

SYGNAŁ

MPK

DWUTYGODNIK

ZAKŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 21 (244)

Rok IX

15 XII 1983

Cena 3 zł

Z szopką

Góra białe konie przeszły
trop dymiący w kłębach stanął
w gwiazdach płonąc cicho trzeszczy
wigilijne siano.

Spoza gór czy sponad ziemi
anioł biały? kruchy mróz?
Starcy w niebo nachyleni?
Anioł biały szopkę niósł

(K.K. BACZYŃSKI)

Pomyślności,
spokoju, ładu
i wiele radości

życzą Wam
„Sygnały MPK”

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Boże Narodzenie — Nowy Rok to czas rodzinny. Chcemy być wtedy w gronie najbliższych, składać im w noc wigilijną życzenia: — szczerze, najszczerze, wzruszone, a potem mieć ich wszystkich przy sobie przez te świąteczne dni. Rodzina — pień drzewa, z którego wyrosliśmy, więzy naturalne, najprostsze, a zarazem najwspanialej przez naturę ujęte, podstawowe ognisko naszych postaw, przekonań i wzorców, najważniejsze ogniwo społeczne. Myślimy też w święta o innych. O tych,

Zamyślenia nad wigilijnym stołem

którzy zostali sami, którzy są sami. Wiemy o tym dobrze, że potrzebują kogoś.

Przed Świętami w domu ruch. Sprzątanie, gotowanie, pieczenie, ubieranie choinki... Lubią to wszyscy. Ja też. Podział domowych prac to trady-

cyjna atrakcja. Mamy w kuchni (krzykną w tym miejscu prawie wszystkie: „dlaczego? to niesprawiedliwe”), pomagają im tatusiowie, którzy też odkurzają, trzepią dywany, dziadziusi z wnuczętami ubierają świąteczne drzewko. Podniosła atmosfera.

Potem — wigilijny wieczór, przy wigilijnym stole, gdzie jedno miejsce zostaje puste. I trzynastcie wigilijnych potraw. O tym wieczorze krąży tysiące sentencji. Ten wieczór łączy miliony wspomnień i wzruszeń. Przeglądając przeżyta w ten właśnie wieczór pozostaje w pamięci na całe życie.

Jeden z filarów tradycji, która w naszym narodzie jest tak silna.

Niech spokój i refleksja zawita do Twojego domu. (LL)

Za kilka dni Wigilia, a wraz z nią zbliża się ten podniosły rodzinny nastrój, w jakim siadamy przy tradycyjnie zastawionym stole, obok jarzącej się kolorowo choinki, by oderwać się od codziennych trosk i kłopotów, by być tylko dla najbliższych. Ale czy wszyscy? Niestety, nie. Składając sobie tego wieczoru życzenia, ściskając najbliższych, pamiętajmy, że nie wszyscy z naszej MPK-owskiej rodziny będą tego wieczoru siedzieć przy wigilijnym stole. Musimy pa-

dzając przyzwyczaić się już do tego, że trzeba uważać na samochody, na pieszych. Tymczasem tego wieczoru byłyby do słowne pustki. Pracę skończyłem o godzinie jedenastej wieczorem i muszę przyznać, że jest dość smutno jeździć wtedy samemu, gdy każdy chciałby ten dzień spędzić z rodziną, w gronie najbliższych, potać się z nimi opłatkiem. Do tego jeszcze jadąc widzi się w oknach innych ludzi rozświetlone choinki, od czasu do czasu dobiegną z któregoś

Było to na linii „24” i jeździłem do godziny 23 z minutami i też muszę przyznać, że w takie dni jak ten, człowiek ma jakąś taką wewnętrzną rozterkę. Wie, że chciałby być w domu, przy bliskich, a tu trudno, praca jest pracą. Trzeba przecież rozwozić tych, którzy mają szansę ten wieczór spędzić z rodziną.

Mnie utkwiły w pamięci takie raczej humorystyczne zdarzenia z tego dnia. I mimo że człowiekowi tego dnia jest ciężko, nieraz można się w ta-

Regulamin pod choinkę

»Zasłużony Pracownik MPK« w nowym blasku

15 listopada 1965 r. Konferencja Samorządu Robotniczego uchwaliła tryb nadawania zakładowego odznaczenia „ZASŁUŻONY PRACOWNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE”. A więc przyjęto formę wyróżnienia godnego 100-letniej tradycji naszej firmy, formę słuszną i cieszącą się sporym uznaniem. Po rozwiązaniu KSR odznaczeniem zajął się kolektyw przedsiębiorstwa, a teraz, pomimo nawału innych prac, Rada Pracownicza, Odznaczenia wróciła więc tam, gdzie być powinna — do organu samorządowego.

Nie wchodząc w sprawy dokumentacyjne warto przywrócić się różnicom, jakie występują pomiędzy regulaminem KSR z 15.XI.1965 a regulaminami Rady z 24.XI.1983 (będę je dalej nazywał odpowiednio: „I” i „II”). A więc przede wszystkim, korzystając z I § 11, w którym dopuszczano się możliwość nadawania honorowego tytułu, cyt.: „osobom fizycznym, nie będącymi pracownikami MPK oraz instytucjom za załogi położone dla przedsiębiorstwa i jego załogi”, wyodrębniono regulaminy i wprowadzono osobne odznaczenie „Zasłużony Ho-

norowy Pracownik MPK w Krakowie” z tym, iż zrezygnowano z nadawania go osobom prawnym, bo i tak żadna instytucja go nie otrzymała. Zachowano przywilej bezpłatnego korzystania przez te osoby z naszej komunikacji.

Dруга różnica: urealniono i zmodyfikowano tryb nadawania i pozbawiania (identyczny) odznaczeń. W I był on następujący: kandydatów (zgodnie z limitem) wysuwało kierownictwo wydziału, działu i samodzielnych sekcji przy współudziale przedstawicieli Rady Zakładowej, Rady Pracowniczej i KZ PZPR. Uzgodynione kandydatury przedstawiano Prezydium Rady Robotniczej, która po ich rozpatrzeniu przedstawiała je do uchwalenia KSR. Obecnie zwiększono nieco i zastrzeżono oddolne postępowanie, likwidując jednocześnie szczebel ostatni, formalny — uchwalanie odznaczeń przez najwyższy organ samorządowy. Chodziło więc o lepszą kontrolę i zrezygnowanie ze zwoływania ponad 130 osób dla ostatecznego załatwienia tematu, który, jak każdy związany z indywidualną oceną pracownika, jest zawsze kontrowersyjny. Tak

(Dokończenie na str. 2)

Świąteczny dyżur

mieć, że praca w komunikacji miejskiej jest służbą o każdej porze dnia i nocy i że będą tacy, którzy ten wieczór spędzą na trasie w wozie tramwajowym, czy w autobusie. Jak się wtedy czują? Czy też odczuwają ten świąteczny nastrój? — Zapytałem o to dwóch motorniczych z Zajeżdżni Podgórze, którym zdarzyło się kiedyś pracować w wigilijny wieczór. Oto co powiedzieli:

— „Mni. zdarzyło się pracować w Wigilię w 1981 r. Już tak gdzieś od godziny 19 rano zaczął się pasażer, jeszcze ci spóźnieni z pracy, jeszcze ci, którzy już wystrojeni spieszili na wieczerę do rodziny, ale to już tylko jednostki. Na ulicach też już ruchu ulicznego prawie nie było. Było to aż dziwne, bo człowiek jeź-

dząc przyzwyczaił się już do tego, że trzeba uważać na samochody, na pieszych. Tymczasem tego wieczoru byłyby do słowne pustki. Pracę skończyłem o godzinie jedenastej wieczorem i muszę przyznać, że jest dość smutno jeździć wtedy samemu, gdy każdy chciałby ten dzień spędzić z rodziną, w gronie najbliższych, potać się z nimi opłatkiem. Do tego jeszcze jadąc widzi się w oknach innych ludzi rozświetlone choinki, od czasu do czasu dobiegną z któregoś

Tego dnia dotarłem do domu gdzieś tak za piętnaście dwunasta. W tym roku pracuję w Wigilię na zmianie rannej, ale myślę, że ci, którym przyjdzie jeździć tak jak mnie dwa lata temu będą myśleli i czuli się podobnie jak ja...”

Mój rozmówca nie chce podać swego nazwiska: „A po co — powiada — każdy z nas czuje wtedy to samo, więc czy to ważne kto to mówi?” — Może i racja. Drugi z motorniczych też zastrzegł się, że nie poda swego nazwiska. „Niech będzie, że tak mówią tramwajarze — mówi — Ja jeździłem w Wigilię, tak jak kolega, ale jeszcze wcześniej,

kich przypadkach uśmiechną. Przejeżdżając koło kościoła w Prokocimie spotykano się ludzi, którzy szli już na Pasterkę i wsiadając do tramwaju dziwili się, że w ogóle wtedy jadę. Składali życzenia, pytali dlaczego człowiek taką sobie pracę wybrał. A co im miałem odpowiedzieć? Przecież jeśli nie ja, to ktoś inny musiałby ich tego dnia wieźć. Znalazł się nawet taki jeden już dobrze podechmielony, który uparł się, że muszę z nim wypić. Wozół po prostu butelkę w kieszeni i nie mogłem go przekonać, że przecież jadę tramwajem, że wiozę ludzi. W końcu znaleźliśmy wyjście z trudnej sytuacji. Zaproponowałem mu by wlał mi wódkę do termosu po herbacie, a ja

(Dokończenie na str. 4)

Herbacyani kryzys w handlu miał wyjątkowe odbicie w kosztach Przedsiębiorstwa. W ciągu roku wydawano średnio 150 kilogramów tego specjału, w listopadzie natomiast... 300 kilogramów.

Stosunek płac w transporcie krajowym w stosunku do przemysłu maszynowego ma się tak jak 86 do 100. Nasz transport podlega pod stawki placowe obowiązujące w transporcie krajowym.

28 listopada MPK „festiwało” na antenie krakowskiej Polskiego Radia i programu I — ogólnopolskiego PR.

W przedsiębiorstwie wydawane są „Raporty Zaufania”. W ZAC na 170 kierowców wydano 167 raportów, do wydania zostało 200, w ZTP pozostało do wydania 174, natomiast w ZTH na 310 pracowników wydano ich 8. Reszta zakładów znajduje się w „średniej normie”.

Pod koniec miesiąca Przedsiębiorstwo otrzymało autoryzację na naprawy autobusów, zespołów i podzespołów Ikarusa. No cóż, węgierska firma zaufała nam. Obyśmy tylko nie usiłowali go poprawić, jak to miało miejsce z berlietem, tyle że nie w naszym przedsiębiorstwie go poprawiano.

Do grudnia br. straciliśmy z tytułu późnych wyjazdów 5 proc. kursów w tramwajach, i 6,5 w autobusach. Zgodnie z rozkładem jazdy kursowało 55 proc. tramwajów i 65 autobusów, natomiast nadpóźnienia dochodziły do 18 proc.



Ze względu na dużą liczbę skarg dotyczących nieczytelności biletów dwurazowych, w Przedsiębiorstwie opracowano — zatwierdzone już przez ministerstwo — nowe ich wzory.

Opóźnienia wyjazdów Pogotowi Torowych dochodzą nawet do 1,5 godz. Pogotowia garażują bowiem na Rzemieślniczej, jadą po sprężarkę na Wawrzyńca, która często wtedy jest tankowana i dopiero wtedy można jechać do awarii.

Ostatnio pracownicy, którym wydawane były bloczki na zakup w barach posiłków regeneracyjnych, wpadli w popłoch. W ubiegłym roku na bloczku była cena 55 zł, z czego pracownik płacił 10. W tym roku na bloczku widniało 50 zł a pracownik płacił 20. Sprawę uregulowano ostatecznie i od 5 grudnia br. bloczki są po 60 zł.

Już zrealizowano w przedsiębiorstwie plan wpływów na rok 1983. Będzie też wykonany plan rzeczowy za br.

Do 25 stycznia Norymberga otrzyma remontowany dla niej „Zeppelin”.

Jak dotąd nie wpłynął do Pionu Nadzoru Ruchu ani jeden wniosek z zakładów eksploatacyjnych o poprawienie bądź uzupełnienie oświetlenia na przystankach komunikacyjnych. Czyżby było tak dobrze?

Proponujemy opatentować pomysły z torów w temacie „leki”. Otóż w momencie dostawy rozdzielane są „przydziałowo” wśród pracowników. Potem jest już spokój. Z lekami na pewno. Czy z urazami i zachorowaniami także? Należałoby wątpić — sądząc oczywiście ze wskaźnika wykorzystania czasu pracy. A może jest zapowiedź nowej regulacji? Musi być oczywiście równo i jednakowy asortyment dla wszystkich.

(F. S.)

Komunikat

Biblioteka Zakładowa MPK prosi uprzejmie swoich Czytelników o zwrot wszystkich książek wypożyczonych do końca września br. oraz w latach poprzednich.



Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszemu jubilatowi, który w dniach 1.11.1983—30.11.1983 obchodzi jubileusz pracy w MPK.

40 lat
EDWARD KUĆ — Zakład Napraw Tramwajów

30 lat
WŁADYSŁAW DANIEL — Zakład Napraw Tramwajów

25 lat
MARIAN DUDEK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

20 lat
ALEKSANDRA ŁOTAK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

20 lat
STANISŁAW BAK — Zakład Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu

ALEKSANDER JUSZCZAK — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieżące

JANINA LESZKO — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

JÓZEF SIEJA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze

JAN ŻUREK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

SPROSTOWANIE

Częściowo pośpiech, z jakim składaliśmy materiały, a do reszty złośliwy chochlik drukarski sprawiły, że w relacji z dyskusji na XXIII Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej Komitetu Zakładowego PZPR znalazło się kilka tym przykrejszych błędów, że w imionach i nazwiskach dyskutantów. Prawidłowo powinny one brzmieć: Karol Jemczura, Stanisław Genciarz, Janina Sołtykowska i Jan Żurawski. Zarówno wymienione osoby, jak i Czytelników serdecznie przepraszamy.

