

22 MARCA BR. ODBĘDZIE SIĘ ZAKŁADOWA KONFERENCJA SPRAWOZDAWCZA ZPR. ŻYCZYMY RZECZOWYCH I OWOCNYCH OBRAD.

REDAKCJA

Widzą siłę możliwość działania

O PODSTAWOWEJ ORGANIZACJI PARTIJNEJ w Zakładzie Eksploatacji Autobusów w Czyżynach, pisaliśmy w ubiegłym roku. Wówczas to przedstawialiśmy kolejno działalność wszystkich POP w MPK. Rok 1985 dla organizacji czyżyńskiej zamknął się powiększeniem szeregów partyjnych o dziesięciu członków, ludzi młodych, pełnych sił i zapału do działania, widzących w partii siłę, możliwość pokonywania wielu nieprawdopodobności naszego życia. Przedstawiamy trzech, których spotkaliśmy na stanowiskach pracy. Wszyscy w szeregi członków partii przyjęci zostali 6 listopada ub. roku.

*

Rozpoczęły się zjazdy z linii. Raz po raz, których z kierowców wpada do dyspozytorni i oddaje dokumenty wozu, którym przyjechał. Dokumenty odbiera od kierowców i wpisuje godzinę przyjazdu do Zajeżdźni, dyspozytor — towarzyszy Jan Widur. Jest on przewodniczącym ORZ w ZAC.

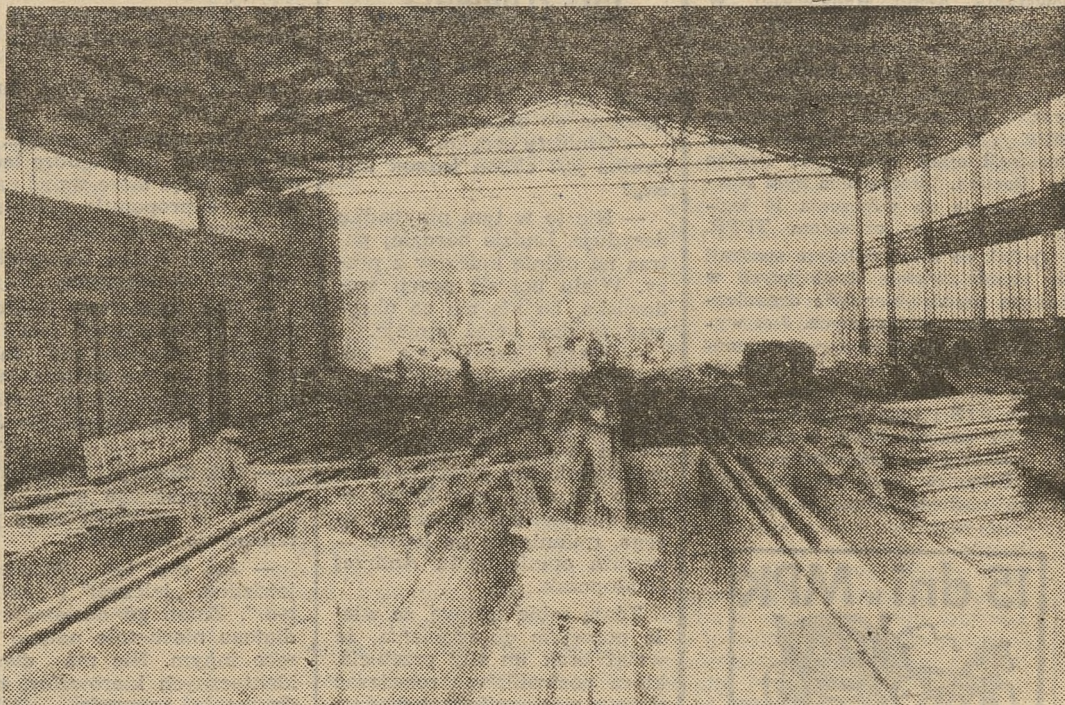
— „Dotąd działałem w naszym Związku — mówi — podjąłem się tej pracy, chociaż nie jest ona lekka. Zostając członkiem partii, będę mógł również z pozycji na jej forum przedstawiać sprawy naszej załogi. A sprawy te nie są łatwe. Jest u nas wiele do zrobienia, aby ludziom łatwiej się pracowało. Chcę mówić o tym, czym żyją koledzy w pracy, o wielu bolączkach dnia codziennego. Uważam, że można wiele zrobić aby było nam lepiej, a w partii widzę tę si-

łę, w której i mój głos będzie się liczył. Pragnę również swoją postawą w pracy i w życiu osobistym pokazać, że jestem godny miana członka partii”.

