

Atmosfera lipcowych dni

Przed Zjazdem

W dniu 9 lipca br. odbyło się ostatnie spotkanie członków organizacji partyjnej w MPK z delegatem na IX Nadzwyczajny Zjazd PZPR.

Towarzysz Tadeusz Trzmiel, poinformował zebranych iż jest jednym z ośmiu delegatów wybranych w przedsiębiorstwach miejskiej komunikacji w Polsce. Opowiedział szcze-

gółowo o pracy w VI zespole do spraw rozwoju gospodarczego kraju, do którego to został przydzielony. W końcu odczytał zebrany dwa dokumenty sporządzone na podstawie dyskusji ze spotkań z naszą załogą, zebrani partyjnych i ogólnopolskiego spotkania aktywu polityczno-gospodarczego przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju.

Dokumenty te: „Stanowisko i uwagi organizacji partyjnej w MPK Kraków do projektu statutu Partii” i „Sprawnie funkcjonująca komunikacja jest nieodzowna w procesie wyjścia z kryzysu całej gospodarki narodowej”, złożone zostaną w całości na forum prezydium roboczych komisji zjazdowych jako stanowisko MPK.

Przedstawienie przez towarzysza Tadeusza Trzmiała obu dokumentów wywołało żywą dyskusję.

(M. B.)

...w czasie Zjazdu...

15 lipca, wczoraj Zjazd rozpoczął obrady. Mówi Ryszard Ropa z Działu Koordynacji Eksploatacyjnej:

— Nie jestem członkiem partii, ale obiecuję sobie po Zjeździe dużo. Powinien on być historyczny i przynieść zmianę nie sytuacji, gdyż tej tak szybko nie da się poprawić, lecz kierunku działania. Wysoko oceniam referat Biura Politycznego KC, w którym ujęto wszystkie najistotniejsze sprawy. Z dyskusji zapamiętałem tylko jeden rzeczowy głos, widząc, że dopiero się ona rozkręca. Dziś chyba nastąpi wybór pierwszego sekretarza.

Już wiemy że ta ostatnia prognoza nie sprawdziła się. A generalnie w tym głosie słychać oczekiwanie. Podobnie zresztą, jak i w następnym — Zenona Wawrzynia, z Sekcji Handlowo-Biletowej:

— Jestem członkiem PZPR.



Nasz delegat Tadeusz Trzmiel na sali obrad, z lewej przedstawiciel HIL Marian Wlech, z prawej Dyrektor Krakowskiego Ośrodka Telewizyjnego Andrzej Urbanczyk.

...i po Zjeździe

23 lipca. W Komitecie Zakładowym PZPR spotykam się z delegatem MPK na IX Nadzwyczajny Zjazd — mgr inż. Tadeuszem Trzmiel. Rozmowa co chwile przerywana nam telefonami. Wszyscy chcą umówić się na spotkanie z delegatem, od niego poznać zjazdowe kuliszy. Tow. Trzmiel tymczasem przekazuje I sekretarzowi KZ, Ryszardowi Bero-wskiemu dokumenty, jakie przywiózł ze Zjazdu: Odezwę, Program Rozwoju Socjalistycznej Demokracji, Statut PZPR, w roboczej jeszcze wersji, z nanoszonymi ręcznie uwagami.

— Cały ten Zjazd był niezwykle demokratyczny — mówi Tadeusz Trzmiel — podkreślił to w końcowym wystąpieniu tow. Kania, mówiąc, że demokracja miała wpływ największy na jego przebieg.

— Wiele mówi się o ulotkach, najrozmaitszych treści, jakimi zasypywani byli delegaci...

— Tak, zwłaszcza w okresie przedwyborczym otrzymywaliśmy wiele takich materiałów. Głównie wymierzone one były przeciwko tow. tow. Rakowskiemu, Klasie, Szumowskiemu, bardzo aktywnie działali także organizacje, jak Katowickie Forum Partyjne, ZP Grunwald czy Warszawa 80, tak poprzez

(Ciąg dalej na str. 2)

■ Z ogromną szybkością jeżdżą wciąż nasze tramwaje. Nie wpływa to dodatnio na jakość torowisk, jak i bezpieczeństwo pasażerów. A na 34 wozy skontrolowane w maju na ul. Franciszkańskiej w ciągu jednej godziny, zaledwie 2 jechały z dozwoloną prędkością.

■ We wrześniu opracowane zostaną wyniki pomiarów napelnień w tramwajach i autobusach, przeprowadzonych przez studentów Politechniki. Miejmy nadzieję, że pomogą one usprawnić komunikację.

■ Odwiedziła nasze Przedsiębiorstwo delegacja węgierska z wytwórni Ikarusa. Oby w ślad za miłymi gośćmi dotarli do Krakowa ich wyroby.

15 dni w MPK

■ Tesknią za MPK pasażerowie, tam gdzie przestaliśmy jeździć. W sobotę 13 czerwca, w ciągu zaledwie kilkunastu minut kilku pasażerów odwiedziło Punkt Kontrolny Ruchu na placu Centralnym pytając o możliwość dojazdu do Dobczyc, a nawet Gdowa. Może więc nasze Przedsiębiorstwo nie jest takie najgorsze, jak sądzą zwłaszcza koledy z „Głosu Nowej Huty”?

■ Zdaniem niektórych naszych pracowników, MPK jest zbyt bogatym przedsiębiorstwem; nie zgłasza się bowiem drobnych nieraz wypadków do PZU, i w efekcie nie otrzymujemy pieniędzy za naprawy. A należą nam się one za każdym razem, gdy wypadek nastąpił nie z winy pracownika MPK. Według ostrożnych ocen, tracimy na tym rocznie kilkaset tysięcy złotych.

■ Opracowano pięciostopniowy plan ograniczania komunikacji autobusowej w Krakowie, polegający na skracaniu i likwidowaniu niektórych linii. Żeby tylko nie trzeba było go przekształcić w plan likwidacji tej traktacji. Ale to już nie od MPK zależy.

