

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Meldunek

Załoga Wydziału Torów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie zgłasza, że widząc potrzeby komunikacyjne miasta, dla uczczenia 30 rocznicy powstania PZPR, wykonała przed terminem wszystkie elementy torowe dla PRI Budostal na budowę nowej linii tramwajowej do Bieżanowa tj.:

- 4 rozjazdy torowe kompletne
- 1 pojedynczy rozjazd dwutorowy kompletny
- 28 styków dylatacyjnych.

Łączna wartość wykonanych prac wynosi 1.260 tys. zł. Tak więc przyspieszono oddanie w/w elementów torowych o jeden rok w stosunku do terminów zgłoszonych w zamówieniu, a o dwa tygodnie do terminów uwzględniających oddanie linii tramwajowej w roku bieżącym.

Kierownik Wydziału Torów
ZDZISŁAW WAS

W imieniu Samorządu Robotniczego i Dyrekcji Przedsiębiorstwa składam wszystkim pracownikom Wydz. Torów serdeczne i gorące podziękowania za wykonaną pracę.

I Sekretarz KZ PZPR
ADAM JĘDRUSIK

Konkurs

Rozstrzygnięto konkurs na najlepiej działający Zakładowy Komitet Opiekunczy w województwie krakowskim w roku 1978. W konkursie organizowanym przez Krakowską Radę Związków Zawodowych nasze przedsiębiorstwo zajęło trzecie miejsce.

Nagrodę za ten niewatpliwy sukces odebrali I sekretarz KZ PZPR Adam Jędrusik i przewodniczący Rady Zakładowej Józef Grabacki. (H. B.)

Meldunek z budowy

Decydować będą godziny

Dobiega końca budowa linii tramwajowej do Bieżanowa. Termin oddania linii do użytku — 22 grudnia. Czy zostanie dotrzymany? Wiele wskazuje, że tak, ale decydować będą dosłownie godziny.

8 grudnia, na 14 dni przed planowanym inauguracyjnym przejazdem tramwajem do Bieżanowa, odwiedziłem pracowników Wydziału Sieci i Podstacji — jednego z Wydziałów MPK pracujących aktualnie na budowie.

Moja wizyta u kierownika Wydziału mgr inż. Jana Sokołowskiego wypadła w nienajlepszym momencie. Siarczyście mroź paraliżował komunikację, a jeszcze na domiar złego w al. Pokoju wydarzyła się poważna awaria, samochód ciężarowy zerwał przewody. W tej sytuacji brygady budujące nową linię trzeba było przerzucić natychmiast do naprawy uszkodzenia. Bo choć Bieżanów ważny — to jeszcze ważniejsze już czynne linie, i ich pełna sprawność komunikacyjna. Podstawił mi więc kierownik pod nos teczkę z dokumentacją, zrobił herbatę, a sam zajął się najpilniejszymi pracami. A miał ich mnóstwo.

Przeglądałem ciągle monity pod adresem Budostalu o jak najszybsze przygotowanie frontu robót. Śledziłem losy dyskusji na temat, w jaki sposób zrealizować montaż przewidywanej podstacji zasilającej, o której już wiadomo, że zostanie oddana do użytku później niż nowa linia tramwajowa.

Przed barak Wydziału Sieci i Podstacji zajeżdżał samochód wieżowy. Zapytałem wysiadających z wozu:

— Panowie może z Bieżanowa?

— Tak, zjemy tylko obiad i zaraz tam wracamy na drugą zmianę. Roboty jeszcze dużo, a czasu mało.

Postęp w naszych pracach zależy przede wszystkim od Budostalu — mówi st. mistrz Edmund Bielak. A oni nie zawsze są w stanie dotrzymać terminów. I tak jednak współpracujemy. Nam się lepiej niż z MPRI. Dziś na przykład miało być wysypianie torowisk, ale niestety nie jest. Nie ułatwia zadania aura. Nie można kłaść podkładów betonowych na śniegu, bo będą się potem zapadać. Praca na mrozie też nie jest łatwa. Na pełni mamy jeszcze około tygodnia roboty, aby zakończyć sieć. Brakuje jeszcze trzech słupów. Stawiają je dopiero dzisiaj. Będziemy mogli na nie wejść w po-

(Ciąg dalszy na str. 2)

Nowy sztandar dla organizacji partyjnej

„25 kwietnia 1948 r. w sali W akademii prowadzonej przez zasłużonego działacza partyjnego i związkowego Eugeniusza Kuczkę wzięli udział przedstawiciele najwyższych władz partyjnych i administracyjnych Krakowa i Zjednoczenia PGKIT.

Głównym punktem uroczystości było wręczenie organizacji partyjnej naszego przedsiębiorstwa nowego sztandaru, ufundowanego przez załogę przedsiębiorstwa. Stary sztandar, który PZPR w MPK otrzymała wkrótce po zjednoczeniu przekazano do Izby Historii. Zastąpił go nowy wręczony I sekretarzowi KZ — Adam Jędruskiowi przez członka egzekutywy KZ PZPR, I sekretarza KZ PZPR — Sródmięście Adama Kawalec.

Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski udekorowano Franciszka Piotrowskiego i Zdzisława Krasowskiego. Odznaki „Za zasługi dla ZSMR” otrzymali — I Sekretarz KZ PZPR Adam Jędrusik, Dyrektor MPK Eugeniusz Wiśniewski, kierownik Działu Osobowego, były przewodniczący ZZ ZSMR Tadeusz

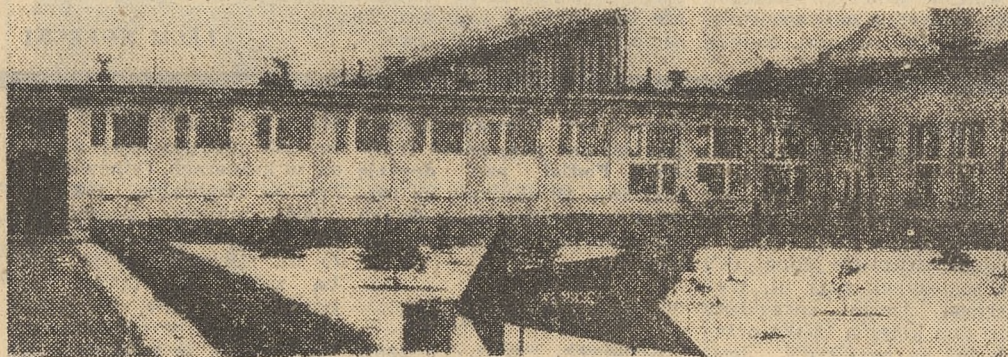
Walczak i przewodniczący Komitetu ZSMR w WET Podgórze Stanisław Majka.

