



Dosyć!  
Skończcie już raz z tem!  
Przestańcie krzyczeć: „Sława!”...  
Patrzcie:  
armia przeciąga miastem,  
ta, która biła się za was.

WŁADYSŁAW BRONIEWSKI

## Szczerze o sobie.

Uczestniczyłem ostatnio w naradzie produkcyjnej w Wydziale Eksploatacyjnym Autobusowym — Czyżym. Długa to była narada, trwała ponad 5 godzin. Po części oficjalnej — w której wręczono Odznaki Brygad Pracy Socjalistycznej, przewodniczący Rady Zakładowej Józef Grabacki odpowiedział na pytania, jakie wpłynęły z Wydziału do Rady. Przewodniczący Oddziałowej Rady Zakładowej Julian Pieniążek przedstawił realizację wniosków z poprzedniej narady, a kierownik Wydziału Leszek Rumian omówił wykonanie zadań planowych. Po czym przystąpiono do realizacji głównego punktu programu — dyskusji. Była ona niezmiernie burzliwa. Mówiono o trudnościach z jakimi borykała się pracownica Wydziału, o próbach usprawnień w pracy a także, co ma swoją wymowę... o złej pracy kolegów. Zwrócił na to uwagę dyrektor przedsiębiorstwa inż. Eugeniusz Wiśniewski mówiąc, że lepiej bić się w pierś własną, a nie cudzą. Tymczasem wiele pretensji mieli kierowcy do pracowników zapieczętą i odwrótnie, tak jakby obie strony sporu sądziły, że tylko ich praca zasługuje na szacunek, a adwersarze nie robią nic.

Wiele także uwagi poświęcali niektórzy mówcy stosunkom międzyludzkim w Wydziale. Widać było, że te sprawy żywo ich obchodzą, co świadczy o tym, że czują się związani ze swym miejscem pracy nie tylko formalnie. Szkoda jednak, że niektórzy mówcy poniosły nerwy i ich wypowiedzi straciły nieco obiektywny charakter. Jednak te głosy też spełniły swoją rolę, a że nie zawsze można się z nimi zgodzić... No cóż, znów zacytuję słowa dyrektora Wiśniewskiego z narady: „Że nie robi tylko ten, co nie robi”. Dobrze, że umożliwiono ludziom wylanie swych założeń, że miast dyskutować po kątach, mogli otwarcie przedstawić swe stanowisko. Szkoda, że ze względu na długi czas trwania narady nie wszyscy zainteresowani mogli wysłuchać wypowiedzi kierownika Wydziału Leszka Rumiana, który zabrał głos w końcowej fazie dyskusji.

Wiele pretensji mieli także kierowcy do regulatorów, o niestudzone raporty. Z wypowiedzi mgr Mariana Dudka partię konkretnymi raportami wynika jednak, że nie zawsze kierowcy są tak bardzo krzywdzeni, jak to sami przedstawiali i, że przecież i oni mają takie samo prawo do składania raportów na dyspozytorów. Coż, czasem wygodniej jest krytykować dyspozytora, miast przyznać się do błędów.

Tyle luźnych uwag z bardzo długiej i chyba potrzebnej dyskusji, z której wychodził w optymistycznym nastroju. Mnogość głosów i mnogość poruszanych tematów świadczyły bowiem, że pracują tam ludzie zaangażowani, mający własne zdanie i nie ukrywający go. To dobrze, bo najgorsza jest obojętność. W Czyżynach nie ma na nią miejsca. (K. G.)

## Kwadratowe koła

Remont torowiska w ul. 18 stycznia trwa już prawie 2,5 miesiąca. Po cichu obiecywano sobie, że wykona go się co najmniej miesiąc wcześniej. Rzeczywistość okazała się gorsza niż myśleli pesymiści. Nic też dziwnego, że zmuszonych jeździć, a i chodzić tą trasą ponoszą nerwy.

Remont tego odcinka prowadzi Wydział Torów naszego przedsiębiorstwa. O pracy ludzi z „torów” pisaliśmy już wielokrotnie. Systematycznie podnoszona jest tam wydajność pracy. Mają piękne wskaźniki.

Co więc nagle się stało? — „Jest mi wstyd pokazać się ludziom remontującym torowisko w ul. 18 Stycznia” — zaczął rozmowę ze mną kierownik Wydziału ZDZISŁAW WAS — przecież mnie chodzi nie tylko o wskaźniki na papierze, bo jakkolwiek one są zgodne z rzeczywistością, istniejący stan rzeczy nie może cieszyć. Jeszcze mi się nie zdarzyło, być tak bezsilnym, jeśli chodzi o problemy w pracy zawodowej. A tak właśnie jest w tym przypadku. — Co to za kierownik, który nie potrafi zabezpieczyć swoim ludziom frontu robót?

Gdzie więc tkwi zło, bo o opaność, lub złą organizację pracy kierownictwa Wydziału Torów nie posadzamy. Dotychczas szyny dla naszego przedsiębiorstwa — i nie

tylko naszego — produkowano w Związku Radzieckim. Bardzo je sobie chwalono. Doskonale zdawały egzamin. W tym roku brakło ich, a dostawy zaczęły nadchodzić z hut „Pokój”. No i właśnie wtedy się zaczęło. Huta „Pokój” nie tylko nie nadaje z całą produkcją za potrzebami kraju, ale jeszcze w tym co wyprodukuje bywa czasami 70 proc. braków. Otrzymujemy więc, miast prostych odcinków — kawałki w postaci znaków zapytania i sinusoid. Dobrze by to było do urządzania abstrakcyjnych wystaw, ale do układania torowisk się niestety nie nadaje. Trzeba więc te „wygibasy” prostować lub ciąć i układać w miarę proste linie. Sek w tym, że ostatnio zabrakło... acetyleny. Kierownik Wydziału za acetylenem uganiam się sam, na razie jednak ponoć nie ma mocnych na załatwienie wystarczającej ilości acetyleny.

Można by oczywiście powiedzieć, że skoro nie było dostatecznej ilości materiałów nie trzeba było rozpoczynać remontu. Fakt. Ale zabezpieczenie było... tyle, że na papierze.

Prace remontowe w ul. 18 Stycznia muszą być zakończone jak najszybciej. Bo, nie dość, że torowcy zmuszeni byli zająć część jezdni przeznaczonej dla samochodów, to i chodnik zajęty jest przez inne przedsiębiorstwo prowadzące akurat wykopy instalacyjne. A przecież przed przystąpieniem do remontu, rok wcześniej przekazywano plany do zain-

teresowanych. Dzielnicy Zarządów Dróg, następnie są one konsultowane z Wydziałem Komunikacyjnym Urzędu Miasta i Komendą MO. Kto więc pozwolił na pracę dwu przedsiębiorstw jednocześnie, na nie szerokiej przecież, a bardzo ruchliwej ulicy?

Kiedyś remonty kapitalne torowisk były zlecane takim przedsiębiorstwom jak np. PRI-Budostal. Ostatnio coraz częściej wykonuje je, a raczej wykonywał Wydział Torów MPK. Czy będzie to jednak nadal możliwe.

Krakowskie ulice nie mają zbyt dobrego podłoża. Szybko więc ulegają zniszczeniu. Zaś nasze torowiska jeżeli nie będziemy ich często remontować, nie będą nadawały się do eksploatacji, będzie szybciej psuł się tabor, którego i tak nie mamy za dużo. Krzywe torowiska po pewnym czasie powodują wszak u kół tramwajowych zniekształcenia zwane popularnie „kwadratowymi kołami”.

No ale pociesmy się, jeszcze jeździmy, jeszcze w tym roku do poważnego wypadku i zamknięcia torowiska nie doszło. Tylko jak długo jeszcze?

Są sytuacje, kiedy nawet najofiarniejsza załoga, z najlepszym pod słońcem kierownikiem, jest bezsilna. A przecież nasze przedsiębiorstwo ma czynnik nadrzędny koordynujący — Zjednoczenie PGKiT, od którego oczekuje się nie tylko kontroli naszej działalności.

Filomena Serwin



Przybyło mikrobusów i... oczekujących.