KG



Nadzwyczajny Zjazd PZPR

Tej treści kartkę otrzymaliśmy z Warszawy:

Serdeczne pozdrowienia z pierwszego dnia obrad Zjazdu PZPR — pełen nadziei i wiary spełnienia oczekiwań swoich wyborców i całej MPK-owskiej załogi

przesyła

Tadeusz Trzmiel

delegat MPK-owskiej organizacji

partyjnej na IX Nadzwyczajny Zjazd PZPR

Gdy zima 1978 roku nastąpił ostry kryzys w komunikacji miejskiej, wielu stwierdziło, że osiągnięto już dno poziomu świadczonego przez MPK usług. W stwierdzeniu tym, choć może to przewrotnie zabrzmieć, była nutka optymizmu. Bo skoro dno, to już gorzej być nie może, to odrobimy się od niego i stopniowo warunki podróżowania po Krakowie będą się poprawiać. Powodów do patrzenia z nadzieją w przyszłość było zresztą więcej. Kryzys 1978 roku spowodował, że posypały się deklaracje pomocy dla MPK, że sprawy komunikacji miejskiej, zaczęły być wreszcie ważne nie tylko dla nas. Wydawało się więc, że, choć nie będzie to łatwe, jednak poprawa nastąpi. Tym bardziej, że bezpośrednia przyczyna kryzysu była zima i związane z nią bardzo trudne warunki atmosferyczne.

I faktycznie odbiliśmy się od dna. Zaczęliśmy jeździć lepiej, pewnie (acz często tylko w deklaracjach) efekty przyniosły gładkie pomocy dla MPK, jakie organizowano dla krakowskich zakładów pracy. I była sytuacja, choć daleka od zadowalającej, to jednak porównująca krakowski stan do innych miast. Aż przyszedł lipiec roku 1981. O sytuacji gospodarczej kraju napisało już chyba dostatecznie dużo, abym mógł pominąć ten temat. Fakty są czytelnikom znane. Ja przytoczę tylko fragment dwóch raportów o stanie komunikacji, sporządzonych przez Główną Dyspozytornię: 7 lipca: autobusu według rozkładu jazdy — 337, wozy w ruchu — 325. Mało, ale jeszcze można wytrzymać i 16 lipca, użyczy wg rozkładu — 333

(oszczędność czterech, to efekt zawieszenia linii „A”), wozy w ruchu — 289. To już jest niepokojące. Komunikacja autobusowa w Krakowie przestaje funkcjonować. Codziennie mniej wozów wyjeżdża z zajezdni. I stała to pociecha, że gdzieś indziej jest jeszcze gorzej, że w Gorzowie Wielkopolskim mówi się o sukcesie, bo udało się przywrócić komunikację, która już w ogóle nie działała, przez wysłanie na trasę jednego czy dwóch autobusów, że w Warszawie nie wyjeżdża dziennie z zajezdni około

800 samochodów. Bo co to w końcu obchodzi pasażerów? Podstawowy brak, brak który jest praktycznie „nie do przeskokowania”, to brak opón. Podobnie źle wygląda sytuacja z paliwem itd. Studiując jednak raporty z ostatnich dni zwróciłem uwagę na jeden szczegół: z trzech zajezdni autobusowych, jakimi dysponujemy, dwie pracują nie najgorzej. Na przykład wspomnianego 16 lipca z Czyżym i Bieżym łącznie wyjechało tylko 10 autobusów mniej. Natomiast zajezdnię w Woli Duchackiej na 85 wozów które miały wyjechać rozkładowo, opuściło tylko 55. Spora w tym zapewne wina poprzednich decyzji, gdy zgodziliśmy się wziąć do eksploatacji nie wykończoną jeszcze zajezdnię, ale czy tylko? Na pewno są

tam najtrudniejsze warunki pracy, na pewno nie brak i w tej zajezdni ludzi ofiarnych, tylko, że liczby są bezwzględne. A na dodatek w Przedsiębiorstwie nie najlepiej mówi się o atmosferze wśród pracowników „Woli”. I choć autobus bez opony nie wyjeździe, a naprawa i założenie tej opony właśnie w tej zajezdni są najtrudniejsze, to jednak chyba i w stosunkach międzyludzkich istnieją tam niedomówienia, nie wpływające korzystnie na jakość pracy.

Ale żeby nie twierdzić, że Wola jest najgorsza, jeszcze na koniec historyjka mówiąca o tym, że nie wszyscy pracownicy także innych zajezdni naprawdę przejmują się opinią Przedsiębiorstwa. Tym razem sprawa dotyczy kierowcy z Czyżym, który 14 lipca jeździł na linii 14301, a raczej miał jeździć, bo żeby uniknąć zbyt męczącej pracy, umyślnie najechał na deskę z gwoździem, przebił óstkę i „miał święty spokój”. Jak nazwać takiego kierowcę? Pracuje w MPK, musi znać nasze problemy z ogumieniem, a jednak nie waha się zniszczyć sprzętu, który liczymy na sztuki, potrzebując sepek. To też przykład, na to, że nie w 100 procentach nasze trudności mają charakter obiektywny. I choć jest źle, a będzie jeszcze gorzej, bo fabryki opón, zamiast swoich produktów dają nam dobre rady, abyśmy uprzedzili pasażerów i likwidowali linie, to przecież nie możemy postawić autobusów na kolki i zdać się na kogoś kto spowoduje już prawdziwe, a nie pozorne, jak przed trzema laty odbicie od dna. I od nas ono też zależy!

KRZYSZTOF GACEK

Zaważyło się!

W numerze 3 „Sygnałów” z bieżącego roku, Główny Księgowy MPK mgr **Michał Jankowski** przedstawił w ogólnym zarysie czytelnikom zasady gospodarki finansowej Przedsiębiorstwa na rok 1981. Obecnie przyszła pora, by przedstawić konkretne wyniki pierwszego półrocza finansowej działalności MPK. Przed ich przedstawieniem przypomnijmy jeszcze tylko, że podstawą zachowania samodzielności w tej dziedzinie, jaką otrzymaliśmy na rok bieżący, jest oprócz wykonania zadań rzeczowych, wypracowanie przez MPK zysku. Wówczas byliśmy z mgr Jankowskim optymistami, sądziliśmy, że nie dojdzie do zamiany tej pozycji bilansu na straty. Obecnie jednak sytuacja wygląda bardzo niedobrze. Zdaniem Głównego Księgowego, wszystko wskazuje na to, że jeżeli nie podejmiemy jakichś radykalnych działań, to rok zamknijemy stratą rzędu 80 mln zł. W efekcie czeka nas udyrektywnienie funduszu płac, zmniejszenie funduszu własny Przedsiębiorstwa. Doprawdy niezbyt zachęcające perspektywy. A oto jak wygląda aktualnie wykonanie zadań finansowych po pierwszym półroczu wraz z komentarzem mgr Jankowskiego:

I Lewa strona — nakłady (koszty).

1. **Amortyzacja:** Plan na 1981 r. — 193 mln zł — wykonano za 6 miesięcy 90 mln zł, a więc 46,6 proc.

planu rocznego. I komentarz: Nie jest źle, ale oszczędności nie będzie, zwłaszcza gdy otrzymamy nowy tabor.

