

Wysokie odznaczenia — uznanie za pracę

W Dniu Pracownika Gospodarki Komunalnej

W MPK bardziej uroczyste, niż bywało to w innych latach, obchodzono w tym roku święto pracowników gospodarki komunalnej. Przybyła z tej okazji do przedsiębiorstwa w dniu 20 maja br. z WPK Katowice Orkiestra Dęta, koncertowała, w godzinach przedpołudniowych w ZAW, ZTH i ZAB oraz podczas uroczystej akademii, jaka odbyła się w tym samym dniu w godzinach popołudniowych. W akademii m.in. uczestniczyli: sekretarz KK Józef Gregorczyk, wiceprezydent m. Krakowa Andrzej Żmuda, przewodniczący ZK ZSMP Jerzy Poznański, I sekretarz KD PZPR w Podgórzu Stanisław Spólnik, I naczelnik dzielnicy Podgórze Marian Kulig.

Godzina 15.00. W świetlicy biurowca MPK przy ulicy Brożka 3, rozpoczyna się uroczysta akademii. Przed pamiętkową płytą z nazwiskami pomordowanych w czasie drugiej wojny światowej pracowników miejskiej komunikacji, złożona zostaje wianka kwiatów. Zebrani chwilą milczenia cześć ich pamięć.

Zabiera głos naczelnny dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel. Mówi o 7-tysięcznej załodze przedsiębiorstwa. Rzuca cyfry ... 1119 kilometrów długości tras w mieście jakie dzień w dzień pokonują autobusy i tramwaje. 430 autobusów, 440 wozów tramwajowych, ponad 300 uczniów ZSZ, 2-tysięczna rzesza emerytów i rencistów. Mówi o

działalności związków zawodowych, powstającym samorządzie pracowniczym. O tym, co już zostało dla załogi zrobione i o realnych na najbliższą przyszłość planach.

Do sali świetlicy wchodzi serdecznie witana przybyła wprost z lotniska w Baliach delegacja Autokombinatu z Wielkiego Tyrnowa w Bulgarii

Następuje moment uroczystego wręczania przyznanych pracownikom MPK odznaczeń państwowych, resortowych i innych **KRZYŻ KAWALERSKI ORDERU ODRODZENIA POLSKI** otrzymuje Ryszard Dyrda. **ZŁOTY KRZYŻ ZASŁUGI**: Stanisław Mikulski, Bogumiła Ziębacz, Aleksander Piszczek. **SREBRNY KRZYŻ ZASŁUGI**: Stanisław Majka, Stefan, Nicé, Joanna Rojak, Maciej Rudek, Jan Sokółowski i Kazimierz Ziomek. **BRAZOWY KRZYŻ ZASŁUGI**: Stanisław Nurek, Edward Giermek, Józef Hodurek i Zbigniew Nowak. **ZŁOTĄ ODZNAKĘ ZA PRACĘ SPOŁECZNĄ DLA M. KRAKOWA**: Helena Bialek, Józefa Włodarczyk, Michał Jankowski, Maria Kluza, Stanisław Kowalczyk, Maria Cichoń, Anna Zajac. **SREBRNĄ ODZNAKĘ ZA PRACĘ SPO-**

(Dokończenie na str. 2)



Fot. STANISŁAW TYRAN

1 CZERWCA — DZIEŃ DZIECKA



Dzieci w dniu ich Święta otrzymują prezenty. Pomyśleliśmy o tym. Ponieważ na rynku księgarskim z literaturą dziecięcą krucha, naszym prezentem dla pociech pracowników MPK niech będą wierszyki, które zamieszczamy na str. 6. Na tejże stronie piszemy też o dziecku, które kosztowało już problemów; jakie niesie życie „dorosłe”.

Komunikacja szynowa w Krakowie niestety szans rozwoju — przynajmniej w najbliższej dekadzie — nie ma. Ogromny niedorozwój inwestycyjny wielu lat mści się okrutnie. Nieskoordynowanie działań w jej rozwoju — przemysł mimo wszystko znacznie wyprzedził pod względem technicznym istniejące bazy w miastach — doprowadziło do takich paradoksów, że na przykład w Krakowie moglibyśmy otrzymać parę dziesiątków pociągów tramwajowych, mielibyśmy co z nimi zrobić ale na istniejące trasy nie możemy ich „puścić” do ruchu, bo nie wytrzyma układ zasilania — to raz, a dwa — nie ma dla nich stanowisk naprawczych i przeglądowych, że o układzie komunikacyjnym już nie wspomnę. By nie popalić sieci i taboru nie zadławić miasta i nie rozerwać „w szwach” istniejących zajezdni (i tak mieszczących kilkadziesiąt procent więcej taboru niż przewidywano, gdy je budowano) trzeba było zrezygnować z części dostaw. Nie zrezygnowano na szczęście z prób usprawnienia tego, co już jest. Niestety są to ciągle tylko próby. O sobiście mnie to dziwi. O propo-

zycjach trakcji tramwajowej słyszałam już dość dawno. Myślałam więc, że tym razem będę opisywać już realizację. Naiwna, jakbym nie znała Krakowa. Przecież tutaj, by przesunąć o parę dziesiąt metrów przystanek i trze-

ba organizować sympozja i konsultacje, naukowo udokumentować by po paru dniach wszystko wróciło do normy. Okazuje się,

że dzieje się tak nie tylko ze względu na pasażerów, opinią których skutecznie się podpieramy i bronimy przed zmianami, ale też i sami jesteśmy niezłymi tradycjonalistami. Czasami mam wprawdzie wątpliwości czy posiadamy zdolnych, młodych inżynierów. Pobieźmie rzeczywistość oceniając można mieć te wątpliwości, ale z drugiej strony, czy może być inaczej, gdy te zdolności są skutecznie torpedo-

wane? Młodość, zapal i wiedza idą wtedy psu na buty.

Wróćmy jednak do komunikacji tramwajowej i częściej jej problemów. Pomysł zmian zrodził się w dość prozaiczny sposób. Dyrektor przedsiębiorstwa stwierdził, że trakcja nie ma opracowanych perspektyw rozwojowych. Zaczęło się

od linii „4”. Przoduje ona w ważności w układzie komunikacyjnym i, niestety, w awaryjności oraz zawodności kursowania. Problem rozwinął się tak doskonalnie, że właściwie nie może już dłużej istnieć Nasze komunikacyjne kłopoty postanowiono skonsultować ze specjalistami z Norymbergi, którzy w podobnej sytuacji świetnie sobie poradzili. Szczęściarze, nie mieli krakowskich mieszkańców,

By nie było nieporozumień: oboma rękami podpisuję się pod podtrzymywaniem tradycji. Mam ku temu wiele powodów, ale — litosci! Nie można żyć tylko tradycją. Trzeba żyć mądrze, w miarę możliwości tradycje chronić, ale nie może całe społeczeństwo żyć tylko dla tradycji. Zresztą właśnie ten tradycyjny Kraków szlag trafi razem z jego tradycjami zresztą. Nie powiem nic nowego gdy stwierdzę, że to już się dzieje — także dzięki komunikacji miejskiej. By wbrew pozorom ratować także Kraków, postanowiono nieco usprawnić właśnie komunikację. Wspólnie ze specjalistami z Norymbergi stwierdzono iż głównym ciągiem komunikacyjnym jest: Nowa Huta — Bronowice i drugi kierunek północ — południe Krakowa. Znow się okazało, że odkrycie to żądne, bo i nasi dawno o tym wiedzieli, i zgodne to było z planami: Biura Rozwoju Krakowa. I to stwierdzenie było już czymś. Wszak wsparli nas zagraniczne autorytety. No ale inaczej trudno podjąć u nas jakkolwiek decyzję.

(Dokończenie na str. 2)

Czerwcowe Dni bez papierosa

Obchodzić je będziemy już po raz szósty. Rozpoczną się tradycyjnie Międzynarodowym Dniem Dziecka a zakończą Międzynarodowym Dniem Ochrony Środowiska. A oto hasła na te dni:

- 1 VI — Uchroń swoje dziecko przed natogiem palenia tytoniu.
- 2 VI — Lekarze, rodzice i wychowawcy przodują w walce z paleniem tytoniu.
- 3 VI — Dziewczęta i matki nie palą! Dym tytoniowy podstępnie niszczy zdrowie i urodę, odbiera wdzięki i zagraża dzieciom.
- 4 VI — Miejsce pracy strefą bezdymną.
- 5 VI — Ochrona naturalnego środowiska człowieka to także ochrona przed dymem tytoniowym. Myśl nie tylko o sobie — nie pal!

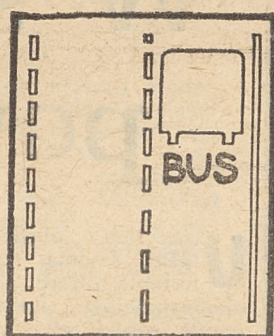
Tramwaje a układ komunikacyjny Krakowa

Nowe znaki drogowe

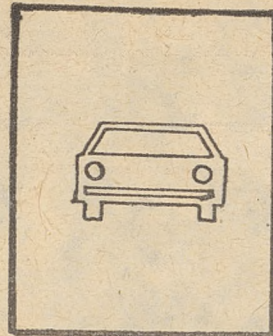
W poprzednim numerze „Sygnałów” w sposób ogólny zaprezentowaliśmy naszym Czytelnikom uchwaloną w lutym br. przez Sejm ustawę pn. „PRAWO O RUCHU DROGOWYM”, która wprowadza sporo zmian do obowiązujących jeszcze do końca bieżącego roku przepisów ruchu drogowego. „Prawo o ruchu drogowym” reguluje sprawy związane z poruszaniem się po drogach publicznych oczywiście w sposób ogólny, zaś obecnie przygotowywane są rozporządzenia wykonawcze do tej ustawy, które niebawem powinny zostać ogłoszone. Rozporządzenia te w sposób szczegółowy uregulują m. in. problemy praw i obowiązków kierowców, sprawy wyposażenia technicznego różnych pojazdów, a także wszystkie wątpliwości związane z nowymi znakami i sygnałami drogowymi.

Tych wątpliwości jest jeszcze sporo, bowiem w sytuacji dużego deficytu różnych materiałów, a szczególnie farb, najprawdopodobniej nie uda się już do 1 stycznia, tj. do dnia wejścia w życie nowego „Prawa o ruchu drogowym”, wymienić w całym kraju wszystkich znaków, które będą mieć nową formę, ani zainstalować zupełnie nowych znaków, jakie wprowadzi odpowiednie rozporządzenie w tej sprawie. Eksperti są zdania, że do 1 stycznia powinny być umieszczone na swoich miejscach przede wszystkim nowe białe tablice z wypisanymi czarnymi literami nazwami miejscowości, które będą oznaczać początek obszaru zabudowanego. Ta sprawa może w nieco mniejszym stopniu dotyczyć pracowników komunikacji miejskiej, ale trzeba przecież o tym wiedzieć. Jeśli już piszemy o tych właśnie znakach, trzeba wiedzieć, że znajdujące się dotąd na drogach tablice miejscowości — zielone z białymi napisami i żółte z czarnymi — nie będą zdejmowane. Pozostaną na swoich miejscach, ale po nowym roku będą pełnić wyłącznie funkcje informacyjne, wskazując kierującym pojazdami, że wjechali w granice administracyjne miasta lub wsi, co jednak nie będzie jednoznaczne z przepisami obowiązującymi na obszarach zabudowanych.