FOT. A. RUPNIEWSKI

1 września br. rozpoczął działalność żeński Ochotniczy Hufiec Pracy przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Krakowie. Jest to pierwszy w Polsce hufiec działający przy tego typu przedsiębiorstwie - kształcący w zawodzie motorniczek.

Inicjatywa jego założenia wyszła od MPK. Poparła ją Komenda Wojewódzka OHP w Krakowie. Ukazały się ogłoszenia w prasie ogólnopolskiej i lokalnej. Efektem było ponad sto listów zainteresowanych dziewcząt. Na wszystkie odpisano. Niestety, gdy przyszło do podjęcia decyzji przyjazdu do Krakowa było już znacznie gorzej. Stał duży kłopot hufca z rozpoczęciem prawidłowej działalności. Do pierwszych dni października zgłosiło się około 30 kandydatek na junaczki. Niestety, nie wszystkie mogły pozostać w naszym hufcu. Praca motorniczej, jaką wykonywać będą członkinie hufca stawia wysokie wymagania, przede wszystkim pod względem zdrowia. 10 dziewcząt już musiało odejść do innych hufców.

Te, które zostały podjęły szkolenie. Inne wciąż przyjeżdżające systematycznie będą włączane w rytm hufcowych zajęć. A nie jest ich mało. Od lutego dojdzie jeszcze jeden poważny obowiązek — nauka. Wszystkie junaczki muszą podjąć ją w Średnim Studium Zawodowym. To jeden z podstawowych warunków przyjęcia. Traktowany przez dziewczęta nie jako rygor, a szansę,

17-18 OHP ROZPOCZĄŁ DZIAŁALNOŚĆ

## Pierwszy w Polsce

na uzupełnienie wykształcenia. Hufiec mieści się w Hotelu Robotniczym w os. Na Skarpie. Gdy składam tam wizytę, komendant — pplk. rezerwy Mieczysław Kopera jest nieobecny. Zastaje za to obie jego zastępczynie: Marię Surdel, odpowiedzialną za szkolenie i produkcję i Małgorzatę Rataj pełniącą funkcję z-cy d/s politycznych. Rozmawiamy długo. Problemów, bowiem jest moc. Największy i w tej chwili nie do rozwiązania, to wyżywienie dziewcząt. Przed podjęciem pracy, mają one zagwarantowane bezpłatne posiłki, nie otrzymują przecież pieniędzy. Rzecz w tym, że junaczki

muszą stołować się w „Przy-smaku”, a akurat ta nowohucka restauracja nie cieszy się najlepszą sławą. Niestety, próby zmiany miejsca posiłków jak dotychczas nie mogą zakończyć się powodzeniem. Trudno również ruszyć z działalnością kulturalną. Dziewcząt jest wciąż za mało, aby powstały koła zainteresowań. Skazane są, przynajmniej na razie, na odbiór imprez ofero-

wanych przez innych. Przysłać trzeba, że wybór jest duży. Niemal codziennie jakaś atrakcja. Zdaniem komendantek, dużo pracy w „rozkręceniu” działalności hufca wkladać z-ca dyrektora d/s załogi mgr Winston Maik i kierownik Działu Osobowego Tadeusz Walczak. Dzięki nim wiele spraw już zostało załatwionych. Spośród jednak jeszcze trzeba zrobić. Ale praca włożona w zorganizowanie hufca, powinna sówicie opłacić się przedsiębiorstwu. W przyszłości, OHP powinien być podstawową formą naboru kadr na motorniczych. Takie przynajmniej są realne perspektywy,

Wzorem lat ubiegłych nasi pracownicy mogli zaopatrzyć się w przedsiębiorstwie w ziemniaki, oraz owoce i warzywa. Ogółem zakupiono 300 ton ziemniaków i 7,5 tony warzyw.

Wydział Remontowo-Produkcyjny wzbogaci się niebawem o przybudówkę północną przeznaczoną na remonty wagonów 102 N i 105 N. Przybudówkę w rekordowym tempie wykonał Zakład Remontowo-Inwestycyjny. Gratulujemy!

15 dni w MPK

Pracownicy Wydziału Remontowo-Produkcyjnego Zakładu Komunikacji Szynewej zastanawiają się na jaki kolor będą malować tramwaje, bo lakieru w tradycyjnym kolorze; niebieskiego i popielatego brakuje.

W Oddziale Podstacji wybudowano w czynie społecznym dwa garaże dla pogotowia podstacyjnego.

W Zakładzie Komunikacji Szynewej odbywał się jesienny przegląd BHP-owski.

Oddano do eksploatacji II zasilanie kablem podstacji Brozka.

Wydział Produkcyjno-Remontowy Zakładu Komunikacji Samochodowej pełni aktualnie rolę „III Zajezdni autobusowej”, odciażając zajezdnię w Bienczykach.

W WET-Podgórze uruchomiono agencję PKO dla wszystkich pracowników MPK pracujących przy ul. Rzemieślniczej. (FS)

Większość junaczek pochodzi z północnej Polski. Dlaczego zdecydowały się wyjechać tak daleko od domu? Przyczyn jest kilka. Chęć zmiany środowiska, w którym nie zawsze można było czuć się najlepiej, atrakcyjna praca oferowana przez ten właśnie hufiec, jakże różna od stereotypowego zawodu krawcowej, czy kucharki oferowanej przez inne OHP. Niebagatelną rolę odegrały też pieniądze. Perspektywa zarobienia w czasie samodzielnej pracy do 6 tys. zł.

Dziewczęta szybko zadomowiły się w hufcu. W czasie gdy rozmawiałem z komendantkami, raz po raz wchodziły, aby załatwić pilne sprawy. Widać było, że bardzo zależy im na pozostaniu. Sądzę należy, że te, które zostają będą dobrymi pracownikami, wykorzystają szansę zdobycia atrakcyjnego zawodu i wykształcenia. A przedsiębiorstwu ta inicjatywa także powinna przynieść wiele korzyści.

Tyle pierwszego meldunku z hufca. Obiecujemy śledzić dalszy jego rozwój. Mamy nadzieję, że już za kilka miesięcy, gdy pierwszej junaczki podejmą pracę, będzie on w pełni ukształtowany.

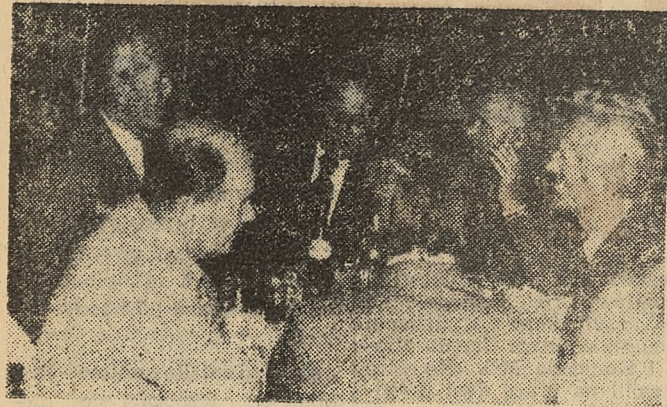
Krzysztof Gacek

## Inauguracja roku szkolenia partyjnego

10 października w świetlicy przy ulicy Bocheńskiej za-inaugurowano w naszym przedsiębiorstwie kolejny rok szkolenia partyjnego. Zebranych powitał sekretarz KZ PZPR tow. Józef Strek, a inauguracyjny wykład wygłosił przedstawiciel kuratorium mgr Stanisław Tabola. Tematem tego wykładu była aktualnie przeprowadzana reforma szkolnictwa.

Niestety, w ostatniej chwili musieli odwołać swój przyjazd zaproszeni dla uświetnienia imprezy artyści scen krakowskich. Powodem była choroba jednego z nich.

(K. G.)



Wspomnienia... wspomnienia.

FOT. B. RESZELEWSKI

## Ach jak przyjemnie

Słowa popularnej, starej piosenki w pełni oddają atmosferę panującą w sobotni wieczór 30 września w świetlicy WET Nowa Huta, na spotkaniu zorganizowanym przez kierownictwo Wydziału oraz ORZ z długoletnimi i zasłużonymi pracownikami, którzy przeszli obecnie na emeryturę lub rentę z uwagi na wiek, czy też stan zdrowia.