*

Towarzysz Andrzej Toczek wrócił właśnie z linii. Jeździ na „dwurazówkach”, jeszcze więc raz podejmie dzisiaj pracę na trasie. Teraz oddaje dyspozytorowi dokumenty wozu. Jest lekko zdenerwowany. Już marzec, a dotąd jeszcze jego dzieci nie otrzymały paczek ze słodyczkami... że była to pomyłka, że paczki dostaną... Na pewno, każdy się może pomylić, tylko dlaczego to tak długo trwa. Jak tłumaczyć dzieciom, że te grudniowe paczki ze związku ojciec im jeszcze przyniesie. „Jako członek partii liczę na możliwość bliższego i bardziej konkretnego działania. I na to, że po X Zjeździe coś się w naszym życiu zmieni na lepsze. — mówi Andrzej Toczek. Żeby się coś mogło poprawić, to zależy od naszej pracy, a na pracę członków partii szczególnie się patrzy. Musimy więc dawać przykłady dobrej pracy i działania. Wśród wielu niełatwych spraw pozostających do rozwiązania uważam spekulację za najgorsze zło naszego codziennego życia. Doszła już do takich rozmiarów, że tylko konsekwentna, mocna walka może się z nią uporać. Właśnie w szeregach partii widzę naszą siłę i możliwość działania dla wspólnego dobra — Zakładu, przedsiębiorstwa i kraju”.

(Dokończenie na str. 6)



Fot. ST. MAKAREWICZ

Wciąż tak wiele do zrobienia...

ZAJEŻDZNI tramwajowa w Nowej Hucie. Od niepamiętnych czasów rozgrzebana, wciąż trwają tu inwestycje, których nie można dokończyć. W tych warunkach wiele do powiedzenia mogą mieć społecznicy dbający o warunki pracy, o to by ludzie, którym i tak w czasie wiosennych roztopów kapie na głowę woda, a w zimie sinieją od mrozu ręce, nie musieli pracować w „księżycowych” warunkach, by mogli skoncentrować się na wypełnianiu obowiązków. To też jedna z funkcji związku zawodowego.

Przewodniczący Oddziałowej Rady Związkowej NSZZ Pracowników MPK w ZET Nowa Huta Zenon Szopa mówi, że obecnie najważniejsza jest działalność bieżąca, interwencje u kierownictwa w pracowniczych sprawach, ustalanie trybu kar i nagród. Kierownictwo konsultuje się ze związkowcami w tych sprawach.

— Jaki jest efekt tych konsultacji?

— Odpowiem przykładem. W styczniu jednemu z pracowników przydarzyły się trzy

dni bumelki. Mamy generalną zasadę, że pijaków i bumelantów nie bronimy, ale przecież czasem trzeba popatrzeć na człowieka. Zaangażowaliśmy więc nasz autorytet w sprawę i kierownictwo poszło nam na rękę. Dyscyplinarne zwolnienie zamieniono na inną karę, a my zaręczaliśmy, że więcej kłopotów z tym człowiekiem nie będzie. Jak dotąd tak jest rzeczywiście.

Rozmowie przysłuchuje się społeczny inspektor pracy, członek ORZ Andrzej Chalup-

czak. Nie chce ukrywać swych wątpliwości:

— Czasem mam wrażenie, że jesteśmy tylko od podpisywania. Mamy małe pole manewru. A zresztą wielu naszych działaczy to długoletni pracownicy, rozumiejący dlaczego pewnych spraw nie można załatwić. Zdarza się więc, że angażujemy się po stronie kierownictwa, wyjaśniając ludziom dlaczego pewnych spraw nie da się załatwić.