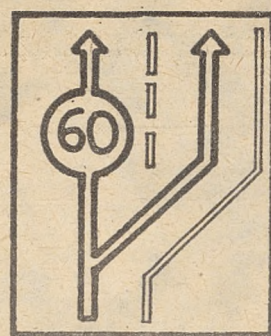
Dzisiaj przedstawiamy naszym Czytelnikom kilka nowo wprowadzanych znaków przed ich urzędowym zatwierdzeniem i ogłoszeniem w odpowiednich dokumentach. Należy jednak sadzić, że nie ulegną one żadnym zmianom, gdyż zostały już przekonsultowane i są w pełni zgodne z podpisanymi przez nasz kraj umowami i konwencjami międzynarodowymi, a przecież jednym z celów nowej ustawy było dostosowanie naszych przepisów do przepisów międzynarodowych. Na początek przedstawiamy znaki informacyjne, które ze zrozumiałych względów powinny być szczególnie interesujące dla pracowników komunikacji miejskiej. Pozostałe nowe znaki zamieścimy w kolejnych numerach „Sygnałów”.



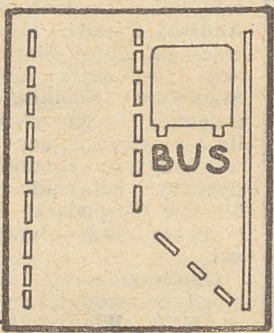
Pas ruchu dla autobusów.



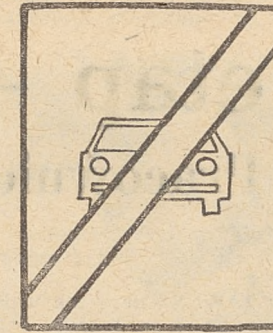
Droga dla pojazdów samochodowych.



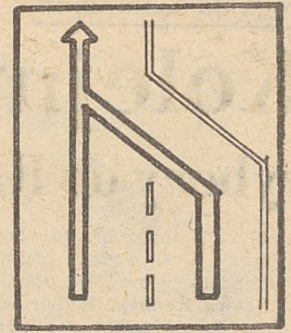
Początek pasa ruchu powolnego.



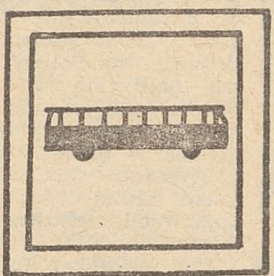
Początek pasa ruchu tylko dla autobusów.



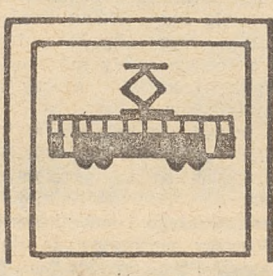
Koniec drogi dla pojazdów samochodowych.



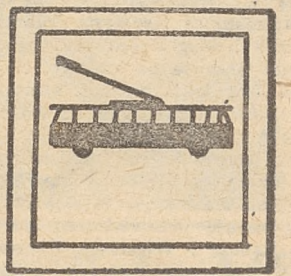
Koniec pasa ruchu powolnego.



Przystanek autobusowy.



Przystanek tramwajowy.



Przystanek trolejbusowy.

Temat tego reportażu „spadał” z numeru na numer. Przyczyny były różne, wielokrotnie musiałam odwoływać termin. Wreszcie 19 maja samochodem będącym w dyspozycji Nadzoru Ruchu ruszam z kierowcą W. Nazimkiem na trasę komunikacyjnej. Już podczas jazdy chwila wahania — gdzie najpierw? Wybór pada na plac Bohaterów Getta. W pierwotnych założeniach zainteresowanie miały wzbudzać przystanki, ich czystość i oznakowanie linii, jednym słowem — estetyka i informacja. Na miejscu decyduję się jednak notować całość spostrzeżeń. Przez cały czas mamy włączony radiotelefon. Przez niego dowiaduję się, że dziś „absolutnie nie się dzieje”, komunikacja funkcjonuje prawidłowo.

Ano zobaczymy. Dworzec „Na Getta” wita nas czystą dużą tablicą informacyjną o dziewięciu tamtejszych liniach. Na dole taryfa opłat. W punkcie parę osób. Dziś były nawet trzy autobusy w rezerwie. Właśnie na tym tle kontrowersje: czy autobusy z rezerwy mają być na dworcu do godz. 10, czy też już o tej godzinie być w zajezdni. Kierowca autobusu 42817 ma niesprawne drzwi. Podobno jedną i tę samą usterkę robią mu już trzeci dzień. Pytam o wodę. Tutaj była przez wszystkie dni upałów. Kierowcy domagają się stałej obsady punktu. Pani Jola? Owszem może tu być nawet 24 godziny. „Kierownik! Zrób pan stałą obsadę i nie daj nam tu półgłówków”. Kierowcy i mechanicy proszą o oznakowanie placu. Obok jest stacja CPN, często kolejki wozów ustawiają się tak, że kierowcy nie tylko nie mają możliwości manewru, ale wręcz wjazdu. Sprawa druga to bezpieczeństwo mechaników. Często naprawiając auto leżą pod nim z wystającymi na jezdnię nogami, bo ciasno. Po placu jeżdżą także automaty. Czy zawsze uda się tym kierowcom zauważyć wystające nogi? I jeszcze jedno. Na tym placu jest stały punkt pogotowia. Mechanikom za jedyne „lokom” służy kąt — przeznaczony zresztą na transportery z wodą — szerokości chyba niewiele większej od metra. Tam się przebiegają i trzymają narzędzia.

Jedziemy na końcówki „103”. Po drodze mijamy naprawiany przez pogotowie autobus 21071. Awaria zgłoszona była o godz. 8.55, pogotowie z Sobonowic przyjechało o 9.37, jest 9.41. Trzeba przyznać, że ściągnięcie pogotowia nie trwało długo.

Na pętli w Prokocimiu stoją trzy „trzynastki”. Pytany przez radiotelefon regulator odpowiada, iż wskutek mijanki na Karmelickiej, wszystkie spóźnione są o kilkadziesiąt minut. To oczywiście, że nie mogą kursować zgodnie z planem, tylko po co trzymać je, by „wskoczyły w swój rozkład” skoro po

przejeździe przez Karmelicką i tak z niego wypadną? Niepotrzebne wytracanie kursów, co zresztą mówi dyspozytorowi kierownik Nazimek.

Linia „103” ma dwie końcówki: część autobusów jeździ pod Dom Spokojnej Starości, część pod akademikami. Obydwie końcówki czyste z oszklonymi wiatami. Nie zastajemy jednak autobusów. Pytamy Główną Dyspozytornię o czasy odjazdów najbliższych autobusów. Pod akademikami witają nas... przepiórki. Przejeżdżamy wolno tuż koło nich, nie powodując popłochu. Co jest grane? Albo zachowują się tak ufnie, bo wierzą w umiejętności naszych kierowców, albo... nie uciekają, gdyż dzielwią się, że chociaż tu przyjechało? Jest wreszcie autobus. Jego przyjazd nie zgadza się z podanymi nam czasami przez Główną. Czyżby miał takie opóźnienie, a może nadspieszył? By mieć świadomość, co się dzieje, wysiadamy na pętli, kierowca naszego wozu jedzie pod akademikami, tuż tam jest drugi autobus? Kierowca auto-

wych, spora grupka ludzi oczekuje na „C”, którego kierowca ustawił się za autobusem uszkodzonym i... smacznie śpi. Z tyłu nie ma tabliczki z nazwą linii, jest natomiast zatknięta między szyby z boku. Kierowca niezadowolony z przerwania mu „odpoczynku” długo nie daje się przekonać, że tabliczka jest w niewłaściwym miejscu. Na wyraźną i stanowczą — chociaż jeszcze prośbę — kierowca, zmienia wreszcie tabliczkę. Swojej winy nie widział, myślał, że przed nim stoi „C”, bo tam zawsze stoi. Ciekawe, gdybyśmy nie przyjechali dokąd by to trwało? Przejeżdża następne 173 wcześniej cztery minuty. Okazuje się, że kierowcy od rana spieszą zegarek. Idziemy na punkt za regulatorką, która także wreszcie się pojawiła. Kierownik prosi o raporty. Wynika z nich, że wszystko gra, nie istniał problem z „C”, nie było wcześniejszych przyjazdów i odjazdów 173 mimo spieszącego zegarka kierowcy. Kierownik jest przekonany, że „był to bardzo solidny kierowca, jeździł więc

ni, że rola bezpośredniego nadzoru jest „chołernie duża” i tenże nadzór wiele może, nawet nie znać kodeksu pracy.

Na końcówce w Biezanowie stoją dwa składy do naprawy 6-5 i 13-7. Mechanik miał dziś 7 napraw, 5 w składach nowohuckich i dwa w podgórskich. Rodzaje awarii typowe: drzwi, szynowe, kierunkowskazy. Działa sygnalizacja świetlna. W punkcie, mimo że nie było jeszcze sprzątane po śniadaniu, czysto. Jak z komunikacją? Regulator twierdzi, że nie może się doprosić o 3-1 od rana. Nie była w Biezanowie ani raz chociaż Główna ma ją w statystyce, że kursuje. Do okienka podchodzi zdenerwowana motornicza: „Panie ja mam zaraz odjazd a przede mną stoi tramwaj”. „Zdąży pani. On odjeżdża 3 min. przed panią”. Nie uspokaja to jednak motorniczej, dopiero gdy odjeżdża „zawalidroga” uśmiecha się, „no nareszcie” — mówi z ulgą.

Wychodząc z punktu widzimy motorniczego „13” nr sl. 206, przenoszącego przez torowisko duży wózek z dzieckiem. Za chwilę niemowle jest już w tramwaju.

Jedziemy w ostatnie już miejsce — na Most Grunwaldzki. Po drodze znów w Prokocimiu stoją dwie trzynastki. „Wprawdzie kręcę bat na siebie ale poczekamy i zobaczymy kiedy one zostaną puszczane na trasę” — decyduje pan Nazimek. Stoimy trzy minuty, gdy obok nas przemyka naprawiana niedawno w Biezanowie „trzynastka”. Po paru chwilach kierowca przez radiotelefon pyta dyspozytora w Prokocimiu ile kursuje „trzynastek”. Odpowiedź brzmi — wszystkie. „Gdzie w takim razie jest „13-7?” „Parę minut temu pojechała do Bronowic po naprawie” Wiadoczną ulgą. Regulator ma rozeznanie. Dłużej nie czekamy.

Na moście „punkt rozpaczy”. Obdrapani, z odpadającymi piętami na zewnątrz. Wewnątrz też nie lepiej. Obok tego „zabytku” stoją nowe budy, jeszcze nie oddane. W środku zastajemy... jednego pracownika. Nie siedział, nie miał przerwy, ale co może zrobić jeden człowiek, gdy praca nie dla jednego przeznaczona? Nowe budy nie zabezpieczone przed działaniem wody. Dach cieknie, podłogę już trzeba wymienić. W Ruchu miano cichą nadzieję, że może spodziewana inwazja turystów z okazji papieskiej wizyty spowoduje, że punkt „koszmarek” zniknie z mostu. Przy takim tempie prac nie widzę tej możliwości.

Do wizyty papieża jeszcze trochę czasu. Póki co, kierowca Nazimek spóźnił się właśnie na kolejną naradę z tej okazji. Szkoda, że o punkcie na moście dyskutować się nie będzie.

FILOMENA SERWIN

„Komunikacja funkcjonuje prawidłowo” — zobaczmy...

busu wysadził ludzi tuż przed przystankiem, po chwili podjeżdża. Kierownik prosi, by wysiadł wraz z kartą. Pierwsze pytanie: „dlaczego nie w mundurze?” Odpowiedź — jak chyba wszystkie na to pytanie — „bo oddałem do pralni”. „Przebież ma pan drugie spodnie?” „Mam. No to wie pan, jakie to jest tłumaczenie?” „Wiem, dziecinne”. „Dlaczego tyle pan nadspieszył? Przecież to całe 6 min”. „Wcześniej wypuścił mnie dyspozytor na Krowodrzy, bo nie ma wozu przede mną”. Jest jeszcze jeden feler: niewypełniona karta drogowa, kierowca nie ma długopisu. Nie podaję numeru wozu kierowcy. Mimo uchybień. „Niech jedzie” — mówi kierownik, kierowca jest grzeczny, odpowiadał spokojnie, nie upierał się przy racjach, których nie miał. Coś nam się nie zgadza. Główna podala, że są wszystkie wozy, nam brakuje jednego. Zaczynają się poszukiwania. Okazuje się, że Pogotowie Techniczne nie mogąc usunąć usterki wysłało wóz do zajezdni, na Główną nie zgłosiło, dyspozytor też nie pomyślał o tej konieczności. Dyspozytor na Główną wrzeszcze nie wytrzymuje uwag i wyrzutów i wypala: „Kierownik! z tym regulatorem od rana są kłopoty, chłop nie wie z czego żyje”.