REDAKCJA

Przykład z Bielska

Dziecko jednego z naszych pracowników zgubiło w Bielsku-Białej — w autobusie MPK — torebkę, w której była m.in. legitymacja szkolna. Kierowca autobusu, p. Stanisław Chrapkiewicz odesłał ją w ście ekspresowym tempie. Odnotowujemy ten rzadki wypadek błyskawicznego działania, z satysfakcją — można przecież było zdać torebkę do biura rzeczy znalezionych, można jej było „nie zauważyć”. Do takiej postawy zachęcamy krakowskich kolegów pana Stanisława. Co do ich uczciwości nie mamy żadnych wątpliwości (świadczą o tym linia 446 i ludzie odbierający swoje zguby bezpośrednio w dyspozytorni).

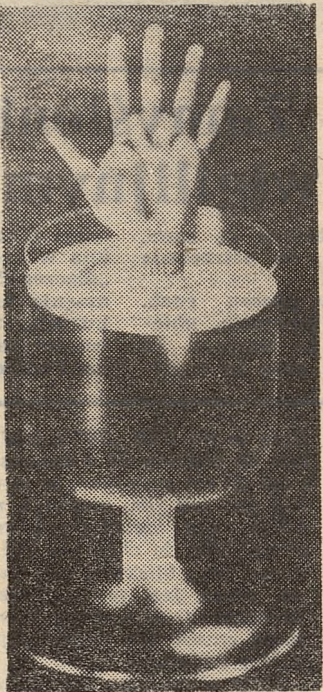
Najlepsi w turnieju...

...Halowym Piłki Nożnej na szczeblu dzielnic „Podgórze” okazali się nasi ruchowcy, członkowie koła ZSMP. Zdobyli oni puchar ufundowany przez przewodniczącego ZD ZSMP Kraków — Podgórze, zaś inna drużyna z tego koła zajęła III miejsce. Gratulujemy! (A.Z.)

(Dokończenie ze str. 1)
więc w II wniosku, po co najmniej 7-dniowym podaniu kandydatur do wiadomości załogi wysuwa kierownictwo zakładu (pionu) przy współudziale kolektywów zakładu (pionu). Następnie (a więc znowu po pewnym okresie czasu, by móc jeszcze zgłosić uwagi) wnioski opiniuje Rada Pracownicza Zakładu (Pionu, Zarządu). Dopiero po tych dwóch etapach wnioski rozpatruje i uchwała Rada Pracownicza MPK. Zaostrożono tryb przyznawania odznaczeń dla kierownictwa przedsiębiorstwa — od kierownika działu w Zarządzie do dyrektora wymagane są opinie bezpośrednich przełożonych i organizacji politycznych oraz związkowej. Opinie bezpośrednich przełożonych są też wymagane w stosunku do działaczy funkcyjnych.

Zachowując w pełni podstawowy wymóg przyznawania odznaczenia 10-letni staż pracy w MPK, pracy przykładowej

15 lat
HELENA BEBEJ — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
IRENA BEDNARZEWSKA — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieżące
WŁODZIMIERZ BUDZIOSZ — Zakład Napraw Autobusów
JAN MROZ — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
KAZIMIERA PAJOR — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
MARIA SUKIENNIK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
BRONISŁAWA WIECHEC — Zakład Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu
10 lat
CZESŁAW ADAMOWICZ — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
MARIA FLASZA — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieżące
MARIAN HALKO — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
MARIA JAJEŚNIAK — Zarząd
STEFAN PŁATEK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze
RYSZARD SALAWA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze
ANDRZEJ STANKIEWICZ — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieżące



Chcesz zdrowo spędzić Święta — nie utop się w kieliszku!
Fot. CZESŁAW DYŁOWICZ

Lenistwo czy złośliwość?

W obronie pracowników naszego przedsiębiorstwa i ich pracy występowałem wielokrotnie, zarówno na łamach prasy krakowskiej jak i w prywatnych kontaktach z dziennikarzami. Wytyczałem wówczas najróżniejsze argumenty, od ciężkiej pracy kierowców i motorniczych począwszy, a na przyczynach obiektywnych i trudnych uwarunkowaniach kończąc. Są jednak sytuacje, w których zaczyna brakować wszelkich argumentów, a rozmówcę najchętniej pożegnałoby się najprędzej, byle tylko nie wyjaśniać kolejno przedstawianych przykładów naszej niedbałości i lekceważenia wykonywanej pracy. Jak bowiem mam wyjaśnić i usprawiedliwić kierowców i nadzór ruchu, gdy w godzinach szczytu jadą przez całą długość Alei Trzech Wieszczów trzy autobusy linii 164 jeden za drugim. Przed nimi i za nimi, oczywiście, jest duża przerwa, ale co to obchodzi panów z Ikarusów. Im tak jest po prostu różniej jechać, więc żaden nie przyspieszy, żaden nie zwolni, a i nadzór ruchu tego nie widzi. Czym to tłumaczyć? Nie wiem.

Ale opisane wyżej zdarzenie jest tak nagminne, że może nie warto zwracać na nie uwagi. Zajmijmy się więc innymi sprawami. Od dawna atakowała nas prasa o zle oblatywanie taboru autobusowego, od dawna też mówiło się o tym w przedsiębiorstwie, lecz z efektami jest bardzo różnie. Oto, po ostatniej dostawie nowego taboru na linii 114 pojawiły się Ikarusy, niestety, oblatywanie ich było wręcz oślizgane, gdyż właściwa tablica z numerem znajdowała się tylko za przednią szybą autobusu. Poza tym nie było nic, ani podanej trasy, ani tablicy z tyłu, ani z boku. Tak oto pojawił się u nas kolejny fenomen: wzrost ilości taboru spowodował obniżenie jakości świadczonych usług. Równie zdziwienie jak to zjawisko wzbudził w niedzielę 16 października około godziny 17-tej pełny pasażerów Ikarus jadący wspomnianymi już Alejami, który na bocznych tablicach miał numer... 125. Wyjaśnienia tej sytuacji trzeba chyba szukać w lenistwie kierowcy, któremu nie chciało się zmienić tablic, bo o zmianie trasy linii 125 jak dotąd nie słyszałem.

Jeśli już o oblatywaniu mowa, to wydawało się, że wprowadzenie nowego taboru na trasy będzie dogodnym momentem zrealizowania powtarzanego od dłuższego już czasu postulatu pasażerów, by na tablicach autobusowych oprócz nazw przystanków końcowych znalazł się również skrótowy chociażby przebieg trasy, tak jak jest to w tramwajach. Niestety, nie wszystkie zażądanie z tej okazji skorzystały, bo o ile Ikarusy jeżdżące na nowej trasie linii 139 zostały w takie tablice wyposażone, to np. na 106 widziałem przed kilku dniami nowe wozy oblatywane według starego sposobu. Upór to czy przyzwyczajenie? Nie wiem. Ale pewnie jest, że niedługo trzeba będzie te tablice przemałowować, no ale jeśli zakład stać na to, to co ja mam tu do powiedzenia?

Te opisane już przykłady, proszę się aż o pióro dziennikarza, który chciałby skrytykować nasze przedsiębiorstwo i jego pracę, to jednak błędą wręcz przy zdarzeniu, którego byłem świadkiem w sobotę 22 października. Oto, wjeżdżający do Skawiny kierowca autobusu linii 201 dopytywał się pasażerów jak też dalej ma jechać. Podobne kłopoty miał też przed dwoma miesiącami kierowca linii „C” w samym Krakowie. Ech, gdzie te czasy, gdy przyjeżdżający do miasta przybysz używał najlepsze informacje jak gdzie dojechać od motorniczego lub kierowcy miejskiego autobusu. Rzeczywiście, iza się w oku kręci, gdy pomyśleć o tamtych czasach, ale ciekaw jestem kto odpowiada za to, że na linie wysyłani są kierowcy nie znający tych linii.

Jak tu w tej sytuacji dbać o dobre imię przedsiębiorstwa i dobre imię jego pracowników, jeśli oni sami nie dbają uważnie o tę sprawę? Nie pomoże bowiem nawet cały sztab ludzi, którzy będą na krytykę prasową i skargi naszych pasażerów odpowiadać i wyjaśniać wszystko przyczynami zewnętrznymi, jeśli pracownicy sami swoją pracą nie będą dbać o dobrą opinię o ich pracy i całym przedsiębiorstwie. Warto też dodać, że uwaga ta dotyczy nie tylko tych pracowników, którzy bezpośrednio stykają się z pasażerami, a więc kierowców, motorniczych i kontrolerów, ale wszystkich pracowników, których efekty pracy widoczne są na zewnątrz: mechaników, lakierników (gdyż nie wiem np. dlaczego autobusy po remoncie malowane są każdy inaczej), a przede wszystkim nadzoru i kadry kierowniczej, której niedopatrzania przynoszą takie kwiatki jak wyżej opisane przeze mnie lub opisane przez prasę z zewnątrz — wystarczy choćby zastanowić się czy rzeczywiście rozkłady jazdy na linii 202 musiały być zawieszane z opóźnieniem a fakt ten musiał być odnotowany przez Echo Krakowa?

Patrząc na te niedociągnięcia, które w naszej pracy pojawiają się niemal codziennie zastanawiam się niejednokrotnie co jest przyczyną takiego lekceważenia swoich służbowych obowiązków: lenistwo, obojętność, czy zwykła złośliwość? Ale jeśli złośliwość, to wobec kogo?

A. ZYGMAN

»Zasłużony Pracownik MPK« w nowym blasku

oraz wyróżniającej się postawą społeczno-moralnej, zlikwidowano ważną nieścisłość: limit odznaczeń w I liczył się od stanu załogi, w II od ilości osób uprawnionych (a więc tych co najmniej 10-latków). Jednocześnie podniesiono go z 0,5 proc. do 1 proc. Intencją zespołu, który regulamin przygotowywał, było to, by wprowadzić zasadę, wg. której z mocy regulaminu (a więc automatycznie) odznaczenie było przyznawane wszystkim pracownikom o nienaganym, 30-letnim stażu w MPK — a więc stworzenie jeszcze jednego czynnika stabilizującego załogę. Cóż, projektodawców zakrzyczano, choć chcieli oni tylko zrealizować,

słuszną moim zdaniem, ostatnią przed rozwiązaniem uchwałę KSR, no i ten 1 proc. pozostał. Trzeba się pocieszyć, że Rada z pewnością odznaczeniami sfałszować nie będzie, bo 1 proc. stanowi górną granicę, a limit odznaczenia honorowego wynosi tylko 20 osób.

Uszanowano dwukrotne gratyfikacje pieniężne dla odznaczonych: jedną w chwili dekoracji, drugą w momencie przechodzenia na emeryturę lub rentę (tę drugą tylko jednorazowo, gdyż były przypadki dopominania się nagród po powrocie do pracy z renty), choć zaniepokojenie budzi fakt, że ma się je przyznawać z zysku, który, jak wiemy, jest sprawa płynną.

No i jeszcze dość sympatyczna nowość. Poprzednio odznaczenia nadawano w „Dniu Pracownika Gospodarki Komunalnej”, teraz, jako że to przecież nasze wyróżnienie, będzie się je nadawać w rocznicę rozpoczęcia usług masowych, a więc uruchomienia pierwszego tramwaju konnego (25.XI.1882 r.). Wyraźnie też dopowiedziano, że odznaczenia wręczane będą przez przewodniczącego Rady Pracowniczej i dyrektora w towarzystwie członków kolektywu na terenie MPK.

A więc baczność wszyscy 10-latkowie: przed Wami szansa na otrzymanie tego naszego, najwyższego i najważniejszego odznaczenia naszego przedsiębiorstwa. Jestem przekonany, że czujne oko kontroli społecznej sprawi, iż odznaczeni zostaną najlepsi. O tym, że warto być tym najlepszym pomyślmy przy świątecznej choince i życzeniach.

ADAM LACH

JÓZEF WYPOROWSKI — wspomnienie kombatanta

Gdzie jesteście Janku Wyrwa?

Minęło 40 lat, gdy w dniach 28 XI do 1 XII 1943 roku, w Teheranie spotkała się Wielka Trójka — CHURCHILL, ROOSEVELT i STALIN.

W tym czasie leczyłem intensywnie malarię, w szpitalu w Palestynie (obecnie Izrael). Dochodziły do nas przez radio i prasę wiadomości z tej konferencji, różnie przez nas — odczytych od kraju — przyjmowane.

Jednym z tematów była sprawa powojennej przyszłości Niemiec, po ich ostatecznej klęsce.

Churchill przedstawił sprawę prosto:

- surowe ukaranie zbrodniarzy wojennych,
- całkowite zlikwidowanie w Niemczech przemysłu umożliwiającego zbrojenie,
- Niemcy mają być krajem rolniczym, pozostawi się im tylko przemysł rolniczy,
- okupacja Niemiec do czasu usunięcia wszelkich faszystowskich zjawisk.

Tak, to podobano nam się — te mocne i odważne słowa dawały nam mocnego bodźca do walki z hitlerowskimi Niemcami.

Po odbyciu kuracji, zaraz po świętach Bożego Narodzenia, przyjechałem do bazy wojskowej w Egipcie, niedaleko Kairu — skąd kierowano transporty na front do Włoch. Zakwaterowałem się w namiocie 6-osobowym, w którym kwaterowało już pięciu „świeżo upieczonych” podporuczników. Dobrze było mi z nimi, ja 32 lata, oni troszkę młodsi. Razem robiliśmy wypadki do Kairu — a jest tam sporo do zwiedzania.