Wstępującym do partii pracowników wręczono 20 kandydackich i 10 członkowskich legitymacji PZPR.

Na zakończenie podniosł uroczystości, przyzwołał orkiestra odegrała Międzynarodówkę.

Po akademii nastąpiło uroczyste oddanie do użytku przyzakładowej przychodni. Symbolem nowego początku wstępnego dokonali: sekretarz KK PZPR — Stefan Markiewicz i wiceprezydent Krakowa — Andrzej Żmuda. Goście zwrócili przychodnię wybudowaną kosztem 12 mln zł, posiadającą 13 poradni specjalizacyjnych. (K. G.)

Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski na uroczystym spotkaniu w Komitecie Krakowskim PZPR zorganizowanym z okazji 30 rocznicy zjednoczenia ruchu robotniczego, udekorowano za długoletnią działalność partyjną tow. Mieczysława Kaznowskiego.



Zima w bieżanowskiej zajezdni.

Fot. A. Rupniewski

Mroź, zmęczenie. Skostniałe stopy, ręce. Szronem — czuję to pokrywają się brwi, zapiera dech... czekam 10, 20, 30, 40, 50 minut. 7 grudnia, któryś tam z kolei dzień tej zimy, w którym steruję tak jak setki innych pasażerów na przystankach tramwajowych godzinami i wraz z nimi przeżywam ich spóźnienia do pracy, z tą tylko różnicą, że na mnie nie czeka personalny z listą obecności.

Gdy wychodziłam z MPK była godzina 17-ta. Z ul. Wawrzynia do przystanku tramwajowego przy ul. Bohaterów Stalingradu — niedaleko. Terminy gonią i na mnie czeka jeszcze praca. A dzień to był jak każdy tegorocznej zimy: zmęczone twarze dyżurujących całymi dobanami szefów, kierowników poszczególnych Wydziałów, pracowników robących na dwie zmiany. Wszyscy zajęci, nikt nie ma czasu — myślę na tramwajowym przystanku. Szef T. Trzmiel jeszcze dyżuruje. Dyżurują jeszcze kierownicy: Wydz. Torów — Zdzisław Was, Wydz. Sieci i Podst. Trakcyj-

nej Jan Sokołowski, Dyr. d/s Inwestycji i Rozwoju B. Kozłowski wjechał parę godzin temu do zajezdni autobusowej gdzie nawalają kotły. Sekretarz Rady Zakładowej mgr Honorata Bachorska przeżywa podobnie jak kierownik J. Cetwiński pierwsze dyżury na petdach, na których jak reszta pracowników administracyjnych od 5 rano regulowali ruchem pojazdów.

Trudna sytuacja w komunikacji zimą spowodowana obciążeniem. Czy było trzeba aż Dzwonu Zygmunta by zacząć uzdrawiać sytuację, czy trzeba było aż tylu interwencji sekretarzy organizacji partyjnych, z wielu przedsiębiorstw Krakowa, czy też dyrektorów zakładów pracy?

Ille straciła materialnych — wyliczyć, by je pewno było można — spowodowała zła komunikacja. Ale o tym, że do katastrofy dojdzie, wiedział każdy pracownik MPK dużo wcześniej. Gdzie więc byliście

NIE DAJMY SIĘ ZWARIOWAĆ

Stan napięcia potęgują sprytnie artykuły prasowe ukazujące się w dziennikach. Pani jak tak codziennie przeczytam co o nas się myśli, to odbiera mi to ochotę do pracy — mówi jeden z kierowników spotkanych na petli autobusowej. MPK nie jest tu bez winy. Ale czy tylko za fatalny stan komunikacji winą nas należy

redaktorzy dzienników, gdy na Konferencjach Samorządu robotniczego, kierownicy mówili, że wnet... wnet „staniami”.

Ośmieszyć Dyrektora — łatwo. Znaleźć dobry temat typu stado, zbieranie przez kierowcę po 2 zł. za podwiezienie do domu, czy pogryzienie przez kontrolera pasażera. Jakież to efektowne! Ulży pasażerom. Ale czy piętnowanie jednostkowych negatywnych postaw, które w ok. 6 tys. załozce mogą się zdarzyć, załatwi problem, zapewni pasażerom prawidłową komunikację? Radziliście szukać błędów w organizacji pracy. Radziliście szukać rezerw. I słusznie.

6 grudnia br. w świetlicy przy ul. Bocheńskiej zorganizowano Sejmik Kulturalny. Wykład na temat form pracy kulturalno-oświatowej Rady Zakładowej przeprowadził st. inspektor Zarządu Głównego ZZGKIT tow. Wiesław Krawczyński. Oceniał on pozytywnie naszą dotychczasową działalność na tym odcinku.

W Wydziale Produkcji no-Remontowym powstała „trzecia zajezdnia autobusowa”. Parkuje w niej 35 autobusów typu „Berliet”. Wydział zapewnia ich ciągłą eksploatację na liniach „128” i „163”. Na tych liniach kursuje 25 autobusów, pozostałe „wzmocniają” inne linie.

15 dni w MPK

Wydział Transportu i Sprzętu Specjalnego „wyprowadził” swój sprzęt z ul. Wawrzynia, robiąc miejsce na naprawy bieżące autobusów z Czyżyn i Bieżanów.

Dzięki wyprowadzeniu z sumików pojazdów Pogotowia Technicznego w WEA Czyżyn uzyskano 4 stanowiska przegładowe autobusów.

No i zima była. Dla jednych dopust (służby komunalne i MPK) dla innych frajda. Szczęśliwi z lepkiego, białego śniegu, byli uczniowie naszej szkoły odśnieżający plac przy ul. Wawrzynia 15-30 listopada br. Tylko „wyjątkowym” umiejętnościom strzeleckim zawdzięczała pracownicy Działu Finansowego szyby w oknach. Celem dla rozbawionych był stojący na placu autobus. Nie zauważyliśmy natomiast przez 20 minut (10.20-10.40) by kogoś z przechodzących, czy też dozorujących pracę uczniów zaniepokoiła ta forma zabawy młodocianych.