Na końcówce „173” i „C” sielanka. Jeden 173 na przystanku dla wsiadają-

punktualnie”. Pan Nazimek nie wytrzymuje: „To po co pani tu siedzi. W takiej sytuacji wolę zamknąć punkt i kierowcy sami lepiej będą się „regulować”. Przynajmniej pasażerowie nie będą mieć pretensji. Za co pani bierze pieniądze?” W punkcie jest woda mineralna do picia. Mimo że nie ma wody bieżącej — czysto. Wodę nosi się z pobliskiego mieszkanka z bloku.

Jedziemy na pętlę w Biezanowie. „Zobacz pani przy okazji jak „wre praca” przy remoncie torowiska. Ile razy tam jestem, tyle razy pracownicy mają przerwę, pora obojętna”. Faktycznie dwa barakowozы odemknęte, teren nie wskazuje jednak, by coś tam się działo. Podchodzimy bliżej, z barakowozu wychodzi brygadzysta. Stwierdza, że pracownicy — a jakże — akurat mają przerwę. My tam jesteśmy więcej niż 15 min „No to co, — pan brygadzysta twierdzi, że może według swego uznania przerwę przedłużyć nawet do pół godziny”. To ci dopiero, ja myślałam, że przerwa na spożycie posiłku jest ustalona ogólnie i w określonych granicach czasowych, gdy tymczasem zależy to od dobrego humoru brygadzysty. Dowiadujemy się jeszcze, że takie drobniaczki jak znajomość kodeksu pracy są poza tym panem, a pory posiłków także od niego zależą. Ta rozmowa jeszcze raz utwierdza mnie w przekonaniu,



Droga do samorządu

Kolejny etap — wybory do Rady Pracowniczej

Od 9 do 13 maja br. odbyły się w poszczególnych jednostkach organizacyjnych MPK wybory członków rady pracowniczej przedsiębiorstwa oraz delegatów na ogólne zebranie.

Okręgowa Komisja Wyborcza Nr 9 w ZAW. Na drzwiach wejściowych do Zakładu, informacja o odbywających się tu wyborach. Przed wejściem do pomieszczenia, w którym pracuje komisja, białoczerwone flagi, efektywnie wykonana dekoracja. W centralnym miejscu ustawiona urna wyborcza. Komisja w składzie: przewodniczący **Kazimierz Wierciak**, zastępca **Krzysztof Adamski**, członkowie **Jerzy Dziewoński**, **Andrzej Romek** i **Marek Zarzycki** pracują non-stop przez całą dobę. Załoga Zakładu pracuje na zmiany, chodzi więc o to, by każdy mógł oddać swój głos. Jest jakiś nastrój, atmosfera rozważli wśród tych, którzy tu wchodzi i oddają swój głos na wybranych kandydatów.

Zapytany o pomieszczenie, w którym mieści się komisja wyborcza do rady pracowniczej przedsiębiorstwa, młody człowiek odpowiada, że nie tu takiego w ZNT nie ma, ale właśnie w tej chwili członkowie komisji spotkali się i stoją tam przy jednej z maszyn. Rzeczywiście, już z daleka poznają przewodniczącego **Jacka Jackowskiego** i członków **Kazimierza Sabalę** i **Wiesława Kasperczyka**. Wszyscy przygotowują się właśnie do rozdania wyborcom kartek z nazwiskami. Jutro przejdą z urną i zbiorą je.

W ZTP przewodnicząca komisji **Teresa Porosło** informuje, że jeszcze wyborów nie przeprowadzano, a punkt wyborczy dla motorniczych przewidziano w pomieszczeniu dyspozytorni. Czy zdążą z wyborami do 13 maja? Pani Porosło jest pełna optymizmu. „Przed nami dwa dni, na pewno zdążymy. Prócz mnie w komisji są przecież jeszcze **Irena Per**, **Wiesław Zwiersz**, **Ryszard Salawa** i **Zbigniew Waśniowski**.”

„U nas wybory zaczęły się już 9 maja — mówi przewodniczący komisji wyborczej w ZTo **Jerzy Grzywacz**. — Były trudności. Mamy rozrzucone na mieście budowy. Brygady nasze pracują na zmiany. Również w nocy. Trzeba było przez całą dobę zbierać głosy. Dojść do każdego członka załogi. Pracujemy w „trójkę”. Prócz mnie w komisji są **Wanda Noworyta** i **Wiesław Rapacz**. Do dziś — 11 maja br., oddało głosy 80 procent naszej załogi”.

W ZNA działała komisja wyborcza w składzie **Anna Kolodziej**, **Czesław Letner** i **Bronisław Sikora**. „Wybory przeprowadziliśmy już w dniu 9 maja — mówi pan Letner. — Na kilka godzin wcześniej w dniu wyborów rozdaliśmy listy z nazwiskami. Chodziło nam o to aby się ludzie mogli zastanowić, na którego z kandydatów mają głosować”.

W każdym z wymienionych zakładów w widocznych miejscach wisiały projekty ordynacji wyborczej do organów samorządu pracowniczego w MPK, ale nigdzie, prócz Zajezdni na Woli, nie zauważyliśmy choćby niewielkiej informacji, o miejscu, w którym działa komisja wyborcza i nikt w tych zakładach nie pomyślał tak jak właśnie tam o sprawie propagandowo-wizualnej wyborów. A szkoda. (M.B.)

W siódmą rocznicę powstania ZSMP

Uroczyste obchodzono w MPK siódmą rocznicę powstania ZSMP. 13 maja br., okolicznościową, uroczystą akademię zorganizowaną przez ZZ ZSMP zaszczycili swą obecnością między innymi: sekretarz KK PZPR **Władysław Kaczmarek**, wiceprezydent m. Krakowa **Andrzej Żmuda**, wiceprzewodniczący ZK ZSMP **Marian Szymański**, I sekretarz KD Podgórze **Stanisław Spólnik**, naczelnik Dzielnicy Podgórze **Marian Kulig**, przewodniczący ZD ZSMP w Podgórzu **Kazimierz Dyrez**, dyrektor Zarządu Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej **Jerzy Marczewski**.

Okolicznościowy referat wygłosił przewodniczący ZZ ZSMP w MPK **Władysław Michalski**. Zwracając się do obecnych na sali przedstawicieli wszystkich pokoleń MPK-owskich organizacji młodzieżowych: ZWM, ZMP, ZMS i ZSMP stwierdził, że spotkanie to ma głębszy sens i szerszą polityczną wymowę. Jest manifestacją jedności, chęci działania i niezłomnej woli włączenia się w proces odnowy życia politycznego i gospodarczego. Podał krótki szkic historyczny organizacji młodzieżowych działających w MPK.

Już w 1945 roku, utworzony zostaje na terenie przedsiębiorstwa ZWM. Organizacja ta skupiała około 50 osób, a jej działaczami byli bracia **Aleksander** i **Stanisław Luty**, **Tadeusz Cygan** i **Marian Hebda**. Członkowie ZWM znajdowali się w pierwszym szeregu walczących o utrzymanie władzy ludowej, własnymi rękami odbudowywali kraj z wojennych zniszczeń, przywracali miastu komunikację, wprowadzili młodzieżowy wysięg pracy. Kongres Młodzieży Polskiej w 1948 roku zjednoczył organizacje młodzieżowe ZWM, OM TUR, ZMW „Wici” i ZMD w jedną — ZMP. Pierwszym przewodniczącym ZMP zostaje **Marian Hebda**, kolejnymi **Ryszard Dyrda**, **Eugeniusz Pasternak**, i **Ryszard Laskowski**.

Do grupy aktywu należą: **Danuta Pasternak**, **Roman Dagnan**, **Jan Siemiątkowski**, **Józef Ku-**

dlek, **Janina Rojak**, **Władysław Jaskowec**. ZMP-owska młodzież rozwija młodzieżowe współzawodnictwo pracy. Powstają młodzieżowe brygady. Na trwałe w historię MPK wpisuje się budowa hotelu dla konduktorów, obecny budynek Zakładu Sieci. Na V Światowym Festiwalu Młodzieży w 1955 roku w Warszawie. MPK reprezentuje 20 delegatów. Wśród nich przewodniczący ZZ ZMP **Ryszard Laskowski**. Rozwiązanie w 1956 roku organizacji, jest poważnym ciosem dla wielu jej działaczy.

W 1957 roku powstaje ZMS. W MPK tworzą go młodzi ludzie, którym pomaga grupka działaczy ZMP. Przewodniczącym ZZ ZMS są kolejno: **Ryszard Sasuła**, **Andrzej Balon**, **Andrzej Żur**, **Antoni Kądziołka**, **Andrzej Nowicki**, **Edward Gawel**, **Maciej Rudek**, **Piotr Adamski**, **Adam Piszczek**, **Jerzy Kłos**. ZMS podejmuje obok działalności ideologicznej, w szerokim zakresie działalność społeczno-zawodową. Inspiruje do czynów — TMMT, TMMG, FASM. Powstaje organizacja młodzieżowa w Zasadniczej Szkole Zawodowej MPK. Rok 1976 znów jednoczy polską młodzież (ZMS, ZSWM i SZMW) — powstaje ZSMP. Siedmioletnia historia ZSMP w MPK, to kontynuacja najlepszych form działania ZMS. Te siedem lat to wiele sukcesów dzięki działalności takich działaczy jak: **Tadeusz Waleczak**, **Krzysztof Stuczyński**, **Marian Szymański**, **Jan Taboła**, **Adam Gajda**. Aktualnie w 15 Kołach młodzieży pracującej i ZSZ zrzeszonych jest 801 członków ZSMP. Młodzież ZSMP-owska reprezentuje interesy młodej załogi, na każdym szczeblu administracji przedsiębiorstwa. Znaną są jej inicjatywy między innymi: budownictwo patronackie, TMMT, FASM, rozwiązywanie spraw socjalnych młodzieży, organizowanie jej wolnego czasu, działalność ideologiczna i wychowawcza, udział w tworzeniu PRON, w olimpiadach wiedzy społeczno-politycznej. Dowodem uznania dla osiągnięć działających w przedsiębiorstwie organizacji młodzieżowych jest przyznanie przez Radę Pań-

stwa 30 odznaczeń państw dla młodych działaczy.

Po wygłoszeniu referatu nastąpił uroczysty moment nadania odznaczeń. Otrzymały je i aktualni działacze organizacji młodzieżowych. **Kawalerski Order Odry** — emeryt **Marian Złoty Krzyż Zasługi** — **Włodzisław Wydziału Socjalno-Bog Ryszard Laskowski**, **S. Krzyże Zasługi**: zastępca dyra ds. pracowniczych **Stan Kastro**, zastępca kierownika działu Ogólnego **Bogdan Kczyk**, kierownik Działu Inicji **Jan Taboła**, zastępca kierownika ZAP **Tadeusz W. Bzazowe Krzyże Zasługi** **Adamowicz** z ZAW. **Zb. Babuch** z Zarz. Przedz., **Gajda** z ZTx, **Krzyszyna** z ZTH, **Maria Kluz** z PZPR, **Zygmunt Musiał** z **Marian Oliwa** z ZNR, **Kaz Sabala** z ZNT, **Mieczysław** **bula** z Zarz. Przedz., **Km Stuczyński** z Warsztatów m, nych, **Marian Szymański** alo ZSMP, **Władysław Młodzie** przew. ZZ ZSMP, „Złoty (awia kę za pracę społeczną dla pe mi Krakowskiej” — **Zygn Fenrych**, z Zarz. Przedz. ko brną **Odznakę „Za pracę spowi dla m. Krakowa”** — **Me z Szymański** wiceprzewodn. ZK ZSMP, **Odznaki „Za m. dla ZSMP”** — otrzymali **Andrzej Kucharczyk** — ZTP, to gmund **Musiał** — ZAW, „Zste slugi dla ZSMP Ziemi Krad skiej” — **Jarosław Dąbrowa** p ZTx, **Leszek Rauczyński**, **M. ZAC**, **Jerzy Partyka** — oss **Stanisław Tomoń** — ZABAM od przewodniczącego ZG A **Jerzego Jaskierni** — **Ryszard** **sula**, **Józef Kudlek** i **Stanie Budzoń**.