Aż nadszedł Sylwester, dla mnie — żonatego i dzieciatego — smutny. Ale ci młodsi, i do tego kawalerowie, postanowili zabawić się w Kairze. Ja powiedziałem, że nie jadę, „strzele” sobie kielicha i idę spać.

Muszę przyznać, że ci „młodsi” nawet mnie rozumieli, ale z drugiej strony odczułem, że po prostu bali się zostawić mnie samego w namiocie. Tak mnie namawiali i przekonywali, decydując się nawet nie jechać beze mnie, że po prostu dla milej zgody, nie chcąc psuć im zabawy, uległem.

W Kairze naturalnie wszystkie najlepsze nocne lokale były dostępne tylko dla oficerów aliantów. Polacy nie mieli swojego lokalu, ale za to mieliśmy wstęp do wszystkich alianckich lokali. Za moją radą poszliśmy do Dropiego, który był przydzielony dla amerykańskich oficerów. Ja osobiście w czasie wojny lepiej czułem się wśród Amerykanów, byli jaćsy dużo więcej bezpośredni aniżeli Anglicy, a ponadto odczuwałem, że cieszyliśmy się u nich sympatią — może a chyba na pewno wpływ na to miała Polonia amerykańska.

Weszliśmy do lokalu, w pierwszej chwili napotkali Amerykanów zmarzniętych brwi (bo byliśmy przecież w angielskich mundurach), ale zobaczywszy na naramiennikach „POLAND”, serdecznie nas powitali i odprowadzili do wolnego stolika. Muszę nadmienić, że Amerykanie nie lubili Anglików i żaden Anglik nie odważyłby się wejść do lokalu przydzielonego dla Amerykanów.

Zajęliśmy stolik, który, jak w bajce, za moment został zastawiony napitkiem i jadłem. Nasza szóstka — chłopaki wysokie i przystojne (z wyjątkiem mnie) prezentowała się bardzo dobrze i z miejscami moi towarzysze zostali porwani „w tany” przez pełne temperamentalną dziewczętą w amerykańskich mundurach. Ja grzecznie odmówiłem, tłumacząc, że w tańcu jestem analfabeta i mam dwie lewe nogi.

Siedziałem, popijałem dżin, patrzyłem na rozbawione towarzystwo — a myślałem by-

łem w Krakowie, przy rodzinie — jakie to były myśli — to chyba jasne i każdy mnie zrozumie.

Siedząc tak sam przy zastawionym stoliku — bo koledzy rozrywani byli przez dziewczęta, czułem, że mnie ktoś obserwuje. Spostrzegłem tego obserwatora, był to oficer amerykański w stopniu kapitana z naszywkami na rękawach „WAR CORRESPONDENT”. Stał przy barze sam z kielichem w ręce — nasze oczy spotkały się — on uśmiechnął się. Ten uśmiech tego Amerykanina był taki jakis sympatyczny, że odważym się mu się, wstałem i gestem zaprosiłem go do stolika. Widziałem, że chętnie przyjął to moje zaproszenie, podszedł do mnie z wyciągniętą ręką i czystą polszczyzną

ka, Wandą, która, jak chwalił mi się, dała mu bliźniaki dwóch synów — rozkosznych chłopczków.

Ja naturalnie opowiedziałem mu o sobie. W czasie tych rozmów przeszliśmy do spokojnego kącika na końcu baru, aby nam rozbawione towarzystwo nie przeszkadzało. Janek jeszcze dowcipnie opowiadał mi swoje przygody w Warszawie — o czym można by napisać sporą książeczkę.

Ale, jak to Polacy, przeszliśmy na aktualne tematy i wspominałem mu o niedawnej konferencji w Teheranie, na której, jak się okazało, on był. Zwieryłem mu się, że jestem zadowolony ze stanowiska Churchilla odnośnie przyszłości Niemiec, po zakończeniu wojny, że Niemcy staną się krajem rolniczym i

w to co powiedział — to nie mieści się w mojej szkolanej głowie.

Na to Janek zaczął mi tłumaczyć — Józku ty jesteś Polak i ja jestem Polak, we mnie i w moich dzieciach płynie czysta polska krew, która nas silnie łączy, ale dzieli nas niestety sposób myślenia. Ja wychowałem się i wykształciłem wśród Amerykanów — nauczyłem się myśleć realistycznie. Dumny jestem, że mam pochodzenie polskie — ale muszę myśleć realistycznie, bo bym w tej Ameryce zginął. Natomiast wy Polacy ze starego kraju — jak my to mówimy — jesteście wielkimi romantykami.

Stuchalem go z coraz większym zainteresowaniem, w jego słowach była jakaś przekonująca siła.



powiedział: „Janek Wyrwa jestem”. Zaskoczył mnie zupełnie i jak to się mówi „zapomniałem języka w gębę” — a on na cały głos serdecznie roześmiał się, tak prawdziwie po polsku i zaczął klepać mnie po plecach — rozumiejąc moje zaskoczenie.

Co się okazało — Janek Wyrwa, urodzony w Ameryce, z rodziców pochodzenia polskiego również urodzonych już w Ameryce — na czas wojny był właśnie w jednym z amerykańskich sztabów korespondentem wojennym. Rodzice w domu używali tylko języka polskiego, co jest już wielką rzadkością wśród Polonii amerykańskiej. Janek znał język polski od rodziców, a ponadto kształcił ten język w Ognisku Polskim w Chicago, gdzie mieszkali jego rodzice. Naturalnie to tak bardzo polskie nazwisko musiało być zamerykanizowane — Janek Wyrwa obecnie nazywał się John Warren, ale Polakom zawsze przedstawia się — Janek Wyrwa.

Okazało się, że Janek Wyrwa ukończył Harvard University — zdobywając dyplomy studiów prawniczych i ekonomicznych i prowadzi w Nowym Jorku kancelarię prawniczą. W latach 1934 do 1938 pracował w ambasadzie amerykańskiej w Warszawie w ataszacie handlowym i stąd jego świetna znajomość języka polskiego. Ponieważ rodzice jego zawsze mówili mu, że Polki są najpiękniejsze na świecie — to ożenił się w 1937 r. z Polką, warszawian-

kę, Wanda, która, jak chwalił mi się, dała mu bliźniaki dwóch synów — rozkosznych chłopczków.

Na to Janek wybuchnął niepojętym śmiechem, a widząc moją zdziwioną minę powiedział: Janek, ale ty jesteś naiwny, Churchill mówi tak teraz, bo jest wojna, a ja idę o każdy zakład, że po wojnie zmieni on swoje zdanie o 180 stopni, to wszystko jest polityka, a szczególnie polityka międzynarodowa to jest — jakby ci to powiedzieć po polsku — już wiem, to jest kurwa.

Wypilem z nim trochę koniaków — w głowie mi trochę szumiało, ale po tej jego tak brutalnej wypowiedzi wytrzeźwiałem. Zeszytniałem, nie wiem co się ze mną działo — gdzie ja jestem — zegar nad barem wybił godzinę trzecią — a więc jest już 1944 rok.

Janek widząc co się ze mną dzieje zabrał z baru butelkę i kieliszki — wzięwszy mnie pod rękę — wyprowadził z lokalu. Po drugiej stronie ulicy był piękny skwer z palmami, krzewami i wygodnymi ławeczkami.

Usiedliśmy, Janek nalał kielichy i dobrą chwilę nie mówiliśmy do siebie nic — tylko zamyśloni piliśmy, było spokojnie, tylko od czasu do czasu od ulicy dochodził warkot samochodu patrolu wojskowego.

Janek widząc, że przyszedłem do siebie, zaczął mnie przepraszać. Odpowiedziałem mu, że nie gniewam się, ale po prostu nie mogę uwierzyć

Janek ciągnął dalej: widzisz, pracowałem w naszej ambasadzie w Warszawie. Aby otrzymać to stanowisko na które zostałem wytypowany, musiałem dokładnie poznać historię Polski, naturalnie z podręczników amerykańskich. Musiałem zdać konkursowy egzamin i muszę przyznać, że przyszło mi to łatwo, bo przecież jestem Polakiem. Ambasador nie musi zdawać egzaminu, wystarczy jak ma odpowiedni status majątkowy — ale pracownik musi zdawać. Nie gniewaj się na to co ci powiem. Historia Polski ma piękne karty pełne bohaterstwa i zrywów niepodległościowych, ale ma też karty smutne, zwłaszcza od strony rządzenia i gospodarki. Te smutne karty ułatwiły sąsiadom mocarstwom do rozbiorów Polski aż do całkowitego wymazania jej z mapy Europy. Tak, widzę co teraz myślisz. Zaborcy nie potrafili

Od redakcji: Powyższy tekst, odbiegający od uprawianej przez nas normalnie tematyki, zamieszczamy nie tylko dlatego, że na Święta dajemy Czytelnikom kilka materiałów po prostu „do czytania”, ale też dlatego, że autorem jego jest człowiek związany z MPK od 1937 roku, kiedy to JÓZEF WYPOROWSKI, mimo posiadanej matury, zaczął pracę jako konduktor tramwajowy, a następnie motorniczy. Ostatnie z zajmowanych przez niego stanowisk przed odejściem na zasłużoną emeryturę, to szef zaopatrzenia, a następnie szef szkolenia zawodowego. Prawda, miał w karierze MPK-owskiej przerwę, do której zmusiła go wojna. Nie znaczy to, że próżnował — przeszedł bowiem szlak bojowy od Bliskiego Wschodu, poprzez Monte Cassino, pod Ankonę, gdzie został ranny i tak skończyła się dla niego wojna. Z tej właśnie kompanii pochodzi drukowane wspomnienie, które aktualnością przynosi się nie tylko do nadchodzącego Sylwestra, ale i do sytuacji politycznej, w związku z którą można snuć podobne refleksje, jakie natchnęły przed 40 laty dwóch Polaków pod Kairem.

zgnieść narodu polskiego — nie potrafili odebrać mowy ojczyzny — to jest nasza piękna karta historii. Następne piękne karty w historii Polski to Psie Poie, Grunwald, Samossiera, pogrom Turków pod Wiedniem i wiele innych zwycięskich bitew — a która z tych zwycięskich bitew była politycznie przez Polskę wykorzystana? Tak, kochany, jestem dumny, że jestem Polakiem, ale myślę po amerykańsku. A weźmy teraz pod uwagę Niemcy. Po wojnie przy dzisiejszej technice Niemcy będą zrujnowane — bardzo łatwo byłoby ustawić ich jako kraj rolniczy, ale Niemcy są dla krajów zachodnich wartościowym partnerem, a zwłaszcza dla Ameryki. Ameryka to jeden wielki biznes, a Niemcy dla Ameryki to jeden z biznesów i Ameryka da Niemcom pożyczki i kredyty, bo w interesach są oni uczciwi, a po drugie Niemcy wiedzą, na co te pożyczki obrócić, a po trzecie, i to jest najważniejsze, Niemcy są pracowici, pracują dobrze i ich wyroby cieszą się dużą renomą w świecie.

A wy Polacy w starym kraju — na pierwszym miejscu stawiacie swoje bohaterstwo. Naturalnie jest czym chwalić się — ale świat bohaterstwa jedynie podziwia — oklaski milkną, podziwo przechodzi i co dalej?

Państwo, naród, aby liczyło się w świecie, musi być nie tylko podziwiane, ale przede wszystkim szanowane — to jest ważne i to jest moim marzeniem. A aby być szanowanym — państwo musi być gospodarczo silne, a ta siła leży w pracy jego mieszkańców i aby na ten szacunek zarobić trzeba uczciwie pracować i kraj musi być mądrze rządzony na miarę swoich ekonomicznych sił.

Replikowałem mu, że przed wojną w Polsce wybudowaliśmy Gdynię, rozwijaliśmy COP, budowaliśmy samoloty i samochody — słuchał mnie i smutno kiwał głową — na te dwadzieścia lat to za mało — powiedział mi.

Tak Józku — mówił Janek — zobaczysz po dziesięciu latach po wojnie jak będą wyglądały Niemcy, a słowa wypowiedziane przed miesiącem przez Churchilla, funta kłaków nie warte — tego wyrażenia nauczyłem się w Warszawie.

Zrobił się dzień — nie chciałem wracać do lokalu, umówiłem się z Jankiem na 6 stycznia, na dzień jego urodzin — na godzinę piątą po południu przy barze u Gropiego. Janek zatrzymał amerykańskiego jeppa i poprosił, aby odwiedził mnie do bazy.

Niestety — 3 stycznia otrzymałem rozkaz wyjazdu do Aleksandrii, aby stamtąd odpłynąć do Włoch na front. Do Janka napisałem karteczkę i poprosiłem adiutanta komendanta bazy, aby szóstego był u Gropiego. Adiutanta spotkałem w jakiś czas potem we Włoszech — był w tym lokalu, widział się z Jankiem. Janek żałował, że nie mógł się ze mną zobaczyć. Ja już nigdy nie spotkałem Janka i dzisiaj po 40 latach pytam — gdzie jesteście Janku Wyrwa?



Szczęście – co to jest?

To proste, i każdy bez większego wahania odpowie: ale miałem szczęście, czy – szczęście, że... lepsze szczęście jak pieniądze, największym szczęściem jest...

Jednym słowem, każdy wie czym jest szczęście, czyli, jak powiedziałby filozof, każdy ma swoją koncepcję szczęścia. I tu zaczyna się nieszczęście, gdy filozofia usiłuje (a próbuje tego od kilku tysięcy lat) analizować koncepcję szczęścia. Czytelnik zauważył zapewne, że proste pytanie zamieniło się w rozważanie filozoficzne. Ktoś powiedział, że nauka polega na tym, by wyrażać możliwie w sposób skomplikowany to co jest w zasadzie proste.