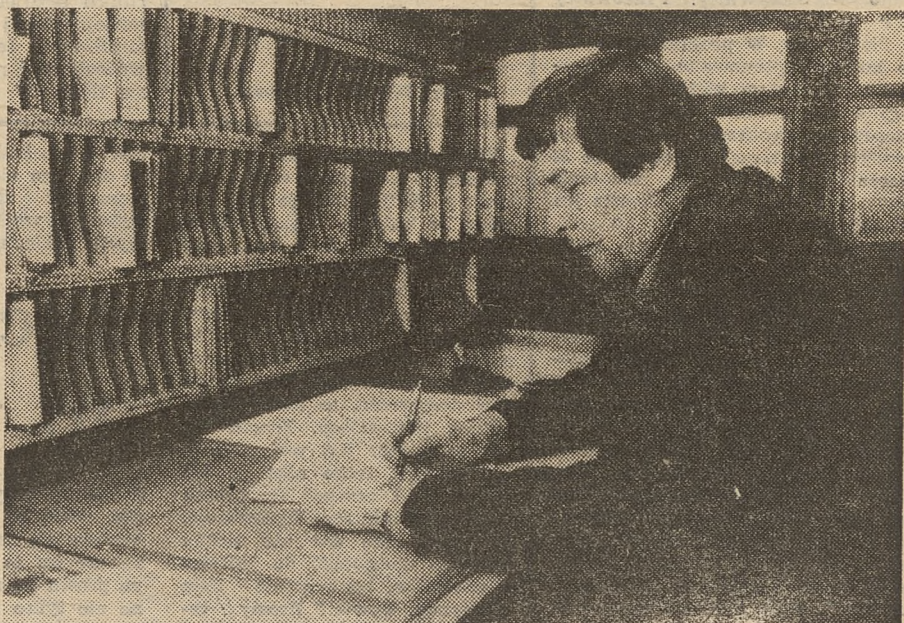
— Ilu członków liczy obecnie Wasza organizacja?

— 165 osób na 635 pracowników. To niespełna 30 procent. Mało, ale wiele składa się na to przyczyn. Wciąż odbijają się wydarzenia sprzed 5 lat, sporo ludzi jest po prostu obojętnych. Zresztą my nie ograniczamy związkowców od tych, którzy nie należą. Załatwiamy sprawy wszystkich, którzy się do nas zwrócą. To też metoda na poszerzenie organizacji. Tu chcielibyśmy dotknąć poważnego problemu. Braku w organizacji związkowej pracowników nadzoru technicznego. Zapisali się ich w naszej zajeźdni zaledwie 5. Tu trzeba jednak stwierdzić, że bardzo pomagają nam oni w

(Dokończenie na str. 2)



ANDRZEJ TOCZEK



JAN WIDUR

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

◊ 20 lutego biblioteka zakładowa zorganizowała kiermasz książek dla pracowników Pionu Ruchu. Kiermasz jak zwykle okazał się imprezą znakomicie zorganizowaną przez miłe pani z biblioteki. Nie zabrakło atrakcyjnych, poszukiwanych na rynku księgarskim pozycji z różnych dziedzin.

◊ 21 lutego przeprowadzono eliminacje dzielnicowe Ogólnopolskiego Konkursu Poezji Śpiewanej. Wziął w nich udział również nasz zespół „Pantograf”. Przeszedł do eliminacji wojewódzkich, które odbędą się pod koniec marca.

◊ W świetlicy ZAW odbyła się wieczornica poświęcona 68 rocznicy powstania Armii Radzieckiej. W programie znalazły się m. in. prelekcja Janusza Gaciarza nt. „Wczoraj, dziś i jutro Armii Radzieckiej”, projekcja filmu pt. „Gorący śnieg” oraz wspomnienia pracownika MPK A. Apanasiewicza, który przeszedł szlak bojowy od Lenina do Berlina. Wieczornica była również okazją do wręczenia 10 legitymacji nowym członkom TPPR.

◊ Jak co roku w lutym spotkali się przedstawiciele działających w naszym przedsiębiorstwie organizacji społeczno-politycznych. Jak wynika z informacji na terenie naszego przedsiębiorstwa działa ich ogółem 27. 24 z nich (poza PZPR, ZSMP, PTE i Ligą Kobiet) zrzeszają 9.057 pracowników i członków ich rodzin oraz 2200 emerytów.

◊ Rocznicą goni rocznią. Niedawno obchodziliśmy 110 rocznicę



komunikacji miejskiej a już zbliża się 85 rocznica uruchomienia tramwaju elektrycznego w Krakowie, przypadająca na 16 marca. W roku bieżącym przypada również 35 rocznica działalności w naszym przedsiębiorstwie SiłTK, oraz 10 rocznica działalności Stowarzyszenia Elektryków Polskich. Postanowiono powołać komitet obchodów rocznicowych, który przygotuje jedną wspólną imprezę.