Ale wasze artykuły nie pomogły w załatwieniu choćby jednego z problemów z wielu nie do przeskoków przez dyrekcję; chociażby zapewnienia dostawy szyn do remontu torowisk. I znowu nie twierdzę, że MPK poprawiło już wszystko na własnym podwórku, osiągnęło szczyt dobrej organizacji pracy, nauczyło wszystkich pracowników kultury pracy, czy też prowadzi właściwą politykę kadrową.

Każdy z wielotysięcznej rzeszy pracowników miejskiej komunikacji chce dobrze pracować. I niewielu jest takich, którzy zasłużyli na ostre pióra felietonistów czy reporterów dzienników.

Od wielu już dni podziwiam właśnie kulturę pracowników MPK, milczą, a w tej chwili określenie „tuman” jest najłagodniejszym epitetem, którym obdarzają motorniczych pasażerowie. Ale co niepokoi coraz częściej czytelników orzeczenia lekarskie typu „ze względu na nerwice, wskazana praca lżejsza”. I tak tracimy dobrą

(Dokończenie na str. 2)

Dominuje mroźny wyż...

Ku przestrodze wszystkim motorniczym

W korytarzu budynku administracyjnego WET Nowa Huta, znajduje się gablotka, a w niej kącik dotyczący wypadkowości motorniczych tegoż Wydziału o nazwie „Błyskawica”, z podtytułem, który pozwolił sobie użyć jako tytułu w niniejszym artykule.

Nie nie przesadzę, jeżeli stwierdzę, iż po przeczytaniu zawartych w tym kąciku opisów wypadków, przejęła mnie groza. Bo jakże może być inaczej, skoro od 14. VIII. do 7. IX. br. a więc w niespełna miesiąc, spowodowano 6 poważnych wypadków zainicjowanych przez motorniczych, a suma strat szacunkowych wynosi blisko 200 tys. zł. Jest to suma niebagatelna, zważywszy, że większości tych wypadków można było uniknąć, gdyż dotyczyły one niezachowania bezpiecznej odległości pomiędzy pociągami, nadmiernej szybkości podczas dojeżdżania do pociągu, czy też nadmiernej szybkości przy przejeżdżaniu zwrótnie rozjazdowych.

Z owych sześciu wypadków pozwolę sobie przytoczyć dwa, które najbardziej świadczą o karygodnej bezzwrotności motorniczych.

W dniu 14. VIII. 78 r. motorniczy nr. 384 nie zachował się bezpiecznie przy przejeżdżaniu zwrótnie rozjazdowych.

Straty szacunkowe wynoszą ok. 115 tys. zł., w tym wóz 159 i przyczepa 701 do kasacji. Motorniczy ukarany został karą regulaminową i przeniesiony do pracy na zaplecze.

W dniu 2. IX. 78 r. motorniczy nr. 327, nie zachował szczególnej uwagi oraz bezpiecznej szybkości przy przejeżdżaniu zwrótnie rozjazdowych, w wyniku czego najechał pociągami linii 22, na stacji pociąg linii 27.03. Straty szacunkowe ok. 35 tys. zł.

Motorniczemu zatrzymano prawo jazdy, a następnie dyscyplinarnie zwolniono z pracy, jako, że nie był to jego jedyny „wyskok”.

Narzuca się pytanie: jak można było do tego dopuścić? Ponad 10 lat temu, gdy przyjmowałem do pracy w MPK i uczęszczałem na kurs motorniczych, usłyszałem od pracowników Działu Szkolenia opinię, iż największym przestępstwem motorniczego jest najechanie pociągu na pociąg. Osobiście zgadzam się z tym poglądem. Przecież każdy z nas, musi sobie zdawać sprawę, że pociąg jadący przed nami, nie zdolamy wyprzedzić, a jechać tuż za poprzednim pociągiem i bawić się w „kościelnego” nie przystoi, nawet w przypadku, gdy wóz jadący przed nami niehamuje się wlecząc (a i taka jazda, nieczęsto z premedytacją się zdarza).

Zbliża się jeden z najcięż-

szych dla nas motorniczych, okres zimowy. Warunki jazdy po śliskim torowisku będą bardzo utrudnione, co w połączeniu ze zmniejszoną widocznością jako, że dzień jest coraz krótszy, daje nam pełny obraz tego, co niebawem nas czeka.

W wypadku, gdy warunki jazdy będą bardzo trudne, nie patrzymy na rozkład, odłóżmy go na bok, przestrzegajmy odpowiednich odległości między pociągami, nie szarżujmy, starajmy się dojechać bezpiecznie z końcówki do końcówki, aby po zakończeniu pracy spokojnie, w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku, udać się na zasłużony odpoczynek do domu.

Nie przysparzajmy brawurową jazdą kłopotów, tak sobie, jak i przedsiębiorstwu i nie powiększajmy parku wozów niezdatnych do ruchu.

Strata każdego rozbitego wozu w poważnym stopniu rzutuje na wykonanie przez nas planu, a co za tym idzie, na korzyści jakie sami w tym wypadku osiągamy tj. wolne socjalne, 13-ta pensja itp. Inna sprawa, iż same apele to trochę za mało.

Pracownicy Działu Koordynacji Eksploatacyjnej pomocy motorniczemu, gdyż Wy, w poważnym stopniu możecie przyczynić się do zmniejszenia wypadkowości. Od dłuższego już czasu zaniechano podziału rozkładów jazdy na let-

nie i zimowe, a moim skromnym zdaniem jest to niewybaczalny błąd.

Nie można postawić znaku równości pomiędzy warunkami jazdy w okresie letnim a zimowym, a niestety rozkład jazdy w obu tych okresach nie ulega zmianom, choć wydaje się to logiczne i konieczne.

Są motornicze, którzy nie bacząc na rozkład jazdy, jeżdżą bezpiecznie, lecz są i tacy, którzy za wszelką cenę chcą udowodnić, iż utrzymują się rozkładowo w czasie i szaleją, co niejednokrotnie kończy się tragicznie. Poza tym puszczanie pociągów nie na rozkład, a na odległość między wozami jest dla regulatorów bardzo uciążliwe i wcześniej czy później prowadzi do tworzenia się tzw. stań, o których tyle się czyta w prasie codziennej, choć aby temu zapobiec wystarczy zmienić rozkład i dodać po 10 minut na kurs.

Mam więc nadzieję, iż moje argumenty wezmą sobie do serca pracownicy Działu Koordynacji Eksploatacyjnej choć będzie to dla nich na pewno kłopotliwe, zrozumieją nas i pomogą nam.