2. **Materiały** — odpowiednio: 469 mln zł — 247 mln zł — 52,7 proc. Sytuacja jest bardzo niedobra, grozi przekroczenie planu rocznego.

3. **Energia** — 49 mln zł, 26 mln zł — 52,8 proc. Także nie będzie oszczędności, lecz przekroczenie.

4. **Remonty kapitałowe** systemem zleconym — 105

Czy zachowamy finansową samodzielność?

mln zł, 46 mln zł — 23,7 proc. Niby dobrze, tylko, że jeżeli zrealizujemy plan remontów, a powinniśmy go wykonać, to w drugim półroczu wydamy 150 mln zł. Oszczędności nie będzie.

5. **Płace** — 591 mln zł — 326 mln zł — 55,2 proc. Komentarz zbędny, liczy się dostatecznie wymowne.

6. **Narzuty na płace** — 243 mln zł — 140 mln zł — 57,6 proc. Im wyższe płace, tym wyższe narzuty, to oczywiste.

7. **Pozostałe** — 69 mln zł — 34 mln zł — 49,6 proc. — Zgodnie z planem.

Nakłady razem wynoszą w planie rocznym 1811 mln zł, a w pierwszym półroczu wydano 910 mln, a więc ponad 50 proc. Niby nie jest najgorzej, ale pamiętajmy o zaniżonym w pierwszym półroczu planie

remontów systemem zleconym. Jeśli zostaną one wykonane zgodnie z planem to koszty w II półroczu zostaną znacznie przekroczone. Sytuacja jest więc bardzo trudna.

II Prawa strona — dochody.

1. **Sprzedaż działalności podstawowej** — 456 mln zł — 232 mln zł — 51,0 proc. Można się spodziewać, że plan zostanie nieco przekroczony, ale na pewno nie pokryje to wzrostu kosztów.

2. **Sprzedaż działalności pomocniczej** — 7 mln zł — 2 mln zł — 32,2 proc. Nie jest dobrze, bardzo niskie wykonanie planu.

3. **Dotacja budżetowa** — 1185 mln zł — 570 mln zł — 48,1 proc. Może uda się uzyskać więcej, ale trudno na to liczyć.

4. **Produkcja na własne potrzeby** — 180 mln zł — 105 mln zł — 58,3 proc.

Na zaplanowany na rok 1981 zysk 16 mln zł, w pierwszym półroczu osiągnięto 2 mln. I nie jest rozwiązaniem zaniechanie prowadzenia remontów, bo jest to podcinanie gałęzi, na której wszyscy siedzimy. Jedyne co można tutaj zrobić, to obniżyć koszty remontów przy pełnym wykonaniu ich zakresu rzeczowego. Podobnie, musimy wykonać zaplanowa-

na ilość wozokilometrów. Tu tylko narzuca się pytanie, które postawił na spotkaniu z mgr Jankowskim przedstawiciel NSZZ „Solidarność” **Stanisław Dyląg**: Jak to zrobić? Wątpliwe czy odpowiedź na nie zna nawet minister. Ale o tym przekonamy się w czasie jego wrześniowej wizyty w Krakowie.

Cóż więc możemy zrobić, aby nie doszło do krachu w MPK? Zastępca dyrektora do spraw ekonomicznych mgr **Alojzy Kusina** stwierdził, że nie powinniśmy przyjmować pozaplanowanych dostaw taboru, że względu na rosnące koszty amortyzacji, wzrost zatrudnienia należy uzależnić od wykonania zadań rzeczowych, ograniczyć ilość godzin nadliczbowych, by przeciwdziałać powstawaniu kominów płacowych, wstrzymać dalsze przeszerogowanie pracowników do czasu pełnego pokrycia funduszu płac, wzmocnić działania zmierzające do uzyskiwania większych wpływów przez Przedsiębiorstwo, ograniczyć wykonywanie remontów systemem zleconym, a wykonywać je systemem gospodarczym, który jest bardziej opłacalny.

Czy to wystarczy? Trudno przewidzieć. Dlatego wszyscy musimy teraz oszczędzać. I tym razem nie jest to już pusty slogan, lecz życiowa konieczność MPK, czyli nas wszystkich.

KRZYSZTOF GACEK

Jak w poprzednich również i w tym roku członkowie Koła PTTK im. Wincentego Pola w MPK wzięli udział w IX Ogólnopolskim Górskim Rajdzie WPK Katowice, którego trasy wiodły przez piękny Beskid Żywiecki. Fot. Czesław Dylowicz

Producent tramwajów największym przeciwnikiem komunikacji szynowej w Polsce!!!

Dla wielu stwierdzenie powyższe zabrzmi paradoksalnie. Niemniej fakty, jakie w ostatnim okresie odnotowano świadczą same za siebie. Uważni czytelnicy pamiętają zapewne zamieszczoną w „Sygnałach” nr 8(194) notatkę o sposobie załatwienia przez Chorzowską Wytwórnię Konstrukcji Stalowych ogólnopolskiego wniosku dotyczącego ograniczenia produkcji tramwajów w roku bieżącym, z przeznaczeniem wygosparowanych tym sposobem części i elementów konstrukcyjnych na odbudowę jednostek wycofanych z ruchu z powodu ich braku. Podsumowując ustalono, że w skali kraju gra toczy się o odbudowę 2,5 rocznej produkcji Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych. (Rocznie „Konstal” produkuje 220 jednostek tramwajowych, przy czym koszt jednostki wynosi 2.200 tys. złotych.)

W oparciu o powyższy materiał wystąpiło z wnioskiem ograniczenia produkcji roku 1981 o 50 jednostek na rzecz wspomnianych już części zamiennych, chcąc w ten sposób dokonać odmrożenia milionów złotych, stanowiących wartość wycofanych z ruchu jednostek.

Ten niezwykle skomplikowany rachunek ekonomiczny nie doczekał się rozwiązania do dnia 11.VII, kiedy to otrzymał mój TELEK wzywający użytkowników tramwajów 105 N do Konstalu na naradę w sprawie rozdziału części zamiennych. Wszyscy zainteresowani odetchnęli z ulgą myśląc, że wreszcie zdrowy rozsądek przezwyciężył administracyjne bariery. Jakież ogromne było rozczarowanie zebranych, gdy niezwykle sympatyczna pani mgr **J. Wodzisławska** — z-ca dyrektora d/s ekonomicznych poinformowała, że faktycznie obniża się produkcję tramwajów o 50 jednostek, lecz przyczyną jest decyzja zjednoczenia nadrzędnego „Konstalu” ograniczająca ilość materiałów niezbędnych do produkcji właśnie owych nieszczęsnych 50-ciu 105-tek.