◊ XI edycja Olimpiady Wiedzy Społeczno-Politycznej ZSMP rozgrywana jest pod hasłem „Młodzież — Postęp — Pokój”. W rozgrywanym w lutym finale zakładowym startowali najlepsi z eliminacji przeprowadzonych przez koła ZSMP. Zwyciężył Andrzej Chrobak (ZSZ).

◊ 22 lutego odbyło się wyjazdowe posiedzenie Komisji SIP w Ośrodku w Osieczanach oraz spotkanie z kierownictwem przedsiębiorstwa. Społeczni inspektorzy pracy z poszczególnych zakładów wypowiadali się na temat warunków sprawowania swych funkcji w zakładach i o problemach z tym związanych.

◊ Tegoroczna zima obfitowała w śnieg i mroź. Organizowano więc kuligi. Z tej atrakcyjnej formy wypoczynku zimowego skorzystali pracownicy Pionu Ruchu, ZTH, ZAP, dla których kuligi zorganizowano w Szczawnicy. Pracownicy ZTP byli na trzydniowym kuligu w Białowieży. W programie każdego kuligu zaplanowane było ognisko z pieczeniem kiełbasy.

◊ 4 marca miało miejsce inauguracyjne spotkanie rezerwowej kadry kierowniczej. Ustalono, że 22 marca rozpocznie się szkolenie przyszłych kierowników. Jest to już czwarty rok szkolenia.

◊ Video w MPK! — ale tylko do celów dydaktycznych. 6 marca odbyło się spotkanie z kierowcami i motorniczymi — sprawcami największej ilości kolizji (niezawinionych), które było dokładnie rejestrowane na taśmie magnetowideo. Co ciekawsze fragmenty wypowiedzi będą wykorzystane przez Ośrodek Szkolenia Zawodowego w celach dydaktycznych. Zostaną również udostępnione kierownikom zakładów eksploatacyjnych do wykorzystania podczas narad roboczych. Spotkanie to było inauguracją cyklu spotkań z „wypadkowiczami”. Mają one dać odpowiedź na pytanie, co jest przyczyną wzrastającej ilości kolizji i jak im przeciwdziałać. (md)

Podsluchane w dyspozytorni ZAC

Nie ma dwóch identycznych kierowców

Kierowca jeżdżący na „dwurazówkach” wraca z porannej pracy na linię i oddaje dokumenty wozu dyspozytorowi.

Wciąż tak wiele do zrobienia...

(Dokończenie ze str. 1)

pracy, zachęcają ludzi do wstępowania do organizacji.

— Osobisty przykład zwierzchnika jest chyba jednak ważny?

— Nie to w tym przypadku decyduje. Ludzie bardziej patrzą na opinię kolegów z pracy. Wielu bci się presji środowiska, bo nie ma co ukrywać, że ona wciąż istnieje.

— Wasza organizacja powstała z dużym trudem...

— Niestety tak. Najpierw związki powołano do życia. Potem wciąż zmieniali się przewodniczący i właściwie dopiero od roku, gdy Zenek objął stanowisko przewodniczącego, zmienia się na lepsze — wyraża opinię ogółu Andrzej Chałupczak.

Zdają sobie sprawę, że wiele pozostało do zrobienia, że wciąż brak im siły przebicia, która pozwoliłaby rozwiązać sprawy rzeczywiście obchodzące ludzi. Ot choćby fundusz socjalny, porozumienie płacowe, najpierw półtora roku negocjacji, a potem wyniki dalekie od oczekiwanych przez wielu. Sami mówią, że zdarza im się wyręczać innych. Tak jak w kwestii bufetów, posiłków regeneracyjnych. Niby już załatwione, a przecież też nie do końca. Ludzie pytają dlaczego posiłki są tylko w nocy, skoro w dzień też bywa mroź.

Co zamierzają? To trudno dziś powiedzieć. Wiedzą jednak, że nie będą nachalnie agitować ludzi. Chcą, by efekty działalności świadczyły za nich. (kg)

Podziękowanie

CHÓR LUTNIA ROBOTNICZA przy MPK w Krakowie

W imieniu Zarządu Towarzystwa Przyjaciół Chorych Hospicjum składamy serdeczne podziękowanie za uczestnictwo w Tygodniu Kołód w styczniu 1986 r. Koncerty Państwa są dla nas cenną okazją rozpowszechniania idei hospicyjnej i zbierania funduszy na budowę domu dla nieuleczalnie chorych. Pozostając z wyrazami głębokiego szacunku, życzymy sukcesów w pracy artystycznej.

