiast małe tablice z rozkładami jazdy znajdujące się przy poszczególnych stanowiskach są stanowczo za mało przejrzyste i nieczytelne j.n.p. linii nr 115, a niektórych zupełnie brak — np. linii nr 132.

Wszystkie autobusy przed wjazdem na swoje stanowiska zatrzymują się na przystankach dla wysiadających. Wygląd tych przystanków również nie świadczy o ich odnawianiu w obecnym sezonie. Na poboczach placu znajduje się kilka ławek dla oczekujących na autobus pasażerów — w kolorze zielonym i niebieskim, które również pominięto w toku wiosennych porządków. Na lewym poboczu placu z daleka „wyróżniają się” brudnym zadzieniem dwie wiaty przystankowe.

W najbliższym sąsiedztwie, tj. po lewej stronie chodnika prowadzącego na dworzec zlokalizowano przystanek linii, nr 114, 163, pospiesznej „D” i mikrobusej „M-2”. Całość oznakowania łącznie ze słupem przystankowym jest prawie zupełnie niewidoczna, zasłonięta bujnymi gałęziami drzewa, a znaki i tablice również nie odnowione.

Na marginesie tak dokładnie zrelacjonowanej sytuacji, jaka panuje aktualnie na Nowym Kleparzu nasuwają się niewątpliwie:

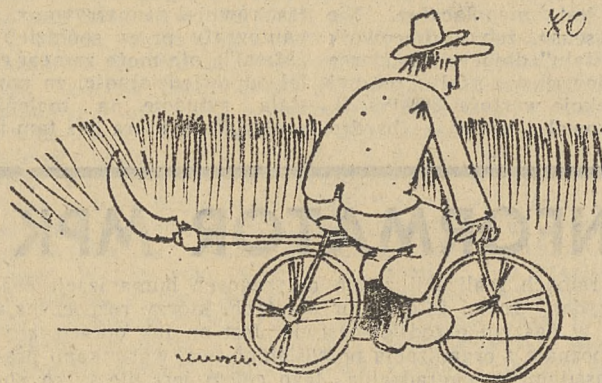
1) refleksja, czy obiekt ten był faktycznie ujęty w harmonogramie wiosennej akcji porządkowej,

2) pytanie, dlaczego tak koniecznych robót renowacyjnych dotychczas nie przeprowadzono oraz

3) wniosek — poprawić estetykę obiektu w możliwie jak najkrótszym czasie.

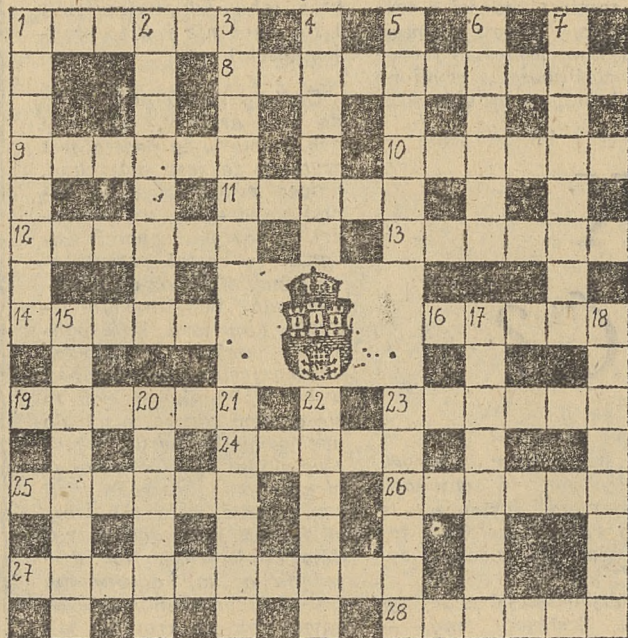
Andrzej Gielecki

Od Redakcji: Materiał dedykujemy Działowi Koordynacji Eksploatacyjnej oraz oczekujemy niezbędnych wyjaśnień.



Rys. J. KUBIK

KRZYŻÓWKA NR 60



POZIOMO: 1) Mieszkanie dla Faraon, twórca największej piramidy statku. 8) Tolerancja 9) ramidy w Gizie. 10) Operacja,

czynność. 11) Produkt każdego żywego organizmu, biokatalizator. 12) Opieka, kontrola. 13) Nalewka na piodunie. 14) Rachunek w banku. 16) Droga, ciąg komunikacyjny. 19) Wiązanie szkieletu kadiuba statku. 23) Górską kozą, 24) Pewna suma pieniędzy. 25) Starożytna nazwa tureckiego miasta Izmir. 26) Splątane włókna lnu lub konopi. 27) Maszyna do obróbki metalu. 28) Część alfabetu.

PIONOWO: 1) Zarządzający majątkiem, szafarz. 2) Odbicie powodujące zmianę kierunku. 3) Album do znaczków pocztowych. 4) Urwisko, stromy brzeg. 5) Usypisko sypkiego materiału budowlanego. 6) „Podobizna” kuli ziemskiej. 7) Codzienne zapiski. 15) Pogodne spojrzenie na świat. 17) Odważny do przesady. 18) Przekazywanie z pokolenia na pokolenie obyczajów, wierzeń. 20) Rodzaj skały. 21) Wiersz początkowy. 22) Sportowiec na jednoślazie. 23) Władza w kompanii...

ROZWIĄZANIE
KRZYŻÓWKI z NR 58

Poziomo: 1. Burnus, 8. zwycięstwo, 9. troska, 10. reszel,

„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