Jeszcze raz, lecz z jaką radością podpisali zaproszeń goście listę obecności: Zofia Krawczyk — pracownica zaplecza, Karol Lach — pracownik zaplecza i były sekretarz I OOP, motorniczy — Adam Zalega, Mieczysław Noga — motorniczy i były aktywny członek komisji socjalno-ubezpieczeniowej, Helena Tynor — pracownica zaplecza.

Na spotkaniu obecni byli również długoletni wyróżniający się pracownicy Wydziału, pracujący w nim i dzisiaj.

Kierownik Wydziału Zdzisław Skubieda, podziękował za zaproszeniem za ich dotychczasową rzetelną pracę, a następnie wraz z kolektywem wydziałowym wręczył im upominki i kwiaty, które ufundowali aktualni pracownicy Wydziału dla swych poprzedników. Nie obeszło się oczywiście bez symbolicznej (zdrowotnej) lampki wina. Przy kawie, ciastkach, a przede wszystkim wspomnieniach upłynął ten przyjemny wieczór, umiłowany znakomicie przygotowanym repertuarem zespołu „Rekonosans”. Gdy przyszło się żegnać, zahartowani przecież ludzie, mieli łzy w oczach.

Już samo to pożegnanie uśmiałomilo nam młodym, co znaczy życie się z miejscem pracy.

Ci ludzie całym sercem związani z Wydziałem mogą obecnie częściej spotykać się w swoim gronie, jako że Wydział posiada przestronną świetlicę, wręcz idealną do takich właśnie imprez. Myślę, że wyżej opisane spotkanie będzie pierwszym z wielu.

JERZY POKUCIŃSKI  
MOTORNICZY WET NOWA HUTA

### Pracy nie zabrakło

## Licealiści na rzecz MPK

Przed kilku laty wprowadzono w szkołach kilkunastogodzinny przerwy w nauce, w czasie których młodzież powinna uczestniczyć w wykopkach ziemniaków. W warunkach miejskich przerwy te są wykorzystywane na pracę społeczną na rzecz różnych przedsiębiorstw.

Dyrekcja XV Liceum Ogólnokształcącego w Krakowie zawarła porozumienie z naszym przedsiębiorstwem, na mocy którego młodzież z tej szkoły „ziemiaczaną” pracę przepracowuje właśnie w MPK.

W tym roku przerwa wypadła na przełomie września i października. W tym też terminie uczniowie XV LO zjawili się w naszym przedsiębiorstwie, aby podjąć pracę. Chłopcy pracowali przy porządkowaniu torowiska w al. Rewolucji Październikowej. Praca niełatwa wymagająca wiele wysiłku fizycznego, ale młodym humor dopisywał. Zadowoleni byli z ich pracy także opiekunowie tej grupy: profesorowie Adam Adamus i Tadeusz Moskal z Liceum oraz Zdzisław Bogusławski z Wydziału Torów. Przedstawiciele Liceum podkreślali znakomitą organizację robót, zapewnienie odpowiedniej ilości sprzętu i właściwego dojazdu na miejsce pracy. To jak twierdzili rzadkość, z którą opiekując się wieloma grupami młodzieży w różnych przedsiębiorstwach nie spotykali się zbyt często. Jedynym mankamentem, na który wskazali to brak samochodów, które wywoziłyby od razu zbędną ziemię. Faktycznie, po tygodniu ziemia jeszcze leżała w tym samym miejscu. W ten sposób praca młodzieży może pójść na marne.

Dziewczęta natomiast pracowały w zajezdni w Podgórzu; część z nich myła tramwaje, pozostałe wykonywały prace w lakierni Wydziału Remontowo-Produkcyjnego. Praca zwłaszcza przy myciu tramwajów nie była łatwa, ale dziewczęta tak się w niej zapamiętały, że gdy podchodził do nich, zostali obłani gorącą wodą wylaną przez jedną z nich na myty właśnie tramwaj. Opiekunka grupy — prof. Marta Reut — stwierdziła, że choć grupa, była li- czenniejsza niż spodziewali się MPK-owcy, to jednak szybko znalazło się dla wszystkich pożyteczne zajęcie, a brakło jedynie obiecanej wcześniej ciepłej herbaty, która zwłaszcza przydałaby się pracującym w zimnej zajezdni.

W sumie więc pożyteczna inicjatywa, która przyniosła niezaprzeczalną korzyść obu stronom. (K. G.)

# BLOK MŁODYCH

Aktualnie we wszystkich kołach ZSMP w całym kraju przeprowadzane są rozmowy z aktywnymi organizacjami. Głównym celem tych rozmów jest umacnianie poczucia odpowiedzialności młodzieży za sprawę kraju. Kampania rozmów przyczyni się również do uaktywnienia aktywności związkowej, do dalszego pogłębienia demokracji w życiu wewnątrz-organizacyjnym. Elementem towarzyszącym rozmowom, zgodnie z wytycznymi Prezydium ZG ZSMP, winno być uroczyste wręczenie legitymacji kandydackich i członkowskich PZPR, najlepszym działaczom Związku. W końcowym okresie kampanii, podsumowany będzie I etap powszechnego współzawodnictwa kół Związku. Najlepsze — wyróżnione będą prawem rekomendowania swoich członków do PZPR, proporcjami ZG ZSMP oraz wpisem do Księgi Przodujących Kół Związku.

W efekcie przeprowadzanych rozmów należy spodziewać się dalszej poprawy w pracy organizacji, usunięcia spotykanych jeszcze tu i ówdzie niedociągnięć, podjęcia nowych cennych inicjatyw. Tematyka jest obszerna, duża uwaga zwrócono na właściwą atmosferę rozmów. Muszą być one szczere, bezpośrednie, w rozmowach należy ocenić wkład pracy, osobiste osiągnięcia w działalności społecznej członków organizacji.

Aktualnie kampania rozmów trwa. Termin jej zakończenia wyznaczono na 15 listopada br. O ich wynikach, w naszym przedsiębiorstwie poinformujemy po otrzymaniu materiałów ze wszystkich kół.

(Na podstawie wytycznych ZG ZSMP do kampanii rozmów z aktywnym Związku opracował: K. G.)

Narzekamy ciągle, że młodym ludziom brak zapалу do pracy, że brak im ciekawych inicjatyw. Nie zawsze tak jest i właśnie o jednej z takich, a w moim osobistym odczuciu bardzo ciekawej a zarazem pożytecznej inicjatywie chciałam napisać: ludzie ciągle gdzieś się spieszą i dlatego na swoje zainteresowania nie mają zbyt wiele czasu. Aby pomóc szczególnie tym dla których książka jest częścią ich życia; członkowie I koła ZSMP przy WET N. Huta wyszli z inicjatywą organizowania w czynie społecznym comiesięcznych kiermaszy książek.

## Ciekawe inicjatywy

14-go każdego miesiąca rozkładają długi stół, nakryty zielonym sukniem, a na nim kilkadziesiąt tytułów. Każdy znajdzie coś dla siebie.

Kiermasze książkowe chwyciły, są stali klienci i jest chyba coś więcej — nie przypadkowość ale systematyczność działania, realizacja jednego z punktów Programu Humanizacji Pracy mówiącego o rozwoju czytelnictwa wśród załogi. Trzeba zaznaczyć, że są to ludzie którzy swój czas prywatny przeznaczają na pracę społeczną i nie pytają „za ile” lub „co będę miał z tego”.

Kiermasze każdorazowo organizują kol. kol. Aleksandra Dobrowolska, Elżbieta Leja, Marian Halko, Wincenty Tomczak oraz Andrzej Turek. Należy im życzyć dalszego zapалу do pracy i jak największego grona klientów.

„Roześmiane buzie dzieciaków z Domu Dziecka — to nasza największa satysfakcja i wynagrodzenie za trud pracy społecznej” — powiedzą w rozmowie Ola Dobrowolska i Marian Halko członkowie Zarządu I Koła ZSMP przy WET Nowa Huta.