A do was koledzy motornicze apeluję: mniej brawury, więcej rozważli, a wszyscy będą z nas zadowoleni.

JERZY POKUCIŃSKI
motorniczy

Wyróżnienie pracowników MPK

Z okazji 25 lecia służby BHP odbyło się w Warszawie w listopadzie br. spotkanie 22 najbardziej zasłużonych inspektorów behaworskich, reprezentantów ponad dwudziestotyśięczonej reszty służby bhp z całego kraju. Uczestnicy spotkania przyjęci zostali m. in. przez sekretarza KC PZPR Stefana Olszewskiego oraz ministra pracy, płacy i spraw socjalnych Tadeusza Rudolfa. Wśród inspektorów wyróżnionych zaproszeniem znalazł się również kierownik działu BHP w MPK mgr Augustyn Dobrowolski.

Także z okazji 25 rocznicy BHP trzech inspektorów pracowników MPK mgr A. Dobrowolskiego, Stanisław Budzoń i Romana Szczepanowicza — wyróżniono odznakami „Zasłużony dla ochrony pracy”. Odznaki „Zasłużony pracownik dla gospodarki komunalnej i ochrony środowiska” otrzymali: S. Budzoń i R. Szczepanowicz.

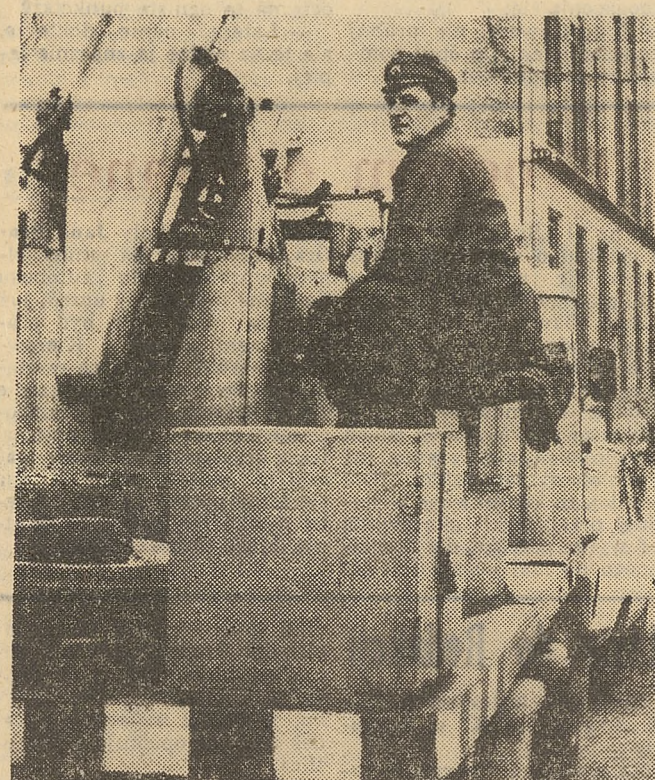
PODZIĘKOWANIE

Komitet Obwodowy nr 36 w Krakowie, serdecznie dziękuje członkom I Koła ZSMP przy Wydziale Eksploatacyjnym Tramwajowym — Nowa Huta: Aleksandrze Dobrowolskiej, Wandzie Pajor, Marianowi Halko, Jakubowi Krokowi i Andrzejowi Turkowi, za zorganizowanie wycieczki turystycznej tramwajem po starym i nowym Krakowie w dniu 21 listopada, dla wychowanków z Państwowego Domu Dziecka nr 2 przy ul. Cmielowskiego.

Na wycieczce tej przeprowadzono konkurs pt. „Czy nasz swoje miasto”.

Dziękujemy za dostarczenie dzieciom ciekawej lekcji historii naszego grodu, wyrażamy również nadzieję, że impreza ta zapoczątkowała miłą współpracę między młodzieżą MPK, a wychowankami Domu Dziecka nr 2.

Komitet Obwodowy nr 36
Dzielnicy Śródmieście w Krakowie



Sieciovcy w akcji

Fot. A. Rupniewski

„BOHATER DNIA”

4 grudnia br. jadąc do Wydziału Autobusowego w Bieńczykach wypełniona jest po przysłowiowe brzegi. Zebrani z napięciem oczekują... właśnie na co, lub na kogo? Wolnych miejsc siedzących nie ma na długo przed godziną 10.00. A i wśród stojących ciasno.

Parę minut po godzinie 10-tej między dwoma funkcjonariuszami MO wkracza na salę „bohater dnia”. Oglądany jest z ciekawością wręcz natarczywie. A przecież parę miesięcy temu ten człowiek — wtedy kierownik WEA Bieńczyce — pijąc publicznie wódke w bufecie, w godzinach wieczornych zjazdów, a więc w obecności wielu kierowców, zainteresowanych nie wzbudził. Czyżby dla pozostałych pracowników pijący kierowcy to rzecz normalna? Dlaczego w nocy z 15 na 16 września nikt nie zwrócił uwagi dwóm panom w mundurach cała noc „raczających” się wódką.

Wróćmy jednak do 4 grudnia br. Niebawem po stróżach porządku publicznego i oskarżonym na salę wkroczyli trzy osoby kolegium sędziowskiego, prokurator, obrońca oskarżonego, biegły i protokolantka. Niebawem zasiadło pięć osób w czarnych togach. A więc najprawdopodobniej rozprawa sądowa.

Z prokuratorskiego aktu oskarżenia, zeznań oskarżonego i świadków wyłaniają się fakty wrześniowej nocy. Oskarżony Marek S. po zjeździe na trasie o godz. 23.40, udał się do bufetu. Tam spotkał kolegę, także kierowcę. Od kogo wyszła propozycja wspólnej libacji — oskarżony nie chce jasno

powiedzieć. Faktem jest, że po wypiciu pierwszej półlitrowki przyszła ochota na dalsze. Była ona tak wielka, że po składe udali się „na melinę” oddaloną od zajezdni podobno około 3 km. Po czym wrócili do zajezdni, opróżnili zdobytą z takim trudem butelkę no i nadal było im mało. Udali się więc jeszcze raz „na melinę”, tę półlitrowkę dokonczyli pić już w autobusie. Po czym około godz. 4 rano Marek S. usiadł za kierownicą, natomiast towarzyszący libacji na miejscu dla matki z dzieckiem. Marek S. uruchomił autobus stojący na hali postojowej. Skorzystał z faktu, że było to wyjazd i rampa przy bramie podniesiona. Wyjechał z zajezdni. Po następnej półlitrowce, czy też pieniądze oczywiście na wódkę? Tego dziś nie wiadomo. Czy rampa gdyby była opuszczona udaremniłaby wyjazd, czy też została uszkodzona, także trudno dziś ustalić.