Wiceprezes
Dr hab. med. Krystyna Smolak
Sekretarz
Dr Jolanta Stokłosa

WYJĄTKOWO trudno dodzwonić się do któregośkolwiek z zakładów MPK, niewiele jest bowiem w każdym z nich aparatów telefonicznych z numerem miejskim. Przeważnie jeden numer posiada centrala telefoniczna, drugi dyspozytornia, a trzeci kierownik zakładu. Reszta to numery wewnętrzne, z którymi centrala łączy jeżeli uda się do niej dodzwonić, to znaczy jeśli numer jest wolny. Zdarza się też, że numer jest wolny, telefon dzwoni, tylko nikt go nie podnosi. Dlaczego? Po prostu telefonistki nie ma. Zdarzało się, że przez parę dni nie można się było dodzwonić do jednego z zakładów, bo centrala była zajęta. Powód? Prosty... telefonistkę zmogła choroba i przebywała na zwolnieniu lekarskim. Każdy ma prawo cho-

— Na 12.00 idzie pan na Brozka, na zebranie rezerwowej kadry kierowniczej, więc pana wóz weźmie... — zwraca się do kierowcy dyspozytor.

— Komu pan go da? — pyta kierowca.

— Dam go... — pada odpowiedź dyspozytora wymieniającego nazwisko innego kierowcy, któremu chce oddać wóz kierowcy idącego na zebranie, aby w zastępstwie jeździł na linii.

— Nie ma pan kogo innego? — pyta kierowca.

— To... może Duszyński... jego auto jest na obsłudze technicznej, więc może wziąć pana wóz... — proponuje kolejnego kierowcę dyspozytor.

— Niech bierze Duszyński... — godzi się kierowca.

— Nasi kierowcy jeżdżący na „dwurazówkach” i ci na „długich” również, nie lubią oddawać innym swoich wozów — zwraca się do mnie z wyjaśnieniem dyspozytor Jan Widur.

— Jak długo już eksploatuje pan przypisanego sobie „ikarus”? — zwracam się z pytaniem do kierowcy.

— Już pięć lat. Wcześniej jeździłem „jelczem” i „berlietem”. Znam go doskonale i dlatego niechętnie oddaje w ręce innym. Nie ma dwóch identycznych kierowców, każdy inaczej prowadzi.

— Od czasu do czasu wóz trzeba oddać mechanikom...

— Staram się go nie dawać do warsztatu, a jak już mam coś konkretnego przy nim do zrobienia, to albo sam robię, albo staram się dopilnować roboty innych. Dzieje się to wprawdzie kosztem wolnego

czasu, ale w sumie się opłaca. Mój „ikarus” to dobry wóz, ale jeżdżąc nim uważam na wszystko co ma wpływ na jego stan. Samochód ma to do siebie, że oddaje co się do niego włoży.

Kierowca „przypisanego” sobie „ikarusu” nr boczny 34103, obsługującym linię „119” jest pan Jacek Zakulski. (M.B.)

Zamiast świętować — pracują!

STOWARZYSZENIE Elektryków Polskich ma w naszym przedsiębiorstwie dziesięcioletnią tradycję. W tym roku Koło SEP planuje rozwiązać problem indukcyjnego ogrzewania zwrotnic wspólnie z Politechniką Krakowską i AGH. W planach jest też poprawa stanu zasilania trakcji tramwajowej systemem bezinwestycyjnym, współdziałanie w rozwoju komputeryzacji przedsiębiorstwa, rozwinięcie sprawy wyłączników wysuwanych dla potrzeb podstacji trakcyjnych, realizacja programów postępu technicznego i oszczędności energii elektrycznej.

Dobrze się stało, że zakładowe Koło SEP nie święci krakowskim zwyczajem swojej okrągłej rocznicy fetami, lecz konkretnymi działaniami.

(F. S.)

z ULIC NASZEGO MIASTA



C—pospieszny nie jest pospiesznym

„Czy można nazywać autobus pospiesznym, skoro czeka się na niego aż 25 minut? — zastanawiali się przyszli pasażerowie autobusu „C”, oczekujący 25 lutego, od godziny 9.35 do 10.00, na przystanku przed Hotelem Monopol przy ulicy Waryńskiego. A kiedy przyjechał wóz z numerem bocznym 21173, był tak przepełniony, że przynajmniej do najbliższego przystanku, tj. przy Dworcu Głównym, o komforcie jazdy też nie mogło być mowy.

