

FILOMENA SERWIN

Polubić jajowate bębny?

Inspiracją tego tekstu była wypowiedź kierowcy z Bieńczyc. Twierdził, iż jakość wykonywanych bębów hamulcowych w ZNA jest fatalna. Są one z reguły owalne. Skutkiem tego nie trzymają szęki. Co to oznacza w eksploatacji? Wiadomo!

Postanowiłam sprawdzić opinie o jakości pracy wykonywanej przez Zakład Napraw Autobusów.

NIKOCHANI?

Bodajże najczęściej problemów mają w Woli Duchackiej. Zresztą tutaj rzecz się ma nie tylko w jakości regenerowanych części i naprawianych autobusów. Jakoś „nie kochają” się te dwa zakłady. Niby ludziom nie za uciążliwa tutaj się plac, a jednak brak sympatii utrudnia pracę. Przeważnie, gdy pojawi się Wola po części to brakuje wózka do przewiezienia i ludzie dziwnie zajęci, na pomoc w załadunku nie bardzo jest co liczyć. Kierowcy z Woli Duchackiej nie chcą jeździć autobusami naprawianymi w ZNA. Jedną z przyczyn jest jakość tych re-

montów. Autobusy, bywa, wracają po remoncie z pięknie wykonanymi kratownicami, fatalna jest jakość resorów. Na resory narzekają zresztą wszyscy. Zdaniem użytkowników, jest to zła jakość obróbki cieplnej w ZNA. Największą awaryjność notuje się w pompach i siłowniku sprzęgła, tutaj jednak powodem jest przejście w eksploatacji z płynu R-3 na płyn DA-1. W efekcie „leca” układy wspomagające sprzęgła i większe jest zużycie płynu. Powodów do narzekania przysparza jakość wyrobów gumowych, ale to już nie jest winą ZNA. Po prostu brak składników importowanych i konieczność zastępowania ich krajowymi wpływa na ich gorszą jakość. Drugą przyczyną istnienia złej opinii o autobusach naprawianych jest, że właściwie „są one naprawiane”. Otóż początkowo autobusy eksploatowane w zajezdni Woli były nowe, miały więc ładny estetyczny wygląd. Teraz wycofywane berliety z Czyżyn (tam będą tylko jelcze i ikarusy) remontowane są na Wawrzyńcu i eksploatowane w ZAW. Działają więc czynniki psychologicz-

ny. Kierowca wie, że ten autobus już był naprawiany, a więc jest gorszy. Na tę świadomość wpływa także i estetyka pojazdu. Autobusy przychodzą „w kwiatki”, tzn. maluje się taką farbą, jaką się posiada — bo lakierów brak — stąd różnica nie tylko w odcieniach ale czasami i w kolorach.

MY SIĘ CIESZYMY

Odwrotne, natomiast, niż inspirator tekstu, o naprawach i regeneracji ma zdanie kierownictwo Zakładu w Bieńczycach. „Ja się cieszę, że oni mi to robią, bo w przeciwnym razie musiałbym robić ja i wcale nie jestem przekonany, że robiłbym lepiej. Zresztą bywa nawet, że silniki regenerowane w Mielcu u producenta są gorsze od tych z Wawrzyńca” — powiedział zastępca kierownika zakładu w Bieńczycach, Stanisław Marczyk. Owszem, istnieje problem bębów hamulcowych. By zaradzić złu projektuje się szlifarkę, która pozwoliłaby dokonać ostatecznych obróbek i dopasować już „na wozie”. Gene-

(Dokończenie na str. 6)



Sygnały wiosny czy świadome odcinanie komunikacji miejskiej?

„Partia zawsze z ludem, a gdy partia będzie z ludem, to lud pójdzie z partią...” powiedział I sekretarz POP w ZET Jan Piotrowski, witając 27 kwietnia w Podgórskiej Zajezdni Tramwajowej sekretarza KK PZPR Jana Bronka. (...) „Ludzie przychodzą do nas z różnymi swoimi sprawami — kontynuował J. Piotrowski — a klimat w Zakładzie oceniam jako dobry”. Poinformował również o powołaniu i działalności zespołów ds. propagandy wizualnej, słownej, rozmów, emerytów i rencistów, socjalno-bytowych i realizacji wniosków.

Przewodniczący II Koła ZSMP, Andrzej Kucharzyk, mówił o pracy młodzieży, jej problemach — nieraz bardzo trudnych, o akcji mycia wozów w ramach FASM i perspektywie letnich wyjazdów na obozy. Z historią Zajezdni, jej rozbudową i modernizacją zapoznał gości kierownik Zakładu, Stanisław Mikulski, przypominając również o niedawnych trudnościach, załamaniu się komunikacji i obecnej sytuacji, gdzie zadania realizowane są zgodnie z planem.

Jan Broniek w ZET Podgórze

Zebrani, członkowie ZET Podgórze, korzystając z wizyty Jana Bronka, zadali mu szereg pytań. Dotyczyły one olbrzymiego wzrostu cen artykułów żywnościowych, rad pracowniczych, związków zawodowych. Podawane były przykłady nieudolności, budowlanych na osiedlach i braku odpowiedzialności prawnej za nie. Krytykowano niską karę wymierzoną Franciszkowi Kaimowi. Poruszono również — na przykładzie dwóch różnych wersji tej samej informacji (z Belchatowa) — sprawę wiarygodności środków masowego przekazu. Uczestniczące w spotkaniu kobiety skarżyły się, że mają olbrzymie trudności z zakupem dla dzieci obuwia, krytykowały też sklepy wytypowane do sprzedaży „tylko dla zakładów pracy”.

W wypowiedzi J. Bronka na plan pierwszy wysunęły się, oczywiście, oceny: „Musimy przyjąć do wiadomości, że warunki naszego bytu będą się pogarszały. Koszty tego, co się stało, musimy ponosić wszyscy. Jak długo? Mamy pełne warunki ku temu, aby trwało to tylko trzy lata. I ja w to wierzę, inaczej nie ośmieliłbym się tu do was przyjść. Trzeba pamiętać, że ratują nas państwa socjalistyczne. (...) Wkrótce przystąpimy do dyskusji nad reformą plac. Obecnie 60 procent wynagrodzenia stanowią różne dodatki. (...) Jeżeli chodzi o związki zawodowe, jak one będą wyglądały? — trwa jeszcze przecież dyskusja”.

Spotkanie przeciągnęło się. Trudno się dziwić, poruszano przecież na nim sprawy najważniejsze — dnia codziennego nas Polaków. (M. B.)

Z OBRAD EGZEKUTYWY KZ PZPR

Zostanie powołana Rada Konsultacyjna

Na ostatnim posiedzeniu (6 maja br.) Egzekutywy Komitetu Zakładowego PZPR podjęto uchwałę o utworzeniu w naszym przedsiębiorstwie RADY KONSULTACYJNEJ.

To nowe ciało społeczne ma wziąć na siebie rolę współorganizatora opiniodawczego w stosunku do przedsięwzięć zaprogramowanych w MPK (m. in. we wdrażanym „Programie operacyjnym”, bogatym przecież w zadania i przekonsultowanym w gronie reprezentatywnym). Nie chodzi jednak tylko o akceptację zadań już przyjętych, ale o stworzenie możliwości współudziału pracowników we wprowadzaniu reformy gospodarczej i o forum, na którym zbiegać się będą inicjatywy oddolne.

O powstaniu Rady piszemy w czasie przyszłym, gdyż kierownictwo przedsiębiorstwa, dalekie od tworzenia swego rodzaju parawanu, nie podejmuje się powołania Rady w trybie administracyjnym, na zasadzie nakazu — niech Rada zrodzi się z autentycznej potrzeby. Zdecydowano więc, że jeśli ma to być prawdziwa reprezentacja wszystkich grup pracowniczych i organizacji społeczno-politycznych działających aktualnie, najpierw powstaną rady konsultacyjne w poszczególnych zakładach oparte na propozycjach lokalnych, a ich przedstawiciele

utworzą Radę na szczeblu przedsiębiorstwa. Wtedy dopiero zaistnieje podstawa do wydania przez dyrektora odpowiedniego zarządzenia, które de facto będzie już tylko formą akceptacji.

Powołanie Rady Konsultacyjnej, to najbardziej ważki temat obrad ostatniej Egzekutywy. Warto jednak odnotować, iż wiele uwagi poświęcono kilku równie ważnym zagadnieniom. M. in. poddano analizie plan działania Wydziału Polityczno-Propagandowego KZ, ze szczególnym uwzględnieniem realizacji zadań wynikających z Uchwały IX Zjazdu, VII i VIII Plenum KC PZPR. Dużą wagę przywiązuje się do działania w propagandzie po nowemu, do skuteczności form tego działania, aby pozwalały one w pełni na zrozumienie przez załogę jego istoty i celu. Chodzi w tych formach o „wyjaśnianie poprzez słowo i czyn — jak to dosadnie określił I sekretarz KZ Ryszard Borowski — o przeciwdziałanie utopistom, którzy pytają ile kosztuje stan wojenny, a nie ile by się polało hektolitrami krwi”.

Mówiąc o założonych w planie zadaniach ideowo-wychowawczych, wiele uwagi poświęcono roli szkoły, włącznie ze stopniem jej odpowiedzial-

ności za efekty wychowawcze.

Kolejnym tematem była praca Koła TPP-R przy MPK. Stwierdzono znaczne zahamowania w tej pracy na przestrzeni ostatniego roku, w związku z czym podjęto decyzje organizacyjne a także zalecono opracowanie programu działania dostosowanego do potrzeb i możliwości — atrakcyjnego ale i politycznie pożytecznego.

Skupiono następnie uwagę na roli i uprawnieniach grupowych partyjnych. Zacytujemy jedno z kardynalnych stwierdzeń w tym temacie: Musi być i będzie w przedsiębiorstwie sprawiedliwość. Jedną miarką mają być mierzeni partyjni i bezpartyjni — tak w zakresie kar jak i awansów. Obowiązkiem grupowego jest sprawiedliwość tej patrolować w konkretnym miejscu pracy.

Grupowym partyjnym nakreślono szerokie pole działania: gospodarność w zakładzie, umacnianie autorytetu mistrza, reagowanie na sprawy ludzkie — socjalno-bytowe, trudne sytuacje materialne, stwarzanie klimatu ciepła i dobrej roboty, aż po zajmowanie zdecydowanego stanowiska w kwestiach politycznych. Jednym słowem wszystko, co ma służyć efektywności pracy i konsolidacji załogi.

(Zd. Z)

ECHA ŚWIĘTA PRACY

ŚWIĄTECZNY PREZENT DLA ZAŁOGI

W dniu 27 kwietnia br. w Zakładzie Eksploatacyjnym Tramwajowym w Nowej Hucie, oddany został przez Zakład Budowlany do użytku załódze tego Zakładu, nowy budynek z przeznaczeniem na zaplecze socjalno-magazynowe. W uroczystym przekazaniu obiektu udział wzięli prezydent Krakowa **JÓZEF GAJEWICZ** i sekretarz KK PZPR **WŁADYSŁAW KACZMAREK**.

A oto relacja z ostatnich dni budowy tej tak bardzo oczekiwanej przez załogę ZET Nowa Huta inwestycji.

Tylko pięć dni dzieli nas od oficjalnego przekazania (27 kwietnia br.) przez Zakład Budowlany budynku socjalno-magazynowego Zakładowi Eksploatacyjnemu Tramwajowemu w Nowej Hucie, kiedy piszemy ten reportaż. Budowę tego obiektu rozpoczęto w roku 1979. Braki prefabrykatów, łączników CO i wody powodowały długotrwałe przerwy w wykonawstwie. Stąd opóźnienia w realizacji inwestycji, której cykl, jak zakładano, miał trwać 27 miesięcy. No ale jest.

23 kwietnia, godzina 7.30. Jest zimno, wietrzno, posypuje śnieg. W przeciwieństwie do aury, atmosfera na budowie obiektu socjalno-magazynowego w ZET Nowa Huta jest gorąca. Już z daleka zauważyć można ludzi wykonujących prace porządkowe na zewnątrz budynku. Trzeba przecież zadbać również o otoczenie.

Wchodzimy do środka. Dużo, jasne pomieszczenie. — To magazyn części za-

miennych i aparatury elektrycznej do tramwajów — informuje oprowadzający nas kierownik Zakładu Budowlanego inż. **Zdzisław Klimek**.

Obok dużego pomieszczenia magazynowego kilka mniejszych: pokój do wydawania części i drugi, socjalny, dla pracowników magazynu.

— Wszystko tu już gotowe, ale nasi ludzie muszą przed oddaniem posprzątać — dodaje kierownik.