Portierka zauważyła nieoznakowany autobus. Nie była jednak w stanie go zatrzymać. Alarm wszczęto po 15 minutach, gdy pojawił się „prawowity właściciel” wozu.

„Autobus-widmo” zauważył na ul. S. Zeromskiego kierowca z Wydziału Czesław Nowak. Widział nietypowe manewry pojazdu. Zauważył łamane drzewa na poboczu. Zatrzymał się powodowany che-

cią udzielenia pierwszej pomocy, ewentualnym ofiarom wypadku. Na szczęście takowych nie było. Wraz z towarzyszącym mu pasażerem Cz. Nowak zauważył natomiast uciekających. Sprawcy usiłowali bowiem zbiec. Na miejscu wypadku pojawił się patrol milicyjny.

Początkowo obydwa zatrzymani nie przyznawali się, kto z nich prowadził autobus, który oczywiście został uszkodzony. Wysokość strat MPK szacowana została na 80 tys. zł.

Oskarżony Marek S. ukarany został między innymi karą 2,5 roku pozbawienia wolności. Jaką natomiast karę poniósł, lub poniesie współtowarzysz alkoholowej libacji Tadeusz N?

Słuchacze rozprawy twierdzili, że żadnej. Dlaczego? Czy już sam fakt ujawnienia picia wódki w zajezdni to za mało by ukarać dyscyplinarnie? A przecież pijani postarali się o więcej. Zabrali bezprawnie autobus i w stanie zupełnego zamroczenia alkoholowego pojechali „w miasto”. Fakt, że to nie on prowadził nie zwalnia go przecież zupełnie od winy.

Prasa donosi nam coraz częściej o pijanych za kierownicą. Zaczyna być niebezpiecznie nie tylko na jezdni ale i na chodnikach dla pieszych.

Naszemu „bohaterowi” nie udało się. Spowodował wypadek. Przez 2,5 roku będzie pozbawiony wolności. Czy wy-

ciągnie właściwe wnioski? Jest człowiekiem młodym. Lekko-myślność pozbawiła go wolności na dłuższy czas. Z drugiej strony, gdyby nie „lojalność” obserwatorów libacji nie doszłoby do tragedii. Więcej niż skutki owego pijaństwa przeżywa mnie obojętności, czy też źle pojęte koleżeństwo. Gdyby wcześniej ktoś zgłosił, że piją, nie doszłoby być może do zabrania autobusu i spowodowania wypadku. Nikt jednak spośród tam obecnych nie zareagował. Tak jest nie tylko w Bieńczykach.

Pijak jest u nas „pod swoistą ochroną”. Takim pomoże się przejść przez ulicę, zrobi miejsce w tramwaju. Na te gesty nie mogą natomiast liczyć ci, którzy ich faktycznie potrzebują. Pijaków chronimy także w zakładach pracy i to jest przerażające. Sprawy nie zalewają najsurowsze wyroki i ustawy antyalkoholowe... Zjawisko musimy tępić sami.

Czy rozprawa w Bieńczykach i wyrok jaki tam zapadł będzie sygnałem ostrzegawczym dla pozostałych nie będących bez winy, tyle że nie ujawnionych?

FILOMENA SERWIN

P.S. Na marginesie organizacji tej rozprawy nasuwa się pytanie: Czy jestesmy ja w stanie zapewnić? No cóż gdyby opierać się na faktach, iż Rada Zakładowa o terminie rozprawy dowiedziała się... pół godziny przed jej rozpoczęciem, perspektywy raczej żadne.

O WYDARZENIACH, KTÓRE DLA NAS
SĄ JUŻ HISTORIA

OPOWIADA FRANCISZEK PIOTROWSKI

Już w dzieciństwie kształtował się mój światopogląd. Urodziłem się w 1901 roku w wielodzietnej rodzinie górniczej na Śląsku Cieszyńskim. Ojciec był aktywnym członkiem Rad Górniczych. W domu dzielił się z nami swoimi osiągnięciami, a bywało i porażkami w walce o górnicze prawa. Pamiętam jak dziś jego opowieść o marszu przeszło stu tysięcy robotników przed Parlamentem Wiedeńskim. Niepodległość Polski w 1918 roku nie przysłała więc do mnie zniechęca. Do tego tak ważnego i radosnego wydarzenia dla każdego Polaka, byłem więc przygotowany. Jeszcze wtedy nie brałem czynnego udziału w dziele zjednoczenia kraju, byłem jednak na bieżąco, przez ojca zaangażowany w to niezwyklej wagi wydarzenie.

W 1920 roku zostałem powołany do wojska. Miałem wtedy 20 lat. Od razu dostałem się do orkiestry wojskowej, w której grałem do roku 1928. Do MPK dostałem się do pracy właściwie poprzez orkiestrę. Rekomendację dostałem od tak zwanych wtedy „Czerwonych”.

Natychmiast po przyjęciu do pracy w ówczesnej Miejskiej Kolei Elektrycznej pan Franciszek Piotrowski, bo o nim tu mowa — wstępuje do PPS i aż do zjednoczenia ruchu robotniczego w 1948 r., jest czynnym członkiem organizacji, a od 1948 r. do chwili obecnej, członkiem PZPR. Z naszym przedsiębiorstwem związany jest od 50 lat. Dziś już wprowadzić na emeryturę, nadal jednak uczestniczy w życiu przedsiębiorstwa, będąc członkiem naszej orkiestry dętej.

W dalszym ciągu żyje sprawami przedsiębiorstwa, chętnie opowiada o pracy w tamtych latach. Z jednej strony była ona o wiele trudniejsza, bo przecież warunki o niebo gorsze, odkryte i nieogrzewane pociągi tramwajowe, brak zaplecza socjalnego, z drugiej jednak strony łatwiej było się dogadać z pasażerami. No cóż, komunikacja nie była tak powszechna, nie każdy mieszkaniec mógł sobie na nią pozwolić, jeździli więc nieliczni i ciągle ci sami. Nie było tyle pośpiechu co dziś. Linie tramwajowe przebiegały także ul. Szewską i Floriańską. By z tej ostatniej wydostać się przez Bramę Floriańską, konduktor musiał wychodzić i sprawdzać czy pantograf jest dostatecznie obniżony i nie zahaczy o „sędziwe” sklepienie bramy.