W imieniu wszystkich 08,7 czonych, podziękowanie po **Krzysztof Stuczyński**. **Kic** **Po** części oficjalnej uroczystości, wystąpili artyści Krak. **Estrady**, dedykując byłym mnn tualnym działaczom organizo młodzieżowych wiele niezbr nianych piosenek... „z tamu lat”.

22 kwietnia br. odbyło się w Domu Tramwajarzy otwarcie wystawy n.t. „Historia ruchu młodzieżowego w MPK” oraz spotkanie byłych działaczy młodzieżowych z naszego przedsiębiorstwa. Obie te imprezy związane były z obchodami przypadających w tym roku rocznicę polskiego ruchu młodzieżowego — nie więc dziwnego, że w świetlicy przy pl. Serkowskiego zasiedli obok obecnych działaczy ZSMP byli działacze OM TUR, ZWM, ZMP, ZHP i ZMS, którzy swoją młodzieńczą energię i zapał poświęcili na działalność społeczną właśnie w krakowskim „Tramwaju”. Niektórych z tych, którzy w to piątkowe popołudnie zasiedli przy wspólnym stole, możemy spotkać na co dzień w naszym przedsiębiorstwie — pracują w nim dalej. Inni, to już emeryci lub renciści, którzy, choć przeszli już na zasłużony odpoczynek, nadal pozostają aktywni w życiu społecznym, jeszcze inni, którzy też już odeszli z MPK, śmiało przyznają, że działalność młodzieżowa w tym pierwszym nieraz miejscu pracy była początkiem ich kariery politycznej i że doświadczenia zdobyte w MPK przydają się nadal w działalności partyjnej.

Po referacie wprowadzającym, przypominającym historię lewicowego ruchu młodzieżowego w Polsce powojennej, głos zabiera sekretarz Zarządu Głównego ZSMP, który wręcza byłym działaczom młodzieżowym list od **Jerzego Jaskierni** — przewodniczącego ZG ZSMP — „Jesteście tymi, z których nam młodym należy brać przykład” — brzmia słowa listu.

Wprowadzeniem do wspomnień jest pokaz przeźrocz, na których

Spotkanie pokoleń działaczy młodzieżowych

Byliście i jesteście potrzebn

w barwnych kolorach zarejestrowane zostały ważniejsze wydarzenia MPK-owskich organizacji młodzieżowych. Zebrani rozpoznają na ekranie własne twarze, twarze przyjaciół których już nie ma w przedsiębiorstwie i tych, których już nie ma wśród żyjących. *Jak śmiesznie wtedy wyglądałem! Jaka ona była wtedy ładna!* — padają głosy z sali.

Po skończonym pokazie slajdów, który prowadził jak zawsze pan **Czesław Dylowicz**, rozpoczynają się właściwe wspomnienia, o tym jak dawniej pracowali młodzi w naszym przedsiębiorstwie. Zrelacjonujemy kilka tych wspomnieniowych głosów:

Zaraz też na początku pada prośba do pana **Dylowicza**, by do swojej kolekcji przeźroczy dołączył fotografię lub choćby zdjęcie grobu człowieka, do którego za życia miano w przedsiębiorstwie różny stosunek, a który jak mówi pan **Cetwiński**, był sierżantem podchorążym Szarych Szeregów i jednym z nielicznych, którzy przeżyli wojnę, uczestnik dwóch największych akcji zbrojnych w okresie okupacji — mianowicie akcji pod Arsenalem i zamachu na Kutschere. Chodzi o **Jana Rolewicza** byłego więźnia Pawiaka i Gross Rosen.

Teraz wypowiedzi zaczynają padać jedna za drugą. Powoli powstaje obraz przedstawiający tych,

którzy oprócz swojej pracy zawodowej chcieli w swej młodości zrobić coś więcej dla siebie, dla kolegów dla przedsiębiorstwa. W 1945 r. powstał w naszym przedsiębiorstwie Związek Walki Młodych. Tworzyła go początkowo czterdziestka zapaleńców. Z czasem chętnych do pracy w organizacji przybywało. Związek zaczął się rozrastać. Byli to m. in. tacy ludzie, jak nieżyjący już **Józef Starzec**, **Aleksander Luty**, który odszedł potem z przedsiębiorstwa i poszedł do pracy w aparacie politycznym. Po Kongresie Zjednoczeniowym w MPK rozpoczęła działalność nowa organizacja młodzieżowa — ZMP. Początkowo w przedsiębiorstwie funkcjonowało tylko jedno koło, mimo że organizacja liczyła 280 członków. Z czasem powstały dwa odrębne koła: warsztatów tramwajowych i administracji oraz koło pracowników ruchu.

W Zarządzie Zakładowym ZMP pracowali wtedy m. in. tacy ludzie, jak: **Kucharczyk Helena**, **Malicińska**, **Kazanowska Elżbieta**, **Małek Kazimierz**, wspomniany już **Starzec Józef** i wielu innych. Czym zajmowała się organizacja? Głównym jej celem było dążenie, by ówczesna młodzież uzyskała wykształcenie, świadomość polityczną. Podejmowano czynny produkcyjny, podjęto zainicjowany przez włókiarki łódzkie wysięg pracy

(bo tak to się wtedy popularnie mówiło). Powstały brygady młodzieżowe, których stanowiska pracy zaznaczone były barwnymi emblematami. W ruchu w tym czasie tworzone były młodzieżowe brygady jeżdżące w strojach organizacyjnych, składające się z motorniczego i jednego lub dwóch konduktorów. Odpowiednio udekorowane i oznakowane były też wozy tramwajowe, którymi jeździły te brygady. Organizacja tworzyła też brygady pomagające w pracach polowych w rolnictwie. MPK-owcy mieli pod opieką ośrodek Uniwersytetu Jagiellońskiego w Balicach i często o godz. 14-tej czekały już samochody, które zawoziły młodzież do pracy przy zbiorze upraw z tych pól doświadczałych. Jesienią natomiast ZMP-owcy wyjeżdżali do wsi prosiwickich i tam pomagali przy wykopkach ziemniaków, zarówno gospodarzom indywidualnym jak i spółdzielczym. Pracowało się po godzinach pracy i w niedziele. Zebrania odbywały się zazwyczaj w tej sali, w której obecnie wszyscy znów się spotkali i zaczynało się zwykłe szkolenie ideologiczne. O poziomie szkolenia świadczył pochwał, jaką dostawał Zarząd Zakładowy od Zarządu Wojewódzkiego ZMP i uznanie go za wzorcowe szkolenie dla całego województwa. Od 1952 r. przewodniczącym ZZ ZMP był **Eugeniusz**

Pasternak. Oto jak on wspaniałym okresie swojej działalności w tym czasie członków organizacji było już ponad tysiąc, było teni które były nie tylko w odda Na ale też i w hotelach pracowników (tych zresztą wówczas też była ka). Człon Zarządu wówczas d rzyli przede wszystkim inzi sie nar, inż. **Siemionkowski** — na sny kierownik Wydz. Sieci, a konawca sieci na budowie i co Nowej Huty. Z inicjatywy p snego dyrektora naczelnego wieickiego powstał projekt bsi hotelu pracowniczego dla ke w terek i motorniczych w Nowickar nie — jest to obecny budynek kładu Sieci i Podstacji. Na wie było tylko trzech fachred, murarzy, którzy wykonywli ważniejsze prace, reszta by konana rękami ZMP-owców nizacja wtedy cieszyła się autorytetem w przedsiębiorstwie przychodziło się do dyrekt celnego z wnioskiem o usy kogoś ze stanowiska i nie stony administracji żadnych kłopotów. Największym wli niem dla naszej organizacj była wówczas największa rym Mieście, było przynazn podobnej ilości miejsc na w dowy Złot Młodzieży i Stuc do Warszawy w 1955 r., prz wtedy od nas 20 osób. Prz cącym byłam do 1956 r. d

WIEŚLAW FRĄCZEK, technik-mechanik, specjalista ds. ogólnotechnicznych w Trakcji Tramwajowej. Było przekonanie, że kolekcjonowanie modeli samochodów to hobby dla amatorów. W tym przypadku jednak Frączek łączy pasję z pracą. Jego kolekcja to nie tylko modele, ale i oryginalne części, które w wielu przypadkach zastępuje w swoich modelach. Frączek postanowił połączyć swoje pasje i zaczął zbierać modele samochodów. W tym celu odwiedził wiele krajów, w tym USA, gdzie wypożyczył wiele modeli. Frączek postanowił połączyć swoje pasje i zaczął zbierać modele samochodów. W tym celu odwiedził wiele krajów, w tym USA, gdzie wypożyczył wiele modeli. Frączek postanowił połączyć swoje pasje i zaczął zbierać modele samochodów. W tym celu odwiedził wiele krajów, w tym USA, gdzie wypożyczył wiele modeli.

Kolekcjoner - majsterkowicz

musiały się otwierać, maski podnosić, światła świecić, zegary wskazywać itp., itd.

Kiedy kolekcja była już znaczna, ograniczył ją do 3 skal, a braki uzupełniał poprzez ogłoszenia w gazetach, albo i takim pomysłem: do firmy „Oldsmobil” w USA posłał zrobiony przez siebie model z kartonu, a w zamian otrzymał modele samochodów, które miały być produkowane dopiero za dwa lata.

W kolekcji pana Frączka uwagę zwracają takie rarytasy, jak Mercedes C-111, Mercedes 408 (karetka pogotowia, do której dorobił wskaźniki, radiotelefon i dał polskie napisy), Porsche 911 R (wraz z podnośnikiem, kluczami i wymiennym ogumieniem), Rolls-Royce z r. 1931 i Fiat 125p — wierna kopia z wszystkimi napisami tego egzemplarza, który był rekord pod Wrocławiem — szczegół o szczegóły to samo, włącznie z czynnymi halogenami.

Poza samochodami zbiera również

na mniejszą skalę modele kolejowe oraz katalogi modelarskie, ale najoryginalniejsze jego hobby pozostają modele, to wypowiedzenie walki z jakością polskich wyrobów. Udowodnia mianowicie wytwórcy, że wyrób (np. magnetofon czy lodówka) ma wadę konstrukcyjną i doprowadza do zmiany.

Ale wracając do samochodów trzeba podkreślić, że ta zabawa kolekcjonerska ma też cel praktyczny. Kiedy otrzymuje model zagraniczny, zwłaszcza w częściach, w czasie montażu podgląda nowe rozwiązania techniczne i wykorzystuje w swoim hobby modelarskim. Ma na tym polu wiele satysfakcji. Czytamy np. w „Motorze”: „Wiesław Frączek z Krakowa prezentuje czytelnikom „Magazynu Młodych” wykonany przez siebie model Polskiego Fiata 125p Kombi. Nadwozie zostało przerobione z limuzyny na wersję Kombi, a mechanizm napędowy zaadaptowany z modelu samochodu Wart-

burg, przy czym do napędu zastosowano silnik H3203 N produkowany w Polsce na licencji japońskiej. Przełożenie napędu wynosi 1:6,7, co zapewnia niezłą zwrotność i szybkość modelu, który zasilany jest baterią 3R 12 — 4,5 V. Model wykonany w skali 1:15 zajął młodemu modelarzowi ok. 50 godzin pracy”. To się nazywa precyzja!