Kolejne pomieszczenia przeznaczone są na część socjalną dla pracowników zajezdni. W szatni stoją już metalowe szafki. W pomieszczeniu obok zastajemy ludzi montujących umywalki. W następnym znajdują się kabiny z natryskami. Zaglądamy do jednej z nich. Ściany wyłożone w ładnym kolorze flizami. Idziemy dalej... drzwi znajdują się obok drzwi, a za nimi pomieszczenia, każde budowane z myślą o przyszłych użytkownikach. Tu jeszcze kończą wentylację, a tam podklejają wykładzinę.

Pokój dla pielęgniarki, dla kobiet i znów pomieszczenia, w których znajdują się szatnie, umywalki i natryski... i z osobnym wejściem z zewnątrz szatnia z przylegającymi do niej natryskami i umywalkami dla uczniów.

— To wszystko wykonaliśmy własnymi siłami. Niektórzy nasi ludzie właśnie na tej budowie zdobywali kwalifikacje. Kto tu najlepiej pracował... kogo mam wymienić? Nie jestem zwolennikiem chwaleń jednych przed drugimi. Ludzie razem pracując znajdują się najlepiej i wiedza

co kto potrafi — mówi kierownik Klimek.

Pozostawiamy uwijających się w pośpiechu przy ostatnich pracach wykończeniowych i porządkowych ludzi z Zakładu Budowlanego i kierujemy się w stronę ukończonego już również przez ZB budynku akumulatorni.

— Zaden z zakładów MPK nie ma tak nowoczesnej, jak

roko zakrojony plan poprawy warunków pracy i socjalnych załogi.

— Jesteśmy zadowoleni z wykonawstwa zarówno nowoczesnej akumulatorni jak i budynku socjalno-magazynowego. Zrobili wszystko dokładnie, solidnie i tak jak nam to odpowiadało. Poprosiliśmy o dodatkową ściankę i... mamy ją. Wysoki standard... du-



Klucze dla załogi. Fot. S. Makarewicz

ta, akumulatorni... To również nasze wykonawstwo. — nie bez dumy informuje Z. Klimek.

Jeszcze niedawno pisaliśmy o Zakładzie Eksploatacyjnym Tramwajowym w Nowej Hucie, że jest wielkim placem budowy. W miarę kończenia tych budów, realizuje się sze-

za powierzchnia szatni, porządne wykończenie kabin natryskowych. Trzeba przyjść i to wszystko zobaczyć. Warunki pracy i socjalne naszej załogi teraz zdecydowanie się poprawiają. — kierownik ZET Nowa Huta mgr inż. **Julian Piłszczek** także nie ukrywa dumy.

Cóż dodać — gratulacje i życzenia: niech służy. (M.B.)

POZDROWIENIA OD MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO M. DREZNA

Z okazji 1 Maja, międzynarodowego święta walki klasy robotniczej, przesyłam, Waszemu Kolektywowi serdeczne pozdrowienia. Załączamy również życzenia dalszej pomyślnej realizacji planowanych zadań i umacniania socjalizmu.

Z socjalistycznym pozdrowieniem — Przedsiębiorstwo Komunikacyjne miasta Drezna.

DYREKTOR PRZEDSIĘBIORSTWA, SEKRETARZ PARTII, PRZEWODNICZĄCY ZW. ZAWODOWYCH, SEKRETARZ ORG. MŁODZ, FDJ

Hołd tradycji

1-Majowe Święto bez względu na sytuację polityczną, od momentu jego ustanowienia, jest uroczystym dniem ludzi pracy. Jest w nim coś szczególnego, coś co powoduje, że odczuwamy jego powagę, podniosły nastrój i to wcale nie dlatego, że go tak nazywamy, po prostu taka jest jego atmosfera. Tradycją stały się akademie i wiece.

27 kwietnia br. taka akademie odbyła się także w naszym przedsiębiorstwie. Szczególny nastrój stworzył już na samym początku marsz, którym wchodzących do świątlicy przywitała orkiestra zakładowa. Akademii rozpoczęło odegraniem hymnu polskiego. Referat okolicznościowy wygłosił I sekretarz KZ PZPR, **Ryszard Borowski**. Głównym akcentem akademii było wręczenie odznaczeń państwowych 31 pracownikom MPK. Aktu dekoracji dokonał prezydent miasta Krakowa, **Józef Gajewicz**. (Listę odznaczonych

podaliśmy w poprzednim numerze „Sygnałów”.)

„W ostatnim okresie zrobiście dużo dla mieszkańców Krakowa i dla siebie. Jesteście tym przedsiębiorstwem, które nie czeka na wytyczne i dyrektywy. Staracie się problemy rozwiązywać sami. Ze swej strony chciałem zadeklarować pomoc, bo sami wszystkiego nie załatwicie. To przedsiębiorstwo w swej robotniczej tradycji jest liczącym się i to nie tylko w Krakowie” — powiedział Józef Gajewicz.

W akademii między innymi wzięła także udział grupa węgierskich pracowników Ikarusa, którzy szkolili obsługujących te autobusy w naszym przedsiębiorstwie. Dyrektor przedsiębiorstwa odczytał teleks z pozdrowieniami od załogi drezdeńskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego, którego tekst drukujemy w całości.

F. S. Fot. S. Makarewicz

Sukces miedziozowych mistrzów techniki

Dzielnicy Sąd Konkursowy TMT powołany dla oceny projektów zgłoszonych do eliminacji dzielnicowych obradujący w dniach 18—20 lutego br. w konkursie „B” o tytuł Młodzieżowego Mistrza Techniki przyznał I nagrodę w wysokości 1.000 złotych za model dydaktyczny „Zasada działania styczników SE 010 i SN 133 z przełącznikiem czasowym RT 60” opracowany w 1981 r. przez uczniów **Zdzisława Bielowskiego** i **Bogusława Kota** z Zasadniczej Szkoły Zawodowej MPK. Tak brzmi oficjalny komunikat, a co mówią zdobywcy I nagrody?

Nietrudno było nam znaleźć dwóch młodych przyjaciół, już nie uczniów, a pracowników ZET Podgórze. Zatrudnieni na różnych zmianach i w różnych brzdach od redakcji „Sygnałów” przyszli razem,

— Skąd dowiedzieliście się o przyznaniu Waszej pracy I miejsca i nagrody?

— Dostaliśmy zaproszenie na uroczystość rozdania nagród. Tak się jednak złożyło, że nie poszliśmy. (B. Kot)

— Jakże więc były pierwsze wrażenia?

— Zupełne zaskoczenie ... (B. Kot)

— Nie wierzyłem... (Z. Bielowski)

— Powiedzieć coś bliżej o nagrodzonym modelu...

— Była to nasza wspólna praca kończąca z przedmiotu „Urządzenia elektryczne i maszyny elektryczne”, którego uczył nas pan inż. **Jan Sokołowski**. (Z. Bielowski)

— To było zupełnie proste do zrobienia... schemat, rysunek techniczny. Wykonaliśmy zasadę działania. Właściwie, to chodziło przede wszystkim

● W nocy z 10 na 11 maja br., w ramach remontu średniego wymieniony został rozjazd na węzle przy Teatrze Bagatela.

● Do utworzonej w Krakowie Rady Klubów Honorowych Dawców Krwi wszedł MPK-owski Klub Honorowych Dawców Krwi.

● Z okazji Dnia Zwycięstwa, Zarząd Krakowski ZSMP oraz ZGM ZSMP w Niepołomicach, zorganizowały w dniu 8 maja br. spartakiadę sportową. W spartakiadzie wzięła udział młodzieżowa drużyna z MPK.

● Ogłoszone zostały wyniki I etapu konkursu BHP — Wiosna 82. Konkurs przebiegał w dwóch Trakcjach Autobusowej i Tramwajowej. Uczestniczyło w nim 10 Zakładów. A oto wyniki: w Trakcji Autobusowej — I m. ZEA Bieńczyce, II m. Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego, III m. ZEA Czyżyny, w Trakcji Tramwajowej — I m. ZET Nowa Huta, II m. Zakład Napraw Tramwajów, III m. Zakład Torów i ZET Podgórze. Wyniki drugiego etapu konkursu ogłoszone zostaną 20 maja br.

15 dni w MPK

● Przy okazji obchodzonych w maju Dni Kultury, Książki i Prasy informujemy, że Zakładowa Biblioteka MPK posiada na stanie 15.600 woluminów.

● Pomoc przedsiębiorstwa dla osób najbardziej potrzebujących, realizowana w formie zapomóg pieniężnych i paczek została poddana społecznej ocenie załóg. W poszczególnych naszych Zakładach na tablicach ogłoszeń lub w gablotach wywieszone są wykazy osób korzystających z tych form pomocy przedsiębiorstwa. Zgłaszane uwagi i zastrzeżenia co do konkretnych osób, które pomocy nie powinny otrzymać (a takie przypadki się zdarzały), w przyszłości pomogą uniknąć błędnej w tym zakresie decyzji.

● Pierwszy upalny dzień (4. maja br.), tak podziałał na niektórych naszych motorniczych, że prowadzili wozy przy otwartej jednej połowie przednich drzwi. Przypominamy więc o § 52 ust. 1 pkt. 2 mówiącym... „zabrania się motorniczemu jazdy z otwartymi drzwiami jeżeli urządzenie sterownicze drzwiami jest sterowane ze stanowiska motorniczego.”

● Przed biurkiem MPK przy ulicy Brożka 3 „zaczyna być” nareszcie ładnie. Nie tylko uporządkowano teren ale założono nawet kwiatową rabatę.

o wyobraźnię i ona tu grała decydującą rolę. (B. Kot)

— Jest to Wasz pierwszy sukces w dziedzinie techniki, może będziecie starali się go powtórzyć?

— Elektryczność zawsze mnie interesowała, dlatego wybrałem właśnie ten, a nie inny zawód. Uważam, że w Zakładzie powinien być jakiś doping dla młodych racjonalizatorów, może ktoś powinien wyjść z jakąś propozycją... (B. Kot)

Myszę, że młodymi zdolnymi ludźmi, obdarzonymi wyobraźnią techniczną, należy się po prostu w Zakładzie zaopiekować. Doświadczeni racjonalizatorzy, mający na swoim koncie niejedną zrealizowaną pomysł, powinni stać się opiekunami tych, którzy stawiają w tej dziedzinie pierwsze kroki. (M.B.)

Ostatni, co tak marsza grają...

— Dziś jest piątek, więc gramy jak zwykle. Próba — mówi pan Michał Grzywacz, sekretarz zarządu Orkiestry Dętej Pracowników MPK w Krakowie, gdy odwiedzam go w siedzibie orkiestry przy ul. Bocheńskiej.

— Trzeba się przygotować. Wiosna, to i więcej okazji będzie do występów — milknie nagle wsłuchując się w rytm marsza dobiegającego ze świetlicy. — Nieźle im to idzie — mruczy — no, ale ja miałem panu o historii trochę opowiedzieć. Wyjmuje z szuflady dwa opasłe tomy. — To nasza kronika — pokazuje mi pierwsze strony. — Wszystko jest tu opisane, choć nieraz dokumentalistów brakuje, ale ludzie przecież dużo pamiętają, więc spisaliśmy. Gdzie kto miał jakieś zdjęcia to podarował, i tak mamy też swoją historię.

A czas był już najwyższy zacząć spisywać, bo też sporo lat upłynęło i sporo burz nad orkiestrą się przewalało. To za dyrektora Fiszerę powstała ta nasza orkiestra, zaraz po I wojnie światowej w 1919 r. Pierwszym jej kapelmistrzem był Karpiński, a potem Czech — Tesarczyk się nazywał, ale imion to dziś już nikt nie pamięta. A co to była za orkiestra! Sami dobrowolnicy zawodowi muzycy, którzy poza orkiestrą nie mieli innych obowiązków służbowych. Nie dziwnego więc, że mieli czas żeby ćwiczyć. Nie podobają się to jednak związkowcom i orkiestra na jakiś czas musiała przerwać swoją działalność. Ale nie na długo — okazało się bowiem, że orkiestra w Krakowskiej Kolei Elektrycznej, bo tak zwało się wówczas MPK, była potrzebna i w 1923 r. sam Związek Zawodowy Tramwajarzy rozciągnął nad orkiestrą opiekę. Niestety, nie byli to już zawodowcy, ale i ci nowi zapaleńcy, którzy po skończonej pracy grali, nieźle dawali sobie radę. W 1929 r. otrzymaliśmy własne lokum, gdzie można było sobie grywać i ćwiczyć. Był to

budynek przy ul. Serkowskiego, zakupiony przez związki zawodowe. Teraz można było już więcej od muzyków na próbach wymagać. Grywała więc na wszystkich uroczystościach tramwajarzy, i tych smutnych, i tych wesółych, aż przyszła wojna. Przyszedł rok 39 i orkiestra musiała przerwać swoją działalność. Ale już w lutym i marcu 1945 r. zaczęła zbierać się stara wiara, i uzupełniona nowymi siłami — wystąpiła z pierwszym koncertem w robotniczym święto, 1 Maja. Z miejsca też zaopiekowała się orkiestrą Rada Zakładowa i dyrekcja, dzięki czemu próby orkiestry odbywały się w godzinach służbowych

i można było szybko dojść do przyzwoitego poziomu. Ten 1 maja 1945 r. wielu z nas wspomina do dziś. To była okazja do zaprezentowania się 30 kwintetowi orkiestry otrzymała pierwsze mundury. Zaraz też wieczorem wykonała capstrzyk wozem tramwajowym po ulicach miasta. Na drugi dzień rano, znów jeżdżąc, odtrąbiła miastu pobudkę, a następnie, na czele kolumny tramwajarzy wyruszyła na pochód. Po południu jeszcze jeden koncert na placu Serkowskiego, a w parę dni później debiut radiowy. 9 maja orkiestra nagrała w Polskim Radio koncert nadawany potem przez megafony na ulicach Krakowa.