Życie pana Franciszka to trochę więcej niż 60 lat Niepodległej Polski. Swoją pracą i działalnością społeczną, dowiódł, iż ma prawo być dumny z jej osiągnięć. Ma w nich przecież swój niebagatelny, bo 60-letni okres zaangażowania. Dziś jest ojcem dwóch synów. Mówi o nich z dumą. Poszli w ślady dziadka i ojca, są czynnymi członkami PZPR.

Za pięć lat pan Franciszek będzie obchodził złote urodziny. Życzymy mu więc wiele zdrowia i takiego jak dziś, optymistycznego spojrzenia na świat.

FILOMENA SERWIN

ZAREAGOWALI

W nawiązaniu do artykułu red. Filomeny SERWIN pt. „Wskaźniki” zamieszczonego w Sygnalach nr 22 z dnia 16-30. 11. 78 r. pragnę przedstawić sprostowanie, które powinno się znaleźć na łamach kolejnego wydania przedmiotowej gazety.

Stwierdzenie w artykule „że plan wozokilometrów ustalany jest między innymi na podstawie rozkładu jazdy i ilości taboru” jest nieprawdą. Od wielu bowiem lat wielkość zadań rzeczowych narzuca jest ogólnie przez Dyрекcję Przedsiębiorstwa, o czym dobrze wie udzielający informacji Z-ca Dyrektora d/s ekonomicznych. Plan ten z roku na rok jest wyższy i zakładany jest w oparciu o realizację zadań w roku poprzednim.

Takie postępowanie dotyczy obu trakcji. Rozkład jazdy w wyniku tego jest dorabiany do planu a nie do potrzeb. Realizuje się to przez przedłużanie kursowania jednostek po godzinach szczytu, a głównie w godzinach wieczornych. Jest to jedna z podstawowych przyczyn komasowania się zjazdów w późnych godzinach wieczornych i niemożliwością „przerobienia” wozów na zajezdniach. Odwracanie więc rzeczywistości przez autora artykułu jest nie do przyjęcia.

Jeżdżenie wielowagonowymi składami w nocy ujęto w plan, bowiem ze względu na brak miejsca na zajezdniach tramwajowych potrzebnego do parkowania wszystkich jednostek część z nich musi pozostać na linii. Gdyby te wozy i wykonywane przez nie wozokilometry, nie ujęto w planie to tym samym więcej kilometrów musiałby wykonywać wozy dzienne, czyli jeździć jeszcze dłużej.

Komu więc służyć ma ten artykuł? Do kogo, zaadresowane jest pytanie na końcu tego artykułu? Specjaliści w MPK niestety nie mają nic do powiedzenia w tym przypadku wobec braku zrozumienia pojęcia gospodarności u tych, którzy ją rozumieć powinni. Tymczasem czytający artykuł mogą na razie wyciągnąć 1 wniosek, że to planiści i rozkładowcy „dewastują tabor” przez niewłaściwe planowanie. A z tym ja osobiście zgodzić się nie mogę.

Kierownik Sekcji Rozkl. Jazdy
mgr inż. Julian PILSZCZEK

Od autorki:

Dziękujemy za natychmiastową reakcję na artykuł. Odnoszę jednak wrażenie, że nie został on prawidłowo odczytany. Nie było to bowiem odwracanie rzeczywistości, a ukazanie bezsensu „dorabiania” planu.

Jeszcze raz podkreślam, że nasza działalność powinna iść w kierunku faktycznych przewozów pasażerskich, tych potrzebnych, a więc wozokilometrów szczytowych, których konieczności przekraczania w stosunku do planu nie negocjuję. Czy ma jednak sens „dorabianie” planu przez niepotrzebne wydłużanie składów pociągów tramwajowych nocnych i świątecznych? Chyba nie. Zupełnie nie przekonał mnie argument, iż z powodu dużej ilości taboru nie ma go gdzie parkować i musimy jeździć „na okrągło”. Coś tu chyba nie tak.

Komu zaś ma służyć ten artykuł? Niebawem uchwaląc będziemy nowy plan. My na KSE będziemy go zatwierdzać, ustalać będą specjaliści, a tacy pracują przecież nie tylko w Sekcji Rozkładów Jazdy. Niesłusznie więc chyba, tylko oni czują się skrzytykowani. Bo nie o wymianie specjalistów mi chodzi, a o eliminację w tym wypadku absurdu, a z tym nawet obrażeni muszą się chyba zgodzić.

FILOMENA SERWIN

Lata w służbie MPK

W dniu 6 bm. odbyło się comiesięczne spotkanie z Jubilatami — pracownikami, którzy niełatwej pracy w naszym przedsiębiorstwie poświęcili długie lata swojego życia.

W spotkaniu uczestniczyło kilkadziesiąt osób o stażu pracy — 10, 15, 20, 25, 30 i 35 lat. Każdy z nich (prócz gratyfikacji) otrzymał dyplom i serdeczne gratulacje od kierownictwa przedsiębiorstwa, które w spotkaniu wzięło udział — I sekr. KZ PZPR Adama Jędrusika, dyr. inż. Eugeniusza Wiećka, przew. RZ Józefa Grabackiego i przew. ZZ ZSMP Krzysztofa Stuczynskiego.

Spotkanie stało się okazją do wspomnień, których nabierało się niemało w ciągu długich lat pracy. Jubilaci mówili o przywiązaniu do przedsiębiorstwa i do wykonywanego zawodu. Wspominali swoją pracę w MPK przed laty i obecnie. Mówili także o trudnościach komunikacyjnych w naszym mieście. Przy poruszeniu tego ostatniego tematu, nie obeszło się bez porównań i refleksji. Niestety nie były one optymistyczne. Krytykowano niektórych członków załogi, za ich nienajlepszą pracę, rzutując na opinię całego przedsiębiorstwa.

„Bądźcie agitatorami dobrej roboty” — zwrócił się na zakończenie spotkania do Jubilatów dyr. inż. Eugeniusz Wiećka.

M. B.

SPORT ♦ SPORT ♦ SPORT ♦ SPORT ♦ SPORT

Zawody strzeleckie MPK

30 listopada na strzelnicy Kola LOK Huty Aluminium w Skawinie odbyły się zawody strzeleckie MPK Kraków.