Tak też było i w dniu 15. 09. 1978 r., gdy o godz. 15.30 wyruszył w podróż po Krakowie tramwaj, lecz trochę niezwykły... bo wiozący grupę 40 dzieciaków z Państwowego Domu Dziecka nr 8 w Nowej Hucie.

Ola, Marian i Bolek Reszelewski opowiadali dzieciom o dziejach Krakowa,

### Narada robocza

12 października w Wydziale Transportu i Sprzętu Specjalnego przy ul. Rzemieślniczej odbyła się narada robocza połączona z wyborami przedstawicieli załogi Wydziału do KSR-u. W naradzie wzięli udział: sekretarz KZ PZPR Marian Kalinowski, przewodniczący Rady Zakładowej Józef Grabacki, z-ca dyr. ds. załogi Winston Maik, wiceprzewodniczący ZZ ZSMP Marta Staszkiwicz. Obecni byli także cały aktyw polityczno-społeczny Wydziału z sekretarzem II POP, z-ca kierownika Wydziału Józefem Kudłkiem.

Pierwszym punktem narady był wybór delegatów do KSR-u. Największym autorytetem i zaufaniem załogi cieszyli się rzetelni i sumieni pracownicy Wydziału: Z. Bak, J. Skalka, W. Walczyk i oni też zostali wybrani przedstawicielami Wydziału na obrady Konferencji. W swoim wystąpieniu tow. J. Kudłek

poinformował o wynikach realizacji planu, który mimo znanych w naszym przedsiębiorstwie trudności — został wykonany, a nawet przekroczony. „Jesteśmy w pełnym sensie nerwem naszego zakładu” — powiedział tow. Kudłek — i dlatego badamy świadomością, którą wykonujemy. Wykonujemy ją jeszcze solidniej i lepiej. Jesteśmy potrzebni przedsiębiorstwu, a nasza dobra praca na pewno zostanie właściwie oceniona”.

Następnie wywiązała się owocna, czasami wręcz burzliwa dyskusja. Mówiono o bolączkach Wydziału, o potrzebie zainstalowania myjni dla taboru, którego jest dużo, a nie ma go gdzie umyć.

Dyskutowano o ciężkich warunkach socjalnych, w jakich pracuje załoga, szczerze wytykano sobie błędy, po wyeliminowaniu których będzie można jeszcze wydatniej pracować.

Mimo trudności ze starym, wyeksploatowanym taborem, którego posiadamy coraz mniej, przy ciągłym wzroście zadań przewozowych, poprzez prawidłową eksploatację, dbałość o powierzone samochody, systematyczne wykonywanie obsługi technicznych, możemy przedłużyć jego żywotność. Ma to kolosalne znaczenie przy obecnej sytuacji na rynku części zamiennych. Pozwoli to dalej wykonywać nałożone na Wydział zadania przewozowe. Na zakończenie dyskusji głos zabrał mgr Winston Maik, który serdecznie podziękował całej załodze za dobrą, dającą widoczne rezultaty pracę, stwierdzając: „Doskonale znamy Wasze problemy i bolączki z jakimi spotykacie się na co dzień, a mimo to potraficie dobrze pracować. To świadczy o tym, że macie dobrych, solidnych pracowników, rozumiejących się kolektyw. Cieszy fakt, że współczynnik wykorzystania czasu pracy macie

jeden z najwyższych, jakie notowane są w naszym przedsiębiorstwie. To napawa optymizmem, za to jeszcze raz serdecznie wam dziękujemy”.

Stara, drewniana hala przy ul. Rzemieślniczej opuszczałyśmy usatysfekcjonowani, że trudna praca Wydziału jest dostrzegana i wysoko oceniana przez naszych zwierzchników. Po zakończeniu narady odbyło się zebranie partyjne IX OOP, podczas którego dokonano wyboru I Sekretarza tej organizacji. Został nim długoletni pracownik MPK tow. Andrzej Ferdek, który objął tę funkcję w miejsce oddlegowanego do Technikum dla Produkcji Robotników tow. Józefa Guzińskiego. Tow. Marian Kalinowski serdecznie pogratulował tow. A. Ferdkowi wyboru i życzył wielu sukcesów w pełnieniu tej odpowiedzialnej funkcji.

TADEUSZ DOMINIAŃ

## Chór „Lutnia Robotnicza”

Granica między Rumunią a Bułgarią, jest rzeka Dunaj, która płynie przez Bułgarię na odcinku 471 km. Przejeżdżaliśmy przez Dunaj jednym z największych mostów w Europie — liczącym 2224 metry długości Mostem Przyjaźni.

Pierwszym miastem w Bułgarii, w którym zatrzymaliśmy się zaraz po przekroczeniu Dunaju, było miasto 180 tys. mieszkańców Ruse. Tam już na nas czekały: przedstawicielka chóru z Sofii i tłumaczka. Zamieszkaliśmy w hotelu „Balkan”, w luksusowych pokojach, w których mieliśmy do dyspozycji: telefon, radio, telewizor i lodówkę. W tym samym dniu wy-

stąpiliśmy z koncertem w dużej sali miejskiej biblioteki. Koncert nasz rozpoczęliśmy odśpiewaniem hymnu bułgarskiego, w języku bułgarskim. Wypadł bardzo dobrze, o czym świadczyły żywiołowe oklaski widzów. Otrzymaliśmy też duży kosz biało-czerwonych goździków. Na drugi dzień po pożegnaniu nas przez przedstawicieli mia-

staliśmy z koncertem w dużej sali miejskiej biblioteki. Koncert nasz rozpoczęliśmy odśpiewaniem hymnu bułgarskiego, w języku bułgarskim. Wypadł bardzo dobrze, o czym świadczyły żywiołowe oklaski widzów. Otrzymaliśmy też duży kosz biało-czerwonych goździków. Na drugi dzień po pożegnaniu nas przez przedstawicieli mia-

staliśmy z koncertem w dużej sali miejskiej biblioteki. Koncert nasz rozpoczęliśmy odśpiewaniem hymnu bułgarskiego, w języku bułgarskim. Wypadł bardzo dobrze, o czym świadczyły żywiołowe oklaski widzów. Otrzymaliśmy też duży kosz biało-czerwonych goździków. Na drugi dzień po pożegnaniu nas przez przedstawicieli mia-

Zostaliśmy zaskoczeni wykopaniem i kunsztownym wykonaniem tego zespołu, którego każdy członek może być solistą.

Wystąpiliśmy też w międzynarodowym hotelu „Warna”. Reklamowały tam nasz koncert duże afisze w języku polskim i niemieckim. Przyszli więc widzowie z całej Europy. Nasz występ podobał się bardzo... długo po koncercie zbieraliśmy gratulacje. Dzień wcześniej sofijscy koledzy wydali w restauracji „Czernomorec” bankiet na naszą cześć. W czasie oficjalnych wystąpień, nasz prezes Jan Cholewa powiedział: „Z wielką satysfakcją uczestniczymy w

# Miedzy młotem a kowadłem

Każdy — z wielomilionowej rzeszy mieszkańców miast naszego kraju korzysta codziennie z usług przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Wykupując bilet jedno- — względnie wieloprzejazdowy staje się pasażerem i zarazem wchodzi z przedsiębiorstwem w dwustronną umowę. Przedsiębiorstwa tj. MPK, WPK, czy też WPKM mają obowiązek zabezpieczenia punktualnego tj. zgodnego z ogłoszonym rozkładem jazdy kursowania pojazdów na wszystkich liniach komunikacyjnych. Pasażerowie natomiast mają pełne prawo żądać prawidłowego i rytmicznego funkcjonowania tramwajów i autobusów miejskich — na tej samej zasadzie, co pracodawcy wymagający punktualnego rozpoczęcia pracy.

W przypadkach powtarzających się często zakłóceń i opóźnień, a nawet całkowitego braku niektórych kursów autobusowych pasażerowie korzystają z interwencji w formie skarg i zażaleń. Zgłaszają je bezpośrednio sami do dyrekcji, lub za pośrednictwem zakładów pracy, organizacji społecznych oraz redakcji prasowych.