Warto jeszcze wspomnieć, że to co robi pan Frączek w zakładzie nie pozostało tak zupełnie bez śladu. Oto w r. 1975, w stulecie komunikacji miejskiej w

Krakowie „wyprodukował” modele różnych typów tramwajów, które na dodatek „kursują” wśród atrap ulic naszego miasta. Kolekcja ta spotkała się z uznaniem pisma „Modelarz”, nie mówiąc o oglądających. A było ich wielu, gdyż modele były wystawiane we Wrocławiu, w Katowicach, a nawet w NRD, Czechosłowacji i na Węgrzech — zewsząd napływały nagrody. Teraz jednak u pana Frączka oglądać można tylko zdjęcia — gdyż modele stanowią część kolekcji... cudzej.

Tak to nasz kolekcjoner łączy przyjemne z pożytecznym, a jego zbieractwo nie służy tylko muchom do pstrzenia.

Z. ZYGMA



Rekordziści na „berlietach”

O „berlietach” mówi się, że to słabe wozy, że nie zdają w naszych warunkach egzaminu. Tym bardziej miło nam donieść, że niektórzy kierowcy z ZAW postanowili stać się rekordzistami w długości jazdy na „berlietach”, bez kapitalnego remontu silnika.

150 tys. kilometrów bez remontu silnika przejechali: Jan Hejnosz, Kazimierz Krzysztofek, Eugeniusz Mateja, Andrzej Stachura i Mieczysław Weiss, natomiast 100 tys. kilometrów: Adam Bałucki, Józef Bębenek, Andrzej Burda, Jan Czyżniński, Jerzy Dydo, Jan Gawęda, Józef Jankowski, Zbigniew Jelen, Jan Górek, Jerzy Kotkowski, Józef Lewandowski, Wiesław Mrzygłód, Zbigniew Musiał, Władysław Pająk, Tadeusz Plewniak,

Zbigniew Przeda i Ryszard Ścieżar.

Wszyscy wymienieni wykazali, że dbając o wóz, eksploatację go prawidłowo, można przedłużyć stan jego technicznej żywotności. Trudno nie wspomnieć tu o ważnej roli pracowników zaplecza, którzy autobusy te starali się jak najlepiej pod względem technicznym do eksploatacji przygotowywać.

Wymienieni kierowcy otrzymali od kierownictwa ZAW zasłużone nagrody. Grupa pierwsza po 10 tys. zł, grupa druga po 5 tys. zł. Niektórzy z nich, chcąc podobno dociągnąć bez remontu silnika do przebiegu aż 200 tys. kilometrów.

Rekordzistom gratulujemy i życzymy dalszych sukcesów.

Program oszczędnościowy — realny

W tym, że gospodarka nasza jest niesamowicie mało i energochłonna wiadomo od dziesięcioleci. Wiele było planów zapobiegania temu. Efekty tych działań raczej mizerne. W pewnych okresach przypominano sobie o oszczędności, po czym po pewnym czasie się wracało do normy. Ostatnio dzięki programowi antyinflacyjnemu i oszczędnościowemu o tym mówiono głośno. Przejedliśmy — może przedziwnie — pożyłki. Teraz trzeba płacić. Kryzys, może w różnym stopniu, ale wszystkich — czy raczej prawidłowe gospodarstwo — to już nie jakieś tam akcje — to konieczność systematycznego działania.

Kład za programem centralnym zostały opracowane programy w poszczególnych przedsiębiorstwach. Mamy taki i my. Co da realizacja programu oszczędnościowego społeczeństwu Krakowa? Będą zastępcę dyrektora do spraw ekonomii Alojzego Kusinę:

„Powiedzmy sobie, że nie zawarliśmy w tym roku. Planujemy obniżkę kosztów, zużycia ogumienia, materiałów i robocizny o kwotę 8,7 tys. zł oraz wzrost wpływów z działalności podstawowej o 112.613 tys. zł. Realizacja tych przedsięwzięć zawartych w programie skutkałyby zmniejszając dotację przedmiotową w 3,6 proc. Zaoszczędzone środki pozwoliłyby zmniejszyć dotację przedmiotową po odliczeniu kosztów na paliwo po zmianie cen w 1987 r., bądź przeznaczyć te pieniądze na rozszerzenie komunikacji ponad zakres rzeczowy ujęty w

W tym możemy i powinniśmy oszczędzać? Z tego wybrałam parę tych najbardziej zna-

czących kwotowo. ZTH zaoszczędzi 666 tys. zł na eksploatacji pociągów tramwajowych zasilanych z jednego odbieraka prądu. Zakład Taksówek poprzez wykonanie we własnym zakresie 10 napraw głównych silników do samochodów Wołga — GAZ 24 zaoszczędzi 600 tys. zł. Zastosowanie wniosku racjonalizatorskiego przy wykonywaniu przewoźników CO przy ul. Wawrzyńca bez dokonywania rozkopów, da 1.200 tys. zł. Zakłady Eksploatacyjne Autobusowe na oszczędności paliwa mogą uzyskać 6.934 tys. zł. Wydział Socjalny i Szkoła Przyzakładowa mogą łącznie uzyskać 8.500 tys. zł., poprzez oszczędne wykorzystanie środków na remonty i konserwację, zmniejszenie z 65 do 40 miejsc rezerwowych w hotelach pracowniczych oraz zmniejszenie kosztów transportu i obsługi posilków regeneracyjnych. Natomiast wszystkie zakłady eksploatacyjne wraz z Wydziałem Taryfowo-Biletowym, poprzez poprawę ilościową i jakościową w przewozach pasażerskich oraz podniesienie efektywności z działalności handlowej mogą poprawić finanse aż o... sto mln zł.

Jak widać cyfry to niemałe, idące w miliony złotych. Dodać należy, że przecież nie są to oszczędności drakońskie, a możliwość ich realizacji często poprzez wprowadzenie wniosków racjonalizatorskich, czy też prawidłowe wykonanie obowiązków. Czy program zmusi wszystkich do gospodarskiego działania. Czy wszyscy będą go realizować? To przecież leży w interesie nas wszystkich. Podwyżki cen i płac naszej gospodarki nie uzdrowią, bo tym sposobem nie przerwiemy błędnego koła inflacji. Recepta w obniżce kosztów produkcji. Niby to oczywiste i tak robi cały świat — cały z wyjątkiem może nas. (F.S.)

Jeszcze nie jest źle, ale może być gorzej

Finanse a dzień powszedni

Już po raz któryś z rzędu nie doszło do zbilansowania planu przedsiębiorstwa. Przyczyn jest parę, najważniejsza jednak, to brak jasnej sytuacji w zakresie FAZ-u. Przeszkodą jest także (do 20 maja br.) brak rozstrzygnięcia co do zakresu, a więc i kosztów remontów kapitalnych torowisk systemem zleconym. W tym roku jest odwrotnie niż w latach ubiegłych kiedy to przedsiębiorstwa chciały robić, lecz nie miały materiałów. Teraz materiały wprawdzie są, ale wykonawcy zewnętrzni nie mają ludzi, by prace podejmować.

Na dzień dzisiejszy sytuacja finansowa przedsiębiorstwa jeszcze zła nie jest, ale są pierwsze sygnały, iż może być gorzej. Został mianowicie przekreślony o 15 milionów fundusz płac i to przy dość dużym niedoborze w zatrudnieniu, szczególnie wśród pracowników zaplecza. Do zagrożenia wykonania zadań planowych może dojść w czwartym kwartale, gdyż przewidziane większe zadania eksploatacyjne będą musiały być wykonywane większą ilością ludzi. Niestety, dwóch kierowców nie jest w stanie prowadzić trzech autobusów. Tym sposobem wzrośnie znacznie fundusz płac i być może przedsiębiorstwo nie będzie w stanie zapłacić zwiększonych od-

pisów na FAZ: by nie doszło do takiej sytuacji kiedy, bo nowy tabor musiałby stać „na kółkach”, ludzi będzie się zwalniać, płacić amortyzację, bo nie będzie czym opłacić FAZ-u.

Dyrektor naczelny zwrócił też uwagę na fakt, że przy podejmowanych inwestycjach ze środków funduszu terenowego głównym inwestorem będziemy my. To nowość dla naszych służb inwestycyjnych. Będą się musiały przeobrazić na nowy rodzaj organizacji. Trwają starania, by kwoty wypłacane kierowcom z tytułu oszczędności paliwa nie wchodziły w system opodatkowania FAZ-u.

Nie ma odpowiedzi z ministerstwa co do pozostawienia pewnego procentu z amortyzacji w Przedsiębiorstwie. Odwoływaliśmy się bowiem od ustaleń, iż suma ta w całości ma być odprawiana do budżetu centralnego. Niebagatelną pozycję w wydatkach Przedsiębiorstwa zajmują fundusze: socjalny — 42 mln 115 tys. zł, mieszkaniowy — 53 mln 88 tys. zł, i bytowy — 102 mln 825 tys. zł.

Ten ostatni znacznie wzrósł na skutek podniesienia stawek za „osobodzień” przez PUS (należą pod to przedsiębiorstwo hotele) z 85 zł. na 119 zł. Jest to wzrost kosztów nie planowany. Postano-

wiono więc zwiększyć dopłaty od mieszkańców hoteli. W porównaniu z podwyżką PUS-u będzie to wzrost minimalny i tak opłata za pokój jednoosobowy wzrośnie dziennie z 20 do 30 zł, za pokój dwuosobowy z 15 do 25 zł, za trzyosobowy z 12 do 20 zł i za czterosobowy z 10 do 15 zł. Podwyżki będą wprowadzone od 1 czerwca. Także ze wzrostem cen paliwa wzrośnie odpłatność pracowników za wycieczki zakładowe. Wysokość zostanie ustalona po szczegółowej analizie kosztów.

Wśród zebranych na operatywy wyniki kontrowersyjne co do potrzeb i planu w zatrudnieniu szczególnie wśród kierowców. W stosunku do założonego planu brakuje ich około 10, zdaniem dyrektora traktacji około 100. Nie było niejasności natomiast co do braków pracowników zaplecza, sięgają 342 osób. Sytuacja niestety nie poprawi się od razu. Jest jednak nadzieja na nabór po zakończeniu roku szkolnego. Zebrani postanowili, iż po wyjaśnieniu sprawy FAZ-u trzeba będzie rozłożyć go proporcjonalnie na poszczególne zakłady. Dziś bowiem istnieje napór kierowców zakładów na przyjmowanie. Nie chciałabym, by mnie zrozumieli, że posądzam kierowców o niepotrzebne zatrudnianie nowych pracowników, jeżeli jednak

będzie dylemat — przyjąć i płacić ogromne kwoty na FAZ, lub starać się podnieść wydajność pracy, bo nie będzie czym zapłacić, może wydajność — jeżeli nawet gwałtownie nie wzrośnie — to nie będzie spadać.

Ciekawy też był wniosek dyrektora do spraw ruchu by środki kwalifikowały niewykorzystane środki funduszu terenowego kupować i montować tak potrzebne części zamiennych przystanków. Część środków blokuje nam skutecznie plan remontów maszyn i urządzeń starego typu. Nie można do nich znaleźć części zamiennych. Efekt jest taki, że remonty są nie wykonywane a środki trzeba oddawać — bo niewykorzystane. Najwyższy czas by wypowiedział się co do ich stanu technicznego Główny Mechanik. Taka sytuacja nie może bowiem trwać w nieskończoność latami.

Zebranych poinformowano też, że w czasie majowych upałów nie brakło w PKR-ach wody do picia. Zresztą to stwierdzenie padło nie tylko na operatywie. Podczas mojego objazdu po końcówkach pętli komunikacyjnych mówili to samo motorniczowie i kierowcy, z którymi rozmawiałam.