Organizatorem imprezy było Zakładowe Koło Ligi Obrony Kraju przy WEA Czyżyny oraz Dział Kultury, Sportu i Wychowania, pod patronatem Zakładowej Rady Kultury Fizycznej i Turystyki. Strzelnicę, broń i amunicję zapewnił nam Klub Strzelecki Huty Aluminium w Skawinie. Zwycięzcami w poszczególnych kategoriach zostali:

KBKS — 50 m
I miejsce Jerzy Albrecht — 81 pkt (na 100 możliwych)
II miejsce Andrzej Solecki — 80 pkt (na 100 możliwych)
III miejsce Stanisław Bożon — 70 pkt (na 100 możliwych).

Pistolet „Margolin” 25 m
I m. — Zygfryd Fenrych — 74 pkt.
II m. — Zygmunt Szczepanik — 64 pkt.

III m. — Stanisław Uchacz — 60 pkt.

W punktacji zespołowej: pierwsze miejsce oraz Puchar Przechodni zdobyła drużyna z Zakł. Remont-Inwest. uzyskując — 417 pkt., przed Wydz. Remont-Prod. — 321 i Zarząd. Przedsiębiorstwa — 241.

Nas gospodarze uzyskali zespołowo aż 583 pkt, startowali jednak poza konkursem.

Podziękowanie należy się kol. Michalikowi z Czyżyn za pomoc w organizowaniu zawodów.

(Z. F.)

Dziękujemy w imieniu dzieci

10 grudnia br. Rada Oddziałowa Zarządu Przedsiębiorstwa z Radą Oddziałową Pionu Dyrektora d/s Załogi zorganizowały tradycyjną imprezę mikolajkową dla dzieci. Impreza odbywała się corocznie, w tym roku zaskakiwała na szczególną uwagę. Mimo brzydkiej pogody, dzieci przybyły tłumnie.

Impreza bardzo ciekawie, z dużym poczuciem humoru prowadził kol. Zbigniew Babiuch z ZSMP. Przy akompaniamentach zespołu „Rekonęsans” dzieci bawiły się świetnie, chętnie uczestnicząc w najrozmaitszych konkursach i zabawach. Zwycięzcy nagradzani byli książkami, zabawkami i słodyczkami. Z szopką krakowską wystą-

pił długoletni nasz pracownik p. Włodzimierz Malik. Przedwzięcie to zostało przyjęte buziowymi oklaskami zarówno przez dzieci, jak i rodziców.

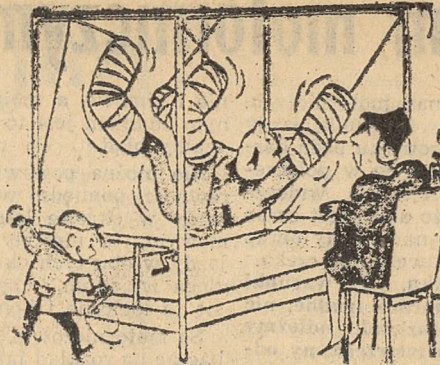
I wreszcie na salę wkroczył Mikołaj. Jego strój, rozmowy z dziećmi oraz obfitość ofiarowanych dzieciom paczek były doskonałym podsumowaniem udanej imprezy.

Organizatorem imprezy: Danucie Kaczor, Danucie Kling, Marii Rosiek i Wiesławie Czernek należy się serdeczne podziękowanie za ogromny wkład pracy. W przygotowaniu imprezy miał również swój niebagatelną udział Marek Kaczmarek. W imieniu dzieci — dziękujemy. (B. D.)

Pod rozważę służbom ruchu

Linie pospieszne zawieszono, ponieważ ich trasy pokrywały się z trasami tramwajów. Tak było również z linią „A”, której przebieg od Ronda Mogińskiego do Nowej Huty, był całkowicie zgodny z trasą kilku linii tramwajowych. Od czasu do czasu bywały jednak sytuacje, gdy linia „A” była jedyną kursującą na tej ważnej trasie. Działo się tak wtedy, kiedy, z różnych przyczyn, stawały tramwaje. Wtedy autobusy „A” — już normalnie przeładowane, dosłownie „trzeszczały”, ale ratowały komunikację do Nowej Huty. Obecnie już ich nie ma. W dalszym ciągu jednak zdarzają się awarie. Pół biedy, jeżeli potencjalny pasażer, w momencie zatrzymania ruchu znajduje się na Rondzie Mogińskim, wówczas zostanie poinformowany o przerwie w komunikacji i będzie mógł przejść na ul. Powstańców Warszawy, skąd okrężną drogą dojedzie do celu. Gorzej, gdy znajdzie się nieco dalej np. na Wieczystej. Wtedy pozostaje mu już tylko czekać na usunięcie awarii i przywrócenie ruchu tramwajowego. A żeby mu się nie nudziło, może sobie poobserwować puściutkie autobusy MPK raz po raz przejeżdżające obok. W pobliżu usytuowane są przecież obie zajezdnie, a do czyżynskiej to nawet jedyna droga. Patrząc sobie więc pasażer i zastanawia się, czy naprawdę te autobusy są własnością tego samego przedsiębiorstwa, co stojące właśnie tramwaje. Bo przecież gdyby tak było, to ich kierowcy pomogliby rozładować sytuację, zabierając oczekujących pasażerów z przystanków. Autobusy zjeżdżające do Czyżyn mogłyby przecież w takich wypadkach podjeżdżać kilkaset metrów dalej, do wylotu al. Pokoju, gdzie zazwyczaj już funkcjonuje komunikacja tramwajowa. Oczywiście, wiązałoby się to z pewnym kłopotem, o kilka minut opóźniałoby jazdę do zajezdni, ale podobno MPK to przedsiębiorstwo usługowe.

Powtórzmy, nie chodzi o długie, wielogodzinne przerwy w komunikacji, kiedy zazwyczaj szybko i sprawnie wprowadza się autobusy zastępcze, chodzi o te kilkudziesięciominutowe przestoje, które zdarzają się i zapewne zdarzać się będą wcale nie tak rzadko. (K. G.)



— Jacek daj spokój: Tatus nie chce się z toba bawić...

HUMOR

PRAGNIENIE

— Chciałbym dziś mieć te pieniądze, które przepuściłem w towarzystwie pięknych kobiet — wzdycha podstarzały lowelas.

— A co byś teraz z nimi zrobił? — zapytuje go przyjaciół.

— Jak to co? Mało to dziś na świecie ślicznych dziewcząt?

DROBIAZGOWY

— Panie starszy — mówi gość do kelnera — w moim piwie pływa mucha.