W ostatnim okresie na łamach prasy codziennej pojawiają się coraz częściej krytyczne artykuły i notatki, świadczące o fakcie, że aktualną sytuacją w zakresie komunikacji w wielu aglomeracjach miejskich można określić jako niepokojącą, wymagającą szybkiej oraz radykalnej poprawy.

W związku z zasygnalizowanym problemem przyjrzyjmy się dokładniej, jak wygląda ta przysłowiowa „druga strona medalu” — na ogół nieznana większości pasażerów.

Podstawowym warunkiem prawidłowego wykonania zadań przewozowych, jest dysponowanie niezbędną ilością taboru, części zamiennych i różnych innych materiałów, kompletnie wyposażonym zapleczem technicznym oraz potencjałem kadrowym, zgodnym z realnym zapotrzebowaniem.

Tabor tramwajowy i autobusowy, aktualnie kursujący na liniach komunikacji miejskiej jest eksploatowany do maksimum, a równocześnie w wielu przypadkach osiąga wyższe przebiegi globalne od ustalonych normami technicznymi. Stan ilościowy taboru wykazuje dość znaczne dysproporcje w stosunku do liczby mieszkańców poszczególnych miast. Równocześnie bieżące dostawy nie pokrywają w pełni wzrastającego z roku na rok zapotrzebowania.

W zakresie trakcji autobusowej zaznaczają się nawet spadki liczby wozów, a to na skutek przeprowadzania koniecznych kasacji. Z każdym rokiem zmniejsza się w związku z tym stan eksploatowanych autobusów „Jełczy”, a aktualnie dostarczane „Berliety” przysparzają coraz to nowych trudności. Problematyka eksploatacji tych autobusów ze szczególnym uwzględnieniem doświadczeń z „własnego podwórka” została wyczerpująco omówiona w artykule p.t. „Berliety na cenzurowanym” opublikowanym w nr 15 „Sygnałów”. Natomiast sytuacja trakcji autobusowej w innych miastach stanowi ostatnio temat wielu materiałów prasowych — m. in. ukazujących się na łamach „Kurier” Pol-

skiego”, „Życia Warszawy”, „Expressu Wieczornego”, „Trybuny Robotniczej”, „Dziennika Zachodniego” i innych. — Jako najczęściej występujące niedobory, które powodują, że wiele autobusów codziennie nie wyjeżdża na trasy należy wymienić przede wszystkim brak części zamiennych, różnego rodzaju, elementów, akumulatorów oraz ogumienia.

Eksploatacja nowoczesnych, szybkojezdnych wozów tramwajowych typu 105 N, dostarcza również wielu nie występujących w dotychczasowej praktyce trudności i komplikacji. Szczególnie daje się odczuć brak niezbędnego kompletu części zamiennych i elementów elektronicznych, którymi nie dysponuje również producent tj. chorzowski „Konstal”. W rezultacie licznych niedoborów, których przyczyną scharakteryzowano w artykule pt. „Kwadratura tramwajowego koła (Sygnały nr 14 — przedruk z „Trybuny Robotniczej”), wiele wagonów stoi w zajezdniach bezczynnie i nie może wyjechać na trasy. Celem częściowego zmniejszenia przymusowych postojów rozebrano w ostatnim okresie kilka nowych wozów, co z punktu widzenia ekonomicznego stanowi poważną nieprawidłowość.

Rejestr trudności i braków nie zamyka się jednak na sprawach taboru oraz części zamiennych. Wszystkie przedsiębiorstwa komunikacyjne odczuwają również coraz większe braki w zakresie zaplecza technicznego, jak również poważne niedobory kadrowe.

W Krakowie wszystkie zajezdnie przekroczyły dopuszczalną granicę pojemności i dosłownie pękają w szwach. W związku z tym, część taboru „nocuje” pod gołym niebem, co powoduje znacznie szybsze jego niszczenie oraz ułatwia dewastację.

W aktualnej sytuacji komunikacji miejskiej wydaje się niezbędne natychmiastowe podjęcie wszystkich możliwych środków zaradczych, a w szczególności wystąpienie interwencyjnych poprzez Zjednoczenie Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej do Kierownictwa/Resortu w Warszawie o udzielenie szybkiej i efektywnej pomocy.

Nawiązując do treści obrad Prezydium Rządu z dnia 13 października br. warto podkreślić, że Ministerstwo Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska zostało zobowiązane do opracowania kompleksowych programów doskonalenia działalności w najważniejszych dla mieszkańców miast dziedzinach, wśród których na pierwszym miejscu wymieniono komunikację miejską. W związku z tym nasuwa się refleksja czy na najwyższym szczeblu nie byłoby celowym opracowanie raportu o stanie i potrzebach w zakresie komunikacji miejskiej. Raport ten dostarczyłby niewątpliwie konkretnych materiałów, źródłowych stanowiących podstawę do powzięcia koniecznych decyzji umożliwiających zdecydowaną poprawę komunikacji w naszych miastach.

ANDRZEJ GILECKI

Nie mają kłopotu w Wydziale Torów ze znalezieniem dobrego pracownika. Dobrego na tyle by mógł być przykładem. Kandydat na wzór znalazł się w ciągu 5 minut. Pracuje w naszym przedsiębiorstwie trzydziesty trzeci rok. Cały ten czas związany jest z pracą „przy torach”. Aktualnie jest brygadziwą wiodącym w „Pogotowiu Torowym”.



33 lata temu nie było żadnego wyposażenia: montownia była pusta. Urządzali ją „własnym przemysłem” to fakt że praca była ciężka, ale za to było o wiele łatwiej o... materiały.

PREZENTUJEMY

## „Jeżeli pracuje on — śpi spokojnie...”

A dziś, no cóż, bywa, że brakuje drobiazgów tylko, że ich brak psuje najwięcej krwi. No bo jak tu się nie denerwować skoro brakuje na przykład przewodów do podświetlanych znaków sygnalizujących utrudnienie na trasie, czy też baterii do lamp ostrzegawczych.

Mimo wszystko jednak lubi tę pracę i mówi o niej z sentymentem. Czy może być jednak inaczej? Przecież absorbowała go przez 33 lata.

O Franciszku Augustynie — bo o nim tu piszę — kierownik powiedział: „...pójdzie na każdą robotę, pora doby nie ważna. Jeżeli jest to noc, a pracuje przy awarii pan Augustyn, ja mogę spać spokojnie. Wiem, że będzie zrobione tak, jakbym sam tam był”.

(F. S.)

## Postawy

Przed kilku dniami miałem okazję wysłuchać dwu niezmiennie charakterystycznych wypowiedzi, na temat publikowanych przez nas artykułów korespondentów.

Pierwsza wypowiedź padła z ust kierowcy, dotyczyła „Listu otwartego do pana kierowcy” zamieszczonego w nr 18 „Sygnałów”. Sens jej sprowadzał się do tego, że taki pasażer nie znający się zupełnie na rzeczy napisze byle co, a potem kierowca traci premię i spotykają go same przykrości. Nie chciałem wówczas zabierać głosu, ale proszę mego rozmówcę o ponowne i o uważne przeczytanie artykułu. Może stwierdził wówczas, że nie chodziło tu o pozbawienie kierowcy premii, a tylko o zwrócenie uwagi jemu i jemu podobnym na nieprawidłowości popełniane w czasie pracy. Co zaś do kompetencji autora „Listu”... no cóż, zastrzegł on sobie, anonimowość, i tę wolę musimy uszanować. Możemy jedynie poinformować, że jest on fachowcem od tych spraw, więc chyba jednak zna się na rzeczy.

Druga sprawa jest poważniejsza. Któregoś poranka zadzwonił do redakcji pracownik WET Podgórze, którego nazwisko nie jest tutaj najważniejsze. W słowach odbiegających nieco od przyjętych norm zarzucił nam ogólnie mówiąc pisanie bzdur. O co chodziło? O artykuł Jerzego Pokucińskiego z WET Nowa Huta „Pazerni rywale”. Atak był ostry, tyle że... pozbawiony

rzeczowych argumentów. Za proponowałem rozmówcy, aby sam napisał jakiś artykuł. Na to jednak on nie przystał. Zapowiedział natomiast przyszła nie wyjaśnienia w sprawie

Niewybredny atak, na kolegę, to chyba najdobitniejsze potwierdzenie, że atmosferą między Wydziałami nie jest najlepsza. A jednocześnie dowód, że artykuł J. Pokucińskiego spełnił swoje zadanie. Pobudził ludzi do myślenia. A, że nie wszyscy wyciągają jeszcze prawidłowe wnioski. Cóż, nie wymagajmy od „razu” wszystkiego...