Tramwajarzscy muzycy zdobywali popularność. Odtąd żadna poważna impreza nie odbywała się bez naszego udziału.

Powoli orkiestra zaczynała się rozwijać — nowi ludzie, nowe instrumenty kupowane za pieniądze zarobione z grywania na dansingach. Oczywiście, mieliśmy energicznych szefów. Kapelmistrzem był wtedy Józef Kapuciński, a tamburmajorem również były muzyki — kontroler Antoni Bochenek. Od 1948 roku próby już nie mogły odbywać się w godzinach pracy, ale orkiestra działa dalej.

Grywaliśmy we wsiach podkrakowskich i na imprezach w mieście. Z tego okresu mamy dwie cenne pamiątki. Pierwsza to dyplom honorowy Społecznego Komitetu Odbudowy m. Warszawy za udział w imprezach dochodowych Komitetu i druga — dyplom honorowy nadany przez samego Bieruta.

W 1959 roku, po zlikwidowaniu orkiestry miejskiej, dostaliśmy część ich instrumentów, oryginalną buławę dyrygencką i tytuł Orkiestry Reprezentacyjnej m. Krakowa. Taki tytuł zobowiązywał oczywiście do grania na powitanie czy pożegnanie różnych ważnych gości, a było ich trochę: Nkrumach, prezydent Jugosławii Tito, cesarz Hajle Sellasje, sekretarz Kadar z Węgier i prezydent Ford. Byli też nasi szefowie — dwukrotnie premier Cyrankiewicz, prof. Henryk Jabłoński i inni. Zaczęliśmy też występować na różnych konkursach i przeglądach, wypadając całkiem nieźle. Uzbierało się trochę nagród i dyplomów za te konkursy oraz jubileusze. Ale najważniejszy był ten z 14 grudnia 1979 r. To było nasze 60-lecie. Dyplomy, nagrody... No i to chyba już wszystko. Cała ta nasza orkiestra. A dziś to prawie sami dziadkowie. Na 39 muzyków tylko sześciu jest czynnymi pracownikami MPK. Reszta to emeryci i renciści. Za parę lat nie będzie już miał kto grać w MPK.

(Dokończenie na str. 6)



Fot. Archiwum

Poezja w tramwaju

jeszcze jedno uzasadnienie. Znalazłem akurat coś dla naszych motorniczych, chociaż — nie tylko. Przeczytajmy:

KOŁYSANKA O ŚWICIE

Panie motorniczy jedź pan
powolutku
Jeszcze wszyscy we śnie
schowani jak w smutku
Niechaj choć w tramwaju
pośpią sobie dłużej
Stuleni jak ptaki czekające
burzy

Niechaj jeszcze cisza chwilę w
nich dojrzeje
Niechaj ich nie ziębi jesienna
ulewa
Zanim się poderwą jak ptaki
spłoszone

I polecą ciężko
Każdy w inną stronę

Jest to poezja najwspółczesniejsza ze współczesnej. Wiersz bowiem wyjąłem z dopiero co wydanego tomiku Ernesta Brylla pt. „Sadza”. Bryll należy do najwybitniejszych współczesnych poetów średniego pokolenia i jeśli nawet nikt nie czytał jego wierszy, zna wiele jego piosenek, szczególnie pochodzących ze słynnej śpiewogry „Na szkle malowane”.

I proszę mi wskazać, gdzie w tym wierszu są wszystkie te grzechy, którymi się obarcza współczesną poezję. Brak znaków przestankowych nie przeszkadza w odbiorze, gdyż tok myślowy pokrywa się z poszczególnymi wersami. Nie

przeszkadza też nadmiar ozdobników poetyckich, jak metafory, przenośnie, epitety, elipsy i licho wie co tam jeszcze. Są natomiast, i to bardzo tradycyjne, rymy, a przede wszystkim plebejska prostota. To zresztą główna cecha Bryllowego stylu. Zgodnie z tytułem, kołysanka w rytmika przydaje tekstowi charakteru piosenki.

Jeśli chodzi o zawartość treściową, to poezji wcale nie ujmuje w niczym, jeśli każdy interpretuje sobie wiersz po swojemu. Nieważne, co autor chciał powiedzieć. Ważne, co czytający czuje i myśli, jakie doznania własne kojarzy, jakie wysnuwa refleksje, w zależności od stopnia zaawansowania w przyswajaniu poezji.

Tak więc w przypadku tego wiersza można poprzestać na skonstatowaniu, iż istotnie w porannych tramwajach ludzie przedłużają sobie nocny wypoczynek, zanim nie wyrwie ich zeń brutalny rozświt codzienności. I można jeszcze tylko dostrzec ten sympatyczny apel do motorniczego, aby czuł nad spokojem udreżonych pasażerów, bo każda chwila wypoczynku droga. Ale tylko takie odczytanie, to duże uproszczenie, bo każdy powie — cóż w tym poetyckiego? Normalka.

No więc, przede wszystkim, jest tutaj prozaiczna sytuacja, ale poetycko dostrzeżona. Któż inny, opisując ją, powiedziałby o tych śpiących: „we śnie schowani jak w smutku” lub „stuleni jak ptaki czekające burzy”, a właśnie skróć

myślowy, zawarty w tych porównaniach, daje możliwość dodatkowej interpretacji. Chociażby ta „burza” — symbolizuje nadchodzący dzień pełen problemów, spraw, uciążliwości, na których spotkanie jadą ci ludzie. Motorniczy podchodzi do swojej pracy rutynowo, niechby więc zastanowił się przez chwilę, ku jakim troskom, zmaganiom, a może i tragediom wiezie tych pogrążonych jeszcze w spokoju, nie zdających sobie sprawy z niespodzianek najbliższej przyszłości. To ostatnie sekundy błogości, od motorniczego zależy ich przedłużenie. A może jutro jemu je ktoś przedłuży?

I można tak dalej rozszerzać refleksje, jeżeli np. motorniczego potraktuje się jako symbol mających nad nami władzę i to do nich skierujemy apel o niezakłócanie naszego wewnętrznego spokoju, jeżeli sytuację dośpiwania przed trudem przeniesiemy w szersze obszary egzystencjalnej kondycji ludzkiej. Zrodzą się wtedy o wiele głębsze, filozoficzne wręcz refleksje. Ale tych nie chcę już sugerować. Przekroczyłbym strefę intymności i indywidualności odbioru, przynależnej każdemu z czytających.

Jedno jest pewne — ten wiersz, współczesny przecież wiersz, bez specjalnego zmagania się z barierą obrazowo-słowną daje satysfakcję czytelnicy. Trzeba tylko chcieć po nią sięgnąć — po poezję, a tym samym po satysfakcję.

I pomyśleć — w tym zgrzytliwym pojeździe, jakim jest tramwaj, można się wzruszyć i zadumać, i można dostrzec poezję.

ZDZISŁAW ZYGMA

„Kryzys” to najmożliwsze obecnie słowo, którym określa się stan niemal każdej dziedziny naszego życia. Kryzys nie ominął również naszych krajowych wydawnictw. Już od dawna brakuje podręczników szkolnych, lektur, wznowień klasyków czy bajek dla dzieci. Witryny księgarń nie świecą wprawdzie pustkami ale tylko dlatego, że upchano w nie książki mało chodliwe, często o dużych nakładach. Nie nam jednak krytykować politykę wydawniczą.

Tym bardziej docenić należy inicjatywę zorganizowania przez zakładową bibliotekę tradycyjnego kiermaszu książek dla pracowników MPK.

W dniu 5 maja br. dyżurny redaktor radiowęzła podaje informacje o mającym się odbyć po pracy o godz. 14.00 kiermaszu książek. Bibliotekarka mgr Anna Rytko nieco wcześniej przed umówioną godziną rozpoczęcia sprzedaży, rozkłada na stołach w czytelni biblioteki kolorowy towar. Książek nie jest zbyt wiele. Tylko 5 paczek z trudem „zdołanych” dla stałych klientów w zaprzyjaźnionej księgarni. Mimo to parę pozycji zachęca do kupienia zarówno treścią jak i graficznym opracowaniem. Są tańsze i droższe, a nawet bar-

Kiermasz książek w MPK

Do poduszki i nie tylko

dzo drogie. Rzuciło się w oczy kilka albumów: Puchalskiego pt. „Trofea obiektyw”, niezwykle pięknie wydane przez Arkady „Muzea Krakowa” czy „Kraków” Hartwig. Są i tańsze pozycje chociażby „Kraków od A—Z”, „Wesele” Wyspiańskiego, „Moje wspomnienia” Wincentego Witosa. Niestety literatura dla młodzieży i dzieci reprezentowana bardzo skromnie. Pierwsza przez „Klub Włóczykijów” Niziurskiego, druga niewielkimi książeczkami z serii „Poczytaj mi mamo”.

Już przed 14.00 pojawiają się pierwsi klienci. Wnet stoły z książkami zostają obleżone. Wśród kupujących przeważają panie. Dostrzegam moją redakcyjną koleżankę. Trzymam w ręce małą książeczkę pt. „Chory kotek”, to dla czteroletniej córki, Magdy. Pani Urszula z Działu Prawnego jest również jedną z pierwszych, które tu dziś przyszły. W ręce trzymają już kilka pięknych pozycji... „Trofea obiektyw”, „Kraków”, „Muzea Krakowa”, „Kraków od A—Z”. Moment wahania bo i sporo pieniędzy będzie musiała na to wydać, ale... nie odda już tych „zdobyczy”. „Potrzebuję bajeczki dla dzieci” — nie, nie dla swoich tłumaczy się pani Basia z Działu Socjalnego i kupuje dwie jednakowe książeczki o chorym kotku. Zadowolona z zakupów jest również pani Marta z Działu Ekonomicznego. Jej domowa biblioteczka powiększy się o „Utwory ostatnie” Iwaszkiewicza, „Szpital Przemienienia” Lema, „Bógów, demonów i innych” Narayana oraz dwa kryminały „Sekret Julii” i „Grzeźawisko”.

Trwający pół godziny kiermasz przyniósł 12 tysięcy złotych utargu. Widząc rozczarowane miny spóźnionych klientów, dla których nie już prawie z lepszych pozycji nie zostało, pani Rytko informuje, że pierwszy to wprawdzie kiermasz w ramach tegorocznych Dni Kultury, Oświaty, Książki i Prasy, ale nie ostatni i zaprasza do Osieczan na ten największy, na który postarają się „zdołać” naprawdę bardzo dobre pozycje.

Do spotkania więc przy książce w majowym plenerze w dniu 23 maja br. na kiermaszu w Osieczanach. (M. B.)

Naczekaliśmy się, o! naczekali na nowy budynek administracyjny. I oto od ubiegłego roku już się w nim urządza, czy jak kto woli, administruje.

Przyzwyczailiśmy się, że oddawane do użytku obiekty to tylko „obiekty”. Budowlani tak nas już „wytresowali”, że nikomu nie przychodzi do głowy, iż do tych budynków powinny być przynajmniej jakieś dojścia. Nie było też inaczej i w naszym przypadku. Trzeba przyznać jednak, że było i zaskoczenie. Wprawdzie chodziło się do biurowca przez pewien czas po błocie, ale... zrobiono dojście w postaci cementowego chodnika, ba, zrobiono nawet przełączki pozwalające dojść na ten chodnik z budynku i na przystanek tramwajowy. Wprawdzie dywanik betonowy kładziono częściowo przy temperaturze poniżej zera, ale był.

Gry z porządkowaniem terenu przed budynkiem zaczęły się w tym roku, tak gdzieś z początkiem kwietnia. Na „tereny” przyszłej zieleni wkroczył pan Paluszek, nad którym stało z reguły paru kierowników. Liczba ich zmieniała się, ale trzeba przyznać, dozor był.