— Och, jacy ci ludzie są drobni! — mówi kelner.

— A ileż piwa może wypić taka mała mucha?

RADA FILOZOFA

Platon powiedział do człowieka, który stale dążył do wzbogacenia się:

— Niegodziwcze, nie próbuj pomnażać mienia, próbuj pomniejszać pożyteczność.

KANDYDAT NA ZIĘCIA

Pewien nowobogacki pan zaprosił na obiad grono młodych mężczyzn.

— Moim córkom nie pożałuję posagu — powiedział do przybyłych. — Anna, jako najmłodsza — dostanie tysiąc funtów, 25-letnia Helen otrzyma dwa tysiące funtów, zaś Lillian, która ma 30 lat, dam 3 tysiące funtów.

— Przepraszam — odzywa się jeden z młodzieńców — a nie ma pan przypadkiem jeszcze jednej córki, takiej pod pięćdziesiątkę?

POPRAWA

Okulista spotyka swego pacjenta:

— No, jak tam? Czy w dalszym ciągu latają panu przed oczyma te ogniste punkciki?

— Latają, panie doktorze, ale teraz widzę je znacznie lepiej.

Grochem o ścianę

W nr 21 „Sygnałów” ukazał się artykuł o uczniach, którzy samowolnie zabrali autobus rozbijając go. W artykule wyrażałem obawę, czy nie powtórzą się podobne przypadki. I gdyby był stara ciotka, siedząca na kanapie mogłabym powiedzieć: nie mówię!

Tyle, że potwierdzenie moich przewidywań nie sprawia mi najmniejszej satysfakcji. Tym bardziej, że konsekwencje kolejnej przejażdżki okazały się nad wyraz przykre, dla przyłapanego na niej ucznia trzeciej

klasy naszej szkoły Jana Proffica. Przyłapano na samodzielnym wprowadzaniu autobusu na kanał naprawy uczeń, już wkrótce przestanie być pracownikiem MPK. Kierownictwo WEA Bieleńskie wystąpiło do Dyrekcji o rozwiązanie z nim umowy o pracę z zachowaniem okresu wypowiedzenia. Kara drastyczna, ale skoro inaczej nie można, skoro na nie się zdają próśby i groźby, trzeba zacząć realizować te ostatnie. Może to poskutkuje!

(K. G.)

Listy do Redakcji

Szanowne Kolegium Redakcji „Sygnały MPK” w Krakowie

My wysłużeni emeryci, zwracamy się do Was z serdeczną prośbą o opisanie naszej sprawy. Mamy po 40 i więcej lat pracy w MPK. Dawniej mieliśmy dobrą urzędniczkę, ob. Kruk, która regularnie i szybko zbierała składki związkowe i pośmiertne. Nie czekało się nigdy dłużej niż dwadzieścia minut.

Obecnie sytuacja się zmieniła. Czekamy nieraz i po kilka godzin, a czasem to nawet trzeba przyjąć na drugi dzień. To co się dzieje w paździer-

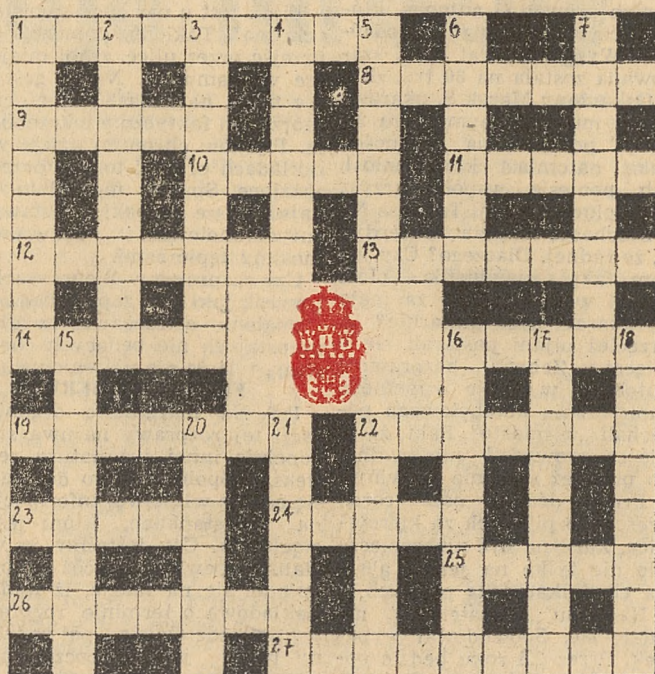
niku to jest wprost nie do opisanie. Przychodzi wielu ludzi, od niektórych czuć wódek, palą papierosy, wiele krzyku, w czasie wpłacania składek nikt nie opiekuje się świetlicą.

Jesteśmy wyczerpani chorobami, straciliśmy już wiele nerwów w ciężkich czasach. Dlatego chcielibyśmy móc wpłacać składki bez tracenia nerwów i zdrowia. Czy nie można by wpłacać ich w Radzie Zakładowej, albo gdzie indziej? Tak, aby ułatwić nam emerytom życie.

Wierzymy mocno, że uda się załatwić naszą prośbę i już z góry składamy Wam serdeczne podziękowanie za to.

EMERYCI

KRZYŻÓWKA NR 70



POZIOMO: 1) Nadwozie. 8) Lazurowe Wybrzeże. 9) Błękit nieba. 10) Biokatalizator, substancja wytwarzana przez każdy żywy organizm. 11) Potrzebne do placówk ziemniaczanych. 12) Miejsce występów artystycznych. 13) Przejazd przez obce terytorium. 14) Najbliższa osoba. 16) Wbiła pale. 19) Wielki blok kamienny. 22) Pół żołnierz — pół ksiądz. 23) Głębia, wir. 24) Nie młody. 25) Szybko schnąca farba. 26) Między wzmieszeniami. 27) Stad „dyryguje się” zwrotnicami.

PIONOWO: 1) Starożytny, największy amfiteatr świata. 2) Wynik. 3) Pięści pod balkonem. 4) Nie orzeł. 5) Zapach. 6) Kojarzy pary. 7) Łaczy się z teorią. 15) Instrument z uśmiechem. 16) Zakład pod ziemią. 17) Gatunek twórczości dziennikarskiej. 18) Duża śliwka. 20) Lata bez skrzydeł. 21) Pokrywa bieżnię. 22) Potrzebny, by nie zblazdzić.



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

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńska 15, p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. E-18