F. SERWIN

Kinga Zygmata — dzieciom

BRATEK

(dla Braciszka)
W naszym ogródku
bratek już kwitnie
ciemnoniebiesko
i aksamitnie

A wokół bratka
jest gwar i zamęt,
bo pszczoły myślą,
że to atrament.

Więc każda nóżkę
w płatku zanurza
i leca — pisać
na białych różach.

ZŁOŚLIWA CEBULA

Cierpi marchew na grządce,
łez wylała już morze,
rozbolała ją głowa,
z sercem jest coraz gorzej,

bo cebula szeptała
o niej: kibić modelki,
ale kolor okropny
i ten nos taki wielki

i fryzura fatalna,
sądząc z jej postrzępienia,
od dziesięciu tygodni
nie widziała grzebienia.

Aż sąsiadka cebuli
oburzyła się na nią:
Pani taka złośliwa —
wszyscy płaczą przez panią!

SŁOJE

Pan stolarz przed cięciem
każdy ruch rozważa.
Czemu pan tak robi? —
spytałam stolarza.

Rzekł: wszyscy stolarze
taki sekret znają,
że w drzewie, pod korą,
stoje się chowają.

Dlatego uważam,
bo strasznie się boję,
że tnąc nieostrożnie
stłukę wszystkie stoje.

POŻYTKI Z KOTA

Pożytków z kota, mogę za to ręczyć.
jest siedem albo i osiem tysięcy.
Bo: na kolanach jako grzejnik leży,
na szyi jako futrzany kołnierzyk,
można mieć z niego miętuszkę poduszkę
albo gustowny dywanik pod łóżkiem,
świetnie osusza po kąpielach nogi
i froteruje wspaniale podłogi.
A gdy mróz chwyci i śnieg duży spadnie
potrafi okna uszczelnić dokładnie.
Nie chce na spacer wychodzić, nie szczeka
i chce w nagrodę tylko miski mleka.

KOCIE CZAPKI

Kiedy ciocia przy robótce
na drutach się krząta,
kot porywa kłębek włóczki
i chowa do kąta.

Ciocia złości się na kota,
że wyprawia psoty,
ale nie wie, na co włóczki
potrzebują koty.

Nie wie, że migają nocą
pręgowane łapki:
koty zreżnie, pazurkami
robią sobie czapki.

Zamiast laurki na Dzień Dziecka

Prawa ręka mamy

GRZEŚ ma dwanaście lat, ciemne włosy, bardzo ładne również ciemne oczy, a kiedy się uśmiecha, a trzeba dodać, że robi to często, to z dużym wdziękiem i tak radośnie, że trudno nie śmiać się razem z nim.

I cóż w tym dziwnego — powiecie. Zdrowy, wesoły kilkunastolatek. Tak... tylko że Grześ od siedmiu miesięcy, po śmierci ojca, przejął na siebie wiele z domowych obowiązków, a przede wszystkim jest opiekunem poważnie chorej matki. Ojciec chłopca Marian Płaszewski 30 lat pracował w MPK. Był motorniczym w Zajezdni w Podgórzu. Na krótko przed śmiercią przeszedł na rentę, później na wcześniejszą emeryturę. I on to właśnie aż do śmierci wychowywał chłopca, gdyż żona pani Helena Płaszewska od lat choruje na gościec postępujący, który poczynił już w kręgosłowie i nogach chorej tak duże zmiany, że z wielkim trudem o kulach porusza się po mieszkaniu. O wyjściu na dwór nie ma już mowy.

— Dokąd żył mąż, to zabierał Grzesia ze sobą do sklepów. Razem wszystko kupowali. Przydało się to teraz chłopcu. Zawsze mi wszystkie zakupy dobrze załatwi. Kilka dni temu kupił na kartki ładny kawałek kotletów, kiełbasę szynkową i bardzo dobrą parówkową. Kiełbasą to nawet podzieliłam się z córką — chwali syna pani Helena.

Trzeba wiedzieć, że pani Płaszewska ma jeszcze dorosłą córkę, która mieszka osobno z mężem i pięcioletnim synkiem. Córka jest dobra. Interesuje się chorą matką i małym jeszcze bratem, ale kiedy ma się już własny dom, pracę zawodową i małe dziecko, nie starcza czasu ani siły, by na co dzień zajmować się jeszcze drugim domem. Na barki Grzesia spada więc szereg spraw związanych z prowadzeniem domu, a więc codzienne zakupy, sprzątanie. Wszystko to, co w innych domach wykonują przeważnie dorośli.

— Wstaję wcześniej rano, chowam pościel do wersalek, myję się, ubieram i przed pójściem do szkoły biegnę do piekarni po pieczywo. Mamy tu na osiedlu prywatną piekarnię, a w niej bardzo dobry chleb, który kupić można tylko rano. Po przyjeździe ze szkoły załatwiam inne zakupy, sprzątam, odkurzam mieszkanie — opowiada chłopiec.

W niewielkich dwóch pokojach jest czysto, przytulnie. Na stole we flakonie bukiety świeżego bzu.



— To sąsiadka dała Grześowi ten bez... — mówi matka.

Chłopiec jest więc lubiany. Nie w tym dziwnego, jest przecież taki ładny, miły i równocześnie zaradny. To nikt inny tylko on pojechał do MPK z podaniem matki o zapomogę, z której to pieniądze „poszły” na zagraniczne zastrzyki dla chorej.

— Z matematyki ma piątkę, z języka polskiego plus czwórkę, z biologii piątkę... — odczytuje matka oceny syna z ostatniej wywiadówki, na której była siostra.

Trójka jest tylko z wychowania muzycznego, chociaż Grześ chodzi dodatkowo na lekcje muzyki i ma doskonały słuch. Chłopiec uczył się również angielskiego i robił w nim duże postępy. Był najlepszy w grupie, ale...

— Pan, który nas uczył angielskiego, odszedł. Szkoda, bo w przyszłym roku z kim innym będziemy zaczynać znów od początku. A tak naprawdę, to najbardziej lubię w szkole matematykę i wf. Interesuję się piłką nożną. Czasem zostaję w szkole po lekcjach i gram z kolegami na boisku — zwierza się Grześ.

— Na ulicę, to go nie puszczam, ale na terenie szkoły, to niech sobie pogra. Mam tylko jedno z nim zmartwienie, jakoś nie lubi czytać. Córka kupuje mu książki, ale on ich nie czyta... — żali się pani Płaszewska.

Pocieszamy więc ją, że chłopiec może jeszcze dotąd nie dostał w ręce takiej książki, która by go naprawdę zainteresowała i że chęć do czytania na pewno z czasem mu przyjdzie. A że zbliżają się wakacje, pytamy o plany na lipiec i sierpień.

— Pojadę po raz czwarty do Gołkowic. Chciałem w tym roku wyjechać na kolonię gdzieś za granicę. Zgłosiłem się więc do MPK w terminie, ale pani, która załatwiała kolonie, kazała mi przyjść po raz drugi. Kiedy przyszedłem powiedziała mi, że na kolonie za granicę pojadą dzieci tylko najlepszych pracowników. Proponowała mi inne kolonie w kraju. Wybrałem jednak obóz w Gołkowicach, bo czy ja wiem, jak gdzie indziej będzie, a w Gołkowicach jest tak fajnie. Jestem harcerzem, a to jest obóz nie kolonia. Nasi wychowawcy, to druhowie. Raz nasz obóz nazywał się „Słowiańska osada”, drugi raz „Gwieźdny miasteczkiem”. Chodzimy na wycieczki do lasu. Komendantem obozu jest zawsze pan Zbyszek. Wszyscy go bardzo lubimy. Nie tylko ja jadę tam po raz czwarty. Inni chłopcy też tylko tam chcą jeździć — wychwała zalety obozu i pokazuje nam duże kolorowe zdjęcia przechowywane na pamiętke.

— A kto w czasie nieobecności syna zaopiekuje się chorą matką?

— Sąsiadki pomogą... — odpowiada pani Płaszewska.

Kończymy więc herbatę, podaną oczywiście przez Grzesia. Zaproszeni do jego maleńkiego pokoiku, z uznaniem oglądamy wykonane własnoręcznie przez gospodarza modele samolotów, przez chwilę obserwujemy pływające w akwarium rybki, po czym żegnamy się z matką i synem... „moją prawą ręką” — jak mówi ze łzami w oczach pani Helena Płaszewska.

MARIA BUBACZEWSKA

Dni Oświaty, Książki i Prasy

Kiermasz książek w ZAP

W ramach obchodzonych rokrocznie w maju „Dni Oświaty, Książki i Prasy” odbył się po raz pierwszy 16 maja br. w nowej Zajezdni w Płaszowie kiermasz książek.

Z powodu braku książek, w br. nie są organizowane na ulicach Krakowa tradycyjne już majowe kiermasze. Tym więc większe uznanie należy się paniom z zakładowej biblioteki MPK Danucie Skulmowskiej i Annie Ryłko, które o tradycji majowych kiermaszów nie zapomniały i do-

łożyły wszelkich starań, aby jak najlepsze pozycje książkowe „zdołać”. Godną jest również pochwały inicjatywa zorganizowania kiermaszu właśnie w najmłodszej Zajezdni MPK w Płaszowie, co jest dowodem, że z książką dociera się do całej załogi MPK.

O tym, że kiermasz w ZAP się udał, świadczy suma 9 tysięcy złotych za sprzedane książki. Nie zresztą dziwnego, skoro byli na nim takie pozycje jak: „Słownik poprawnej polszczyzny”, „Słownik

ortograficzny” — Taszyckiego, „Haft dla dzieci” — Turkowskiej czy „Nastolatki gotują”. Sporo było książek dla młodzieży, dobrych i znanych autorów, a więc Centkiewiczów, Bahdajów i Szklarskiego. Dla najmłodszych nie zabrakło bajek. Między innymi był tak bardzo lubiany „Koziołek Matołek” — Makuszyńskiego, a nawet przeurocza „Chatka Puchatka” — Milne’a, zaliczana już do klasyki literatury dziecięcej.

(M.B.)

Dwie propozycje

DO REDAKCJI „SYGNAŁÓW MPK”

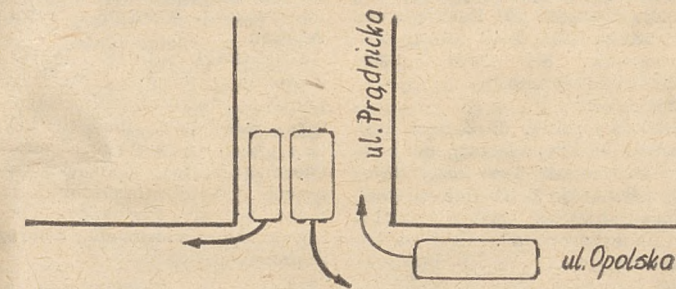
...ano coś powiedzieć na dany temat, gdy się nie zna sprawy pod pełnym kątem. Może jednak znam wycinek tego pełnego kąta i choć tylko wycinek, chcę zwrócić uwagę na pewną sprawę ze względu ekonomicznego i społecznego. Mianowicie, czy nie jest ciężko patrzeć nam w obecnym kryzysie gospodarczym i finansowym na uruchomioną linię autobusową — „E” (pospieszna), która wozi „powietrze” i jest dla nas deficytowa? Przecież na tę linię patrzy tyle ludzkich oczu. Można by ją przecież przekwalifikować na linię zwykłą z opłatą za przejazd w wysokości 3 zł. Na pewno byłaby i frekwencja inna i odciążałaby inne — 158—157, 108—137. Czy potrzeba na takie zmiany angażować ministra komunikacji. Przecież to może zrobić nasz Dyrektor. Chce, oznaczyć, że na tej linii jeżdżą trzy autobusy na dwie zmiany. Przychodzą nasze kontrole z Nadzoru Ruchu, mówią im o tym, ale nikt na to nie reaguje, bo jego to nie było na kieszonki. Człowiek dopiero myśli twórczo i ekono-

micznie jak coś źle robi i jego kieszeń zostanie obciążona. Wtedy nie może spać w nocy i myśli nad polepszeniem i naprawieniem popełnionych błędów. U nas niektórzy nauczyli się płytko myśleć.