Robotami zainteresowali się pracownicy południowej strony budynku. Nareszcie będzie ładnie — pomyśleli. Tymczasem stawało się... wesoło. Wykopane przez p. Paluszkę doły zakopał spychacz, teren ładnie wyrównał i przygotował... ciężarówce i spychaczowi. Tak, tak, sprzęt ten wjechał na wyrównane miejsce i tuż przy wejściu złożono płyty, chyba pod przyszły parking. Interesujące było, iż jakoś dźwig z ciężarówką nie mogły się „spotkać razem”. Czekali więc godzinami na siebie. Pracownicy śledzili postęp prac, który z czasem przestał cieszyć, a zaczął irytować. Bo oto przywiezione piach i przysła ekipa uczniów, by go równiutko rozsypać. Teraz to już pewnie będą kładli płyty — pomyśleli obserwatorzy. Akurat, płyty przeniesiono na drugą stronę wejścia głównego, tyle że już w znacznym od niego oddaleniu. Po zniewelowanym terenie jeździł swobodnie ciężki sprzęt.

W tym też czasie zniszczono przełączki, pogoda okazała się złośliwa. Przez rozrobioną sprzętem mokrą glinę usiłowały z gracją przeskakiwać niektóre panie. Niestety, najczęściej kończyło się to lądowaniem w środku kałuży i w miejsce gracji wkraczała furia. „Prace” trwały jednak dalej i ich intensyfikacja nasilała się wraz ze zbliżaniem się daty odwiedzin prezydenta miasta. Przywieziono i rozsypało — znów równiutko, a jakże — ziemię! Zaraz potem tę samą ziemię próbowano zebrać na kupki łopatami. Uczniom przyszła jednak z pomocą koparka. No cóż, ktoś się zorientował, że trzeba wcześniej pozbić gruz i złom i dopiero rozsypać ziemię. Przywieziono tłuczeń i spychacz wyrównał go na przyszłej drodze dojazdowej, po czym, oczywiście „po coś” kopano w niej nowe dziury. Następnie złożono na kupki zaprawę cementową na krawężniki. Obserwatorzy przekonani byli, że skamienieje na kupkach — nie zdążył. Zrobiono krawężniki.

Nie wspominałam tutaj o rodzących się w trakcie tych prac pomysłach. Też były ciekawe. Otóż przy zbieraniu już

...A KWIATKI ZWIEDŁY W GLINIE...

rozrzuconej ziemi, początkowo łopatami, potem koparką, uczniowie nasypywali ziemię do... tyłki koparki, po czym transportowano ją w odpowiednie miejsce. Oczywiście, ciężki sprzęt zniszczył betonowy chodnik.

Wizyta prezydenta tuż, tuż, a na zepsutym chodniku błoto. Na dodatek, pracującym w ostatnich dniach kwietnia towarzyszy deszcz ze śniegiem. Postanowiono zmywać chodnik, tylko że auta wciąż jeździły i brudziły. Zmywano więc parę razy. Już w czasie wizyty prezydenta okazało się, że ta droga wygodna chyba nie będzie. Jest po prostu za wąska. Samochód dostawczy wjedzie, owszem, ale koło niego nie już nie przejedzie. Problem na dobre zaczął się jednak dopiero wtedy, gdy od strony tramwajowej pętli powstanie parking. Prawdopodobnie kierowcy będą sobie wtedy jeździli po, dziś jeszcze nie zagospodarowanym, trawniczku, między drogą a chodnikiem. W tym wszystkim od razu widać,



że jesteśmy przedsiębiorstwem komunikacyjnym i coś niecoś wiemy na temat oszczędności np. ogumienia. Droge dojazdową — także od parkingu — zakończono bowiem krawężnikami.

Obserwatorzy myśleli, że po wizycie ojca miasta roboty staną. Gdzie tam. Pojawili się więc nowi ludzie z rozrysowanymi tuszem i chyba na kalce technicznej — z okna możliwa pomyłka — planami. Nie było wątpliwości, że działania są planowe. Efektem tych prac było utworzenie trzech prostokątnych klombów i posadzenie kwiatów. Tajne źródła donoszą, że leżały sobie przez tydzień, bo... ktoś był nadgorliwy i zgodnie z planem je dostarczył. Po dwóch dniach pomyślano, iż można by kwiaty podlać. Spróbowano. „Eksperyment” nie wypalił. Podlewania w upalny dzień, w samo południe, kwiaty nie zniosły. Głina zeskorupała.

Tak, na zakończenie: gdyby poszerzyć istniejący już od strony przystanku parking (a jest miejsce), to

można będzie parkować z dwu stron z zachowaniem przejazdu. A może w dobie kryzysu, także paliwowego, będzie się go przerabiać na parking rowerowy? Pewnie się przyda.

Pocieszające w tym wszystkim jest, że chyba zaczyna „działać” w świadomości niektórych, fakt wprowadzania reformy gospodarczej. Moi rozmówcy zastanawiali się, czy aby to „kopanie dołków” to nie za ich pieniądze i czy w takim przypadku oni w nie nie wpadną?

(fis)

Ps. Roboty przed biurowcem są na finiszu. Być może, że ich efekt końcowy zbiegnie się z tą publikacją i że będzie jeszcze inny (miejmy nadzieję — funkcjonalniejszy) niż na to wskazuje stan aktualny. Napiszemy, pochwalimy. Niemniej publikujemy ten artykuł w przeświadczeniu, że wnioski zeń płynące przydadzą się przy następnym przedsięwzięciu.

Red.

WYBRALISMY Z PRASY

„Berliet” po remoncie droższy od nowego!

Autobus ten miał postawić na nogi komunikację miejską w Polsce, a stał się jej zmorem. Chodzą o „berlietów”: wozy te psują się nagminnie i wobec braku części zamiennych stoją bezczynnie przez długie okresy.

Nie osiagają one też zapewnianych przez fabrykę przebiegów międzynaprawczych. W Lublinie np. 27 autobusów tej marki wyprodukowanych w latach 1979 i 1980 wymaga już remontu kapitalnego!

Fabryka w Jelczu, która nie wykorzystuje w pełni swych mocy produkcyjnych, podjęła się remontów kapitalnych „berlietów”. I tu — jak poinformowano nas w lubelskim MPK — zaczyna się nieprawdopodobna wręcz historia...

Autobus przyjmowany do remontu, zakład w Jelczu... odkupuje od MPK średnio za 600 tys. zł. Natomiast po re-

moncie ten sam autobus kosztuje 6,9 mln zł!

Przy tym za dodatkowe roboty (np. wymiana kratownicy podłogowej, która jest tak wadliwie wykonana, że z byle powodu pęka) trzeba płacić oddzielnie. Czyli wytwórca za poprawienie spartolonej konstrukcji liczy sobie osobno — zamiast zrobić to na własny rachunek.

Wyremontowany „berliet” jest... droższy od nowego o 650 tys. zł (aktualna cena: 6 mln 250 tys. zł). Tak więc cena naprawy stawia pod znakiem zapytania jej celowość... W lubelskim MPK załoga zastanawia się czy odsyłać wozy do Jelcza czy też lepiej remontować je we własnych warsztatach. Na razie podjęto w Lublinie wzmocnienie kratownicy podłogowych przedłużając w ten sposób żywotność „Berlietów”. (...)

(„Expres Wieczorny”

W co drugą środę, do różnych zakładów przedsiębiorstwa wybiera się na swoje posiedzenia sztab MPK. Pozwala to na bliższe zapoznanie się z problemami i kłopotami odwiecznych zakładów, na bliższe przyjrzenie się ich pracy. 5 maja sztab spotkał się w Zakładzie Sieci. Po zapoznaniu się z działalnością Zakładu ze-

wadzenie sterowania automatycznego, zmiana systemu sterowania zwrócić na indukcyjny, a jednocześnie zapewnić stałą konserwację sieci i jak najszybsze usuwanie awarii. Jak tego dokonać? Trudno mi powiedzieć, ale muszę przyznać, że Zakładowi Sieci całkowicie się to udało. Dodać trzeba, że kierow-

z wychowanków, wykonali prace techniczne dla młodzieży, pracują też na rzecz FASM.

W obradach sztabu nie zapomniano o reformie gospodarczej. W związku z tym, że zużycie energii elektrycznej w trakcji tramwajowej gwałtownie wzrosło w ostatnim czasie, padła propozycja by rozliczać motorniczych ze zużycia

Sztab w Zakładzie Sieci

brani wysłuchali sprawozdania o tegorocznych wynikach. Trzeba przyznać, że mimo braków w zatrudnieniu, przekroczono planowane zadania remontu sieci, zasilania i zwrotnic. Realizację programu operacyjnego utrudniają również braki sprzętu i materiałów. A zadania są spore — stworzenie systemu zasilania zapewniającego bezawaryjną pracę trakcji, powszechne wpro-

nictwo zakładu potrafi też zapewnić całkiem dobre warunki bhp i warunki socjalne.

Dobrze spisuje się nie tylko kierownictwo administracyjne, ale również i aktyw społeczno-polityczny. Na szczególną uwagę zasługuje tu koło ZSMP, które, między innymi, objęło opieką Państwowy Zakład Wychowawczy przy ul. Praskiej. Ufundowali np. książeczkę mieszkaniową dla jednego

energii, podobnie jak rozlicza się kierowców ze zużycia paliwa. Załatwiono też kilka spraw „od ręki”: ustalono zasady szybkiego przekazywania informacji o awariach sieci między Nadzorem Ruchu a Zakładem Sieci, zaakceptowano rozwój własnej grupy kablowej i rozbudowę laboratorium małych oporności.

(A.Z.)

W porównaniu z latami ubiegłymi ilość wypadków przy pracy w naszym przedsiębiorstwie wzrosła. Przyczyn ich powstawania doszukiwać by się można przede wszystkim w lekceważeniu przepisów BHP i... braku wyobraźni. Czasem bywa, że jak się dopiero ktoś sparzy, to na zimne zaczyna dmuchać. Zdarza się, że i na dmuchanie bywa już za późno. Jedyne skuteczne przeciwdziałanie powstającym przy pracy wypadkom można upatrywać w rozsądnym prowadzonym działaniu profilaktycznym. Czy takie w naszym przedsiębiorstwie istnieje? Na pewno. I to w różnych formach.

Oto jeden z nich — zorganizowana (po godzinach pracy, społecznie) 28 kwietnia br. z inicjatywy przedstawicieli ORMO — Edwarda Kościenia i Wiesława Sprucha, przy współudziale przedstawicieli Działu BHP — inż. Jerzego

biorąc pod uwagę umowną tolerancję, szybkość jest dobra. Kolejny skład wagonów 20-02. Prowadzi motorniczy „171”. Szybkość odnotowana przez radar wynosi 22 km/godz. Natomiast „20”, której brak na przodzie wozu tablicy z numerem identyfikacyjnym, jedzie z szybkością 39 km/godz. — To nieprawda — upiera się motorniczy nr służbowy „101”. Milknie, gdy informujemy go, że „łapiemy” na radar, a ten przecież nie kłamie.

1-06 (motorniczy — „817”). Odnotowana przez radar szybkość wynosi 39 km/godz. — Jestem 10 minut spóźniony. Podarujcie pierwszy raz — prosi grzecznie winowajca.

Motorniczy z numerem „5” prowadzi 16-09. Już z daleka widać było, że jedzie z przepisową szybkością. Lecz za nim jadące 1-07 („571”) i 20-04 („27”) znów zbliżają się do „czterdziestki”. Pierwszy tłu-

cież nie mam licznika — usprawiedliwia się motorniczy. — A wyczucie?

— Poprawię się. Będę uważał — przyrzeka.

Na przekroczeniu dozwolonej szybkości „łapiemy” motorniczego nr służbowy „696”. Prowadzona przez niego 24-08 jechała z szybkością 45 km/godz.

— Nie wiem, staram się, ale jak mogę wyczuć? — usprawiedliwia się tak samo jak inni.

Na przystanek podjeżdżają kolejne składy wagonów: 9-10 prowadzony przez motorniczego nr służbowy „27” jadący z szybkością 42 km/godz. i 3-05 prowadzony przez motorniczego nr służbowy „275” z szybkością 40 km/godz. Nie jest więc źle.

Z oddali wyłania się nowy skład wagonów tramwajowych. Na razie nie dostrzegamy jeszcze jego numeru. Nadjeżdża dziwnie wolniutko. Te-

RADAR NIE KŁAMIE

Kucharzewskiego i Nadzoru Ruchu — Mieczysława Dychusa: akcja kontroli przestrzegania przez motorniczych prawidłowej szybkości jazdy.

A oto reporterski zapis przeprowadzonej akcji.

Godzina 16.40. Znajdujemy się w pobliżu przystanku, przed przejściem dla pieszych przy ulicy Srebrnych Orłów w Nowej Hucie. W miejscu tym odnotowano szereg tragicznych w skutkach potrażeń pieszych przez tramwaje. Żuk z radarem i obsługującym go panem E. Kościeniem pozostawiamy kilkadziesiąt metrów od przystanku. W trójkę, zaopatrzeni w nadajnik, udajemy się na przystanek. Obowiązująca tu szybkość jazdy tramwajów wynosi 10 km/godz. Umawiamy się, że dajemy 10 km tolerancji (!)