Gazeta nasza wywołuje więc oddźwięk w tramwajarskim środowisku. To dobrze. Chcielibyśmy jednak, aby więcej było ludzi zajmujących takie postawy jak Krak, jak Jerzy Pokuciński. Ludzi, którzy dzielą się z nami, zupełnie bezinteresownie zresztą, swoimi spostrzeżeniami, przemyśleniami. A mniej takich, którym te przemyślenia burzą spokój, który ceną nade wszystko. I, w którego obronie decydują się na niewybredne ataki.

KRZYSZTOF GACEK

dzisiejszym spotkaniu, które jest jednocześnie nawiązaniem serdecznych więzi między naszymi chórami. Tradycyjna przyjaźń łącząca nasze narody, niech wyraża się również w braterskiej pieśni bulgarskich i polskich. Pieśń nie zna granic, konfliktów, łączy serca i ludzkie uczucia. Cieszymy się, że będziemy mieli zaszczyt gościć Was

dalszą drogę wybrzeżem Morza Czarnego do Burgas, aby dalej pojechać w kierunku zachodnim do Sofii. Po drodze do Burgas zwiedziliśmy Nesebyr, który przyciąga osobliwą atmosferą swych zabytków i położeniem na połączonej z lądem wąskim mostem niewielkiej wyspie. Ma ona zaledwie 850 m długości i 300 m szerokości. W miej-

To jednak, co widziałem na 250-kilometrowym wybrzeżu. Bułgarii „bije na głowę” to co tak podziwiałem w Jalcie. Zbudowano na bułgarskim brzegu setki hoteli, wszędzie widać nowoczesne budynki, kilometry ciągną się świetnie przystosowane plaże, znakomita jest komunikacja, a lotniska w Warnie i Burgas przysługują co-

dra Newskiego, która została zbudowana ze składek społeczeństwa bułgarskiego w dowód wdzięczności dla wojsk rosyjskich, które przyniosły wolność Bułgarom w roku 1878. Wdzieliśmy wiele starożytnych budowli jeszcze z czasów rzymskich, w które świetnie wkomponowano nowoczesne budynki. Zwiedziliśmy też wzgórze Witoszy, skąd rozciąga się wspaniały widok na całą Sofię. Nasze koncerty w Sofii zostały odwzajemnione z powodu choroby dyrygenta.

W pierwszym dniu pobytu, wieczorem udaliśmy się na Dworzec Kolejowy, aby powitać wracających do Sofii chór, który poznaaliśmy w Drużbie. Na ich cześć zaśpiewaliśmy kilka pieśni. Śniadania, obiady i kolacje jedliśmy w restauracji „Warszawa” z polską obsługą, gdzie też urządzono nam wieczorek pożegnalny. Otrzymaaliśmy: pamiątkowe odznaki i foldery sofijskiego chóru. Chór ten będziemy mieli okazję gościć w Krakowie w przyszłym roku. Cieszymy się z tego bardzo.

Dziękujemy serdecznie krakowskiemu MPK za troskliwą opiekę nad naszym chórem, Lutnią Robotniczą i umożliwienie mu wyjazdu do Bułgarii.

JULIAN PIENIAŻEK

## na występach w Bułgarii

na naszej polskiej ziemi”. Prezes naszego chóru w towarzystwie pani Biakuty, reprezentującej Związek Chórów z Krakowa, wręczył wszystkim członkom chóru z Sofii upominki (lalki w strojach krakowskich), a gospodarze zrewanżowali się nam białymi popielniczkami. W czasie pobytu w Drużbie zwiedziliśmy Złote Piaski, Albene i Bałczik.

Przed wyjazdem do Sofii poważnie zachorował dyrygent Roman Mackiewicz i musiał odlecieć samolotem do Krakowa. Choroba dyrygenta bardzo nas zasmuciła, ponieważ włożył on dużo pracy w przygotowanie występów.

Wkrótce udaliśmy się w

scowości Pomorie oglądaliśmy ogromne hałdy soli ciągnące się wzdłuż szosy na przestrzeni kilku kilometrów.

Miasto Burgas liczy ok. 160 tys. mieszkańców. Jest ono czwartym co do wielkości miastem Bułgarii. W parku miejskim wznosi się pomnik Adama Mickiewicza Poeta przebywał tutaj na krótko przed śmiercią, w październiku 1855 r.

Po wizycie w Burgas pojechaliśmy do Sofii. Muszę czytelnikom dodać, że w lutym br. przebywałem na wczasach w Jalcie, o czym szeroko informowałem w artykule „Byliśmy w Jalcie”. W artykule tym zachwyciłem się Jaltą i pobliskimi miejscowościami.

dziennie dziesiątki samolotów z całej Europy. Bilety lotnicze można kupić bez kolejki, w każdej nawet niewielkiej miejscowości wypożyczynkowej, widziałem to osobiście w Drużbie. Jechaliśmy do Sofii piękną szosą, wzdłuż której ciągną się świetnie utrzymane winnice, na przestrzeni ok. 150 km, osłonięte od północny górami Starej Planiny. Po drodze minęliśmy miasto Sliwen, gdzie powstała w 1834 r. pierwsza w Bułgarii fabryka. W Sliwen Polacy zbudowali fabrykę materiałów ogniotrwałych. Nocowaliśmy w miejscowości Sopot. Do Sofii przybyliśmy na drugi dzień, koło południa. Zwiedzaliśmy miasto i Cerkiew Aleksan-

Meldunek z realizacji zadań planowych za 3 kwartał 1978 r.

Wyszczególnienie 3 kwartały 1978 plan wykonany proc.

**ZAKŁAD KOMUNIKACJI SZYNOWEJ**

|                                     |           |           |       |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-------|
| — wskaźnik wykorzyst. taboru        | 86,0      | 86,2      | 100,2 |
| — wozokilometry (w tys.)            | 31 892,4  | 31 997,6  | 100,6 |
| — wartość prod. i usług (w tys. zł) | 147 800,0 | 148 879,4 | 100,7 |

**ZAKŁAD KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ**

|                                     |           |           |      |
|-------------------------------------|-----------|-----------|------|
| — wskaźnik wykorzystania taboru     | 77,0      | 76,7      | 99,6 |
| — wozokilometry (w tys.)            | 28 773,5  | 25 781,0  | 89,6 |
| — wartość prod. i usług (w tys. zł) | 138 500,0 | 137 839,4 | 99,5 |

**ZAKŁAD TAKSÓWEK**

|                                     |          |          |       |
|-------------------------------------|----------|----------|-------|
| — wskaźnik wykorzystania taboru     | 80,7     | 80,3     | 99,5  |
| — wozokilometry (w tys.)            | 7 826,0  | 8 066,4  | 103,1 |
| — wartość prod. i usług (w tys. zł) | 45 310,0 | 50 054,1 | 109,3 |

## Zareagowali

W numerze 15 (1—15 sierpnia 1978 r.) „Sygnałów” w artykule pt. „Woda jest, ale...” wpiisaną uwagę o braku różniaku w swojej wypowiedzi namiarunkowaliśmy do okresu oczekiwania ekwiwalentnie, a magazyn orientuje ogólnie nie mogłam dostać. A się jakich rozmiarów brakuje, i na takie składa zamówienie. Korzystając z okazji informuję wszystkie Panie, którym zgodnie z tabelą odzieżową należą się bluzki z elano-bawełny, że w tym roku został zmniejszony ich krój i kolor.