Na szczęście (tym razem) Władysław Tatarkiewicz, którego myśli o szczęściu chcielibyśmy przedstawić, wyraził się, że „jeśli kiedykolwiek napisałem coś co jest niezrozumiałe to szkoda, że to napisałem”. Nie trzeba więc specjalnie symplifikować poglądów Tatarkiewicza – a raczej zachęcić do sięgania do Jego książek, które traktują przecież o sprawach ważnych dla każdego i trzeba by sięgał po nie inżynier i motorniczy, gdyż oni współtworzą polską kulturę. A że książki Profesora pisane są językiem jasnym i pięknym, to ich dodatkowa zaleta.

Niech więc ta próba przedstawienia niektórych problemów z traktatu **O SZCZĘŚCIU** będzie zachętą.

Już rozważanie nad używaniem słowa szczęście w języku polskim prowadzi do różniczek czterech różnych znaczeń:

1) Szczęście to tyle, co wybitnie dodatnie wydarzenie: uzyskanie odznaczenia, awansu, narodziny oczekiwanego potomka, uniknięcie katastrofy. Tak rozumiane szczęście to fortuna, uśmiech losu, traf, przypadek – właściwie niezastużony dar.

2) W innym znaczeniu szczęście to przeżycie psychiczne, to przeżycie radości, zadowolenia, błogości. Szczęście jest przeżyciem psychicznym, jest wewnętrzną własnością człowieka, uczuciem przepelniającym serce.

3) Zupełnie innego znaczenia nabiera to słowo w takim np. zdaniu: „być szczęśliwym to znaczy dobrze żyć i dobrze się mieć”. Tak rozumiane szczęście najwięksi myśliciele i filozofowie nazywając je z grecka eudajmonia. Eudajmonia to tyle, co posiadanie najwyższej miary dóbr jakie człowiekowi mogą być dostępne. „Szczęście zawiera w sobie wszystkie dobra”. Pozornie jest to samo, co powiedziano w poprzednich punktach, faktycznie jednak zupełnie co innego: szczęście to nie pomyślność losu (fortuny), to nie radość. Radość i pomyślność najwyżej wypływają z tego trzeciego znaczenia: posiadanie najwyższej wartości, największego dobra. Oczywiście – uprzedzając wszelkie dalsze rozważania (których z braku miejsca nie będzie) można się spierać i do dnia dzisiejszego ludzie toczą namętne spory, co jest najwyższą wartością i największym dobrem: złoto, cnota,

sprawiedliwość, używanie życia.

4) Ostatnie, najbardziej współczesne rozumienie szczęścia wraca niejako do subiektywnego przeżywania zadowolenia. Według tego znaczenia szczęście to zadowolenie z życia; oczywiście, nie chodzi o zadowolenie z zaspokożenia chwilowej zachcianki, ale pewien stan umysłu: zadowolenie z całego życia, postawa akceptująca siebie i swoje życie. Tak rozumiane szczęście nie odnosi się do żadnego określonego przedmiotu, dobra czy przeżycia – jest ono nastawieniem do życia. Chyba – postawą optymistyczną.

Podając cztery różne rozumienia słowa szczęście Profesor wyraża przekonanie, że dziś u przeciętnego człowieka rozumienie szczęścia jest dosyć pomieszane i zawiera głównie dwa aspekty: radość wewnętrzną, doznawaną z okazji pomyślnej okoliczności, a więc „szczęście chwilowe” wylewające się śmiechem, podnieceniem, uczestwaniem, oraz drugi aspekt: zadowolenie z życia ujawniające się jako pogoda ducha, dobry nastrój, życzliwość wobec ludzi.

Szczęście nie jest wprawdzie koniecznie zależne od pomyślności i powodzenia, ale łatwiej się pojawi niż w niedoli i niepowodzeniu. Nie jest szczęściem posiadanie i zdobywanie wszystkiego, ale posiadanie prawdziwych wartości.

Zaledwie dotknęliśmy problematyki pierwszego rozdziału, by zachęcić Was do lektury. Jeżeli powyższe refleksje zaciekawiały nieprzygotowanego czytelnika byłby to najwyższy hołd wielkiemu Profesorowi.

(JS, LL)

Ciekawe szczegóły o dawnych zwyczajach

„Stawianie snopów zboża po rogach izby, w której zasiadała do uczy wigilijnej dotąd napotykaną u ludu było zwyczajem niegdyś we wszystkich warstwach powszechnym. U pani podwojewodziny Dobrzyckiej w Pąkach na Mazowszu jeszcze w pierwszej połowie XIX w. nie siadano do wili bez snopów żyta po rogach komnaty stotowej ustawionych. Lud wiejski po uczcie wigilijnej ze stomy tych snopów kręcił mace powrócił i wybiegłszy do sadu owiżywał drzewa owocowe w przekonaniu, że będą lepiej rodziły” (Tygodnik Ilustrowany).

Oskar Kolberg tak opisuje wigilię w Krakowskim: Do stołu zasiada parzysta liczba osób; wieczerza rozpoczyna się od polewki migdałowej. Składa się z dziewięciu potraw (głównie rybnych) między którymi jest lin z kapustą i nieodzowne kluski z miodem i makiem. Do wili należy także strucla – kołacz podługowaty, ozdobiona po wierzchu plecionką z ciasta, obsypana czaruską, która u ludu prostego od Wili aż do Trzech Króli miejscem chleba zastępuje.”

Wieczerza wigilijna u ludu składa się zwykle z potraw siedmiu, szlachecka z dziewięciu, pańska z jedenastu. Kto ilu potraw nie skosztuje, tyle go przyjemności w ciągu roku ominie. „W domach zamożniejszych panie rozdawały w dniu tym kołędę, czyli podarki, swej czeladzi i dobrze prowadzącym się dziewczętom we wsi. Po spożyciu wieczerzy wigilijnej czy to w chacie, czy w pańskim dworze oboje gospodarstwo zgromadziwszy rodzinę i domowników spędzali resztę wieczoru na śpiewaniu kołęd (Zygmunt Głogier w „Encyklopedii Staropolskiej”).

Ciekawe i barwne zwyczaje charakteryzują obchody Nowego Roku. Królowie polscy na Nowy Rok dawali wszystkim dworzanom swoim nieraz cenne podarki, gdy ci winowali im „nowe lata”. Herburt za Zygmunta Augusta tak pisze: „Biegają dziatki po nowym lecie i przyjaciele dają sobie nowe lato, a zwłaszcza panowie sługom, bogaci ubogim winszując sobie na Nowy Rok wesołego dobra”.

Dawniej szkoły mieściły się przy klasztorach, a bywało wiele ubogich dzieci, które uczono tam bezpłatnie i dawano im mieszkanie, a pocziwi ludzie żyli. Wyrobił się więc zwyczaj, że uczniowie ci przychodzili codziennie z własnymi garnkami po obiad lub wieczerzę, a na Nowy Rok zebrawszy się w gromadki obchodzili wszystkie domy, win-

szowali „Nowego Lata” i stawali się zaśpiewać coś takiego, co by domowników rozśmieszyło i zabawiło. Oto początek żartobliwej ich kołedy:

„Mości gospodarzu, domowy szafarzu
Nie bądź tak ospały,
każ nam dać gorzały
Dobrej z alembiku i do niej piernika
Hej, kołęda, kołęda”.

W wilię Nowego Roku dziewczęta czynią wróżby zamążpójścia jak w wigilię Andrzeja. Było mniemanie, że dziewczica, która w wigilię Nowego Roku doczeka północy i wpatrując się przy świetle dwóch jarzących w zwierciadło ani razu nie obejrzy się za siebie – ujrzy w zwierciadle postać przyszłego małżonka. W samym Nowym Roku przy powitaniu obсыpywano się owsem na znak pożądanego obfitości ziarna wszelkiego. Głogier jeszcze podaje: „Jest powszechny w Polsce zwyczaj żartobliwego kradzenia sobie rzeczy w ten wieczór i wykupywania takowych nazajutrz. Zwyczaj ten powszechny niegdyś u możnej szlachty licznych krotchwil był powodem”. Kolberg natomiast wspomina o jednym z powszechnych obrzędów ludu – o zwyczaju pokazywania Jasełek czyli Szopki. „Chłopcy zwykle od rzemieślników i uboższych mieszczan jaskrawo i niekiedy śmiesznie za rycerzy, halabardników itp. poprzerani obchodzą po domach i obnoszą szopkę przy Gwiazdce na Trzy Króle”.

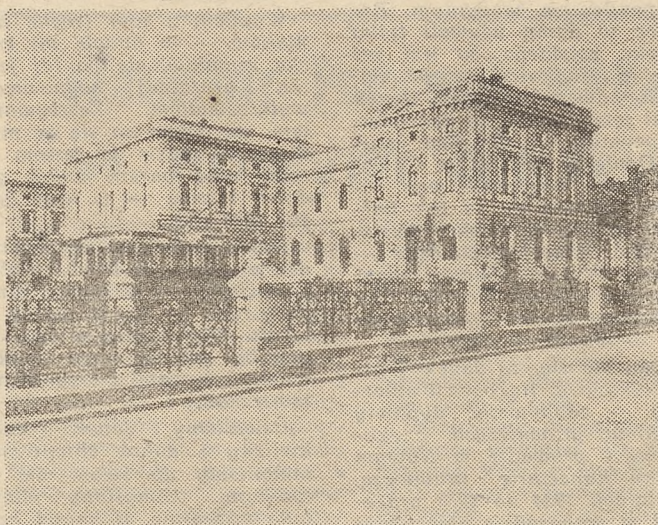
W „Tygodniku Ilustrowanym” z 1862 roku Władysław Anczyk tak pisał: „Szopki krakowskie są nader starannie wyrobione. Rysunek szopki nie jest niewolniczą formą dla wszystkich: wskazuje tylko rysy główne ich architektury. Długa i wysoka na sześć na głębokość przeszło dwie stopy. Wysokie dwa lub trzypiętrowe wieże ozdobione złocistymi dachami i czerwonym lub szafirowym oklejone oświecają wewnątrz świeczkami. Środek podzielony na dwa piętra. Górne ma czasem kształt kościoła zakończonego dachem. Okna i drzwi szklane rzęsto oświetlone. Czasem znów dach kopulasty, złocisty w karpioną dachówkę ułożony z kulą i gwiazdą na wierzchu”.

Zresztą zwyczaj budowania szopki właśnie w Krakowie przetrwał najdłużej i w niezmienionej właściwie formie. Od 1937 roku organizuje się w naszym mieście konkurs na najpiękniejszą szopkę. Może by też ożywić i inne ludowe zwyczaje? (L)

KRAKÓW



Rynek — Pałac Spiski



Dworzec kolejowy

początek wieku

Świąteczny dyżur

(Dokończenie ze str. 1)

wypię ją zaraz po zakończeniu pracy. Gość też się uciekł z takiego rozwiązania, odlat mi trochę, sam sobie strzelił z butelki jeszcze w wagonie i wysiadł na następnym przystanku. Ja zjechałem do zajezdni już po jedenastej, udało mi się złapać spóźnioną taksówkę i jeszcze zdążyłem na Pasterkę do swojej parafii. Oczywiście obietnicę daną facetowi w tramwaju też spełniłem”.

Tak przeżywali ten dzień ci, którzy jeździli w wigilijny wieczór w poprzednie lata. Cóż, tym, którym przyjdzie tego roku jechać na trasy zamiast na wieczerzę w gronie rodzinnym, życzymy szczególnie wszystkiego najlepszego, a przede wszystkim jak najmiłych pasażerów, by wykonując swoje obowiązki nie odczuwali przykrości.

Notował: A. ZYZMAN

Kto wymyślił choinki?

Moje kochane dzieci,
był taki czas na świecie,
że wcale nie było choinek,

ani jednej, i dzieciół wyrwał sobie piórka
z rozpacz, i płakała wiewiórka,
co ma ogonek jak dymiący kominek.

Ciężkie to były czasy niepospolicie,
bo cóż to, proszę was, za życie
na święta bez choinki, czyste kpinki.

Więc kiedy nadechodziły święta,
dzieci w domu, a w lesie hałasowały zwierzęta:
— My chcemy, żeby natychmiast były choinki!

Ale nikt się tym nie interesował,
aż wreszcie powiedziała mądra sowa:
— Tak dalej być nie może, obywateli.

Ja z sowami innymi trzema
zrobię bunt, bo choinek jak nie ma, tak nie
tylko mak i suszone morele.

I rzeczywiście: jak przychodziła Gwiazdka,
nie nigdzie nie tonało w blaskach,
był to widok nader niemily;

i nikt nie myślał o zielonej świeczce,
I ciemno było, proszę was, jak w beczce,
przez to, że się nigdzie choinki nie świeciły.

Ale w chatce na nóżkach sowych
mieszkał pewien tajemniczy człowiek,
który miał złote książki i zielone pióro.

I jak nie krzyknie ten dobry człowiek:
— Poczekajcie chwilkę, ja zaraz zrobię,
że nigdzie nie będzie ponuro.

No i popatrzcie: od jednego słowa
świerki strzelają, gdzie była dąbrowa,
choinki nareszcie będą.

Bo ma poeta słowa tajemnicze,
którymi może spełnić każde z życzeń.
(A ten człowiek był właśnie poetą):

To on nauczył, jak się świeczki toczy,
jak się z guzików robi skrzatkom oczy,
on, namówiony przeze mnie;

i jak się robi z papieru malutkie okręty,
i to on ułożył te wszystkie koledy,
które śpiewać jest tak przyjemnie.

To on, moi srebrni, moi złoci,
zawsze jest pełen dobroci,
w nim jest ta pogoda i nadzieja;

to on nauczył, jak zawieszać zimne ognie,
i on te świeczki odbija w oknie,
że okno jest jak okulary czarodzieja.