Nadjeżdża pierwszy tramwaj 16-08. W nadajniku trzymanym przez inż. J. Kucharzewskiego słyszymy głos pana E. Kościenia... „jedzie z szybkością 26 km/godz.” Tramwaj podjeżdża na przystanek. Motorniczy nr służbowy „151” wychodzi z wozu, a słysząc z jaką szybkością jechał, tłumaczy się: — Nie mam licznika i nie wiem czy jadę 15 czy więcej...

Podjeżdża 1-05. Radar odnotowuje 20 km/godz., a więc

maczy się: — Na oko człowiek nie wie ile jedzie... Drugi, bez słów przyznaje się do winy.

Rekordzistą w przekroczeniu dozwolonej w tym miejscu szybkości jazdy okazuje się jednak motorniczy nr służbowy „621”, prowadzący 1-08. Jedzie z szybkością 45 km/godz. Młody człowiek jest przerażony... — Ale m dał w kość. Jestem spóźniony, jadę do zajezdni, ale właściwie to nie mam wytłumaczenia.

Pada decyzja zakończenia w tym miejscu pracy. Spotykamy się w „żuku” i jedziemy w przeciwnym kierunku miasta. Zatrzymujemy się dopiero przy ulicy Wielickiej w pobliżu przystanku tramwajowego w kierunku miasta, usytuowanego przy końcu stosunkowo dużego wzniesienia. Samochód pozostawiamy znów w miejscu mało widocznym, a sami udajemy się na przystanek. Obowiązująca tu szybkość wynosi 30 km/godz. I znów, jak poprzednio, dodajemy 10 km na tolerancję.

Ale oto pierwszy skład wozów wjeżdża na przystanek... 3-04 prowadzony przez motorniczego nr służbowy „63”. Zanim nadjeżdża na przystanek, szybkość wynosi 51 km/godz. O wiele więc za dużo. — Prze-

raz można już zauważyć, że jest to 3-06. Motorniczy wita nas szerokim uśmiechem, a kciukiem prawej ręki wskazuje na „dyskretnie” ukrytego przez nas „żuka”. To motorniczy nr służbowy „167” informuje nas pan M. Dychus.

Jesteśmy „spaleni”. Rozszyfrowano nas. Teraz motorniczowie w wiadomy im tylko sposób będą się na trasie przed nami ostrzegali. Kończymy więc kilgodzinną akcję — badania radarem szybkości jazdy tramwajów.

Tym razem, jak mnie poinformowali organizatorzy tej akcji, w stosunku do winnych nie będą wyciągnięte żadne konsekwencje. Tak więc i ja ograniczam się tylko do podania numerów służbowych motorniczych.

Miejmy nadzieję, że takich czy podobnych akcji sprawdzających szybkość jazdy naszych motorniczych czy kierowców będzie więcej. Jak dotąd, niewiele ich podobno było, a chodzi przecież o bezpieczeństwo jazdy, któremu nadmierna szybkość (niezauważanie znaków jej ograniczenia) nie sprzyja. A może by tak pomyśleć jeszcze o licznikach w wozach? Nie byłoby czym tłumaczyć „kawalerskiej jazdy”.

MARIA BUBACZEWSKA

IKARUSY ZDAJĄ EGZAMIN

Minęło kilka miesięcy od chwili jak na ulicach naszego miasta pojawiły się pierwsze Ikarusy. Wyjeżdżają codziennie z Zakładu Eksploatacyjnego Autobusowego w Czyżynach i obsługują ważne linie... „132”, „128”, „154” i „119”.

Minęło pierwsze nowymi wozami zafascynowanie, a potem dzień po dniu przyszło im zdać egzamin z „technicznej kondycji”, kiedy to wypełnione pasażerami po granice możliwości jeździły po nie najlepszych drogach naszego miasta. Jaką ocenę wystawili im ci, którzy je prowadzili i ci, którzy dbali o techniczną ich sprawność?

Mówią kierowcy:

— Są wygodne. Sporo w nich mieści się pasażerów. Jest też oddzielna kabina dla kierowcy. Mankamenty... to słaba widoczność przez małe szybki w przednich drzwiach, które dodatkowo bywają jeszcze zasłaniane przez stojących w przodzie wozu pasażerów. (Jan Duszynski)

— Plusy — to komfort jazdy, zarówno dla pasażerów jak i kierowcy, ciepło i możliwość dużego napełnienia. Minusy — zacinające się przy otwieraniu i zamykaniu drzwi, które trudno jest doregulować i słaba widoczność przez małe szybki w przednich drzwiach (Janusz Litwicki)

Pracownicy zaplecza:

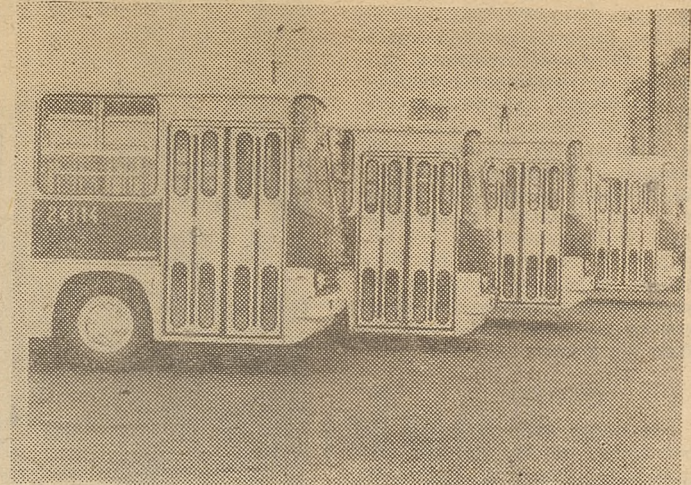
— Widzimy same zalety Ikarusów w porównaniu z berlietami. Są solidnie wykonane, mają doskonałe zabezpieczenie antykorozyjne podwozia, grubą, mocną kratownicę, jasno palące się tylne światła. Ikarusy posiadają

blokadę hamulca zasadniczego z hamowaniem silnikowym, co ważne jest podczas jazdy na śliskiej nawierzchni i bardzo dobre rozwiązanie kontrolek sygnalizujących awarie poszczególnych układów. Gdy w berliecie było ich dwadzieścia w Ikarusie jest tylko jedna. Są natomiast za krótkie piona przy wycieraczkach i wlew oleju źle usytuowany. Lejek jest z boku, brak więc dostępu do dolewania ręcznego. Nieszczerne są również korki przy zbiorniku paliwa. Jeżeli chodzi o części zamienne, to przydałyby się większy ich zapas w Zajezdni. Wyprawki, jakie przydzielone zostały do każdego wozu, zawierają tylko podstawowe akcesoria, m. in. paski klinowe, kilka typów pierścieni uszczelniających, wkłady filtra oleju i paliwa i po jednym wtryskaczu z końcówką. Ikarusy, mimo że są dobrymi autobusami, to sprawność ich w dużej mierze zależy od właściwej obsługi i konserwacji. (z-ca kierownika Stacji Obsługi Jerzy Grabowski).

— Ostatnio występują kłopoty z zacierającymi się sworzniami zwrotnic osi naczepy. Zdarzyły się również cztery przypadki fabrycznego zerwania gwintu na czopach zwrotnic tej samej osi. (z-ca kierownika ds. technicznych inż. Zbigniew Nowak).

Sumując wszystkie plusy i minusy tych nowych w naszej komunikacji miejskiej wozów, jakimi są Ikarusy, trudno nie stwierdzić, że tych pierwszych jest dużo więcej. Tak więc na razie zdają egzamin. Byłe nie zapeszyc.

M. BUBACZEWSKA



2 MAJA, wiosenna noc. Jestem na placu Centralnym. Zegar świetlny wskazuje 22.59. Na przystanku dziesięć osób oczekuje na tramwaj. Wsiadłem w „4” i podjeżdżam jeden przystanek w kierunku Huty im. Lenina. Przechodniów mało. Pojedyncze osoby spieszą do domu. Podchodzę do młodego człowieka:

— Jestem studentem. Wracam od kolegi. Razem przygotowywaliśmy się do kolokwium. Często wracam o tej porze. Dziś mogłem zostać dłużej, ale z przyzwyczajenia wyszedłem przed jedenastą. Tyle, że nie ruszę się śpieszyć i uprawiać „biegu po zdrowie”.

Do zajezdni w Nowej Hucie zjeżdżają wozy w uroczych stadach. Podjeżdża „22”. Jadę w stronę Krakowa. W wozie kilkanaście osób. Motorniczy prowadzi ożywioną dyskusję z kolegą po fachu. Wyglądam przez okno. Co chwile przejeżdża jakiś samochód, większość to taksówki.

Na Rondzie Mogiłskim łapię „5”. W wagonie tylko kilka wolnych miejsc. Na pętli przy Dworcu Wschodnim rozmawiam z motorniczym: — Panie, jeszcze parę dni temu, to bez zegarka wiedziałem,

kiedy jest jedenasta. Ludzie znikali z ulicy jak wymieceni. Dzisiaj to ludzi jest sporo. Niech pan patrzy na przystanek, ile osób. Nim dojadę do Ronda, to się szpilki nie wetkną.

Przechodzę przez Dworzec Główny. Kilka osób snuje się w przejściu podziemnym. Na peronach pustka. W budynku dworcowym ruch i gwar. W większości to podróżni. Jakies

pokrzywdzone przez los duszyczki głośno narzekają na brak piwa. Zegar świetlny wskazuje 23.57. Jakiś pijaczek usiłuje wsiąść do autobusu „624”, z pozytywnym zresztą skutkiem. Po przeciwnej stronie stoi wóz linii „130”. Większość miejsc siedzących już zajęta, a przecież do odjazdu zostało jeszcze parę minut.

Idę w kierunku Rynku. Na Plan-tach ciemno. Świeci tylko księżyc. Cisza. Słychać hejnał. Na Rynku ruch. Z „Feniksa” dwóch mocno podchmielonych panów wytacza się w ślad za swymi damami. Głośno

prowadzą zażartą dyskusję. Nocne życie miasta wre. Koło „Adasia” dwie panienki radośnie hasają. Ich towarzyszy z rezygnacją przygląda się wesołym płasom.

Zimno. Coraz zimniej. Długopis odmawia mi posłuszeństwa. Zawracam w kierunku „Lotu”. Przez Basztową ciągną grupki młodych ludzi obju-

czonych plecakami i torbami. Nie-

którzy niosą narty. Co chwilę ogłają się, czy nie nadjeżdża tramwaj. Trudno się zresztą dziwić. U tej porze tramwaj to luksus. Pod dworcem zatrzymuje się milicyjny tur-gon. Jedzie w stronę Huty. Obiega go tłum ludzi. Niestety, nie należę do szczęśliwców. Marzną dalej. Podjeżdża „3”. Zostaje kilka osób jadących do Nowej Huty. W końcu przyjeżdża „4”. W wagonie kilkanaście osób. Jeden z pasażerów usiłuje wsiąść w ostatniej chwili, lecz nie udaje mu się. Bełkotliwym głosem usiłuje zgłosić reklamację do mo-

MINĘŁA GODZINA 23.00

torniczego. Na następnym przystanku pijaczek zbiera się w sobie i wytacza z wagonu. Przed upadkiem ratuje go słup przystankowy. W tramwaju ciepło. Aż dziw, że działa nadmuch gorącego powietrza. Przy Rondzie wóz zapelnia się. Brakuje miejsc siedzących.

— Na brak klientów — stwierdza motorniczy — nie narzekam. Przedtem miałem 2-3 osoby w wagonie, a teraz jak jechałem do centrum, to pod dworcem miałem pełny wóz.

Dojeżdżamy do placu Centralnego. Jest pierwsza. Kilka osób biegnie w kierunku nadjeżdżającej „1”. Na postoju taksówek nie ma żywego ducha.

Z bramy jednego z domów wychodzi starszy mężczyzna z pieskiem.

— Zjadł coś biedak i dzisiaj w nocy już drugi raz go przypiliło — wzdycha. — No: Karol, wracam do domu.

Ja również udaję się w kierunku domu. Dochodzi wpół do drugiej.

Pierwsza gwarna, zaludniona — od ponad 4 miesięcy — noc, minęła. Zaczynamy ponownie w swoich planach towarzyskich „zahaczać” o godzinę „0”.

STANISŁAW MAKAREWICZ

Polubić jajowate bębny?

(Dokończenie ze str. 1)

ralnie jednak jest dobrze, ba, nawet w naszych czasach istnieje taki przeżytek, jak niezła rytmiczność dostaw regenerowanych części. Tych z ZNA, oczywiście.

TEN PIĄTY BIEG

W Czyżynach najwięcej kłopotów sprawiają regenerowane skrzynie biegów. Zdaniem kierownika Zbigniewa Nowaka, dzieje się tak dlatego, iż regeneruje się zbyt zużyte koła zębate. Powoduje to w trakcie eksploatacji słabe zachodzenie ich za siebie, a w konsekwencji samoczynne wyłączenie piątego biegu. Problemem są też wyginające się w odwrótną stronę resory. Stwierdzono jednak w Czyżynach, że mimo wszystko z ZNA można wytrzymać.