Stojąc na wymienionym już przystanku, zauważyć można było, jak w odwrotnym kierunku przejechały w odstępie mniej więcej 10 minut dwa autobusy tej linii, z czego wnioskować należy, że na trasie linii „C” jeździły przynaj-

mniej trzy wozy, tylko w bardzo nierównych odstępach.

Kto na co dzień korzysta z autobusu „C” stwierdzić musi, że jest to linia, na której wozy jeżdżą — szczególnie w godzinach przedpołudniowych — z częstotliwością daleką od wymienionej w rozkładach jazdy.

Trudno nie zauważyć, że po kolejnej już podwyżce taryfy taksówek, sporo ludzi zamieniło je na autobusy pospieszne. Jeżeli jednak nie będą one autobusami jeżdżącymi zgodnie z rozkładami jazdy, trudno nazywać się je będzie pospiesznymi. O komforcie jazdy w takiej sytuacji też nie będzie mogło być raczej mowy. Różnica więc pomiędzy autobusami zwykłymi a tak zwanymi pospiesznymi będzie tylko w cenie biletów. (M.B.)

rować, telefonistki również. Tylko dlaczego nie pomyślano o zastępstwie? Chociaż z osobami zastępującymi telefonistki w naszych zakładach różnie bywa.

nie starają się być nawet grzeczne.

Właśnie w ZAW w lutym, zastępowała panią telefonistkę, zresztą osobą bardzo miłą i grzeczną.

Łączenie rozmów to trudna sztuka

Jedne są przyuczone do łączenia, robią to więc niezle, inne starają się jak mogą, ale nie zawsze im to dobrze wychodzi, po prostu się mylą, a jeszcze inne nie tylko nie umieją łączyć, o czym nawet powiadomiamy osobę proszącą o połączenie z tym czy innym działem, ale jeszcze

na, chociaż bliżej mi nieznaną — tylko z połączeń — pani nie umiająca zupełnie łączyć rozmów, o czym zresztą informowała, ale również nie starająca się być nawet grzeczną. Po którymś z rzędu nie uzyskanym połączeniu, kiedy poprosiłam o nazwisko pani, której zresztą

Po dłuższej przerwie wracamy do tradycji publikowania nazwisk ludzi, którzy przepracowali w MPK 20, 25, 30, 35, lub 40 lat. Będziemy drukować je co pół roku, po spotkaniu z tej okazji. Nazwiska „MPK-owskich” 40- i 35-latków podaliśmy w poprzednim numerze „Sygnałów”. W tym prezentujemy Jubilatów, którzy pracę w MPK podjęli w 1956 roku.

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomysłowości w życiu osobistym składamy naszym Jubilatowi, którzy w okresie od 1 lipca 1985 r. do 31 grudnia 1985 r. obchodzili jubileusz pracy w MPK.



30 LAT

Aleksander BACA — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny;

Zofia BEDNARSKA — Wydział Ogólny;

Jolanta BIEDA — Zakład Taksówek;

Edmund BIELAK — Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych;

Mieczysław BULARA — Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych;

Katarzyna BYCZEK — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny;

Tadeusz CEBULA — Warsztaty Szkolne;

Cecylia DĄBROŚ — Zakład Nadzoru Ruchu;

Emilia DOENING — Zakład Naprawy Autobusów;

Maria HAWRYSZUK — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce;

Stanisław KAREDAŁ — Dział Kontroli Jakości;

Krystyna KIJOWSKA — Zakład Naprawy Autobusów;

Kazimierz KOWALSKI — Zakład Naprawy Tramwajów;

Stanisław KOWALSKI — Zakład Naprawy Autobusów;

Stanisław KRZYSIK — Dział Kontroli Jakości;

Mieczysław LUBA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta;

Jerzy PAPARA — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny;

Władysław PÓLTORAK — Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych;

Franciszek SALAJA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta;

Danuta SKULIMOWSKA — Dział Kultury, Sportu i Wychowania;

Irena TWOREK — Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych;

Anna UCHACZ — Zakład Naprawy Tramwajów;

Alojzy WIELGUS — Zakład Nadzoru, Kontr. i Utrzymania Ruchu;

Mieczysław WŁODARCZYK — Dział Głównego Energetyka;

Ludwik WOJTASZEK — Zakład Naprawy Tramwajów;

Władysław WRÓBEL — Zakład Naprawy Tramwajów.

wcześniej się przedstawiłam, uzyskałam odpowiedź... „moja godność akurat panią nie powinna obchodzić”. Nazwisko tej pani otrzymałam z komórki kadrowej. Była to podobno osoba przypadkowo zatrudniona w centrali telefonicznej ZAW i nie przyuczona do łączenia rozmów.