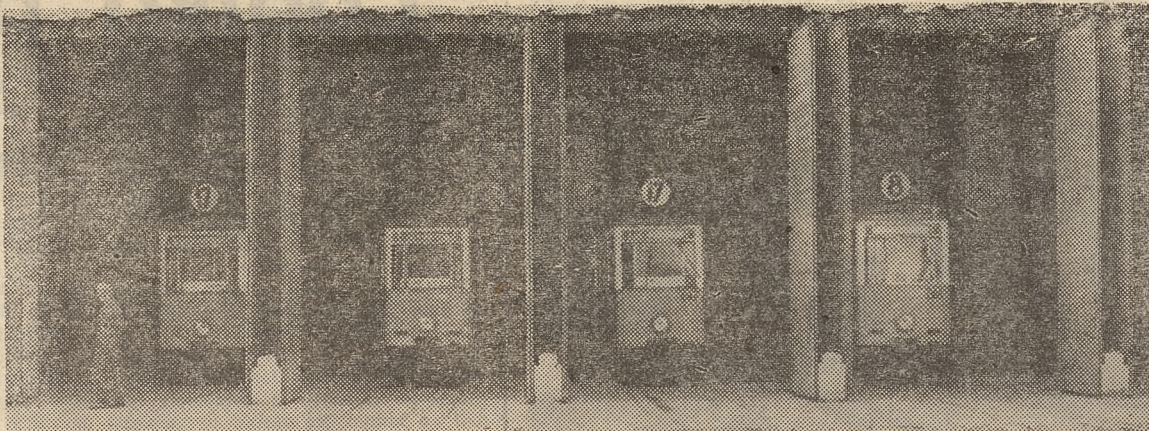
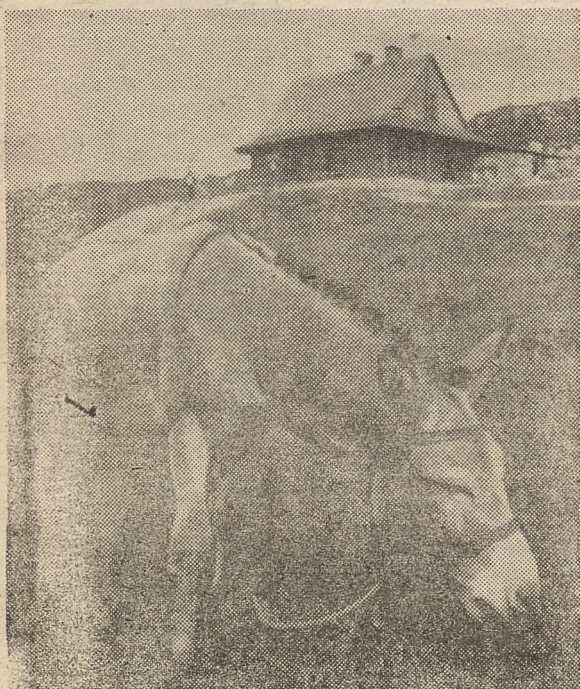
Więc już teraz, chłopcy i dziewczynki,
czy wiecie, kto wymyślił choinki?
czy już teraz każde dziecko wie to?

Chórem dzieci: To ten odważny, dobry człowiek,
co mieszka w chatce na nóżkach sowych,
co go ludzie przezywają poetą.

Więc kiedy śnieg na święta zatańczy,
pomyśl, proszę, najukochańszy,
o tym panu, co układa rymy,

prześlij mu życzenia na listku konwalii,
a myśmy już mu telegram wysłali,
bo my wszyscy bardzo go lubimy.

(KONSTANTY ILDEFONS GALCZYŃSKI)



Tramwaj

Tramwaj z rana jest wesół,
bo odwozi nas do szkoły.
Do południa mu się nudzi,
bo w tramwaju mało ludzi.
A o drugiej na przystanku
głośno dzwoni: „Wsiadaj, Janku!
Ale nie skacz do mnie w biegu,
Bo się może stać coś złego!”
Dziń — dziń — dziń. Przed domem staje.
Można lubić i tramwaje.

(WŁADYSŁAW BRONIEWSKI)

Kaczka pstra...

Kaczka pstra, dziatki ma,
Siedzi sobie na kamieniu,
Trzyma dudki na ramieniu:
Kwa kwa kwa, pięknie gra.

Gąsiorek, Jędorek
Na bębenu wybijają,
Pana wdzięcznie wychwalają:
Gę gę, gę, gęgają.

Czyżyczek, Szczygliczek,
Na gardłeczkach jak skrzypeczkach,
Śpiewają Panu w jasłeczkach:
Lir lir lir, w jasłeczkach.

Słowiczek, muzyczek,
Gdy się głosem popisuje,
Wesele światu zwiastuje:
Ciech ciech ciech, zwiastuje.

Skowronek jak dzwonek,
Gdy się do nieba podnosi,
o koledę pięknie prosi:
Fir fir fir, tak prosi.

Wróblowie, stróżowie,
Gdy nad szopą świergotają
Paniąteczku spać nie dają.
Dziw dziw dziw, nie dają.

Trawa zima

O czym trawie śni się,
gdy spadnie śnieg?
Może o lisie,
co biegi
zamiatając kitą?
Czy o zajęczków zabawie,
gdy im ciepło i syto?
O czym śni się trawie?
Powiesz mi to?

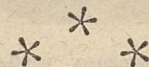
(JOANNA POLLAKÓWNA)

Zimowe zmartwienie

Zima, choć piękna, przecież
surowa jest taka.
Wielki jest w zimie
lęk zajęcia,
wielki — głód ptaka.

Ptaka nakarmić,
nie spłoszyć zajęcia...
No, tak —
ale właśnie zajęć spod nóg mi prysnął,
do lasu poleciał
spłoszony ptak...

(CZESŁAW JANCZARSKI)



Wzmę papier
i nożyczki.
Wytnę pieska
dla siostrzyczki.
A siostrzyczka
klaszcze w ręce:
— Co mi jeszcze
zrobisz więcej?
— Poustawiam
krzesła w rzędzie.
A z tych krzesel
tramwaj będzie.
— Do widzenia!
Odjodźdżamy!
Do tatusia
i do mamy!
Kręci korbą
motorowy.
Szczeka piesek
papierowy.

(CZESŁAW JANCZARSKI)



Na gwiazdkę

Przypadły do mnie
Skarby moje!
Wiara, nadzieja,
Miłość ma!

I nużę pytać
Wszystko troje:
Co nam „na gwiazdkę”
Tatus da?

Przypadły do mnie...
Dzwonią śpiewką,
Dziecięcych marzeń
Wznosząc chram:

Tatusiu, jakie
Będzie „drzewko”?
Tatusiu złoty,
Powiedz nam!

Co tatus kupi
Na „choinkę”?
Co nam przyniesie
Aniol-stróż —

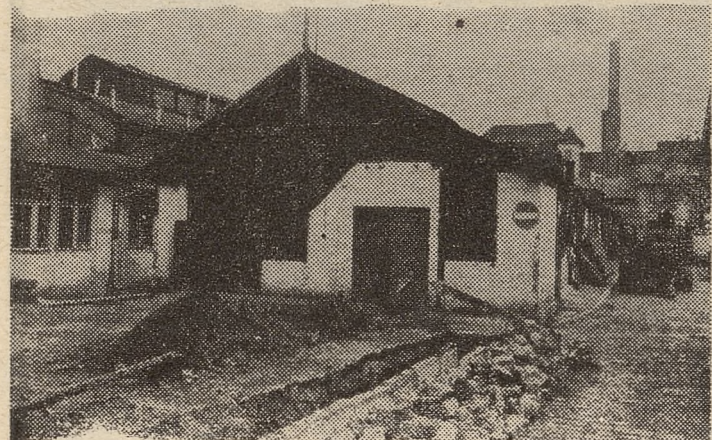
Pytają, robiąc
Słodką minkę
Modre oczęta,
Buzie z róż.

— Tatus obiecał...
Przysięgł tatko!
— Miał być pałasił!
— Siwy koń!
— I duża lala! —
Ćwierka stadko,
Garnąc się na pierś,
Pieszcząc skroń.

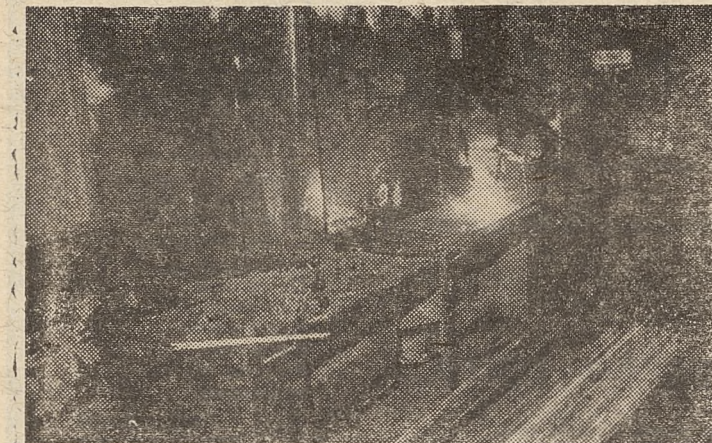
— Tatus obiecał...
Nie pamięta! —
Mówi z wyrzutem
Dziatwy głos...
...Tatus obiecał...
Prawda święta!
Jak tatusiowi
Niegdyś los!

(KAZIMIERZ LASKOWSKI)

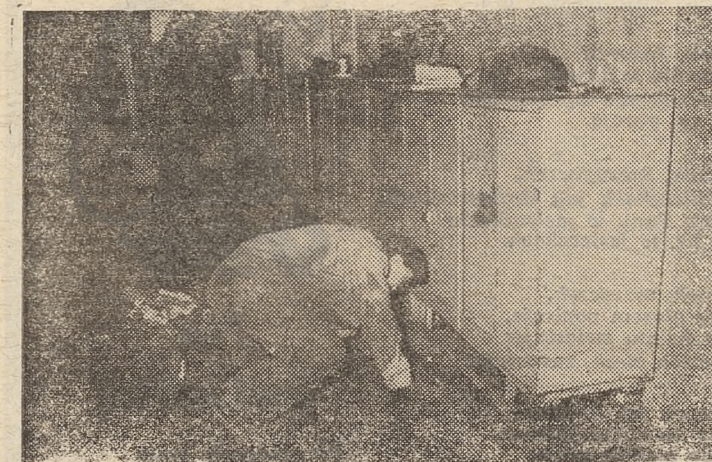
Tory tym razem chyba już na dobre wyprowadzają się z ulicy Wawrzyńca, a że powinny, niech świadczy fotoreportaż STANISŁAWA MAKAREWICZA.



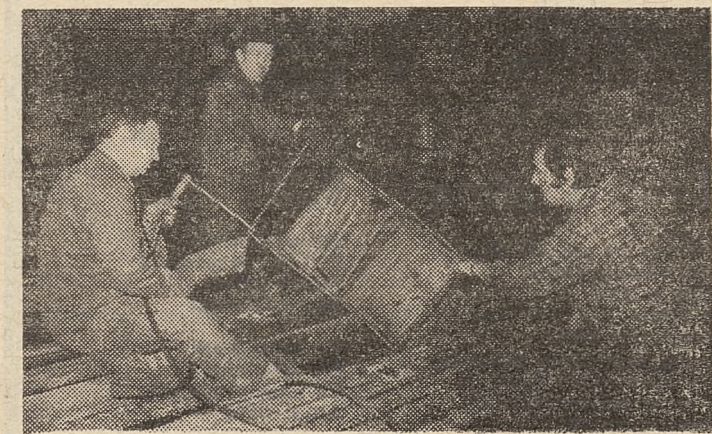
Pusty i opuszczony wydaje się plac i budynek Torów. Nowi właściciele pewnie jeszcze spierają się o schedę.



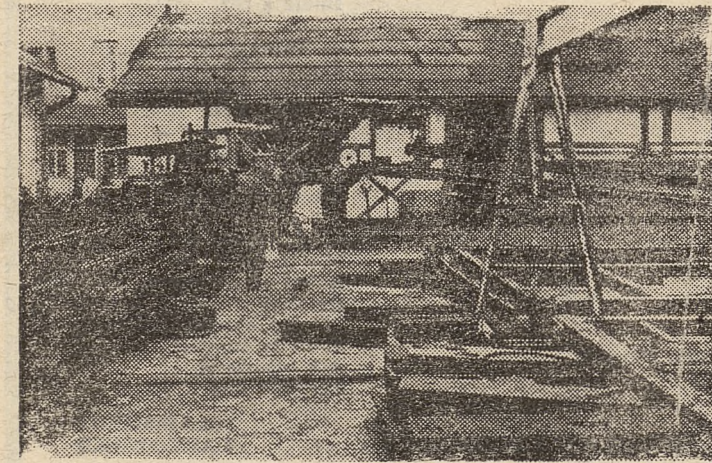
Oj, obskurnie tu już było.



By pozostawić po sobie mile wspomnienie, trzeba także posprzątać.



Czyżby się miało przydać w nowym miejscu pracy, no cóż przywiązanie robi swoje.



Pożegnanie z placem, czy też gest ten oznacza „tak trzymać”. A swoją drogą, jak oni mogli całe wieki w tych warunkach pracować?

Logika przystanków

W jednym z krajów zachodnich zrobiono eksperyment: utworzono linię pospieszną z dwoma przystankami — początkowym i końcowym. I wtedy się zaczęło. Do przedsiębiorstwa płynęła lawina listów. Każdy chciał jeździć szybką linią, ale jednocześnie mieć przystanek w pobliżu. Robiono więc kolejne przystanki i linia przestała być pospieszna. Podobne problemy z przystankami mamy i w Krakowie.