WINOWAJCY?

Kierownictwo Zakładu Napraw Autobusów w zasadzie godzi się z uwagami pod ich adresem, lecz jest bezradne. Jakość wyrobów gumowych? Owszem jest fatalna, ale... Trzeba zacząć od historii. Parę lat temu części gumowe robił nam zakład rzemieślniczy mieszczący się przy ul. Józefa. Zlikwidowano go, nasze zamówienia lokalizowano w zakładzie przy ul. Ruchliwej — ten także zlikwidowano. Udał się więc do przemysłu, tam powiedziano, owszem, ale nie mniej niż pięć tysięcy w zamówieniu. Nam było potrzebne w danym asortymencie od 50 do najwyżej 1500 sztuk. Przemysł nie chciał produkować mniej, bo mu się nie opłacało, my nie mogliśmy kupować na zapas, bo zbyt długo magazynowane traciłyby chociażby elastyczność. Zakupiono więc dwie wyeksploatowane już prasy od przedsiębiorstwa, mieszkankę gumową pobierano z przemysłu i zaczęła się produkcja. Czynną jest tylko jedna prasa, bo druga — w nieustającej naprawie. W prasach tych nie ma możliwości pomiaru temperatur. Jeżeli do tego dodamy, że nie robi tego wulkanizator — bo takich w ZNA brak — nic dziwnego więc, że temperatura nie zawsze odpowiada. Mieszkanka gumowa także ostatnio stała się gorsza.

SZCZĘKI...

...te nasze, może strachu nie powodują, ale do gniewu doprowadzić mogą. W zakładach mówią, że bębny hamulcowe są jajowate i szczęki nie pasują. Jest to prawda pozorna. Zgoda, że takie jest odczucie użytkowników regenerowanych bębnow i szczęk. Zresztą w

ZNA mają te same problemy z autobusami u nich robionymi. Dzieje się tak dlatego, że w przedsiębiorstwie od lat obrano złą technologię, a dziś nie można zakupić przenośnej szlifierki. Bębny są robione na oryginalnej tarczy hamulcowej dla danego typu pojazdów. Bęben składa się z rozpieracza i dwóch sworzni. To są elementy stałe i jednakowo rozmieszczone. Do kompletu hamulcowego dochodzą jeszcze szczęki hamulcowe obejmujące bęben. Problem zaczyna się przy montowaniu bębna w autobusie. Nie zawsze bowiem oś otworów na sworznie jest jednakowa i to jest tolerancja fabryczna, (sic!) tyle że toczony na stałej tarczy bęben tego nie toleruje. Chcąc wcisnąć jednak bęben powoduje się, że szczęki są nierównomiernie rozstawione co doprowadza w eksploatacji do skoków przy hamowaniu i wrażeń owalu. Do tego właśnie potrzebna jest szlifierka przenośna, by można obróbkę robić „na wozie”. Bywa i tak, że nowe komplety hamulcowe... są zwracane do naprawy. Są po prostu

ciężkie, często więc w transporcie wyciąga się szczęki z bębna, potem się to pomiesza i nie pasuje.

KOCHAJĄ SIĘ?

Niestety, nie. Przyczyną jest wiele. Część pracowników z Wawrzyńca odeszła na Wolę z chwilą uruchomienia tam zajezdni. Tam pracują także w regeneracji, teraz przychodzą do ZNA z paskami wypłat i pokazują, iż wiele więcej zarabiają. To psuje krew. Inna sprawa, że odeszli ci, którym się w ZNA nie podobało, więc tam sympatii do nich nie czują. Nie można też powiedzieć, że Wola należy do terminowych dostawców części i autobusów do regeneracji. Trzeba czekać po parę dni, a ludzie i kanały czekają. Tymczasem ani jednych ani drugich w ZNA nie za dużo. Pocieszające w tym wszystkim jest, iż kierownicy o tym nie tylko wiedzą, ale i starają się zaradzić złu. Robione są comiesięczne zebrania, na których jedni i drudzy rozliczają się przed sobą. Czy będzie lepiej?...



„Męskie rozmowy” oddamy na inną okazję. Fot. Archiwum

Zbliżający się czerwiec jest dla kończących ósmą klasę szkoły podstawowej okresem szczególnym. Wybór szkoły średniej przez czternastolatka decyduje równocześnie o wyborze takiego czy innego zawodu, bardzo często na całe dorosłe życie. Podpowiadają więc nauczyciele, sugerują w domu rodzice, ale tak naprawdę — ostateczna decyzja należy do młodego człowieka.

Od kilku już lat Zasadnicza Szkoła Zawodowa przy MPK nie może narzekać na brak kandydatów do klas pierwszych. Absolwenci szkół podstawowych chcą znaleźć w niej przygotowanie do zawodu, a że nie tylko kształci w kierunkach interesujących młodych chłopców, ale równocześnie oferuje po ukończeniu nauki niezłą płatną pracę, nie należy się dziwić, że kandydatów do

się w „wymarzonej” zawoście? Myślę że tak, chociaż nie jestem taka pewna, czy nie będzie szukał jeszcze dla niego innych dróg, aby się w tej klasie jednak znalazł. Czy trafiło mu do przekonania, że test jest sprawdzianem obiektywnym? Czy wie jak wygląda takie badanie testowe?

— Jesteśmy nastawieni na badania ludzi dorosłych, a nie czternastolatków. Ich powinniśmy badać poradnie wychowawczo-zawodowe, które jednocześnie pomagają w wyborze zawodu i szkoły. My natomiast w ramach opracowywania testów staramy się stwierdzić ogólny poziom intelektualny, stopień rozwoju spostrzegawczości, pamięci, uwagi, a także zasób wiadomości podstawowych. Niestety, poziom tych ostatnich jest, u większości kandydatów, zenująco niski.

TERAZ TEST — KIEDY EGZAMIN

Z PRAWDZIWEGO ZDARZENIA?

Wymarzę sobie zawód

klas pierwszych jest coraz więcej.

Szczególnym powodzeniem cieszy się zawód kierowcy-mechanika (mniej może mechanika, więcej kierowcy). A prawo jazdy, właśnie w tym kierunku nauki, zdobywa się już w klasie trzeciej. Kandydatem do tej klasy ZSZ stawiają największe wymagania. Nie każdy młody człowiek może im sprostać.

Jakie one są? Odpowiedź można uzyskać u mgr Marii Braun-Karyczek, zastępcy kierownika Pracowni Psychofizjologii Pracy, mieszczącej się w budynku przychodni zakładowej przy ulicy Brożka.

Wprowadzeniem do rozmowy stała się, przypadkowo, konieczność wyprowadzania jednemu z pracowników MPK, którego syn „wymarzył sobie”, jak to ojciec ładnie powiedział, zawód kierowcy mechanika, że jest to niemożliwe. Rzecz w tym, że chłopiec widocznie przyznał się w domu, iż w rozmowach testowych (do ZSZ MPK nie ma egzaminów) nie wypadł najlepiej i stąd właśnie wizyta ojca. Pani mgr M. Braun-Karyczek jest niewzruszona...

— Syn pana rzeczywiście wypadł słabo. Nie został zakwalifikowany do klasy kształcącej w zawodzie mechanik-kierowca. O tym kierunku nauki jest tylko jedna klasa, a kandydatów około 200. Ponieważ do naszej szkoły nie ma egzaminów wstępnych, kandydatów do tej klasy wybieramy w drodze selekcji — tych najlepszych.

Ojciec chłopca wychodzi z pracowni. Czy zrozumiał, że syn utracił szansę kształcenia

Szczególnie daje się to zauważyć u absolwentów szkół pozakładowych.

Nasza szkoła daje młodzieży wykształcenie w zawodach ciekawych — blacharz samochodowy, ślusarz, elektromonter — dlaczego więc tylko niewielu spośród tych, którzy odpadli przy badaniach testowych, wyraziło zgodę na naukę innego, aczkolwiek pokrewnego zawodu?

— Niestety, większość tych, którym się nie udało przy badaniach testowych czuje się nieszczęśliwa i rozczarowana. Dla nich najważniejsze jest, że w klasie trzeciej zrobiliby już prawo jazdy. Trudno im zrozumieć, że prawo jazdy zrobić mogą zawsze, a najważniejsze jest zdobycie konkretnego zawodu, co zresztą zapewniają im wszystkie kierunki nauki w naszej szkole.

Są to dylematy nie tylko młodych ludzi i ich rodziców, powinno to leżeć — i chyba tak jest — na sercu pedagogom, kierownikom MPK. Jak zapewnić najefektywniejszy model pozyskiwania i kształcenia uczniów, jak pozyskać do zawodu najlepszych? Jedno z wstępnych rozwiązań proponujemy przemysleć:

Czy z uwagi na rokrocznie wzrastającą ilość kandydatów do klas pierwszych ZSZ MPK nie można by wprowadzić z prawdziwego zdarzenia egzaminu wstępnego? Z jednej strony, byłby to sprawdzian wiadomości kandydatów na uczniów bardziej miarodajny od badań testowych, z drugiej — zyskałaby prestiż szkoła.

M. BUBACZEWSKA

Ostatni, co tak marsza grają...

(Dokończenie ze str. 3)

— Nie próbowaliście przeprowadzić naboru wśród młodzieży? — pytam zamyślonego pana Grzywacza.

— Ależ tak. Próbowaliśmy. Tylko że za każdym razem nie z tego nie wychodziło. Jeszcze w latach 40. kapelmistrz Kwiatkowski próbował coś takiego przeprowadzić, ale po kilku miesiącach z 18 przyjętych zostało zaledwie kilku. To samo po październikowym przełomie i też bez rezultatów. Teraz, w 1980 r. chcieliśmy zrobić to inaczej i wykorzystać szkołę przyzakładową, ale gdzie teraz ktoś zainteresuje się naszymi instrumentami, skoro wśród młodych panuje moda na gitarę, perkusję i śpiew — o ile to można nazwać jeszcze śpiewem. Po roku szkoła zwróciła wypożyczo-

ne instrumenty, a instruktor przeszedł w stan spoczynku i szkolenie skończyło się.

Zapada chwila ciszy. Ze świetlicy na dole dochodzą dźwięki Roty. Schodzimy więc na dół. Całą salę wypełnia wprost huk orkiestry. Przyglądam się muzykom, starszym już w większości ludziom i zdaje sobie sprawę, że ci ludzie, którzy zastali się ze swym zakładem pracy, dzięki tym próbom i wspólnej grze, mają okazję spotykać się razem co jakiś czas, mogą uwierzyć, że są jeszcze potrzebni. Ale czy kiedyś na ich miejsce przyjdą nowi? — to pytanie pozostaje bez odpowiedzi. Czy orkiestra będzie obchodzić kolejne jubileusze, czy też są to już ostatni z tych co marsze grywali? Ano nie wiem. Ale szkoda by było.

ADAM ZYZMAN

Pod tym stałym tytułem znajdziecie czytelnicy w każdym numerze „Sygnałów — MPK”, recenzję książki, którą będziecie mogli wypożyczyć z naszej zakładowej biblioteki. Proponować Wam będziemy przede wszystkim techniczne nowości z dziedziny komunikacyjnej — obsługi, napraw itp. tramwajów, autobusów oraz innych pojazdów. Ale nie tylko. Postaramy się też propagować książki techniczne z innych dziedzin na przykład łączności, takie jednak, których tematyka będzie mogła zainteresować szersze grono pracowników MPK.

Równocześnie pod recenzją książki technicznej, znajdziecie dwie pozycje z nowości względnie wznowień beletrystycznych.

A oto nasze pierwsze propozycje:

Komunikacja w centrum miasta

Książka ma charakter studialno-planistyczny. Temat pracy jest bardzo aktualny, dotyczy bowiem zasad kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej śródmieścia wielkich aglomeracji oraz zasad obsługi komunikacyjnej centrów miast w warunkach szybkiego rozwoju motoryzacji. Książka zawiera

Biblioteka proponuje

interesujący przegląd rozwiązań krajowych i zagranicznych, dotyczących różnych systemów komunikacyjnych oraz zastosowania poszczególnych środków transportu. Ponadto zawarto w pracy wyniki własnych studiów autora z prac planistycznych nad zagospodarowaniem przestrzennym i obsługą komunikacyjną aglomeracji warszawskiej.

Jacek Malasek — „Obsługa komunikacyjna centrów miast”. Wydawnictwo Łączności i Komunikacji, W-wa 1981.

☆

Warte polecenia są również następujące książki: „Oskarżeni nie przyznają się do winy” — rzecz o kulisach wielkiego procesu norymberskiego. Autor: Karol Malcużyński. Wyd. Interpress 1981. „Księga humoru ludowego” — pod redakcją naukową Doroty Simonides — książka zawiera ponad 400 opowiadań komicznych pochodzących z różnych regionów Polski. LSW 1981. M.B.