Poinformowano nas również, że decyzją dyrekcji „Konstalu” z dniem 1.VII. część pracowników zajmujących się dotychczas produkcją tramwajów i części zamiennych została przeniesiona do produkcji, jak to w duma podkreślono, eksportowej. W kolejnej informacji, potwierdzonej przez przedstawiciela MAGTİOS wynikało, że Kraków otrzymuje w br. 24 jednostki tramwajowe, w tym ani jednej w częściach zamiennych. Informację tę podano w chwili, kiedy tysiące krakowian czytało optymistyczny artykuł zamieszczony w 138 numerze „Gazety Krakowskiej” z podtytułem „Minister Kępa obiecał...” — nie muszę chyba dodawać, że dokończyłem to zdanie na własnym egzemplarzu „Gazety”.

Nie będę opisywał głosów przedstawicieli poszczególnych miast, gdyż od co najmniej dwóch lat pod adresem Konstalu mówią oni to samo, z tym samym skutkiem, z tą jedną różnicą, że cyklicznie zmieniają się słuchacze owego „Koncertu żywego”.

Trzy fakty pozostają jednak faktami, niezależnie od sposobu ich interpretacji.

Fakt I-szy — Wniosek MAGTİOS dotyczący zmniejszenia produkcji tramwajów o 50 sztuk został przez bratnie Ministerstwo załatwiony pozytywnie.

Fakt II-gi — W okresie znanego nam prawie całkowitego zaniku komunikacji autobusowej podejmuje się decyzję o dalszym ograniczeniu będącej już od lat w rozkładzie komunikacji tramwajowej.

(Jakże fałszywie brzmi dla mnie w tym momencie wypowiedź naszych przywódców o konieczności rozwoju komunikacji zbiorowej i podejmowanych w tym kierunku działań).

Fakt III-ci — Kolejny rok — miliony złotych będą niewykorzystane zamieniając się na naszych oczach w marne złotówki złomu hutniczego.

Komentarz chyba zbędny.

inż. ZBIGNIEW CIAPUTA

„Cukierek” dla wszystkich

Na jednej z czwercowych narad z kadra kierowniczą, kierownik Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego mgr inż. **Władysław Stolarczyk** powiedział: „W naszych bufetach już od wczesnych godzin rannych tworzą się kolejki. Stoją codziennie jedne i te same osoby. Inni nie mogą nie kupić. Są to więc kolejki dla nierobów”.

Opinia mgr inż. W. Stolarczyka o ludziach ustawicznie stojących w kolejkach „bufetowych” nie jest osobista. Trudno się pod nią nie podpisać.

Zrobiona przeze mnie na ten właśnie temat audycja i nadana w miesiącu grudniu ubiegłego roku przez Radiowęzeł wywołała burzę protestów i nawet grózbę z jednej strony, z drugiej aplauz, że wreszcie się „nierobami” ktoś zajął. W efekcie u tych, u których powinna ona znaleźć odblask... nie znalazła.

A obo krótki sondaż wśród osób pracujących w pomieszczeniach MPK przy ulicy Wawrzyńca.

Czy na przykład z bufetu korzystają panie **Aniela Zbroja** i **Danuta Piekarczyk** z Hali Maszyn?

— Trzeba stać, a my nie mamy czasu. Jak idzie któraś z nas o godzinie 10.00, to w bufecie już nie ma... — A. Zbroja.

— W bufecie na IV Zajezdni dostają na listy. Tu u nas kupują zawsze jedni i ci sami.

My nigdy. — D. Piekarczyk. Kierownik Działu Ekonomicznego mgr **Honorata Bachorska**:

— Jestem za tym aby działać sprawiedliwie. Każdy ma prawo coś kupić w bufecie, a nie tylko ci co w nim od rana stoją i pilnują.

Kierowca Zakładu Torów **Wiesław Skoplak**:

— Nie mam czasu na stanie w kolejce. Raz tylko kupiłem pasztecik w puszcze. Zeglałem do bufetu ale jak tam coś jest do kupienia, to równocześnie stoi ogromna kolejka. Jak nie ma kolejki to są same bułki i jajka.

W jadalni Zakładu Napraw Autobusów, spotykam wydającą mleko **Annę Kubik** i spawacza **Andrzeja Toczka**.

— Zawsze w przodzie kolejki te same twarze. Mają telefony i wiedzą kiedy co jest do kupienia. — A. Kubik.

— Nigdy nie wiadomo kiedy co w bufecie będzie. Są tacy co stale stoją i oni kupują. — A. Toczka.

Czy rzeczywiście w naszych bufetach znajdują się „atrakcyjne” towary spożywcze?

Mówi bufetowa **Krystyna Kowal**:

— Dostaję pasztecikową, kiszkę, salceson. Jest duży wybór. Ostatnio sprzedawałam smalec na listy pracowników.

— A słodycze?

— W czerwcu i lipcu nie było. Ostatni raz w maju. Były wtedy ciastka, batony, cukierki i pomadki na węgę. Jak się

skończyło zrobiono mi straszną awanturę, że jedni dostali po 20 deko, a inni nic.

Jakie więc znaleźć w tej trudnej sytuacji, w jakiej się znajdujemy, rozwiązanie aby towar „zdobyty” dla całej załogi mógł rzeczywiście sprawiedliwie zostać rozdzielony, aby nie korzystały z niego stale jedne i te same osoby. Z tym pytaniem zwracam się do kierownika Działu Socjalno-Bytowego **Ryszarda Laskowskiego**.

— Jeżeli zdobywamy 100 czy 200 kilogramów jakiegoś asortymentu towaru, jest to zbyt mało aby rozprowadzać do wszystkich bufetów. Dajemy więc do dwóch, trzech zakła-

KONKURS

Polski Klub Ekologiczny w Krakowie, Młodzieżowa Wszechnica Dziennikarska Zarządu Krakowskiego ZSMP, Młodzieżowy Klub Twórców Kultury FORUM ZK ZSMP, ogłaszają honorowy konkurs fotograficzny na zdjęcia i reportaże nt. zagrożeń i ochrony naturalnego środowiska regionu krakowskiego, tarnowskiego i nowosądeckiego.