Konkretnie, moja propozycja — linię pospieszną „E” przekwalifikować na zwykłą. Będzie to z korzyścią i dla społeczeństwa naszego miasta, i dla MPK.

Przykładem na bezmyślność naszych wykonawców drogowych w Krakowie jest skrzyżowanie ul. Prądnickiej i Opolskiej. Ten, kto zaakceptował ten projekt nie miał chyba wyobraźni i pojęcia o długich samochodach i autobusach. Jadąc ul. Prądnicką do Opolskiej, w prawo można jakoś ten zakręt wykonać, ale już jadąc linią 227, 207 z ul. Opolskiej w Prądnicką nie można zrobić zakrętu w prawo, gdy na Prądnickiej stoją samochody do wyjazdu. Dlaczego to skrzyżowanie zrobiono pod kątem prostym? Dlaczego nie ścięto kątów by samochód (autobus) mógł łatwiej zakreślić?

STEFAN GIELŻECKI
kierowca 8083



Podziękowanie

W dniu 17 maja br. do Działu Radiowo-Prasowego zatelefonowała pani Rudzka, mieszkanka Nowej Huty os. Strusia 16/64, wyrażając duże uznanie i serdeczne podziękowanie pani kontrolerce biletowej Nr 55, za odniesienie w dniu 14 maja br. do domu państwa Rudzkich, zgubionych przez ich syna Pawła w tramwaju — legitymacji szkolnej, tramwajowej i 500 złotych.

Przekazane drogą telefoniczną podziękowanie matki młodego pasażera dla uczciwej pani kontrolerki z przyjemnością zamieszczamy.

Odbierając redakcyjne telefony informując o tym, że coś o czym pisaliśmy w danym numerze gazety jest nieścisłe czy wręcz nieprawdziwe — oczywiście nie biorę tu pod uwagę pomyłek i błędów korektorskich — spotykam się z zaskakującą dla mnie reakcją ludzi. Na prośbę, by o tym napisali, nieścisłości często, słyszę „nie będę marnować (a) papieru”. Fakt. Trzeba go oszczędzać, ale... nie popadajmy w skrajność. Oczywiście nie neguję całkowicie rozmowy telefonicznej. Bywa, że taka wystarczy. Czasem jednak rozmowa telefoniczna, zwłaszcza na świeżo, tuż po przeczytaniu materiału redaktorskiego nie zobrazuje wyrażnie o co chodzi, nie przekona czy nie wyjaśni. Trudno się też na nią powoływać w ewentualnym sprostowaniu, a rada, by do kogoś zadzwonić i sprawdzić czy rozmówca to rzeczywiście rozmówca, jest dla mnie zabawą w kotka i myszkę. Dlatego też lepiej napisać, bo będzie to już mino wszystko i lepiej przemysłana i pełniejsza wypowiedź.

Na marginesie telefonu do redakcji

Kiedy warto marnować papier

Nie wiem też czy rzeczywiście pod przytoczonym wcześniej stwierdzeniem zawsze kryje się oszczędność papieru. Wiadomo, naopowiadając czy nakrzyżując w słuchawkę można dużo — od pytania „skąd wzięliśmy takie informacje” do stwierdzeń: bzdury, nieprawda, niewiarygodność itd. I być może, że te zarzuty są prawdziwe, ale o tym trzeba kogoś przekonać. Same hasła nie wystarczą. Zarzucanie komuś braku wiarygodności bez udowodnienia tego jest nie tyle niegrzeczne, co żałosne. Dlatego właśnie czasem trzeba zrezygnować ze złe, na pewno w takich wypadkach, pojętej oszczędności. A trzeba to uczynić tym bardziej, gdy w grę wchodzi dobre imię człowieka. Czasem jest tak, że w dwu różnych

W dniach 13—15 maja br. Komisja Turystyki działająca przy Zarządzie Zakładowym ZSMP zorganizowała „Rajd Młodzieży MPK Kraków”. Po zakończeniu Spotkania Pokoleń, 13 maja o godz. 17 honorowy komandor rajdu, dyrektor naczelny MPK Tadeusz Trzmieł otworzył rajd. Pojechaliśmy do Makowa Podhalańskiego, gdzie była baza noclegowa i wypadowa rajdu. Na miejscu zorganizowaliśmy ognisko z pieczeniem kiełbasek i konkursem piosenki rajdowej. W konkursie najlepiej wypadł Eugeniusz Ostroga, który swoim występem najlepiej rozbawił uczestników rajdu. Ognisko zakończyło się późnym wieczorem. Na drugi dzień, w sobotę o godz. 10 wyjechaliśmy do Skawicy Górnej. — Stąd rozpoczął się I etap. Przeszliśmy trasę: Skawica Górna — Hala Krupowa — Polica — Hala Śmietanowa — Przełęcz Krowiarki. Wróciliśmy do Makowa, gdzie po obiedzie i krótkim odpoczynku rozpoczęło się następne ognisko z takimi konkursami: „Quiz na tematy turystyczne”, „Najoryginalniejszy ubiór rajdowy”, „Najniepożrebniejsza rzecz na rajdzie”. W quizie najwszechstronniej-

szymi wiadomościami o turystyce wykazał się Jan Ostroga, najoryginalniej ubrał się Bogusław Śliwa, a Anna Pawlik miała ze sobą na rajdzie... żywe dziecko, która akurat okazała się najmniej przydatna. Po konkursach śpiewali laureaci poprzedniego wieczoru. II etap rajdu rozpoczął się w Zawoi a zakończył w Suchej Beskidzkiej, w karczmie „Rzym”, gdzie zjedliśmy specjalność kuchni — żurek po strzyszawsku. Na jedzenie, ze świetnymi humorami pojechaliśmy autobusem (prowadził Alojzy Michałowski z ZAB) nad Skawę. Tu, na koniec rajdu, honorowy komandor rajdu z komandorem Adamem Gajdą i kierownikiem Adamem Wierzbą wręczyli nagrody (przewodniki i mapy) zwycięzcom konkursów oraz dyplomy udziału w rajdzie wszystkim uczestnikom. Główną nagrodę rajdu — Kuchenkę turystyczną otrzymał najaktywniejszy rajdowiec, Andrzej Turek. Około 20 wróciliśmy do Krakowa i umówiliśmy się oczywiście na następny rajd, który odbędzie się w lipcu od 22 do 24. Zapraszamy!

Kierownik Rajdu
(-) ADAM WIERZBA

Korespondencja, jakiej oczekujemy

„Dyrekcja, Rada Mieszkańców, mieszkańcy i pracownicy Domu Spokojnej Starości w Krakowie, ul. Wielicka 267 składają jak najserdeczniejsze podziękowanie za postawienie wiaty na pętli autobusowej przed naszym Domem. Nieraz długo trzeba było czekać na chłodzie i deszczu na autobus. Dlatego za tę niedużą, a tak pożyteczną, inwestycję jesteśmy wszyscy bardzo wdzięczni.

Jednocześnie kierujemy podziękowanie do Redakcji „Echa Krakowa” — Banku Ludzkich Serc za prośbą o wydrukowanie naszych gorących podziękowań”.

Dyrektor
(-) mgr ZDZISŁAW MOSZCZAK



Wydawało mi się, że nie już zaskoczyć mnie nie potrafi. A jednak. Niniejszym odszczekuję tego typu swoje stwierdzenia. 17 maja br. jadąc w tramwaju nr 11 omal nie upadłam z wrażenia. Na przystanku przy ulicy Rzemieślniczej w stronę Matecznego motorniczy zapomniał otworzyć środkowych drzwi. Gdy

się zorientował wychylił się z kabiny i grzecznie przeprosił pasażerów. Omal nie przejechał przystanku. W pośpiechu zdążyłam odpisać tylko numer wozu silnikowego — 714. „Zdarzenie” miało miejsce około godziny 14.37.

Jeszcze, jako żywo, miałam przed oczami zachowanie pana motorniczego, gdy znów zaskoczenie. 19 maja kierowca 104 „Bis” z numerem bocznym 42834 dojeżdżając do przystanku końcowego przy placu Bohaterów Getta powiedział: „koniec trasy”. Do widzenia państwu”. Czegoś takiego także nie słyszałam. I pomyśleć, że to co powiedział ci dwaj panowie, to tak niewiele. A jednak — było o tyleż milej w tych dniach.

ciwnikiem (tu: w dyskusji) jest ten, kto zna lub przynajmniej stara się poznać obyczaje drugiej strony. Trudno więc brać pod uwagę te głosy i nie o nie idzie. Rzecz w tym, byśmy przestali „oszczędzać papier”. Wręcz „marnujemy” go, gdy taka potrzeba. Zaś taka potrzeba, ba wręcz konieczność, istnieje wtedy, gdy trzeba stanąć w obronie człowieka. Zwłaszcza na styku przelozony — podwładny. Zwierzchnik w słusznej sprawie swojego pracownika nie może uważać za pisanego papieru za zmarnowany. To winny mu podkładać odpowiedzialność i poczucie obowiązku. Aktywność skierowana ku ludziom, zwłaszcza tym „swoim”, jest bardzo istotna, bo ważne jest mieć świadomość, że w potrzebie ktoś ujmie się za nami. Pozostaje jeszcze wątpliwość: może ci „oszczędni” nie zawsze są do końca przekonani o swojej racji, może brak im argumentów, a może nie chcą ujawnić nazwiska. W tym ostatnim przypadku zawsze można je zastrzec do wiadomości redakcji.

TERESA BRANDYS

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia zdrowia, dalszych owocnych lat pracy oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym pracownikom, którzy w dniach 1—30 kwietnia br. obchodzili Jubileusz pracy w MPK.

40 lat
STANISŁAW BILIŃSKI — Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu;

30 lat
KRYSZYNA BROSZKIEWICZ — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce;
WANDA KOFIN — Zakład Napraw Tramwajów;

25 lat
ADELAJDA JONCZYK — Ośrodek Zdrowia,
ADAM KLITA — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka;

20 lat
STANISŁAW BIAŁKO — Zakład Napraw Tramwajów,
STEFAN MAŁECKI — Zakład Napraw Autobusów,
JERZY RÓZEK — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce;

15 lat
JAN PAJOR — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta;
JERZY SOŚNICKI — Zakład Nadzoru Ruchu;

10 lat
MARIA BEDNARZ — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze.

Kwiecień

Kronika wypadków

■ Kierowca Czesław Bierla z ZAB, podczas schodzenia w dniu 1 kwietnia br. ze zderzaka autobusu, skreślił staw skokowy prawej nogi. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

■ Mechanik samochodowy Andrzej Kotyrbą z ZAW, podczas montażu w dniu 5 kwietnia br. szczęki hamulcowej, doznał skaleczenia palca wskazującego prawej ręki. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

■ Mechanik samochodowy Tomasz Kamiński z ZAP, pośliznął się w dniu 13 kwietnia br. na naoliwionej posadzce hali, upadł i doznał pęknięcia obojczyka. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

■ Slusarz rozjazdów Romuald Kłosiewicz z ZTO w dniu 17 kwietnia br., w czasie załadunku iglicy na samochód pogotowia torowego, doznał pęknięcia kręgu lędźwiowego. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

■ Motorniczy z ZTH Andrzej Janus prowadząc w dniu 22 kwietnia br. tramwaj linii nr „3”, najechał przodem wagonu na samochód ciężarowy, którego kierowca wymusił pierwszeństwo przejazdu. Motorniczy doznał stłuczenia obu nóg. Sprawcą wypadku był kierowca samochodu ciężarowego PZRI. Poszkodowany dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim.