Pamiętam eurofię sprzed lat, gdy polikwidowano parę „przystanków — tabu”. Wydawało się, że wieje na lepsze. Dziś nikt już o tych likwidacjach nie pamięta, bo słupki przystankowe znowu na swoich miejscach. Jest ich nawet trochę więcej. Pisząc w jednym z ostatnich numerów „Sygnałów” o kołomyjce zmian przystanku na ulicy Malborskiej, dostałem wyjaśnienie od kompetentnych. Okazało się, że tak życzyli sobie mieszkańcy okolicznych posesji, bo autobusy im „smrodziły”. Na takie uwarunkowania właściwie nie ma mocnych. Przy okazji tej odpowiedzi zostałam zaproszona na komisję przystankową. W posiedzeniu zespołu udział biorą przedstawiciele Wydziału Komunikacji, Wydziału Ruchu Drogowego WUSW, kierowcy i przedstawiciele odpowiedniej komórki z MPK. Na ostatniej komisji najwięcej miejsca zajmowała linia 160 do Prądnika Czerwonego.

To co w innych krajach jest paradoksem, u nas stało się regułą — nowe osiedla są planowane tak, iż nie ma miejsca na komunikację zbiorową. Ale osiedle zamieszkuje ludzie i zaczynają się naciśki, by uruchomić komunikację. Sytuacja bez wyjścia, pcha się więc nowoczesne autobusy w wąskie osiedlowe uliczki, a i dojazdowe nie są wcale lepsze. Naraża się na wypadki nie tylko naszych kierowców, ale i mieszkańców osiedli. Zresztą komunikacja zbiorowa to nie tylko dojazd, to także pętla końcowa, punkty socjalne.

Praktyką było, iż uruchamiano się tymczasowo linię, resztę mając w planie. Bywało tak całymi latami. Osiedla stawały się bardziej ludne, komunikacja się dławiła. Parokrotnie w ostatnim czasie słyszałam zapewnienie dyrektora, że nie będzie uruchamiał linii, jeżeli nie będą zapewnione jakieś warunki naszym pracownikom. Chyba tak będzie, bo warunkiem uruchomienia 160 jest właśnie pętla, przebudowa łuków w ulicy Majora. Do rozstrzygnięcia pozostał bodajże największy problem — skręt w ulicę Dobrego Pasterza z Majora. Chcąc tam skręcić, kierowca musi autobusem przegubowym zająć dwa pasy ruchu. Przy konieczności zatrzymania się przed przejściem dla pieszych i skręconym już autobusem, nie widać co dzieje się w „ogonie” autobusu. Gdy w tym czasie coś nadjedzie z tyłu, kierowca może doprowadzić do kolizji, bo przeguby przy skręcie zarzucają. Gdy dojdzie do takiej kolizji, winien jest zawsze nasz kierowca, bo zgodnie z przepisami, nie mając widoczności, nie powinien jechać. Zresztą już samo zajęcie dwóch pasów jest przekroczeniem.

Czy można pchać kierowcę świadomie w zagrożenie? To, że przecież już w takich sytuacjach jeździmy (Aleje) nie jest żadnym argumentem, by miast likwidować zagrożenia tworzyć nowe. Trud-

no też mieć pretensje do mieszkańców Prądnika, iż chcą dojechać szybko i w najdogodniejsze dla siebie miejsce, ale brak myślenia u innych nie może być karą dla naszych pracowników.

A, że z myśleniem u tych, co im się za to płaci, nie zawsze najlepiej, świadczy korespondencja na temat uruchomienia komunikacji w osiedle domków jednorodzinnych HiL na Wzgórzach Krzesławickich. Mieszkańcy robią, co mogą, by dojechać do swoich posesji, interweniują do swojego Komitetu Fabrycznego, który usiłuje sprawę załatwić. MPK mogłoby komunikację uruchomić, ale do tego muszą być drogi z chodnikami na całej długości przynajmniej po jednej stronie. Muszą być zatoki przystankowe, perony dla wysiadających i wsiadających. Poza tym droga na którą się wprowadza komunikację, musi mieć właściciela, musi więc być odebrana przez Krakowski Zarząd Dróg, gdy tymczasem Komitet Fabryczny HiL dostaje odpowiedź z Dyrekcji Rozbudowy Miasta Krakowa 1, że droga będzie odebrana „w zakresie jezdni”.

KZD przyjmie gdy DRMK1 „spowoduje przygotowanie odcinków do odbioru zgodnie z zarządzeniem prezydenta i innymi przepisami”. Zresztą KZB (mimo tych nie przygotowanych odcinków) twierdzi, że komunikację uruchamiać można, bo do tego jest potrzebna tylko zgoda Wydziału Komunikacji, a nie jakieś tam „przygotowanie drogi”. Tak więc wszyscy są w porządku.

Podczas wizji na tej trasie 24 listopada stwierdzono, że nic się tam nie poprawiło. Przedstawiciel Wydziału Komunikacji oczywiście zgody na otwarcie trasy nie wyraził. Czy zainteresowani nadal mają zamiar „pracować” kosztem innych, a wyniki ich pracy to tony odpowiedzi?

Z posiedzenia zespołu komunikacyjnego w pełni zadowolona jest tylko dyrektorka Szkoły 129 na Wzgórzach. Szkoła uczy dzieci nie tylko z tamtego osiedla, ale z Sulechowa i Prus. Gdy nie było komunikacji miejskiej, dzieci dowoził specjalny autobus. Teraz uruchomiona jest linia 202. Przystanki rozlokowano w dość znacznej odległości od siebie. Dzieciaki maszerują więc kilometrami po bardzo wąskich poboczach przy bardzo ruchliwej ulicy. Dyrektorka Szkoły wychodziła z siebie, by chociaż trochę ulżyć malcom. Objężdżała z nami trasę, po drodze czekali rodzice. Wspólnie zastanawiano się nad lokalizacją dwóch przystanków. Komisja wyraziła zgodę na ich usytuowanie, ale... Muszą być zrobione perony i zatoki. Rodzice obiecali pomoc w pracach. Znajdą jednak „rychliwość” urzędów (bo od nich to już zależy), nie podzielałabym entuzjazmu dyrektorki Szkoły.

I tak jak w opisanym przypadku dzieje się zawsze przy zmianie przystanku. A tak na marginesie szkoda, że wnioski — przynajmniej te od naszej załogi — nie są od razu wstępnie weryfikowane. Przekazywane jak leci, stwarzają konieczność wizji lokalnych, odpisywania. Przedłuża się czas realizacji wniosków słusznych, a przecież w wielu wypadkach już na miejscu zgłoszenia można określić jego realność.

FILOMENA SERWIN

Zasady nowego prawa drogowego

Przecinanie się kierunków ruchu

Wkrótce wchodzi w życie nowe Prawo o ruchu drogowym. W związku z tym przypominamy niektóre przepisy w brzmieniu, w jakim będą obowiązywać po 1 stycznia 1984 r.

W obecnie obowiązujących przepisach ujęte są dwie zasady pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu i przy przecinaniu się kierunków ruchu pojazdów jadących po tej samej drodze: $\diamond$ pierwszeństwo przejazdu posiada nadjeżdżający z prawej strony, $\diamond$ jadący prosto lub skręcający w prawo ma pierwszeństwo przejazdu przed skręcającym w lewo (w przypadku zbliżania się pojazdów z przeciwnych kierunków).

W nowych przepisach obie zasady objęte zostały jednym przepisem. Zasadniczą regułą, wynikającą z zasady ruchu prawostronnego, jest ustępowanie pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z prawej strony.

Pojazdy szynowe, czyli tramwaje mają pierwszeństwo wobec innych pojazdów bez względu na to, z której strony nadjeżdżają.

Przepisy te wraz z przepisami dotyczącymi pierwszeństwa pojazdów uprzywilejowanych w ruchu oraz pojazdów znajdujących się na drodze z pierwszeństwem, stanowiących aktualnie wyjątki wobec zasad

pierwszeństwa przejazdu, nie ulegają zmianom w nowych przepisach.

Zrezygnowano jedynie z wyjątku w stosunku do wyżej podanych zasad... „pierwszeństwa przejazdu pojazdów znajdujących się w ruchu okrężnym”...

A oto dawno zapowiadana nowość:

Dojeżdżając do skrzyżowania dróg z ruchem okrężnym, kierujący pojazdem po 1 stycznia 1984 r. będzie posiadał pierwszeństwo przejazdu w stosunku do kierowców pojazdów znajdujących się w ruchu okrężnym.

Gdyby jednak zmiany organizacji ruchu na rondach (po 1 stycznia 1984 r.) miały powodować jego dezorganizację, zostaną wprowadzone oznakowania utrzymujące pierwszeństwo przejazdu pojazdu znajdującego się w ruchu okrężnym. Drogi dobiegające do skrzyżowania z ruchem okrężnym zostaną podporządkowane znakami „Uwaga na drogę z pierwszeństwem przejazdu” albo też znakami „Stop”.

Nowością przepisów jest wprowadzenie obowiązku (dla kierującego pojazdem) ustąpienia pierwszeństwa pieszemu, gdy ten ostatni znajduje się na przejściu.

Obecnie kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia, ma

obowiązek m. in. zmniejszyć prędkość, aby mógł zatrzymać pojazd, gdyby to okazało się konieczne, wtedy gdy na przejściu znajdują się piesi.

W nowych przepisach wystarczy, by na przejściu znajdował się jeden pieszy, a już kierujący ma obowiązek ustąpić mu pierwszeństwa.

Przy skręcaniu na drogę poprzeczną kierujący pojazdem obowiązany jest ustąpić pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu przez jezdnię na skrzyżowaniu. W pojęciu „ustąpienie pierwszeństwa” kryje się obowiązek kierującego pojazdem do powstrzymania się od jazdy, jeśli miałoby ono zmusić pieszego do zwolnienia kroku lub jego przyspieszenia.

Kierującemu pojazdem zabroniono wjeżdżania na przejazd kolejowy, jeżeli nie zostało zakończone podnoszenie zapór względnie półzapór.

W przypadku unieruchomienia pojazdu na przejeździe kolejowym kierujący jest zobowiązany niezwłocznie usunąć pojazd z przejazdu, a gdy jest to niemożliwe ostrzec kierujących pojazdami szynowymi o niebezpieczeństwie.

Przepisy dotyczące przejazdów kolejowych odnoszą się także do przejazdów tramwajowych. (1-k)

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO WUSW W KRAKOWIE

REDAKCJA „SYGNAŁÓW MPK”

Jestem kierowcą autobusowym w MPK Kraków. Chciałbym przedstawić swoje spostrzeżenia co do ruchu drogowego na terenie Krakowa. Ustawa z dnia 1.02.1983 r. „Prawo o ruchu drogowym” została opracowana i z dniem 1.01.1984 r. wchodzi w życie. Uważam, że nie jesteśmy do niej tak przygotowani. Mam na myśli drogi, jezdnie, chodniki, przejścia dla pieszych oraz pojazdy i stacje diagnostyczne. Przede wszystkim brak jest opon do samochodów różnego typu. Nie wpływa to na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Dlatego ustawa nie wspomina w jaki sposób mają być garażowane pojazdy samochodowe na jezdniach miasta? Zarówno w Krakowie, jak i w Nowej Hucie pojazdy są nagminnie garażowane na ulicach, latem i zimą. Garażowane są też na chodnikach, a piesi nie mają swobodnego przejścia. Takie garażowanie na ulicach, nam kierowcom autobusowym, bardzo utrudnia jazdę, bo nieraz jezdnie są pozostawiane z obu stron. Nasze pojazdy są szerokie i wysokie. Również drzewa nam przeszkadzają, zwłaszcza te pochylone nad jezdnie. Nie możemy nieraz podjechać na przystanek autobusowy. Przystanki autobusowe MPK nie są oświetlone. Przy CPN ciągle kolejkę samochodów też tworzą zator dla naszych autobusów. Proszę przejechać się naszym Berlietem na Wzgórza Krzesławickie i przy CPN-ach zobaczyć się do praktyczności. Na jezdniach garażują samochody osób wysoko postawionych, co daje przykład innym. Proszę jechać autobusem ul. Kocmyrzkowską w kierunku Wzgórz Krzesławickich. Zobaczymy, czy nie przekraczając osi jezdni nie zawadzi

Pan dachem autobusu o drzewa przydrożne. Czepiacie się najbardziej kierowców a ważnych spraw, które wpływają na bezpieczeństwo jazdy nie widzicie. Nie sposób mi tu wszystko wyszczególnić, musiałbym pisać książkę, która częściowo krytycznie określałaby nową ustawę o ruchu drogowym. Nie widziałem żadnego funkcjonariusza MO z ruchu drogowego, który sprawdziłby lustra zewnętrzne w samochodzie — czy są przydatne do danego pojazdu i czy nie zniekształcają obrazu. Przecież właściwe lustra przy samochodzie to bezpieczna jazda. Nie wszystkie skrzyżowania ulic są dostatecznie oświetlone, co też należy do bezpieczeństwa drogowego.

Z poważaniem
STEFAN GIEŁŻECKI

**DYREKCJA MPK
Kraków, ul. Brożka 3**

Uczniowie kl. IIb Szkoły Podstawowej nr 41 w Krakowie ul. Winiarskiego 6 gorąco dziękują Panu Dyrektorowi mgr. inż. Tadeuszowi Trzmielowi, I Sekretarzowi POP Andrzejowi Rzepeckiemu, kierowcy Panu Batko za umożliwienie im za niewielką odpłatnością korzystania z autokaru, który przewozi ich na piywalnie.

Dyrektor Szkoły
mgr **WŁODZIMIERZ
CHWASTEK**

**DO REDAKCJI
„SYGNAŁÓW MPK”**

Myślę, że najważniejszą będzie na Waszych łamach napisać o jednym z przejawów zjawy pasażerów tramwajowych, jaką jest ciągłe przytrząskiwanie ludzi drzwiami. Oto dnia 2 grudnia o godz. 13.40 motorniczka tramwaju nr 12 (nr 12-07) na przystanku przy ul. Baszowej przytrzasnęła kobietę, po interwencji pasażerów drzwi otworzyły, ale je błyskawicznie zamknęły. Zdenerwowanie pasa-

żerów nie miało końca, kiedy nie nauczone doświadczeniem sprzed kilku minut tenże sam motorniczka powtórzył niebezpieczny zabieg na przystanku przy ul. Karmelickiej. Praktykom tym wypowiedzi zdecydowaną walkę w trosce o nasze zdrowie, a i opinię MPK, która przecież radykalnie pozytywnie, jeśli nie brać pojedynczych niechlubnych przypadków.