W konkursie mogą wziąć udział wszyscy miłośnicy fotografii, którzy nie ukończyli 35 lat. Każdy autor może nadesłać dowolną ilość prac. Do przyszłości należy dołączyć kopertę opatrzoną godłem. Godłem należy podpisać także fotografie. W zaklejonej kopercie powinny znajdować się dane personalne i spis prac, które należy nadsyłać pod adresem: Klub Twórców Kultury ZK ZSMP FORUM, Kraków, ul. Mikołajska 2, do 15 X br. Będą przyznawane nagrody honorowe, przewiduje się też zorganizowanie wystaw.

M. BUBACZEWSKA

Wtorek 14 lipca br., godzina 9.00. Ostre dźwięki telefonu przerywa ciszę redakcyjnego pokoju. Męski głos w słuchawce... „Prasa to potęga, liczymy na was, inne nasze interwencje nie odniosły żadnego skutku. Przyjdźcie z fotografem, sami zobaczcie i zrobicie zdjęcie ludziom z Zakładu Budowlanego jak pracują... godzina 9.00, a oni śpią... Pewnie znów popili”.

Pan przedstawia się. Nazywa się **Edward Wójtowicz** i jest dyspozytorem w punkcie ruchu na Azorach, a pracownicy ZB zatrudnieni są tu przy pracach wykonawczych (instalacje sanitarne i elektryczne), ustawionego już nowego zaplecza dla pracowników ruchu.

Wprawdzie bez fotoreportera, który akurat znajduje się na urlopie i nie w błyskawicznym tempie ja-

ko, że odległość z ulicy Wawrzyńca na Azory „pokolnalam” środkami miejskiej komunikacji, znalazłam się na miejscu dopiero około godziny 10.30.

W towarzystwie pana Wójtowicza wchodzę do nowej dyspozytorni. Zastaję czteruosobową załogę ZB (3 elektryków i jednego hydraulika) przy pracy. Przedstawiam się mówiąc, że przyjechałam tu w związku z interwencją obojętnego tu ze mną dyspozytora.

— Wiem o tym — otrzymuję krótką odpowiedź.

— Który z panów jest brygadystą, odpowiedzialnym za zakres wykonywanych robót?

Wprawdzie moje pytanie pozostaje bez odpowiedzi ale panowie zaczynają sobie „skakać do oczu”.

— O godzinie 9.00 tych dwóch spało... o tutaj...

wskazuje mi miejsce dyspozytor.

— Kto mi udowodni, że spałem?

Ponawiam moje pytanie.

— Który z panów jest tu brygadystą?

Znów pytanie pozostaje

GODZINA 9.00

A ONI ŚPIĄ...

bez odpowiedzi. Zaciętrzeni pracownicy w słownej walce z dyspozytorem, nie reagują. Rzucają „nie do zbicia” argumenty...

— W czasie przerwy śniadaniowej wolno nam leżeć, a o godzinie 9.00 jak pan dzwonił do redakcji mieliśmy właśnie przerwę śniadaniową. Poza tym jesteśmy po całonocnej pracy. A przecież może się jeszcze dzisiaj zwolnić!

— Gdzie panowie pracowali w nocy?

— Przy ulicy Bieńczyckiej.

— Może więc dowiem się wreszcie, który z was odpowiada za pracę? Kto tu jest brygadystą?

— A jeżeli powiem, że brygadysty nie ma...

— No to kto go zastępuje?

— Ja... Antoni Biskup.

Nareszcie. Pan Wójtowicz wychodzi głośno żegnany słowami aby pilnował swojej pracy, a nie ich bo autobusy coraz to gorzej jeżdżą, a kierowcy nie liczą się z rozkładami.

— Podobno ta dyspozytorna stoi tu już od 20 czerwca. Są skargi, że przychodzą do pracy pijani. Często też kupują w pobliskim sklepie wino

i tu się upijacie, a potem śpicie zamiast pracować.

— To nieprawda. — A. Biskup.

— Czy dużo macie tu jeszcze pracy?

— Niewiele. Jeżeli dostaniemy jutro podnośnik to jutro skończymy.

— Na pewno?

— Tosiek... wtrąca kolegę ostrzegawczo.

— No więc potrzeba nam jeszcze dwóch dni.

Wracam do starej dyspozytorni. Na kilku metrach kwadratowych... dyspozytor, regulatorka ruchu i trzech kierowców. Tępo. Więcej nikt tu nie wchodzi. Na szczęście jest lato i drzwie szeroko otwarte. W zimie gorzej byłoby... mówią. Wszyscy skarżą się na warunki w jakich pracują. A trudno nie narzekać jeżeli nie można umyć rąk, zagotować wody

na herbatę ani skorzystać z WC, do którego to miejsca jest spory kawał drogi. Największy to problem dla kierowców, którym rozkład jazdy na taką pracę nie pozwala. Mając takie warunki pracy, jakże więc nie obserwować tych, od których zależy aby uległy one jak najszybciej poprawie?

Z mojej nieplanowanej wyprawy na Azory, wyciągnęłam wnioski weale nieoptymistyczne. Wystarczy, że zacytuje choćby treść notatki jaką udostępnił mi w opisywanym punkcie ruchu...

„...Jak przyjałem służbę o godzinie 12.00 instalatorów nie było. Jeden przyszedł o godzinie 13.30 i spał do godziny 17.45, następnie zdał klucze i poszedł do domu. Podpis i data 6 lipca 81”.

M. BUBACZEWSKA

PLOTKI NAJWYŻSZE:

★ Pewne luki w jednolitości działań kolektywu społeczno-politycznego MPK ujawnił w „Dniu prezydenta” „Dziennik Polski”. Wstyd, decyduję...

★ W Urzędzie przy ul. Basztowej odbyło się posiedzenie pewnego ważnego sztabu transportowego poświęcone pomocy dla MPK. Otrzymałszy szereg bezcennych rad (np. by likwidować najpierw linie autobusowe pokrywające się z liniami tramwajowymi) oraz 8 dętek i 13 opon (0,72 dętki i 1,18 opony na 1 firmę zobowiązaną do pomocy). Grunt to zielone światło dla komunikacji masowej...

★ Załili się poniekórzy na słabą widoczność (i słyszalność) naszego Delegata w Dniach Zjazdowych. A tyle tam słów padało o konieczności przewyższania partykularyzmów...

REWOLUCJE PODGABINETOWE:

★ Po ogłoszeniu Rezygnacji Najwyższej pod Gabinetem zrobiło się jakoś przestronniej. Czyżby sprawdziła się historia gryzoni uciekających z miejsc zagrożonych?

★ Gabinetowe operatywki z rzadka trwają teraz dłużej niż godzinę. Tak trzymać...

★ „Współczynniki męskości” Biura Organizacji Zarządzania wydatnie poprawił ostatnio mgr Posiewka.