Na powyższym przykładzie, czy nie warto nauczyć w każdym z zakładów chociaż jedną osobę obsługi centrali telefonicznej, by w przypadku nieobecności telefonistki, ta druga mogła podjąć w zastępstwie pracę? Stworzenie takiej kadry rezerwowej pozwoli na uniknięcie kłopotów z telefonami, chyba że obie osoby — telefonistka i ta przyuczona, na przykład naraz zachorują, co zdarzyć się też przecież może. (M.B.)

Rada w Płaszowie

DOBRE się stało, że Rada Pracownicza powróciła do dobrych tradycji organizowania posiedzeń wyjazdowych w zakładach. Wielu członków Rady nie zna przecież innych zakładów, a to nie pomaga w podejmowaniu decyzji. Tradycyjnie przy takich posiedzeniach, zebrani zwiedzają zakład zapoznając się z warunkami w jakich realizuje swoje zadania.

Ostatnie posiedzenie odbyło się w Zakładzie Eksploatacji Autobusów w Płaszowie. Dużo ostatnio pisaliśmy o ZAP, nie będę więc poruszać szerzej jego problemów. Przypomnę jedynie, że zarówno w ubiegłym jak i bieżącym roku zadania są tam realizowane rytmicznie. By to stwierdzić, nie trzeba czytać sprawozdań, wystarczy, że jest się pasażerem linii obsługiwanej przez ZAP.

Członkom Rady, kierownik zakładu mówił o kłopotach finansowych. Jego zdaniem istniały (i istnieją nadal) bo w ubiegłym roku był zły rozdział pieniędzy na wynagrodzenia. Tymczasem rozdziału na 1986 r. dokonano w oparciu o sytuację z września ubiegłego roku. Zebrani postanowili przez głosowanie dokonać analizy funduszu płac w trakcji autobusowej.

Nie pomaga w pracy ciągła, chociaż nie ulega wątpliwości, że potrzebna, modernizacja i rozbudowa ZAP. Kierownictwo wcześniej powinno znać harmonogram prac. Tymczasem tak naprawdę to do tej pory nie bardzo wiedza w Płaszowie co i kiedy będzie się tam robiło. Obecny na posiedzeniu zastępca dyrektora Marian Kalinowski obiecał, że harmonogram prac przy do-

budowce hali napraw bieżących będzie znany do końca marca.

Okazuje się, że od nadmiaru też głowa boleć może. Z chwilą gdy przedsiębiorstwo otrzymało „ikarusy” zaczęły napływać narzędzia do ich naprawy. W tej chwili podobno jest wiele takich, które nikomu do niczego nie służą. Czyżby producent się mylił? Wydaje mi się, że ten problem wymaga zbadania. Czy nie jest tak, że do napraw tradycyjnie używa się młotka i „majzla”? Miał narzekać na nadmiar narzędzi może zacząć ich jednak używać?

Zebrani zapoznali się też z potrzebami finansowymi działalności przedsiębiorstwa w roku bieżącym. Wobec faktu, iż nie znana jest jeszcze wysokość dotacji nie można też dokonywać podziału. Toteż zebrani upoważnili kierownictwo MPK do przyznania zaliczkowej dotacji działalności socjalnej w kwocie 20 mln zł. Już teraz muszą być bowiem wykupione wcześniejsze kolonie i obozy.

Nie do takich obrad nawet obecnej kadencji byłam przyzwyczajona. Członkowie poza zawsze aktywnym Krzysztofem Iżykiem są apatyczni i bierni. Nie dyskutują nad uchwałami jak gdyby z góry założyli zgodę na wszystko. Nie muszą chyba po tylu latach działalności Rady, pisać o ważności tego organu. Jeżeli mają to być tylko założenia to panowie, szkoda czasu przeznaczanego na wasze oddelegowania, ba, szkoda go także jeżeli obrady są w waszym czasie wolnym.