■ Mechanik samochodowy Ireneusz Zawarika z ZAB w dniu 25 kwietnia br., podczas wychodzenia z autobusu, doznał skreślenia stawu skokowego prawej nogi. Wina poszkodowanego, który w dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim.

■ Kierowca taksówki Edward Dzik z ZTx, podczas uruchamiania w dniu 26 kwietnia br., silnika korba i gwałtownego jej „odbicia”, doznał nadwężenia mięśni lewego barku. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim. (M.B.)

Retro Tramway Stat. Król. Miasta Krakowa

Nr 14 PILNOWAĆ INTERESU GMINY... ROK 1883

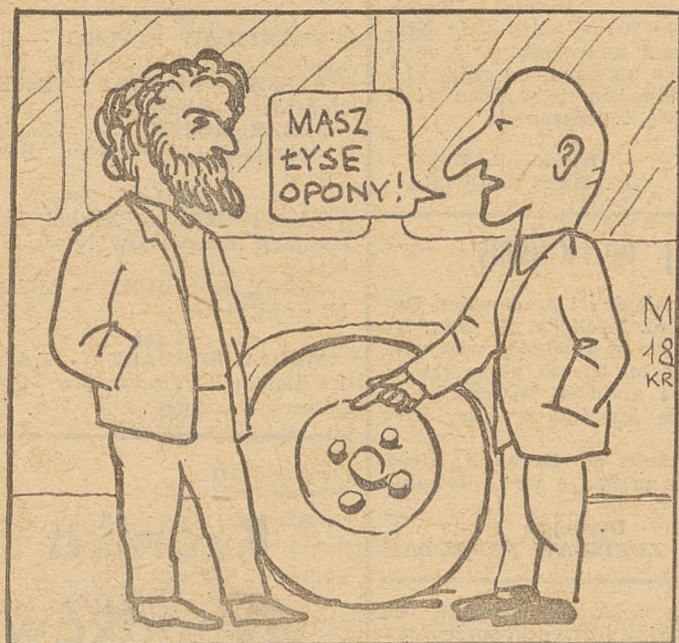
Radeów miejskich martwiła zmiana właścicieli tramwajów. „Dółka „Tramwaj Krakowski” ani myślała przejmować się kontraktem poprzedników. W tej sytuacji 12 lipca, na wniosek dra Hajdukiewicza postanowiono zobowiązać prześwietny Magistrat do zdecydowanych działań.

„Wezwano Magistrat, aby dopilnował, iżby warunki kontraktu z daty Kraków 25 listopada 1881 między Gminą m. Krakowa a Towarzystwem kolei konnej zawartego przez toż Towarzystwo bezwarunkowo ściśle wykonywane były, a w szczególności aby Towarzystwo bruki pod nadzorem organów gminy do należytego stanu do końca lipca 1883 doprowadziło (...).”

Owe bruki pojawiać się będą jeszcze wielokrotnie. Natomiast prawdziwym kamieniem obrazu stało się przeprowadzenie sprawy zmiany właściciela tramwajów za plecami gminy m. Krakowa:

„Wezwano Magistrat, aby z przyczyny przelania koncesji przez pierwotne Towarzystwo kolei konnej na inne Towarzystwo, wszelkich praw Gminy dopilnował i je wyraźnie zastrzegł, a to z przyczyny, że w myśl art. XVIII kontraktu przelanie koncesji na trzecią osobę lub Towarzystwo bez zezwolenia Gminy nastąpić nie może, a pierwotne Towarzystwo kolei konnej uzyskaną koncesję przelało na inne Towarzystwo „Tramwajem Krakowskim” zwane”.

Zapobiegliwość radeów była uzasadniona. Tramwaj krakowski wjechał na niebezpieczne tory... (aml)



Rys. WÓJCIECH WILCZEK

NEGOCJACJE PŁACOWE ZOSTAŁY ZERWANE

Prowadzone przez jakiś czas w RFN negocjacje płacowe między związkami zawodowymi reprezentującymi 2,7 mln pracowników sektora publicznego i władzami zostały w połowie maja przerwane, gdyż związki uznały, że oferowane podwyżki są zbyt niskie wobec stopy inflacji. W związku z tym oczekuje się tam serii strajków, m. in. w komunikacji miejskiej.

TRZEBA WZNOWIĆ PRODUKCJĘ ŻARÓWEK

Od przeszło roku zmorem dla kierowców w polskich miastach jest problem zepsutych żarówek w sygnalizacjach świetlnych. Były one przyczyną już niejednej kłopoty na skrzyżowaniach. Ostatnio np. w Warszawie „fiat 126p” wpadł pod autobus MZK. Powodem istniejącego stanu jest brak żarówek wstrząsoodpornych o napięciu 250 volt produkowanych przez czechosłowacką „Teslę”. Stosowane, mieszkaniowe żarówki 220-voltowe o natężeniu 60 watów rodzimej produkcji nie nadają się do tych celów i np. na 214 warszawskich skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną trzeba kwartalnie wymieniać przeszło 11 tys. żarówek. Ponieważ milicja nie dysponuje odpowiednią liczbą funkcjonariuszy do kierowania ruchem, trzeba jak najszybciej wznowić w kraju rozpoczętą już kiedyś i za-

niechaną z powodu braku surowców importowanych, produkcję odpowiednich do tego celu żarówek. Chodzi o bezpieczeństwo.

W TRÓJMIEJSKIEJ WPK NAJWAŻNIEJSZA OSZCZĘDNOŚĆ

Niedawno przeprowadzona została akcja badania sprawności komunikacji trójmiejskiej. Werdykt brzmiał: zaspokaja ona w dostateczny sposób potrzeby mieszkańców, ale nie jest efektywna, na niektórych liniach przeciążona jest ogromnie, inne nie są wykorzystane w pełni. Przy-

czyną tego jest linearny — pasmowy układ aglomeracji, podział na dzielnice przemysłowe i mieszkalne, jednostronne potoki pasażerskie, które rano zmiernają do pracy, a po południu do domu. Specjaliści wyliczyli, że przy jednakowej liczbie mieszkańców takie warunki topograficzne wymagają sześciokrotnie więcej środków komunikacji, niż by to było przy zabudowie mieszanej. Takie warunki zmuszają do położenia nacisku na maksymalne wykorzystanie istniejącego potencjału, podniesienie gotowości technicznej taboru, dobór gospodarkę paliwową, częściami zamiennymi, poprawę informacji itp., itd.

Zdenerwowana pasażerka zwraca się do motorniczego: — Przepraszam pana, słyszałam, że tramwaje coraz częściej się wykołują, czy takie wozy, jakim jedziemy, często wyskakują z szyn? — Ależ droga pani, najwyżej jeden raz... — o —

Dyrektor fabryki tramwajów w jednym z krajów zachodnich zachwala nowy typ tramwaju właścicielowi prywatnej linii:

— Zapewniam pana, że nasz najnowszy model w porównaniu z tymi, które eksploatuje pańska firma, oszczędza połowę energii elektrycznej.



— W takim razie kupuję dwa, wtedy nie będziemy w ogóle zużywać prądu... — o —

Korsykańskie znani są z szaleństwa. Jednemu z nich, pracującemu na stacji paryskiego metra, szef kazał wymienić żarówkę.

— Szefie, nie ma drabiny, może jutro...

— No trudno, wezmę cię „na barana”.

Rzeczywiście wziął go na barana, czeka kilka minut, wreszcie zmęczony pyta:

— No i co, zmieniłeś?

— Nie, czekam aż się pan zacznie obracać...

— o —

Spotyka się dwóch znajomych, z których jeden podiera się laską.

— Co ci się stało, ty taki sportowiec z laską?

— Wypadłem z tramwaju.

— I nie możesz się bez niej poruszać?

— Lekarz uważa, że mogę, ale adwokat twierdzi, że absolutnie nie...

JAZDA W OSTROWCU BĘDZIE ŁATWIEJSZA

Na bieżący rok władze Ostrowca zaplanowały szereg robót remontowych i modernizacyjnych, które mają na celu usprawnienie komunikacji miejskiej. Największe znaczenie będzie mieć oddanie do użytku mostu nad Kamienną na ul. Mickiewicza, który kilka lat temu uległ awarii. Zlikwiduje to długie objazdy i ułatwi dojazd do dworców PKS i PKP, starej huty i „Wólczanki I”. Znacznie mniejszą, choć też bardzo ważną dla miasta inwestycją jest budowa zatok dla

tomatyczny — jak brzmi oficjalna nazwa — porusza się bez motorniczego, a sterowany jest z jednego ośrodka dyspozycyjnego, do którego docierają obrazy z 250 kamer telewizyjnych i 8 tys. czujników zainstalowanych na liściej na razie 13,3 kilometrów trasie. Jeden dwuwagony skład może zabrać do 200 pasażerów, rozwijając szybkość do 80 km/godz. Nowy środek komunikacji miejskiej może obsłużyć rocznie do 20 mln pasażerów. W zaplanowanym rytmie jednego pociągu na minutę praktyczna wydajność wynosi ok. 7500 pasażerów na godz. Ca-

tomatyczny — jak brzmi oficjalna nazwa — porusza się bez motorniczego, a sterowany jest z jednego ośrodka dyspozycyjnego, do którego docierają obrazy z 250 kamer telewizyjnych i 8 tys. czujników zainstalowanych na liściej na razie 13,3 kilometrów trasie. Jeden dwuwagony skład może zabrać do 200 pasażerów, rozwijając szybkość do 80 km/godz. Nowy środek komunikacji miejskiej może obsłużyć rocznie do 20 mln pasażerów. W zaplanowanym rytmie jednego pociągu na minutę praktyczna wydajność wynosi ok. 7500 pasażerów na godz. Ca-

PYTAC PASAŻERÓW

Nieczego nie można się dowiedzieć o aktualnej sytuacji w komunikacji miejskiej — doniósł reporter „Głosu Robotniczego” — ponieważ dyrektor MPK zarządził, iż nie dyspozytor, który dysponuje najświeższymi danymi, lecz specjalnie powołany do tego rzecznik prasowy jest władny udzielać prasie informacji...

KIEROWCA TAKSÓWKI MORDOWAŁ PASAŻERKI

Sąd najwyższy w Hongkongu skazał na karę śmierci 28-letniego Lam Kor-wana, kierowcę taksówki, który mordował przewożone pasażerki, a następnie ćwiartował ciała swych ofiar i wyrzucał do rzeki. Morderca, który był z zamiłowania fotoamatorem, rejestrował swoje makabryczne wyczyny na taśmach filmowych, kasetach video i fotografiach kolorowych.

(Oprac. l-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



komunikacji autobusowej przy al. 1 Maja. Bardzo usprawnia one ośrodkową komunikację, gdyż ul. 1 Maja jest już niezwykle przeciążona i w godzinach szczytu, gdy na przystankach stały autobusy MPK, tworzyły się długie korki.

PIERWSZE NA ŚWIECIE AUTOMATYCZNE METRO

Od paru tygodni mieszkańcy Lille korzystają z nowego metra, bardzo szybkiego i całkowicie zautomatyzowanego. Jego otwarcia dokonał prezydent Francji, F. Mitterrand. Skonstruowany przez firmę Matra lekki pojazd au-

ly ruch kontroluje 5 operatorów. Wypadki są w zasadzie wykluczone, gdyż tory oddziela od peronów plastikowa ściana, która otwiera się i zamyka jednocześnie z drzwiami wagonów. Koszt budowy wyniósł 1,651 mld franków ze względu na trudny rodzaj gruntu i występowanie wód podziemnych.

MODEL 9-TR ZASTĄPI 14-TR

Trolejbusy „Skoda” poza Czechosłowacją przewożą pasażerów także w miastach bułgarskich, NRD, w Norwegii i w Afganistanie. Od ponad 20 lat importuje je także