★ Kilku dziesięciu sztuk kwiecica z okazji imienin uroczej pani Marii gratuluje

SPECIALISTA

Kłopot pełen dymu!

Raz w tygodniu od rana pod kioskem przy ul. Wawrzyńca stoi „parenascie” osób. Ktoś kto obserwowałby z boku to z pozoru bezsensowne stanie pod pustym kioskem byłby nieco zdziwiony. No bo jaka logika? Ot stoi sobie taki osobnik pół g. ziny, nie kupuje po czym odchodzi z uśmiechem, ustępując miejsca przychodzącemu. Tymczasem nie jest to aż tak nielogiczne. By nie stać osiem godzin pod kioskem pracownicy w działach, wydziałach wymieniają się w „stójkowym”. Czego oczekuje koleżka? Oczywiście... dostawę papierosów.

Diabli mnie zawsze brali gdy obserwowałam paragoniczne oczekiwanie w zakładowym bufecie na coś co może przyniesie. Zastanawiałam się dlaczego kierownicy, mistrzowie, brzydziejści tolerują ten stan. Dlaczego płaci się ludziom zupełnie za coś innego niż pracę? Mimo, że mam nienormalny czas pracy, jakoś nie mogłam sobie pozwolić by stać trzy godziny w kolejce. I stało się. Musiałam się przemóc i „pójść w kolejkę”, tylko dlatego, że — drobiaz — braki mi papierosów. Posiałam tylko... godzinke i już byłam posiadaczem trzech paczek „Popularnych”. Gdyby ktoś nieświadomy rzeczywistości przeszedł wtedy po naszych obiektach przy ul. Wawrzyńca, mógłby pomyśleć, że „u nas to chyba Japonia” pełna automatyka i stąd tak mało ludzi w halach produkcyjnych. Niestety żart i to wcale niewesoły. Stojąc w kilkusetosobowej kolejce szlag mnie trafiał, na to wszystko. A więc na to, że robotę wezmę do domu bo stoję w kolejce po papierosy, na to, że stojącej osoby przykleja się dzieje innych, że moja szansa na „trzy paczki” wcale się nie przybliżyła, na to, że te same osoby podchodzą bez kolejki

po parę razy, na to, że w wielogodzinnej kolejce stoi matka z całkiem malutkim dzieckiem — i staruszek o lasce, na to, że...

Jeszcze parę miesięcy temu, zrobiłabym ogromną awanturę. Dziś stoję pokornie i irytuję się, wcale nie dlatego, że to wszystko widzę, ale dlatego, że muszę stać, że wiem na pewno iż ci co „kombinują” nie pójda tych trzech paczek sprzedać po „dusze” czy może i więcej, pewnie dlatego, że znam ten piekielny nałóg.

Nie załamali mnie kolejki i brak mięsa, wytrwale latałam za papierem toaletowym i proszkiem do prania. Ze stoickim spokojem zniosłam zniknięcie zielonego groszku i octu, ba nawet brak soli nie załamali mojej wiary w lepsze jutro. Nieswojo poczułam się dopiero gdy brakło dla mnie cukierków owocowych, zaniepokoiłam się przy szafeczce za mydłem i zaczęłam tracić wiarę, że „Polak potrafi” gdy pałę ostatniego „Popularnego”.

Powie ktoś „toż czysty idiotyzm”. Nie wierzyć w skuteczność przemian z powodu braku papierosów?

A jednak. Łatwo mówić i wierzyć w wielkie sprawy i mieć wielkie ideały, gdy drobiazgi nie pochłaniają całej energii.

Myślę, że tylko dlatego z „dniami papierosowymi” na Wawrzyńca coś trzeba zrobić. Co? Nie wiem. Broń Boże nie spowodować by nie było dostawy papierosów do kiosku. Kto ma o tym pomyśleć? Też nie wiem. Nie może tak jednak być byśmy pracowali tylko cztery dni w tygodniu, nie mogła też pozbać ludzi papierosów. I nic tu nie pomoże najusposobienie prelekcje o szkodliwości palenia.

F. S.

Z zainteresowaniem, ale i ze zdumieniem przeczytałam artykuł Filomeny Serwin pt. „W biały dzień” nr 11 z 1-15 czerwca 1981 r. Chodzi mi o czywiście o część artykułu dotyczącą mojej osoby, który jest tendencyjny i subiektywny.

Przed wszystkim chciałam zapytać, kto Panią upoważnił do publikowania na łamach „Sygnałów” mojego nazwiska, przedstawiając mnie jako „ojca pijaka” którego „dziecko” zmuszone jest codziennie oglądać i który „wszystkie pieniądze przepija”? i który z nas, Noworyta, czy ja „bywał często pijany”?

Czy Pani jest wiadomo — bo o tym Pani nie pisze — że o kradzież autobusu w dniu 13 kwietnia br. zostaliśmy również oskarżeni przez pracowników zajezdni „Czyżyny”, które to oskarżenie okazało się zupełnie bezpodstawne. Ponieważ w tym dniu pracowałam za wolne w godz. 9.30 — 18.30, natomiast Noworyta jeździł w turnusie dwurazowym? (MO sprawdziła to szczegółowo). Z satysfakcją podkreśla Pani, iż byliśmy „dokładnie pijani”. Przecież żaden z nas, nigdy tego nie kwestionował, a ja do tej pory bardzo żałuję, że tak się stało, ale wydaje mi się, iż nie jest to powód, żeby z człowieka zrobić szmata.

Jak to się stało, że znaleźliśmy się na terenie zajezdni „Czyżyny” nie będę Pani wyjaśniał, ponieważ zrobiłem to pisemnie i przedstawiłem mojemu kierownikowi.

Jednakże muszę kategorycznie zaprzeczyć i stwierdzić raz jeszcze, że żaden z nas 15 kwietnia nie wprowadził autobusu jak również nie miał takiego zamiaru.

To fakt, że byłem z Noworytą pod wpływem alkoholu, ale wydaje mi się, że kierowca z Czyżyn po skończonej pracy powinien nas zawieźć na jakikolwiek Komisariat MO, a nie uwozić śpiących na zajezdni.

Żaden z nas nie wyjeżdżał z myjny autobusem, który Pani zdaniem miał „ruszyć z kopuły”, ponieważ gdyby tak było, to biorąc pod uwagę nasz stan

i bardzo wąskie drzwi wyjazdowe z hali autobus zostaby rozbity, a przynajmniej uszkodzony (nie takiego o ile mi wiadomo się nie stało). Piszcie Pani, że „ktoś doradził”, „ktoś się szarpał” i że „kierowcy wyciągnęli z autobusu pijanych poruwaczy” oraz że „zadzwońnił po milicję”. Ze po milicję to fakt, ale kto się z nami szarpał, kto nas wyciągał, dlaczego Pani nie podaje nazwisk?