— Wyjaśniam więc wszystkim zainteresowanym, że w całej Polsce obowiązuje jednolity, znormalizowany wzorzec umundurowania opracowany przez Państwową Konfektoryę Odzieżową w Łodzi. Jednak Dyrekcja naszego Przedsiębiorstwa uwzględniwszy wnioski załogi zezwoliła na wprowadzenie pewnych poprawek, jak poszerzenie spodni i wstawianie klinów.

Również w przypadku niedobrania do sylwetki odpowiedniego munduru Warsztat zgodny z tabelą odzieżową wniósł poprawki. — W przypadku braku asortymentu o odpowiednim rozmiarze (np. bluzek, o których mówi ob. Szumniak) magazyn odczeka ma obowiązek wpiśnięcia do Książeczki Odzieżowej adnotację o takim braku. Jest to potrzebne dla obu stron, bo pracownik, mający wpisaną uwagę o braku różniaku otrzymuje za okres oczekiwania ekwiwalentnie, a magazyn orientuje się jakich rozmiarów brakuje i na takie składa zamówienie. — Wyjaśnienie o istnieniu zakładu krawieckiego pokrywa się z informacją pani Szumniak, jej zastrzeżenie dotyczy jedynie czasu wykonywania usługi, a o tym p. Proskurnicka nie pisze. Wskazujemy jednak przypuszczać, że gdyby w punkcie krawieckim, usługi załatwiono sprawnie, także pani Szumniak wolałaby z nich skorzystać, zamiast własnoręcznie przerabiać spodnie. (K. G.)

## PUCHAR PRZECHODNI ZA TURNIEJ BRYDŻA SPORTOWEGO W ZAKŁADZIE KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ

7 października br. w Zakładowym Klubie MPK „Tramwajarz” odbył się turniej brydża sportowego, zorganizowany przez Ognisko TKKF „Tramwajarz” oraz Dział Kultury, Sportu i Wychowania. W punktacji zespołowej pierwsze miejsce zajął Zakład Komunikacji Samochodowej zdobywając puchar przechodni ufundowany przez Radę Zakładową, drugie miejsce Zakład Remontowo-Inwestycyjny, trzecie Zarząd Przedsiębiorstwa, czwarte Zakład Komunikacji Szynowej. Wymienić również należy zwycięzców indywidualnych turnieju: Janusza Kurzawę, Zbigniewa Miernika, Wiesława Chajdeckiego, Jana Urbańskiego, Zofię Fenrych, Krystynę Górską, Irenę Grabacką oraz Magdalene Niedzielską. Turniej prowadził sędzia Polskiego Związku Brydża Sportowego — Mieczysław Szlachta.

Turniej odbył się w przy-

jemnej, sportowej atmosferze. Nie może jednak zadowolić nikła frekwencja — zaledwie kilkanaście uczestniczących osób, reprezentujących tylko cztery komórki organizacyjne przedsiębiorstwa. Co z pozostałymi brydżystami? Czyżby przestraszyli się konkurentów? Zdajemy sobie sprawę, że w naszym przedsiębiorstwie sporo osób gra w brydża, chcemy im stworzyć okazję do wymiany doświadczeń, konfrontacji wiadomości. Dlatego chcielibyśmy, aby imprezy brydżowe cieszyły się większym zainteresowaniem, by stały się formą wypoczynku w długie jesienne wieczory. Pragniemy by przy każdej komórcie powstała drużyna, tak by móc utworzyć ligę międzydziałową. Liczymy, że nasz apel nie pozostanie bez echa i następne turnieje będą się cieszyć większym zainteresowaniem.

(Z. F.)

### ZWYCIĘSTWO STRZELCÓW Z MPK

24 września i 1 października odbył się turniej strzelecki w ramach zawodów o puchar XV-lecia Ogniska TKKF „Wieczysta-Ugorek”. Reprezentacja MPK, w strzelaniu z pistoletu sportowego „Margolin” zajęła zespołowo pierwsze miejsce,

zdobyt puchar za tę konkurencję. Całemu zespołowi a zwłaszcza: Jerzemu Wagnerowi, Zbigniewowi Saganowi, Janowi Majowi i Zdzisławowi Romanowiczowi z WEA Bieńczyce serdecznie gratulujemy.

(Z. F.)

### Piszą o nas

## „Emki” własnością prywatną

Kierowcami „emek” są ludzie bardzo młodzi. Wcale nam to nie przeszkadza, bo wozy prowadzą świetnie, ale cechuje ich zbyt wielka fantazja — i co ważniejsze brak odpowiedzialności. Nie trudno zaobserwować, że trasy wybierają dość dziwne. Ludzie czekający na przystankach przy ul. Struga względnie placu Centralnym, ze zdziwieniem zauważają, że „emki” przelatują obok nich jak meteory, nie zatrzymują się, potem skręcają w jakieś boczne ulice, nie mające nic wspólnego z trasą przejazdu autobusów. Chyba w czasie pracy jeżdżą do domu na kawę czy drugie śniadanie, ale podobno zajmują się również „fuchami”; po prostu niektórzy pasażerowie używają „emek” w charakterze normalnych taksówek. Tak czy inaczej kontrolerów nie ma ani na lekarstwo, a wiadomo, że pracownik niekontrolowany prędzej czy później może się zdemoralizować, chociaż nie musi.

Poza tym obserwujemy grzechy innego rodzaju, tym

razem ze strony pasażerów. Byliśmy świadkami, jak jeden z mężczyzn, wysiadających przy Poczcie Głównej, zwrócił kierowcy bilet. Takich pasażerów jest więcej i zasługują na takie samo napiętnowanie jak i kierowcy, nie reagujący na tego rodzaju dowody „życzliwości”. Z uczciwością jesteśmy niestety na bakier, polecamy więc kontrolę „emek” uwadze dyrekcji MPK.

(przedruk z „Głosu Nowej Huty”).

Od. red. Przedrukujemy tę notatkę z „Głosu Nowej Huty” nie bez powodu. Wiosną b.r. dużo pisaliśmy na temat br. pracy kierowców autobusów. W Zakładzie Taksówek organizowano specjalne zebrańia poświęcone temu problemowi. Jak widać wciąż nie się zmienia. Może więc czas już na podjęcie bardziej energicznej akcji? Bo jedno nie ulega wątpliwości — kierowcy „emek” są takimi samymi pracownikami MPK jak wszyscy pozostali, nie mogą więc mieć specjalnych uprawnień.



...a teraz obejtnie pazurki.

FOT. W. MAKAREWICZ

### POZNANIE



### W JEDNOŚCI SIŁA

— Jak liczną macie rodzinę?  
— Ano, jak się wszyscy zbierzemy, to cała wieś nie da nam rady.

### NIESPODZIANKA

Świeżo upieczony ojciec do pielęgniarki:

— Syn, czy córka?  
— Środkowy jest syn!

### UROCZYSTOŚĆ

— Ależ, drogi przyjacielu, fatalna pogoda wypadła na pogrzeb pana żony.  
— To prawda. Niestety nigdy nie miałem szczęścia do rodzinnych uroczystości.

### FIGURA

Sędzia do świadka:

— Jak to? Nie zauważył pan, że oskarżony podczas tańca dusił swoją partnerkę?  
— Zauważyłem wysoki sądzie, ale nigdy nie wiadomo, co w tych nowoczesnych tańcach jest nową figurą.

— Kiedy pani poznała swojego drugiego męża?

— W czasie wypadku. Był kierowcą tego auta, które przejechało mojego nieszczęśliwego pierwszego męża!

### NIE WIDZIAŁ

— Skocz no synku do rzeźnika i zobacz, czy ma wieprzowe nóżki — mówi ojciec do synka.

— Nie widziałem — relacjonuje po powrocie chłopiec. — Cały czas trzymał nogi pod ladą.

### TROSKLIWA

W antrakcie przedstawienia ojciec spaceruje z córką po parku.

— Dlaczego się ciągle oglądasz? — pyta ją zniecierpliwiony.

— Szukam ci zięcia, tatusiu!

### ZEGAR

— Chciałem kupić jakiś zegar do naszego biura.

— Czy to ma być zwykły, ścienny, czy z budzikiem?

### Z ŻYCIA

Odzywa się dzwonek u drzwi. Pan domu otwiera i widzi sąsiadkę.