**BARBARA ORŁOWSKA
Kraków**

**OBYWATEL DYREKTOR
MPK W KRAKOWIE**

Zwracamy się do Ob. Dyrektora z uprzejmą prośbą o wyrażenie dwóch kierowców z Zajeżdźni Autobusowej Piaszów, tj. Ob. Ob. Leszka Kujacza (nr sl. 8107) i Artura Jaśkowskiego (nr sl. 8115). Ww. kierowcy od dnia 15.04.br. dowożą nas z miejsca zakwaterowania do pracy w MPK. Zawsze są punktualni, dbają o swój sprzęt, o czystość autobusu, są grzeczni i uprzejmi. W ciągu tych 7 miesięcy pańscy pracownicy zawsze bardzo dobrze wywiązywali się ze swoich obowiązków. Są to pracownicy, którzy godnie reprezentują kierowane przez Pana przedsiębiorstwo. Mamy nadzieję, że ich praca i starania zostały zauważone już wcześniej i zostaną właściwie wynagrodzone.

d-ca plutonu
st. chor. **Adolf Wierzbicki**
d-ca drużyny
kpr. **Krzysztof Łodziński**
d-ca drużyny
st. szer. **Aleksander Łabaj**

OD REDAKCJI: Informujemy, że w związku z powyższym listem kierownictwo i kolektum Zakładu Eksploatacji Autobusów Piaszów wystąpiły do Dyrektora MPK z wnioskiem o przyznanie nagród pieniężnych po 3 tys. zł.

**DO DYREKCJI MPK
w Krakowie, ul. Brożka 3**

Dziękujemy serdecznie za wydłużenie linii autobusu nr 139 do os. Widok. Na tę decyzję czekaliśmy dość długo. Bardzo to było przykre wracać z No-

wej Huty na Widok, kiedy z autobusu 139 trzeba było wysiąść trzy przystanki przed Widokiem i oczekiwać na dalsze połączenie. Przejeżdżający co pół godziny autobus nr 208 był tak zatłoczony, że nie zawsze udało się do niego wsiąść, podobnie było z autobusem, dość rzadko kursującym, nr 173. Tymczasem autobus 139 pozostawiając nas na przystanku przy ul. Piastowskiej już całkiem pusty zjeżdżał do Cichego Kąca.

Dziękujemy Dyrekcji za prawidłową decyzję, która nie tylko ułatwia nam dojazd do Nowej Huty i na Mistrzejowice, ale znacznie skracając czas dojazdu.

W imieniu mieszkańców dojeżdżających tym autobusem

**HELENA ŁĘTOCHA
ul. Na Błonie 15/12**

**DO DYREKCJI MPK
W KRAKOWIE**

Podziękowanie
Proszę uprzejmie Pana Dyrektora o złożenie w moim imieniu serdecznych podziękowań Kierowcy autobusu linii 139, nr boczny 34203, który w dniu 1.11.83 r., około godz. 17 udeślił pierwszej pomocy oraz przewiózł moją żonę i dzieci — poszkodowanych w wypadku drogowym, do szpitala w Nowej Hucie.

Z góry dziękuję za spełnienie mojej serdecznej prośby
— **KAZIMIERZ MALIK**
Os. Złotego Wieku 35/70

Do wiadomości Czytelników podajemy, że kierowcą, który wykazał tak humanitarną postawę, jest pan Edward Lubera z Zakładu Eksploatacji Autobusów Czyżyny.

REDAKCJA „SYGNAŁÓW”

W nawiązaniu do artykułu pt. „Litania nie spełnionych nadziei w ZAP” zamieszczonego w nr 16 „Sygnałów” z 30 IX 83 informuję:

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



W numerze 17 „Sygnałów” przeczytałem artykuł pt. „Lawina skarg nie maleje”. Czytając ten artykuł odnosi się wrażenie, że wszystkim winni są „niedobrzy” pracownicy MPK, którzy tylko patrzą, jak dokuć „biednym” pasażerom. W związku z powyższym postanowiłem przedstawić moje zdanie w tej sprawie. Nie twierdząc, że wszyscy nasi pracownicy są zawsze w porządku, jak również, że każdy pasażer jest niezdyktynowany, choć muszę stwierdzić, że niestety w Krakowie takich jest najwięcej. Przy rozpatrywaniu zaś zażaleń należałoby zawsze pamiętać, że pasażer ma możliwość dowolnie długo dokuć lub ubliżyć prowadzącemu pojazd, a następnie wysiąść i pozostać niezidentyfikowanym — wiele osób dobrze o tym wie i korzysta z tego. Prowadzący pojazd nie ma możliwości ucieczki przed dokuczającym mu pasażerem (często pijanym), rzadko może liczyć (nawet przy poprawnym zachowaniu) na pomoc ze strony innych pasażerów — a przede wszystkim zawsze można go zidentyfikować, choćby po numerze pojazdu. Przypomina to w pewnym stopniu ZOO (przepraszam za porównanie). Zwiedzający może drażnić zwierzę w klatce, a zwierzę, choćby najpotężniejsze, nie mu przez kraty zrobić nic. W ZOO jednak dyrekcja nie odpowiada za skutki zbliżania się do krat. Najwyższy chyba czas, by przestać traktować pasażerów jak małe dzieci z przedszkola, którym „wszystko wolno” i które „mogą nie wiedzieć, jak się zachować”. Uważam, że od dorosłych ludzi można i należy wymagać znajomości przepisów porządkowych (tak jak na PKP), jak też kulturalnego zachowania się

wobec obsługi pojazdów. Inna rzecz, że nasze przepisy są wg mnie za mało precyzyjne i należałoby je odpowiednio uzupełnić, a następnie bezwzględnie egzekwować. Proponuję wprowadzić do przepisów porządkowych następujące sformułowania:

1. Określenie „kto to jest pasażer w brzmieniu: „Pasażerem jest osoba fizyczna, znajdująca się wewnątrz pojazdu lub oczekująca na przybycie pojazdu na przystanku w miejscu do tego przeznaczonym”.

2. Dokładniejsze określenie obowiązków pasażera w brzmieniu:

Powrót do tematu

„Lawina skarg nie maleje”

ni: „Pasażer obowiązany jest do znajomości i przestrzegania niniejszych przepisów w całej rozciągłości”; „Pasażer naruszający choćby nieumyślnie postanowienia niniejszych przepisów porządkowych będzie uznany winnym wszelkich następstw z takiego zachowania wynikłych”; „Pasażer obowiązany jest dbać o to, aby wsiąść do właściwego pojazdu i wysiąść na właściwym przystanku”; „Pasażer obowiązany jest odczytać wszelkie oznaczenia i napisy informacyjne na pojeździe i na przystanku”. Wobec kierujących pojazdami proponuję zastrzeżenie wymagania odnośnie otablicowania pojazdów — dotyczy to głównie autobusów, bo tam niewłaściwe lub niekompletne otablicowanie spotyka się najczęściej. Sądzę też, że wskazane byłoby zamieszczanie przez

nasze przedsiębiorstwo w prasie codziennej krótkich artykułów na temat komunikacji miejskiej i korzystania z niej w sposób właściwy (raz na jakiś czas mogłaby to być wkładka zawierająca nasze przepisy porządkowe — niech każdy ma w domu, nie będzie się tłumaczył, że nie zna czy nie wiedział). Należałoby w takich artykułach tłumaczyć ludziom pewne, może nie zawsze zrozumiałe sprawy, a w szczególności dwie:

1. Lusterko z boku pojazdu to nie ekran radaru na okręcie, obejmujący całą przestrzeń wokół okrętu. Mimo największej uwagi prowadzący pojazd nie

3. Należy wymagać, aby pasażerowie nie wsiadali przez drzwi oznaczone napisem „Wysiąść”, choć w Krakowie jest to trudne, ponieważ pasażerowie ze szczególnym upodobaniem wsiadają właśnie przez te drzwi i to zwłaszcza w godzinach szczytu. Często na linii 8 mam taką sytuację, że do przyczep nie wsiada nikt, a obok przednich drzwi wozu silnikowego tłoczy się 10 czy nawet więcej osób. Należałoby ludziom wyjaśnić, że w taki sposób szkodzą sami sobie, przedłużając postoje na przystankach, nie mówiąc o tym, że często to właśnie jest przyczyną nieregularnego kursu-

● po otrzymaniu nowego samochodu „Żuk” z przydziału został on przekazany do ZAP 9 X 83 natychmiast po odbiorze z Lublina, a po zarejestrowaniu przekazany do eksploatacji 14 X 83.

● pierwsze autobusy „Ikarus 260.04” ZAP otrzymał 28 IX 83 w liczbie 8 szt. a w następnych dniach sukcesywnie do liczby 19 szt. Następne autobusy tego typu otrzyma ok. połowy listopada br., wg informacji PHZ PM „POLMOT”

● sprawa modernizacji zakładu, a więc i kanałów naprawczych jest w gestii DT.

Kierownik
Działu Technicznego
Komunikacji Autobusowej
mgr inż. **OTTO SUPIŃSKI**

**DO DZIAŁU
SOCJALNO-BYTOWEGO**
Zapytanie:

Dlaczego to prawie codziennie muszę wchodzić w kolizję z bufetową w ZAB, bo przecież płacę za szklankę herbaty — popularnego ziółka 2 zł, a otrzymuję niedopełnioną za 1,90 a nawet za 1,85 zł. Zaś bufetowa na ten czas składa dłonie jak przed obrazem Santa Madonny i ze wzrokiem skierowanym na sufit, drżącym głosem rzecze, aby Władze Niebieskie uchwaliły każdą uczciwą kobietę przed takim dusigrosem i sknerą, jakiego ku swojemu utrapieniu aktualnie obsługiwać jest zmuszona. Ale słów „Boże, nie miej mi za złe, że ci doradzam”, to nie wyrzekła, a powinna.

Uważam za właściwe to zasygnalizować, albowiem w opisanym przypadku nie tylko otrzymuję uszczuploną porcję, a jeszcze na domiar tego wykorzystuje się w bufecie moją dobrą opinię kawalerską w celach sprzecznych z dobrymi obyczajami empekowskimi.

**MIECZYSLAW-ADAM
PIĄTEK**

go, ale nikt go nawet o nic nie pytał. Tam ludzie chcą (bo potrafią i w Krakowie) czytać napisy na tablicach.

2) Pomiędzy godz. 15 a 16 (szczyt) w ulicy prowadzącej od pętli Dębica (bliskość zakładów Cegielskiego) zdarzył się wypadek i zatrzymano ruch. Jechałem zapelnionym tramwajem nr 10. W pewnym miejscu pomiędzy przystankami motorniczka zatrzymał tramwaj, po chwili otworzył drzwi i powiedział: proszę państwa, dalej nie jedziemy bo jest wypadek. Pasażerowie bez jednego słowa opuścili wagon, a ja usiłowałem w myśl przeniesienia oba zdarzenia na teren Krakowa. Nietrudno wyobrazić sobie, jakby to wyglądało u nas — potok ostrych, a często obraźliwych słów, bzdurne uwagi w rodzaju: jeżdżicie tak czy chcecie, wyście wszyscy tacy, za co wam tyle płacą itp.

Jeszcze ucząc się na motorniczego zetknąłem się z przypadkami chamskimi i nieuzasadnionych pretensji ze strony pasażerów. Przypuszczam, że podobne doświadczenia ma każdy prowadzący pojazdy MPK. A przecież nikt z nas nie podjął tej pracy po to, aby dokuczać ludziom, których obowiązany jest sprawnie i bezpiecznie przewozić. Jest zrozumiałe, że różni są pasażerowie i różni pracownicy, nie może być jednak poprawy w zakresie zażaleń jeżeli będziemy widzieć tylko złe zachowanie pracowników, a pasażerów utwierdzać w przekonaniu, że im wszystko wolno. A niestety takie wrażenia odnosi się po przeczytaniu artykułu „Lawina skarg nie maleje”.

EDWARD HESSEL
(motorniczka ZTP)



humor

— Niedobrze ze mną, kompletna skleroza — żali się Kowalski w barze kumpłowi od kufła — parę dni temu idę do roboty, przychodzę do warsztatów i przypominam sobie, że...

— ...to niedziela — zagaduje kumpel.

— E, dużo gorzej — wtorek...

— Jaki jest wasz mowy kierownik? — pyta przyjaciółka przyjaciółki.

— No, coż, piękny, młody, ani przystojny to on nie jest, ale od strony finansowej jest w najlepszym wieku...

Znany uwodziciel z III piętra biurowca przy ul. Brożka do uroczej nowo przyjętej koleżanki:

— Czy wyszłaby pani za idiotę tylko dlatego, że ma samochód?

— Hm, naprawdę nie wiem, ta pańska propozycja spadła na mnie tak nieoczekiwanie...

Do hotelu pracowniczego przyjechała kontrola:

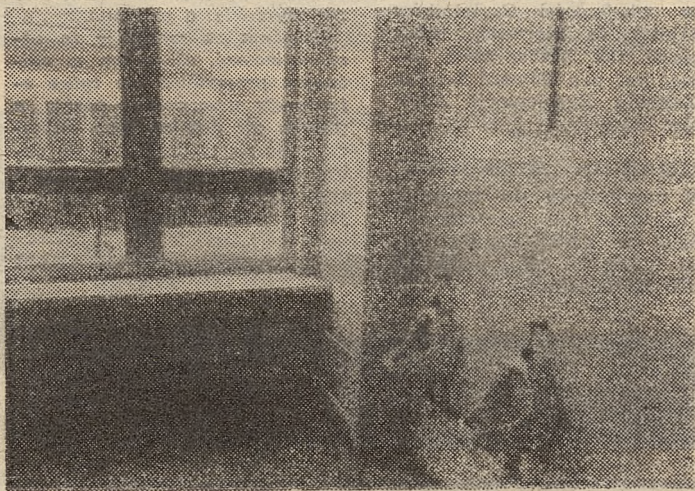
— Czy macie tu jakieś pokoje z bieżącą wodą? — pyta przechodzącego korytarzem mieszkańca jeden z kontrolujących.