Kubły czekają na „10-tkę”?

S kromnie w tym roku z letnim wypoczynkiem. To znaczy — skromnie w niektórych rodzajach wypoczynku. Przedsiębiorstwo dysponuje 400 skierowaniami na wczasy turystyczne. Chętnych w tym roku — pracowników i ich rodzin — było 3000.

W komisji rozdzielającej wczasy postanowiono zaostriżyć kryteria przydziału. Pierwszą zasadą, odnoszącą

Kolejne kryterium, to 7 lat pracy w MPK. Dlaczego akurat ta magiczna cyfra? No cóż, musiano dopasować kryteria do możliwości przedsiębiorstwa.

Były wprawdzie i wyjątki. Mimo że pewne osoby były na wczasach w roku ubiegłym, pojedają i w tym. Będą to rodziny wielodzietne i honorowi dawcy krwi, o trudnej sytuacji materialnej, ale wtedy, gdy oboje współmałżonkowie są

wie — Szwajcarii Kaszubskiej 52 osoby.

Tłoczno w tym roku także w „kolejce na kolonie” będzie w Stróżówce k. Gorlic — 120 miejsc i w Gołkowicach k. Starego Sącza — 60 miejsc.

Są także 3 turnusy obozu młodzieżowego w Mikołajkach. W pierwszym pojedzie młodzież pracująca w MPK, w drugim młode małżeństwa i w trzecim

Kto pojedzie na wczasy?

ca się do wszystkich rodzajów skierowań, było odrzucenie wszystkich tych, którzy z wczasów korzystali w roku ubiegłym. Następnie mogły to być znów takie rodziny, gdzie najstarsze z dzieci nie przekroczyło 12 lat a najmłodsze 7 lat. Rozumowano, że dzieci w wieku szkolnym mają jeszcze jedną szansę wyjazdu — kolonie. Rodziny jednodzieetne mogły otrzymać skierowanie, jeżeli dziecko nie przekroczyło 10 lat. Trzeba zaznaczyć, że także w akcji wczasowej chodziło głównie o wyjazd młodzieży.

pracownikami MPK oraz samotne matki, także o ciężkiej sytuacji materialnej.

Oprócz wczasów turystycznych, czy jak kto woli — „pod gruszą” (bo w tym roku wystarczy kartka z zameldowaniem w danej miejscowości, nie trzeba będzie wzorem lat ubiegłych mieć kilku pieczętek na skierowaniu), w Osieczanach będzie wypoczywać 560 osób, w Rabce 647, w Zawoi 165, w Szczawnicy 102, w Swinoujściu 48, w Dziwnówku 89, Kuźnicy 88 i Potęgo-

uczająca się młodzież od 14 do 19 roku życia.

Ponieważ więcej jest chętnych do wyjazdu na kolonie niż miejsc, Dział Socjalny informuje, że przedsiębiorstwo będzie stosować częściowe dofinansowanie do kolonii urzędowanej przez ZHP. W tym celu trzeba dostarczyć z Hufca wniosek z wypisanymi dochodami rodziny — oprócz rekompensat. Wysokość dopłaty będzie uzależniona od średniej na jednego członka rodziny.

Tak więc w tym roku będzie nie na miarę potrzeb, a możliwości. F.S.

N ie sądziłam, że to, co ludzie nieraz mówią o kontrolerach MPK może być prawdą. Miałam się jednak nieprzyjemność przekonać.

Niedziela 25 kwietnia br. godz. 19.10. Autobus linii „124” nr boczny 22399 zatrzymuje się na przystanku przy ulicy Kurniki. Kierowca otwiera drzwi i niektórzy z pasażerów zaczynają wysiadać. Ponieważ znajduję się w tyle wozu, staram się wyjść tylnymi drzwiami. Przede mną wysiadają dwie czy trzy osoby. Gdy z kolei ja jestem już jedną nogą na stopniu autobusu wdzieram się do wozu dwójka kontrolerów, nie licząc się z tym, że wysiadam. Pan przeciska się

Odpowiedzi na moje pytania nie otrzymuję. Pani na moment zostawia męża w spokoju i teraz ode mnie żąda okazania biletu. Mimo że okazać go nie musiałam weszłam przecież dopiero co do wozu, a że ponownie to już moja sprawa, ale kartę wolnej jazdy pokazałam.

— Aaa... pani jest pracownikiem MPK — ze zdziwieniem stwierdza pani kontroler.

Teraz ja proszę ją o rozmowę ale nie w autobusie, a w punkcie ruchu przy Dworcu. Pani się na to nie godzi — więc proszę o numer służbowy. Legitymacji służbowej pani kontroler wprawdzie nie zo-

Z ulic naszego miasta

Zachowanie pani kontroler na cenzurowanym

do przodu autobusu, pani robi taki ruch jakby chciała mnie zatrzymać. Jestem jednak w lepszej od niej pozycji i trochę wprawdzie bokiem, ale wydostaję się z wozu na chodnik. Wysiadającemu za mną mężowi nie udaje się jednak wysiąść. Pani kontroler z wprawą tarasuje mu swoją osobą wyjście i nie wypuszczając z wozu żąda okazania biletu.

— Dlaczego mnie pani zatrzymuje skoro tu wysiadam? pyta mąż.

Ponieważ kierowca zamyka przednie drzwi z obawy, że z tylnymi zrobi to samo, wskazuję z powrotem do środka. Drzwi natychmiast zamykają się i wóz rusza.

— Dlaczego nie pozwoliła pani, aby mąż wysiadł razem ze mną? Jakże pani ma prawo zatrzymywać ludzi w wozie, i nie pozwalać im wysiadać na tych przystankach, na których chcą? — zapytuje panią kontroler.

baczyłam, ale usłyszałam w odpowiedzi burknięcie... „65”

Zainteresowanym „z urzędu” sposobem przeprowadzania kontroli biletów przez nr „65”, jak i wersją opisanego wyżej zajścia, służy danymi dwóch świadków. Przy okazji... może by tak zmienić system wynagradzania tej grupy pracowników MPK. Kto wie, czy pozbawieni prowizji za każdy przypadek „złapania” pasażera bez ważnego biletu, nie zachowywaliby się inaczej. Wątpliwy to bodziec wyzwalający w człowieku nie najlepsze instynkty. Mimo wszystko sprawę traktuję jednostkowo, a nie lekką pracą kontrolerów MPK wykonywaną kulturalnie i bez przekraczania uprawnień, jakie posiadają, po prostu szanując.

M.B.

PÓŁ ZARTEM, PÓŁ SERIO

Komu z kim rozmawiać nie wolno?

N a temat wymalowanych w tramwajach i autobusach napisów, dotyczących zakazu prowadzenia rozmowy, napiszę kiedyś pracę doktorską, ale póki co, chciałbym jak najszybciej podać tą drogą Dyrekcji MPK coś w rodzaju konspektu tego dzieła — niechby wnioski z tego wiekopomnego elaboratu już zaczęły owocować.

Problem pierwszy: napisy „rozmowa wozbroniona”, „rozmawiać nie wolno” czy „zabrania się rozmawiać” brzmią kategorycznie, wiszą nad głowami prowadzącego pojazd jak groźne memento, a więc z całą pewnością powodują stresy.

Problem następny: żyjący na co dzień z przepisami w zgodzie motornicz czy kierowca patrzy w ten napis jak w obrazek i z zadartą do góry głową (no, czasem, w bok) może spowodować wypadek (z wyjątkiem tych, którzy jeżdżą na oślep, ale takich przecież nie ma — prawda?).

I problem zasadniczy o aspekcie społeczno-politycznym: żyjemy w czasie ogólnospołecznej nauki demokracji, a jakże ta demokracja wygląda w tramwajach i autobusach — jednym „zabrania się”, innym „wzbronione”, a jeszcze innym po prostu „nie wolno”, nie wspominając już o tych uprzywilejowanych z „ikarusów”, którym napisu oszczędzono. Ale to jeszcze nic. Jeden napis głosi: „Motorniczemu rozmowa wozbroniona”, zaś inny: „Rozmowa z

kierowcą wozbroniona”. Na roboczo podaję typowe przykłady z dwu grup napisów, nie wdając się w niuanse stylistyczne typu: „nie wolno”, „zabrania się” i mącący mi nieco naukową systematykę zakaz wyraźnie adresowany do pasażerów, którym zabrania się rozmowy z kierowcą.

Tak więc w grę wchodzi aspekt segregacji na „wzbronionych” i „zniewolonych” (darujmy sobie niegramatyczność naukowych neologizmów — chodzi o istotę sprawy) a także na tych, którym wolno do pasażerów mówić i tych, którym nie wolno pasażerów słuchać — to także nie ma nic wspólnego z demokracją.

N a szczęście, zakazodawcy precyzyjnie określili, komu z kim rozmawiać nie wolno. Mianowicie: kierowcom i motorniczym z pasażerami oraz pasażerom z tymiż. Gdyby nie było słów „z pasażerami” i „pasażerom”, wirtuozi kierowcy, korby tudzież innych pedałów byłiby ustawicznie z zakazem na bakier, bo nie sposób by go było respektować w sytuacjach, które nagminnie się zdarzają i są nie do uniknięcia. Wymienię najbardziej typowe:

a) dziewczyna w porze randkowej nie może samotnie wałęsać się po plan-tach, jeszcze by jej się Bóg wie co przygodziło, a tak — robi kilka kur-

sów przy boku swego oblubieńca, poszczębiocą, pożartują i co? I nic — same pożytki. Na oczach pasażerów nawet się nie pocałują, więc dziewczę wróci do mamy czyste jak leluja, a motorniczemu nie grozi zaśnięcie;

b) żona z wałówką przysiadzie na masce, to jeszcze po drodze w czasie jazdy połamie kromkę na kęs i do ust kierowcy włoży. Tenże ma więc obie kończyny górne czynne i może pa-trzeć na wprost, a poza tym nie straci czasu na pętlę i dowie się co tam w domu — też pożytek;

c) dziecko ma wolny od nauki dzień, a tata w pracy, cóż więc dziwnego, że potowarzyszy mamie-tramwajarce w jeździe? Mama przez cały czas wyjawia swojej latorośli tajniki zawodu, oswaja z ruchem drogowym, dziecię tę wiedzę spożytkuje w przyszłości jako motorniczy. No i dobrze — tak nam brakuje kadry;

d) koledzy z innej zajezdni lub z warsztatów, obstałszy kierowcę, zdążą na przestrzni kilku przystanków wydać opinię o wszystkich swoich zwierzchnikach, podzielić się nowinkami z miejsca pracy i jeszcze poczęstować papierosem. I znów — dobrze. Mówimy o konieczności wymiany doświadczeń, o integracji załogi, a gdzież się mają integrować, skoro rozmijają się ich zmiany i trasy, a knajpą się brzydzą.

I tak dalej i tak dalej. Tysiące podobnych sytuacji mogę opisać w obiecaną dysertację, po co je tu mnożyć, skoro my — MPK-owcy — znamy je dobrze z autopsji i z obserwacji. Chciałem tylko podkreślić, że w tych i podobnych sytuacjach mogą wszyscy w nich uczestniczący mieć dobre samopoczucie, gdyż prowadzą rozmowy niezbędne, pozytywne i zgodne z przepisami, gdyż nie rozmawiają z pasażerami, ani pasażerowie z nimi. Chodzi przecież o rodziny i kolegów.

I to by był koniec przyszłej pracy. Tylko martwi mnie jedno — nie mogę naukowo sklasyfikować tej arystokracji kierującej, która w najnowszych pojazdach zamyka za swoimi gośćmi dziesięć tysięcy kabiny. Nie wiem, czy prowadzone tam rozmowy są równie pozytywne. A właściwie, to mam jeszcze drugie zmartwienie, że nie wszyscy w opisane sytuacje dają się uwikłać. Trzeba by więc koniecznie coś z tym zrobić — ujednolicić zakazy? znieść dyskryminację w stosunku do pasażerów? nakazać prowadzenie pozytywnych rozmów wszystkim kierującym pojazdami? czy może wystarczy egzekwować przepisy istniejące? Nie wiem.

Ponieważ nie wiem, to chyba pracy tej nie napiszę. Bo jakże — bez wniosków? Pozostaje mi nadzieja, że ściągnę wnioski od kompetentnych zwierzchników, jeśli oni je wyciągną i będą to wnioski odpowiednie. (ZygZ)

Badź tu, człowieku, mądry. Jeszcze nie tak dawno słyszało się, ile to autobusów stoi z powodu silników. Stoją sobie pod płotem, nie zarabiają, a my płacimy amortyzację. Tymczasem? Dnia 22 kwietnia kierownictwo ZNA zwróciło się do przedstawicieli Działu Głównego Specjalisty o wytypowanie czterech silników... kwalifikujących się do remontu kapitalnego w ich zakładzie. Dostali w ciągu dwóch dni odpowiedź, że silniki znajdują się w magazynie nr 25. W dniach 22, 23, 26, 28 i 29 kwietnia wysyłano po nie autobus ciężarowy. 23 kwietnia z magazynu wydano jeden silnik, 28 — drugi. Na odwrócie

nego silnika. Na drugi silnik asygnowano anulowano i oddano w komplecie (tę z napisem „będzie 30 kwietnia”). ZNA otrzymała natomiast „za darmo” całkiem inny silnik, także bez protokołu stanu technicznego. Oczywiście, znów w końcu proszą się o zajęcie zdecydowanego stanowiska. Jak dotąd, miast jedni wydawać, a drudzy naprawiać, trwa korespondencja. Auta ciężarowe kursują puste.