— Żony nie ma w domu — mówi — ale jeśli pani ma jakąś nową plotkę, to mogę jej powtórzyć.

„Jasiu, myśmy obaj przecież jak bracia. Widzisz, godzina 12.00, a ja jeszcze nic nie jadłem i nie mam pieniędzy”. No i Jaś ujęty „braterstwem” pożyczł. Nie zawsze miał przy sobie pieniądze, pożyczł więc od innych. Cóż, skoro brat głodny?

Mówi o tym z humorem: „Przecież nie mogłem dać korbę głodnemu. Jeszcze by mi zasiał i co wtedy?”

Trzeba wiedzieć, że Jaś jest patronem i szkoli nam przyszłe kadry motorniczych. No i właśnie trafił mu się uczeń, co prawda nie na motorniczego, ale jego przyszły wódz zawód

wymagał także i takich umiejętności. „Uczeń” nie miał zajmowanych wcześniej — dodajmy: wysokich i odpowiedzialnych — stanowisk.

## Kosztowne braterstwo

wisk. Deklaracja braterstwa z „taką szycią” pochlebiała Jasiowi i została przez niego przyjęta entuzjastycznie. O tym, że będzie ono kosztowne, przekonał się dopiero niebawem, bo w końcu zażyłość z uczniem zaczęła mu doskwierać. pustką w kieszeni nie tylko własnych zastrzyków. Ucierpiał na

tym także budżet domowy Jasia-brata, bo jak na braci przystało, adept sztuki prowadzenia tramwaju trafił w gościnny dom patrona.

Chodzi sobie teraz nasz Jasio i odwiedza Radę Zakładową — tudzież obecne kierownictwo „marnotrawnego brata” i usiłuje odzyskać swoje pieniądze. Jak na razie efekt żaden. Nie pomagają też spotkania z byłym uczniem, bo ten przy tych okazjach pokazuje jedynie dwa złote jakimi dysponuje.

Do opisanej sytuacji pasuje jak ulał stwierdzenie stare, ale — jak się okazuje — wciąż bardzo aktualne: „Chcesz stracić przyjaciela, pożycz mu pieniądze”.

W tej sytuacji w łeb bierzcie całe dowodzenie, iż nauczyciel powinien być „kolegą” ucznia. Co prawda, nasz patron poszedł dalej, „stał się bratem”, co nie zmienia postaci rzeczy. Moral jest jeden: by mieć u ucznia autorytet, musi być zachowany dystans, bo inaczej stracimy nie tylko tenże autorytet, ale także pieniądze.

(fis)

## Alkohol — plaga społeczeństwa

W bieżącym roku, w całym kraju, prowadzona jest za pośrednictwem środków masowego przekazu, zakrojona na szeroką skalę kampania antyalkoholowa zmierzająca do zlikwidowania tej szerzącej się coraz bardziej plagi.

Tym większe brawa należą się kółu Towarzystwa Trzeźwości Transportowców przy WET Nowa Huta, które wspólnie z działem BHP i przy współpracy kierownictwa Wydziału, podjęło tę akcję i zorganizowało, połączoną z wieczorkiem tanecznym zgaduj-zgadule, w której szczególnie eksponowano temat alkoholizmu i jego skutków, a także zagadnienia bhp i kodeksu drogowego.

Na imprezę przybył przedstawiciel KW TTT Walerian Rossa oraz kierownik Działu BHP Augustyn Dobrowolski.

W konkursie, będącym głównym punktem imprezy, bezapelacyjnie zwyciężyła, z maksymalną ilością punktów Wanda Siatka, drugie miejsce zajął Władysław Cebulak, a trzecie Adam Adamczyk.

Zdobywcy trzech pierwszych

miejsce otrzymali wartościowe nagrody, a trzej następni w klasyfikacji: H. Karczmarski, A. Drzał i Z. Stepalski otrzymali nagrody pocieszenia.

Osobne słowa uznania należą się przewodniczącemu koła TTT przy WET Nowa Huta kol. Jackowi Szumniakowi. Ten, pełen inwencji i zdolności, organizatorskich młody człowiek, gdy objął tę funkcję w 1976 r. z werwą zabrał się do pracy. Za jego przykładem poszli inni. Dziś koło liczy 84 osoby.

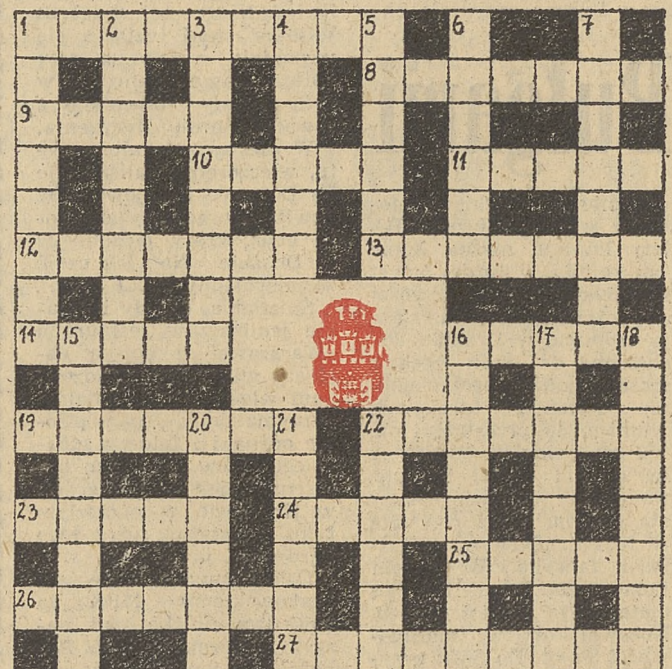
Uwładcznia się to nie tylko na Wydziale, m. in. w postaci zmieniającej się często gazetki, ale i poza nim, o czym świadczą nagroda wręczona przewodniczącemu przez Waleriana Rossa, oraz pochwała pod adresem całego koła.

Po zakończeniu konkursu Walerian Rossa opowiedział zebranym o działalności TTT, jego celach i zadaniach.

Imprezę zakończył wieczorek taneczny (oczywiście bezalkoholowy), na którym przegrywał do tańca znakomity zespół „Rekonasans”.

Jerzy Pokuciński

## KRZYŻÓWKA NR 64



POZIOMO: 1) Będzie mistrzem, 8) Mieszkanie od podwórza, 9) Rekrutacja, 10) Rzeka w ZSRR, lewy dopływ Irtyżu, 11) Zatyka, 12) Ma i eksploatuje stat-

ki, 13) Nad górniami, 14) Cenny bo stary, 16) Skarbiec z hasłem, 19) Zakaz wywozu pewnych towarów, 22) Dowód zapłaty, 23) Też diabeł, 24) Zasłony na oknach, 25) Miasto w Lombardii, prowincja Włoch, 26) W oryginale — Nippon, 27) Kilkuramienny świecznik.

PIONOWO: 1) Instytucja nadrzędna, baza, 2) Symbol, godło, 3) Południowe morze, 4) Kontrola, opieka, 5) Wszelchwiat, 6) Ptak drapieżny, bielik, 7) Ublżenie, obraza, 15) Zabytkowa moneta, 16) Instrument muzyczny, 17) Serw, 18) Potwór z Krety, 20) Wprawa, biegłość, 21) Poczta, świta, 22) Gorzkie picie.

### ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 63

POZIOMO: 1. klamka, 8. bankructwo, 9. szpony, 10. Krosno, 11. niebo, 12. apetyt, 13. trybun, 14. zator, 16. chwyt, 19. zbroja, 23. portal, 24. proca, 25. sterta, 26. rasizm, 27. pocztylion, 28. alpaga.

PIONOWO: 1. kwestarz, 2. merostwo, 3. absynt, 4. knebel, 5. trykot, 6. schody, 7. awantura, 15. albatros, 17. horoskop, 18. Telimena, 20. odrza, 21. apatyt, 22. fornir, 23. Parana. Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 63 nagrody książkowe wylosowali: Józefa Maszczyńska z Księgowni Kosztów, Andrzej Wójcik z Księgowni Kosztów, i Władysława Sałakowska z WET Podgórze.

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

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