Muszę Pani powiedzieć, że nikt z nami się nie szarpał, nikt nas nie wyciągał, jak również nikt nikogo nie wyzywał. Po prostu sami wysiedliśmy z autobusu i na dyspozytorni czekaliśmy na przyjazd radiowozu MO. Ponadto pisze Pani, że sprawę o porwanie autobusu wycofano, bo do MO wpłynęło pismo z ZEA Wola Duchacka oraz, że „taka była wola kolektywu”.

To nie zupełnie tak jest jak Pani pisze, Pani Serwin. MO po wnikliwym zbadaniu sprawy wydała mi prawo jazdy, stosując wobec mnie środek wychowawczy. I jeszcze jedno proszę Pani. Nie była to jedynie „wola kolektywu”, bo o ile mi wiadomo na piśmie skierowanym do KD MO Nowa Huta, oprócz podpisów członków Zarządu NSZZ „Solidarność”, figurują podpisy członków OOP Wola Duchacka, kierownictwa naszego Zakładu oraz dyrektora ds. trakcji autobusowej mgr inż. Kowalczyka.

Pragnę jeszcze Pani poinformować, że przez szesnaście lat mojej pracy nigdy nie miałem zatargów z moimi przełożonymi, a w roku 1980 otrzymałem dyplom uznania za dobrą pracę i dwukrotnie nagrodę pieniężną za wzorowe wykonywanie się z obowiązków służbowych (akta do wglądu w ZEA Wola Duchacka). Oczywiście potępiam fakt mojego wprowadzenia się w stan nietrzeźwy 15 kwietnia, bo gdyby nie to, znalazłbym się w domu a nie na terenie zajezdni, za co zresztą zostałem ukarany karą nagany, a nie upomnieniem, jak to Pani przedstawiła w swoim artykule, co jeszcze raz potwierdza, Pani nie-

dokładne informacje. Kończąc proszę o przedstawienie zająścia w najbliższych „Sygnałach” w sposób obiektywny po zapoznaniu się z racjami również drugiej strony. Wydaje mi się bowiem, że reetelność obowiązuje również dziennikarzy gazety zakładowej.

Z poważaniem
ADAM BALUCKI

Od autorki

Przyznam, że oczekiwałam tej odpowiedzi, aż na taki tupet jednak nie liczyłam.

Kto upoważnił mnie do publikowania pańskiego nazwiska? Po pierwsze językową metodą: kto mi zabronił go wymieniać? Upoważnił mnie do tego mój zawód i pański czyn. Wdzięczna będę jeżeli znajdzie pan przepis, który mi zabraniałby to robić.

Gdyby uważnie przeczytał Pan to co napisałam doczytałby się pan, iż wcale nie pisałam, że pańskie dziecko zmuszone jest oglądać swego ojca pijaka.

Było natomiast ogólnie o wszystkich pijakach, których chroni się prawie powszechnie od kar pod pozorem „dobra dzieci”. Czy się to komuś podoba, czy nie, wolno mi to stwierdzić.

Zarzuca mi pan, że nie piszę o posadzeniu pana wraz z kolegą o wcześniejszą kradzież autobusu z Czyżyn, a milicja sprawę wyjaśniła. Daruję pan, ale jest to zarzut śmieszny. Nie był to tekst o krzywdzących pana posadzeniach lecz o porwaniach autobusów w Czyżynach.

„Fenomenalnym” wydaje mi się też stwierdzenie, że pisanie, iż ktoś był pijany — to „robienie z niego szmata”. Zawsze myślałam, że zło świadectwo wystawia o sobie ten kto postępuje źle. Dziwię się, że pan będąc kierowcą uważa, iż powinien się wozić pijaków „na jakikolwiek Komisariat MO”. Szkoda, że nie zna pan obowiązujących w tym względzie przepisów.

Fakt, że żaden z Was nie wyjeżdżał z myjny z hali, bo chodzący o myjnie przewoźniczą na zewnątrz.

„Nie jest prawdą, że taka była wola kolektywu z Woli”. Przykro mi, „kolektyw” jest to akurat to co Pan wymienił. Nigdy nie myślałam, że „kolektyw”, to tylko członkowie Zarządu NSZZ „Solidarność”.

Jak pan sobie życzył przedstawiam „zajście w sposób obiektywny” tyle, że obiektywność nie oznacza wcale, że jest wtedy gdy przedstawia ją strona zainteresowana. Wprost przeciwnie akurat to jest subiektywne.

Czy słuszne jest natomiast stwierdzenie, iż jestem tendencyjny, tylko dlatego, że przedstawiłam stanowisko ludzi, którzy z pijakami walczą i nie mają zamiaru ich nie tylko bronić, ale także tolerować?

PS

Gratuluje uznania i nagród za wzorową pracę. Nie kwestionuję ich. Na pana miejscu nie wspominałabym jednak o nich przy tej okazji. Całe szczęście, że jak pan pisze nam grody pieniężne były w roku 1980 i prawdopodobnie nie te pieniądze były powodem do „okazji”.

FILOMENA SERWIN

W „Sygnałach MPK” nr 12 w artykule pt. „Nowy styl pracy” kierownik Zakładu Torów inż. Piotr Szewczyk stwierdza w zakończeniu: „awaryjność spowodowana złym stanem torów spada w stosunku do roku ubiegłego o 50 do 60 proc. Nie ma wykolejeń”.

Stwierdzenie to jest zbyt optymistyczne w swej treści. Ilość wykolejeń z winy torów w pierwszym półroczu roku 1980 wyniosła 63, a w analogicznym okresie roku bieżącego — 83, co stanowi wzrost o około 32 proc. W okresie między 1 a 23 lipca stwierdzono 11 dalszych wykolejeń z winy niesprawnych zwoznic, poszerzonych torów i podobnych usterek torowych.

Mam nadzieję, że inż. Szewczyk dobrze zna temat, a powyższe stwierdzenie przypisać należy przychylności lub niedokładnemu sprecyzowaniu myśli.

MARIAN DUBIEL

Zginął człowiek

„W tramwaju nie zlego mi się nie stanie. Każdy udzieli mi pomocy, gdyby zaistniała taka potrzeba”. Niestety, zaistniała. I to ta najważniejsza, decydująca być może o życiu człowieka.