— Niestety... wprawdzie były w ubiegłym roku na ostatnim piętrze, ale niedawno naprawiono dach.

Kalesony dla kierowców

Tygodnik „Forum” (za AFP) podaje następującą rewelację: „Jednym z najbardziej oryginalnych eksponatów wystawionych w pawilonie Korei Południowej na Targach Pacyfiku w Limie są kalesony, zapewniające ich użytkownikom „wysoką sprawność seksualną”. Tajemnica tych „cudownych kalesonów” kryje się w „strategicznej” kieszeni, która według producenta ma utrzymywać organy płciowe w idealnej temperaturze i „optymalnych warunkach komfortu”. Lekarze południowokoreańscy zalecają noszenie wspomnianych kalesonów zwłaszcza kierowcom, motocyklistom i tym wszystkim, którzy pracują w pozycji siedzącej”.

Kalesony te mają jeszcze inne intymne właściwości, ale „uczciwszy uszy” odsyłamy zainteresowanych do tygodnika „Forum” nr 49, na stronę ostatnią.



Toalety. Temat żenujący, ale i o tym czasem trzeba. Skarżą się mężczyźni pracujący na parterze biurowca przy ul. Brożka, że są... zbyt czyste szyby i z ulicy wszystko widać. No tak, malarz zamalował szybę tylko w jednym oknie. Drugie, co widać na zdjęciu, pozostało czyste. A przy okazji — przydałyby się również przy umywalkach wieszaczki na ręczniki. Ze do tej pory nie ma lustra w męskiej toalecie na III piętrze, trudno, w innych za to są po dwa.

Fot. ST. MAKAREWICZ

RADOMSKA KOMUNIKACJA PRZED ZIMĄ

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Radomiu dobrze przygotowało się do zimy. Zostały odnowione wszystkie autobusy, zadbało o wystarczający zapas części zamiennych, nieźle wygląda sytuacja, jeśli chodzi o ogrzewanie i akumulatory. W ostatnim tygodniu października dotarło do Radomia 25 nowych, przegubowych „ikarusów” oraz 9 „berlietów”. W ten sposób stan posiadania przedsiębiorstwa wzrósł do 242 pojazdów, w tym 150 nowoczesnych wozów. Do tej pory kursowało codziennie po mieście 169 autobusów, a obecnie jest ich 180, czyli na 11 liniach przybyło po jednym wozie. Tak dobrej sytuacji nie było w Radomiu od 30 lat.

ŚMIERĆ POD KOŁAMI TRAMWAJU

W Łodzi poniósł śmierć na torach tramwajowych 37-letni rencista, Andrzej J. Mężczyzna leżał w nocy na szynach, na odcinku bardzo źle oświetlonym przy ul. Kilińskiego. Próba awaryjnego hamowania, jaką podjął w ostatniej chwili

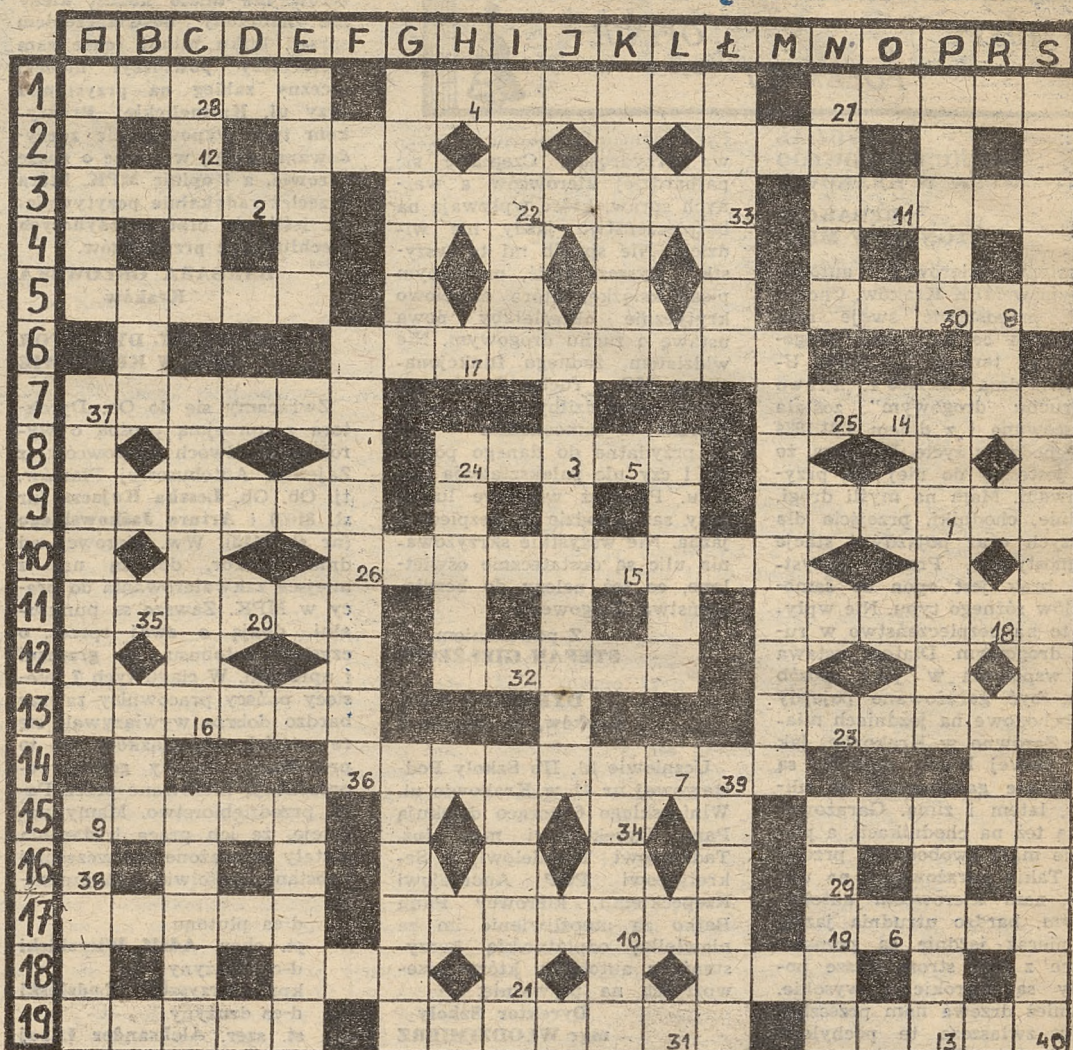
li motorniczy, nie mogła już doprowadzić do zatrzymania rozjeżdżonego składu. Obecnie milicja usiłuje wyjaśnić, w jakich okolicznościach mężczyzna znalazł się na szynach.

PODZIEMNA GRUPA WE WROCŁAWSKIM MPK

W Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym we Wrocławiu funkcjonariusze Służby Bezpieczeństwa WUSW

wykryli grupę podziemnych działaczy b. NSZZ „Solidarność”. Ich działalność polegała m. in. na zbieraniu od zatrudnionych w MPK pracowników comiesięcznych składek w wysokości średnio 200 zł oraz kolportażu nielegalnych wydawnictw. Zatrzymani zostali najbardziej aktywni członkowie tej grupy — kierujący nią Norbert L., internowany w okresie stanu wojennego, a ostatnio zatrudniony w charakterze kierowcy, oraz Andrzej K. i Władysław Z.

KRZYŻÓWKA ŚWIĄTECZNA



POZIOMO: 1) Robota dla strażaków — Lekka azurowa tkanina — Do podchwytywania ryb łowionych na wędkę 2) Stolica jednej z republik radzieckich — Element nasypu kolejowego 3) Zimna krawiwa koń pociągowy — Najemca lokalu — Można zasuszyć 5) Widziadło sennie — Tse-tse 6) Młody chłopiec 7) Chrzaszcz żyjący pod korą drzew — Bodziec, zachęta, podniecia 8) Powstaje ze śmietany 9) Dyrektor uczelni — Ssak, drapieżnik z rodziny kotów 10) Filmowy bohater serialu telewizyjnego „Blisko, coraz bliżej” 11) Proste lub złożone — Sir Archibald (1792—1867), historyk angielski 12) Kłusak 13) Rodzaj noża stołarskiego — Symbol władzy monarcharzej 14) Zuchwałstwo, buta 15) Kula ziemna — Filmowa „Panią z okienka” 17) Indyk-samiec — Część łożyska ślizgowego — Zwierzę z rodziny lasicowatych 18) Tytuł oficerski w dawnej Turcji — W oku się kręci 19) Uderzenie płaską dłonią — Cierpienie, męczarnia — Znany film A. Wajdy.

PIONOWO: A) Towarzyszy zgrzytaniu zębów — Część bluzki — W godzinach szczytu w autobusie B) Były chiński przywódca — Wykop, dół C) Broń osy lub pszczoły — Dźwignia handlu — Jedno z najludniejszych państw świata E) Cykl rozgrywek w ramach dużego turnieju — Weranda, ganek F) Trykotowe okrycie dolnej części nogi G) Przydom

mek sędziego piłkarskiego — Roślina oleista H) Przyrząd wzmacniający promieniowanie elektromagnetyczne I) Bunt, powstanie — Materiał budowlany J) W filozofii: właściwość ciał polegająca na ich trójwymiarowości K) Soda rodzima-natryt — Człowiek niezwykle pobudliwy L) Światelko Ł) Ostona chłodnicy w samochodzie — Zaczyna się w mowie M) Pani z budki „Ruch” N) Służy do produkcji szkła — Konkurent P) Ponoć bez butów chodzi — Stroma, pionowa ściana skalna — Wychowankę szkoły wojskowej R) Duży przedpokój, poczekalnia — Afrykańska rzeka S) Rodan lub Arno — Komfortowy wagon kolejowy — Meksykański kaktus

Cyfry zaznaczone w diagramie od 1 do 40 utworzą rozwiązanie krzyżówki, które należy przesłać do redakcji.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 15

POZIOMO: Drobner, Grenada, teoria, metlik, łaska, wieża, Albin, milibar, osika, Elita, dializa, oczko, Łasak, datek, Hestia, amator, miseria, Bonarka.

PIONOWO: przemieszczenie, Zbaraż, regał, trema, Anatol, administrator, bestialstwo, Amado, areal, kotlet, Ararat, Dania, kawon.

Nagrodę wylosowała Genowefa Tkaczyk (Kraków). Do odebrania w Redakcji.

TROLEJBUSY ROZREGULOWAŁY SIĘ

Trolejbusy łączące od niedawna Piaseczno z Warszawą miały wg zapowiedzi zapewnić znakomitą regularność dojazdów. Warunki ku temu mają znakomite, bo jezdnie są szerokie, a trasa prosta. Tymczasem mieszkańcy Piaseczna coraz częściej sygnalizują, że z tą regularnością bywa bardzo różnie, a najgorzej w

w dniach w których temperatura powietrza spadnie do określonej granicy. W przypadku, gdy temperatura w ciągu dnia spada poniżej minus 5 st. C, włączane jest ogrzewanie w „berlietach”, w których kierowca nie jest oddzielony kabiną od pozostałej części wozu. Jeżeli temperatura spadnie poniżej minus 10 st. C, ogrzewane będą „ikarusy”. W wozach przegubowych ciepłe będzie w pierwszym członie.

wały tylko pociągi miejskiego metra. Z większości fabryk i zakładów pracy sygnalizowano o spóźnieniach pracowników, którzy nie mogli dotrzeć na czas z winy komunikacji miejskiej. Podobną sytuację na drogach i ulicach Austrii po raz ostatni zanotowano przed czterema laty — 25 grudnia 1979 r.

BUDOWA ZAJEJZDNI NA FINISZU

Budowa zajezdni autobusowej WPK w Bydgoszczy jest już na finiszu, ale do mety jeszcze trochę pozostało. Plac postojowy i dyspozytornia są już eksploatowane. „Nocują” tam m. in. nowe „ikarusy”. Ale na pozostałych obiektach prace wciąż trwają. Pomieszczenia socjalne dla załogi i budynek administracyjny znajdują się w stanie surowym. Najdalej zaawansowana jest budowa stacji benzynowej. W dużym, trzypięciowym budynku warsztatów naprawczych trwa montaż niektórych urządzeń. Wykonawcy dokładają starań, aby najdalej na początku przyszłego roku oddać załóżce część pomieszczeń socjalnych i jedną halę napraw. Jednocześnie porządkuje się tereny wokół zajezdni. (Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



godzinach rannych dojazdów do pracy. Wtedy na trolejbus trzeba czekać i ponad 20 minut. A miały jeździć co 8 minut.

OGRZEWANIE PRZY WIĘKSZYCH MROZACH

Ogrzewanie autobusu wymaga oczywiście dodatkowych ilości ropy, której obecnie nie ma jednak pod dostatkiem. W tej sytuacji dyrekcja warszawskiego MZK podjęła decyzję o ogrzewaniu pojazdów tylko

ZIMA ZASKOCZYŁA AUSTRIAKÓW

Pierwszy atak zimy na przełomie listopada i grudnia w Austrii spowodował we wschodniej i północnej części kraju ogromny chaos komunikacyjny. W Wiedniu przez wiele godzin unieruchomiona była komunikacja autobusowa. Z dużymi przerwami kursowały także tramwaje, których linie blokowane były przez uszkodzone w kolizjach samochody. Stosunkowo normalnie kursowały