„Zgaś zbędną żarówkę”, „Oszczędzaj światło”. Takie i podobne plakaty śnią nam się po nocach. No cóż, różnie one

Parada nonsensów

dowodów magazynowych napisano „nie przygotowane do wysyłki, będą do odbioru 30.04.1982”. (dowód magazynowy nr 621192). Interweniowano więc w Dziale Głównego Specjalisty i w Zakładzie Zaopatrzenia Materiałowego. W końcowej części pisma kierownictwo ZNA informuje, że w opisanym okresie występowały zakłócenia w planowej naprawie silników w ZNA z uwagi na... ich brak. Na tym nie koniec. Jest i drugie pismo z siódmego maja, w którym informuje się, że wysłano auto po raz szósty 30 kwietnia. Wydano... jeden, zgodnie z dowodem magazynowym, ale bez protokołu stanu technicz-

przemawiają do nas. Chyba jednak przemówią ceny. Jak to jest w dużych energochłonnych zakładach? Otóż np. my zamawiamy określoną ilość kilowatów i płacimy z góry po 20 zł za „sztukę”. Następnie jeżeli zużyjemy ileś tam, ale w ramach zamówienia, płacimy za każdy kilowat 60 zł. Jeżeli normy nie „wyjeżdżamy”, to te 20 zł opłacone na zapas nam przepada. Nie będę tu wnikała w złożoność problemu i rozliczeń. Chodzi mi o jedno, za bardzo ta oszczędność nam się nie opłaca. W każdym razie, by nas tego oduczyć, Zakład Energetyczny premii raczej nie przewiduje. Szkoda. (F. S.)

HUMOR

Motorniczy zatrzymuje tramwaj tuż przed leżącym na torach mężczyzną.
— Pijany, chory, czy samobójca?
— Tak, życie mi zbrzydło. Straciłem pracę, żona mnie odeszła, wyrzucają mnie z mieszkania, niech więc „13-ka” skróci moje udręki.
— Panie — podnosi go uczynnie motorniczy „5-ki” — to nie ta trasa, musi pan się położyć na Karmelickiej.

przystojny mężczyzna. Chłopiec wypytuje:
— A ile pan ma lat?
Mężczyzna z uśmiechem odpowiada:
— A jest pan żonaty?
I na to pytanie, podobnie jak na wiele innych, mężczyzna odpowiedział małcowi, aż w pewnym momencie chłopczyk zaszepczał i mówi:
— Mamo, czego ja się miałem jeszcze dowiedzieć?

Kontroler z pretensją do pasażera:
— Skasował pan bilet tramwajowy, a jedzie pan autobusem...
— Hm... Coś podobnego... Zmieniają pojazd tak bez uprzedzenia?

Kierownik jednej z zajeżdżni do nowo przyjętego pracownika:
— U nas obowiązuje czystość. Czy wytarł pan nogi na wycieraczce przed wejściem do mnie?
— Oczywiście, panie kierowniku.
— To niech pan sobie zapamięta również, że nie znoszę kłamstwa. Przed drzwiami nie ma żadnej wycieraczki.

W autobusie siedzi mama z małym synkiem. Naprzeciw

LESZEK MARUTA

TRAMWAJ

Jechałem przepełnionym tramwajem, akurat w tak zwanych godzinach szczytu. Jazda tramwajem, to nie jest znowu akurat taki temat, żeby go trzeba było aż opracowywać literacko. Co innego, jak ktoś jedzie bez biletu i nie chce kontrolowi okazać dowodu osobistego, albo też stawia opór władzy. O, to się nadaje wtedy do gazet.

Ale tym razem jechali wraz ze mną ludzie porządni, uczciwi. Widać to było po twarzach.

Tramwaj w pewnej chwili zatrzymał się i motorniczy wysiadł z wozu, aby — jak to się mówi — przełożyć wajchę.

— Będziemy zaraz skrecać w prawo — poinformował któryś pasażer drugiego.

— Dlaczego w prawo? My chcemy w lewo! — podniósł się krzyk w wozie.

— Tak, tak, my też chcemy w lewo! — podchwyciła ten krzyk grupka młodych ludzi.

— Kiedy mi nie pasuje w lewo! — zaproponował jakiś starszy pan, zajmujący miejsce „dla inwalidy”.

— Siedź cicho, wapiaku — syknął któryś z młodzieńców.

— Ale my też chcemy w prawo!

— Mnie nie pasuje w lewo!

— A mnie pasuje!

Wszczął się rwetes. — Zróbmy głosowanie — zaproponował pewien pan. — Kto jest za, a kto przeciw? Podniósł się las rąk. Vox populi, vox Dei. Połowa chciała w prawo, połowa w lewo.

— Co się tu dzieje? — motorniczy wreszcie wsiadł do wozu.

— Ano, część pasażerów podjęła uchwałę, żebyś pan skreślił w lewo! — poinformował go pasażer, znajdujący się najbliżej wejścia.

— E tam, głupie gadanie — zaczął się motorniczy. — To jest wóz państwowy!

— To trzeba go uspołecznic — podjęli krzyk niektórzy jadący.

— A poza tym, zgodnie z numerem wozu, muszę się trzymać wywieszzonej trasy przejazdu. Inaczej powstanie bałagan — upierał się przy swoim tramwajarz.

— Rozkład jazdy, to nie Pismo święte. Zawsze można go zmienić — powiedział jakaś babina.

— Coś paniuś taka mądra? Widzicie ją, Pismem świętym się zaślania. Ja paniusi pokaze, tylko inne pismo...

— Wolnego, tylko bez straszenia — wtrącił się jakiś rosły pasażer. — To już nie jest ten tramwaj, w którym połowa siedziała a połowa się trzęsła!

— Ale ja mam tu chyba jakąś władzę? — motorniczy chwycił się korbki.

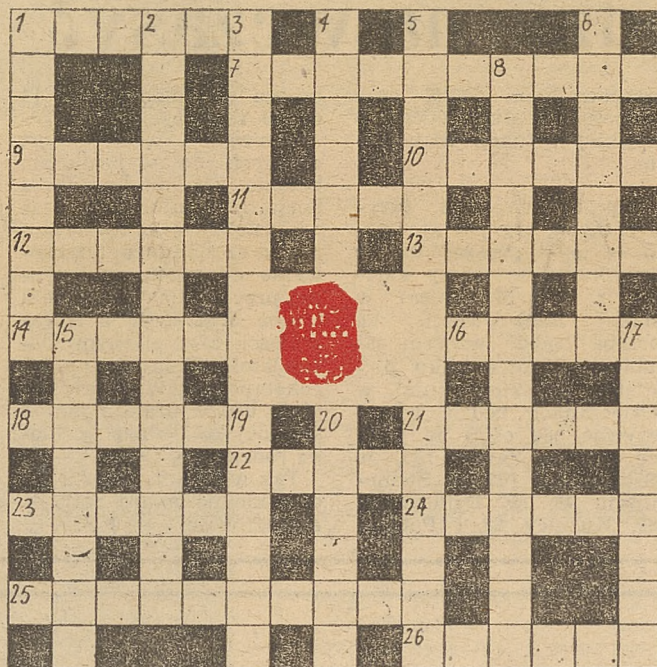
— Patrzcie no, jak to się trzyma tego stołka! Puść pan korbę, nie rób pan korbki!

Tumult i zamieszanie trwało z dobrą godzinę. Wreszcie tramwaj ruszył, i zgodnie z rozkładem jazdy, pojechał w prawo, uwożąc część pasażerów. Reszta poczłapała w lewo.

Ee, nie chcę więcej jeździć tramwajem z takim narodem. Wolę chodzić pieszo.

(Przedruk z „Życia Literackiego”)

KRZYŻÓWKA



Poziomo: 1) Pierwszy w klasie. 7) Krzew z Australii. 9) Biała broń. 10) Śnieżny stwór. 11) Grupa, zespół. 12) Część

wakacyjnego ekwipunku. 13) Końcowy okres epoki kamiennej. 14) Ozdobne nakrycie głowy starożytnych władców Wschodu. 16) Jeden z elementów skrzydła samolotu. 18) Urzędnik — określenie żartobliwe. 21) Strój Indian Południowej Ameryki. 22) Wygodna krzesło. 23) Babilońska bogini miłości, płodności i wojny. 24) Wiecznie głodny. 25) Zimny kontynent. 26) Zainteresowanie, zaopiekowanie się.

Pionowo: 1) Protektorat. 2) Kosmetyczka. 3) Tajemnica. 4) Początkowy wiersz tekstu. 5) Wiejski ksiądz. 6) Polski taniec ludowy. 8) Upoważnienie do występowania w imieniu drugiej osoby. 15) Pobierający pieniądze. 17) Odchylenie od normy, nieprawidłowość. 19) Gościący. 20) Trójnog o rozsuwanych nogach. 21) Reklama na płocie.

Rozrywka umysłowa bez nagrody to połowa przyjemności. Już w nrze 4. „Sygnałów” podamy rozwiązanie tej krzyżówki i przedstawimy nazwiska Czytelników, którzy wylosują nagrody książkowe za prawidłowe rozwiązanie. Czekamy na listy do 25 maja.

MIESZANKA, NIE TYLKO FIRMOWA

W Londynie droższa komunikacja miejska

Sąd apelacyjny w Londynie unieważnił decyzję Rady Miejskiej, na mocy której obniżone zostały opłaty za przejazd środkami komunikacji miejskiej. Sąd uznał ją za nielegalną i w związku z tym ostatnio wprowadzono nowe opłaty wyższe o 100 proc. Mimo to transport jest nadal deficytowy i zachodzi konieczność zwolnienia z pracy ok. 2 tys. pracowników oraz zlikwidowania kilku tras. Ponieważ prośba o pomoc rządową została odrzucona przez sekretarza transportu — Davida Howella, odbył się jednodniowy strajk pracowników transportu miejskiego, w którym wzię-

ł udział 35 tys. osób. Był to największy strajk londyńskich transportowców od 1926 roku.

Lublin rozbudowuje sieć trolejbusową

Kraków nigdy nie miał trolejbusów, natomiast Lublin miał jedną z najlepiej zorganizowanych w Polsce sieci „autobusów na prąd”. Obecnie miasto nad Bystrycą jest jednym z dwu zaledwie miast w Polsce, które w latach siedemdziesiątych, mimo licznych zakusów władz centralnych, nie uległy i zostawiły u siebie ten środek transportu miejskiego. Przez wiele lat nie pozwalano jednak lublinianom na jakiegokolwiek trolejbusowe inwestycje. I

dopiero teraz, po długiej przerwie rozpoczyna się tam rozbudowę sieci. Ponoć jeszcze w tym roku dwie duże dzielnice — Sławinek i Węglin otrzymają trolejbusowe połączenia z centrum.

Po regeneracji opony jak nowe

Obchodząca niedawno 30-lecie radomska Spółdzielnia „Spoiwo” jako pierwsza w Polsce rozpoczęła przed laty regenerację zużytych opon. Obecnie spina bieżnikujące opony w 14 asortymentach, od najmniejszych do największych — również dla komunikacji uspołecznionej. Rocznie, z 6-miesięczną gwarancją, regeneruje się ok. 70 tys. opon.

Świetny sposób na gapowiczów?

Z Katmandu nadeszła wiadomość, że nepalska służba transportowa znakomicie poradziła sobie z problemem pasażerów „na gapę”. Od lat było to największe zmartwienie tamtejszych władz komunikacyjnych. Nie pomagały żadne kontrole i kary. I dopiero niedawno, kiedy likwidacja wielu deficytowych linii wydawała się nieunikniona, ktoś wpadł na pomysł, by sprzedawać bilety wśród których będą również „szczęśliwe”, nagradzane fantami. Pomysł okazał się zbawienny.

Oprac. L. K.

ZDZISŁAW ZYGMA

FRASZKI

Postęp

„Na Zachodzie bez zmian”; w MPK są zmiany: były stare wozy — będą malowane.

Archimedes — ten miał czas!

Nie krzyknąłby: „Eureka!” — gdyby mu tramwaj uciekał.

Argument pijanego motorniczego

Ponieważ mi się elektrowóz śnił się, tom dziś „pod prądem” do roboty przyszedł.

Niebywałe

Nawet wśród tramwajarzy punktualność się zdarzy...