Być może Stefan B. tę ufność w człowieka przypłacił życiem. Dziś trudno powiedzieć, czy gdyby udzielono mu natychmiast pomocy żyłby. Niestety, nie żyje.

Tragedia miała miejsce 14 kwietnia br. w ZNA. Był lubiany zarówno w miejscu pracy, jak i zamieszkania. Szczególną sympatią darzyła go podwórkowa działka. No cóż, w każdym ich nieszczęściu zaradził, brał na rowerowe wycieczki. I ragle ta wiadomość.

„W domu nie pił. Nie było dla niego pracy nie lubianej. Dzieci z niecierpliwością na niego czekały. Niestety, ostatnio coraz częściej przychodził do domu „po kieliszku”. Wybierałam się parę miesięcy temu do zakładu, chciałam zgłosić, że właśnie z pracy przychodzi po wódecie. Nie poszłam. Nie wybaczę sobie tego” — powie mi po dwóch miesiącach bliska mu osoba.

Obdukcja lekarska brzmi: „...przyczyna śmierci stały się obrażenia kości twarzoczaszki, połączone z zachlęśnięciem krwi do dróg oddechowych i do płuc...” Jak mogło dojść w zakładzie pracy do aż takiego pijactwa? Dlaczego ci co z nim pilni pozostawili go w tym stanie? Czemu nikt nie zainteresował się, jak wróci do domu? Nie chciałabym być posądzona, iż bronie pijaków w zakładzie pracy. Daleka jestem od tego. Chciałam tylko przestrzec. W tej najważniejszej chwili „kumpel od wódki” najprawdopodobniej nie pomoże. Jest inaczej? Może. Tylko, że mnie trudno w to uwierzyć.

Stefan B. upadł a śmierć nastąpiła około godz. 15.30. Może nie można mu było pomóc, ale wstrząsające jest to, że przez leżącego już denata przechodził jeden z pracowników. Przecież nawet fakt, że Stefan B. bywał pijany nie usprawiedliwia znieczulicy.

Miał to być zupełnie inny tekst. Miały być rozmowy świadków, ale właściwie po co? Życia nikt nie wróci. Chyba też nie ustrzeże pijących przed wódką i nieszczęściami. Nie opisuję więc zdarzenia. Wspominam o tragicznym skutku.

Jeżeli chociaż jeden z pijących zastanowi się nad tragedią najbliższych, jeżeli zrozumie, że na pijących kolegów nie może liczyć, bo to, że postawia, że pożyczą pieniędzy — oczywiście na wódkę — to będzie to wszystko.

Tylko czy dla wszystkich to dość jasne? (F.S.)

PS. Rodzina zmarłego prosi o zwrot sprzętu turystycznego te osoby, dla których Stefan B. pożyczył je z przedsiębiorstwa. Rodzina będzie musiała w przeciwnym wypadku za nie zapłacić.

Czy wiecie dlaczego...

...musiała podrożyć prasa?

Pewnie czytelnicy pomyślą, że była za tania. To fakt. Bardziej ciekawe jednak tłumaczenie przedstawiło „Echo Krakowa”. Otóż porównano tam pracę włożoną w opracowanie numeru gazety i wydrukowanie biletu tramwajowego. I już argumentacja była prosta — w gazecie jest więcej treści niż na bilecie, więcej też potrzeba na nią papieru.

Okazuje się, że nie mieliśmy racji mniemając, że bilet jest

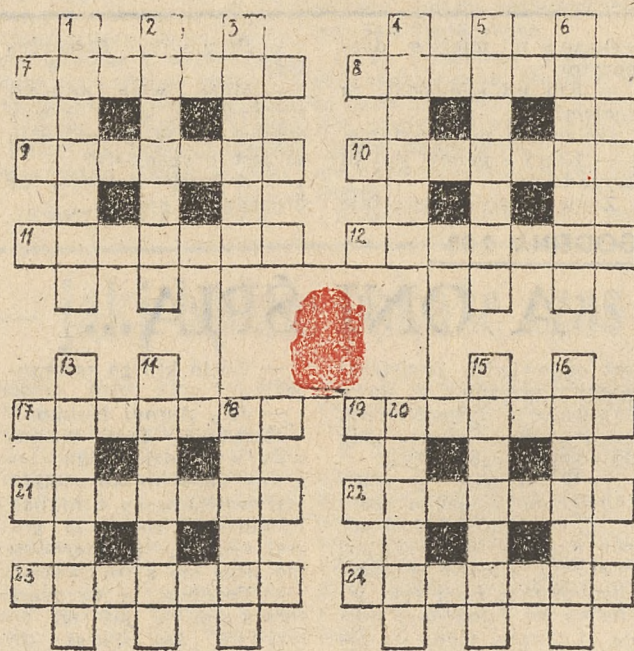
dowodem uszczenia opłaty za przejazd.

Ciekawe, gdyby tak idąc śladem rozważań autora pokusił się ile też musiałby kosztować bilet, gdyby jego cena miała być adekwatna cenie autobusu i kosztem jego eksploatacji?

FS

Dziękujemy...

...za pozdrowienia jakie nadesłali nam z obozu młodzieżowego w Mikołajkach, członkowie ZSMP z naszego przedsiębiorstwa.



POZIOMO: 7) Dysponuje głowie. 9) Bądaszkowa roślina dużymi sumami. 8) Mokre na na przyprawowa. 10) Brednie.

KRZYŻÓWKA

banialuki. 11) Rzymski bóg handlu. 12) Pojazd konny. 17) Historyczna dzielnica nad morzem. 19) Do przesiewania. 21) Cierli czapka osłaniająca uszy. 22) Nie wierzy, że można poznać prawdę. 23) „Pawilon handlowy” na jarmarku. 24) Drzewo na podłogę.

PIONOWO: 1) Statek. 2) Otwór. 3) Spadająca gwiazda. 4) Żywi nas. 5) Pomoc, opieka. 6) Koń, który na pewno na wyścigach będzie pierwszy. 13) Śpiewa główna partię. 14) Kolacz. 15) Szacunek, poważanie. 16) Stosunek wymienny walut. 18) Może być produkcyjny. 20) Strumień.

ROZWIĄZANIE Z NR 13

Poziomo: legenda, piernik, general, wstążka, podkład, narkoza, recepta, omnibus, pułapka, prywata, linoryt, padlina.

„SYGNAŁY MPK” — Dwa tygodniak Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin. Zdjęcia: Stanisław Makarewicz.

Adres Redakcji: MPK Kraków, ul. Wawrzyńca 15 p. 13

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa” — Książka — Ruch Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. H-14