FILOMENA SERWIN

Nasze nonsensy

OD 1983 ROKU istnieje w przedsiębiorstwie zarządzenie, w myśl którego wszystkie samochody ze złomem powinny być ważne w magazynie przy ul. Rzemieślniczej. Do tego roku niewielu jednak pamiętało o nim. I chciałoby się powiedzieć — całe szczęście. W tym roku ktoś przypomniał sobie jednak o zarządzeniu i nakazał jego przestrzeganie. Skutek jest taki, że załadowane wozy złomem np. z ZTH, jadą na drugi koniec Krakowa, by „się zważyć”, po czym wracają do Huty im. Lenina, czyli kilkaset metrów od miejsca skąd wyjechały. Jeżeli czasem zdarzy się trafić na koniec pierwszej zmiany, złom w magazynie trzeba rozładować, by go ponownie rano załadować.

Zarządzenie miało zapobiec kradzieżom złomu, tylko czy wynik finansowy jego przestrzegania jest dodatni? Zarabiamy, czy też może dopłacamy do tej operacji? Jeżeli jeszcze przypominamy sobie o kłopotach paliwowych sytuacja staje się paradoksalna. Podobno zarządzenie jest już modyfikowane, i całe szczęście.

✱

Od wielu już lat prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej w Krakowie obowiązani są posiadać kredyty, to znaczy mieć w sprzedaży bilety. Początkowo system funkcjonował na zasadzie do-

brej woli kierowców i motorniczych. Od pewnego czasu do płacy zasadniczej został wprowadzony dodatek właśnie za sprzedaż biletów i czynność ta przestała już być dobrą wolą stając się obowiązkiem. Istnieje też Uchwała Rady Narodowej m. Krakowa regulująca sprawę. Z reguły większość prowadzących pojazdy kredyty posiada — przy najmniej świadczą o tym dokumenty. W rzeczywistości bywa różnie i nawet jeżeli bilety kierowca ma, to nie zawsze zechce je sprzedać. W razie kontroli istnieje system wzajemnego ostrzegania się na trasie. W razie potrzeby „ostrzeżony” wybiega do kiosku „Ruchu”, kupuje kilkadziesiąt, czy kilkanaście biletów i wszystko jest w porządku, aż do następnej kontroli. Tymczasem w ubiegłym roku do spodziewanego zysku przedsiębiorstwa brakło około 140 mln zł. Słyszysz się „wołanie” o podniesienie magicznej kwoty 60 mln zł, która z zysku przeznaczona jest na nagrody. Średnio każdemu prowadzącemu pojazd wypłaca się nieco ponad sześćset złotych właśnie za obowiązek posiadania kredytu, gdy tymczasem bilety sprzedane przez wielu nie przekraczają wartości 300 zł. O wiele milionów przekraczany jest natomiast fundusz płac. Oczywiście nie liczę tu nagród specjalnych także wypłacanych między innymi za posiadanie kredytu. Czy aby nie jesteśmy zbyt hojni? (F.S.)

Z PRZEJAWAMI braku kultury i wyrozumiałości, złośliwości, czy wręcz chamstwem spotykamy się niestety na co dzień. To już nie lumipy spod budki z piwem (te w większości zlikwidowano już jakiś czas temu), czy młodzi chuligani, tacy co to kopną psa, uszczepną wychodzącą dziewczynę, obrzucą wyzwiškami Bogu ducha winnego obywatela, czy wyśmieją zreumatyzowaną staruszkę, mają monopol na ordynarne słowa i zachowanie. Cóż to potrafią dziś sobie powiedzieć umęczone panie domu, stojąc w jeszcze jednej kolejce, jak traktowani jesteśmy przez urzędników, którym płacą za załatwianie spraw, a oni są przekonani, że wręcz przeciwnie — wiemy wszyscy z doświadczenia. Każdego kiedyś poniosły nerwy, „a kto bez winy jest, niech pierwszy...”.

Jest komunikacja przyczyną wielu zderzeń, stąd też bezpośrednią ofiarą nerwów padają często motorniczowie i kierowcy. A oni też nie rzadko nie pozostają dłużni. Kierownictwo stanowczo reaguje na skargi pasażerów, wyciągając w stosunku do winnych ostre konsekwencje. „Sygnały” wielokrotnie zamieszczały informacje o takich przykrych incydentach.

Z tym większą przyjemnością odbieramy korespondencje z podziękowaniami i pochwałami dla pracowników MPK. Wzruszający list przysłała pani Maria Chwał, osoba starsza, poruszająca się z białą laską. Widząc ją, dochodzącą do przystanku, kierowca autobusu „129” JAN LASOŃ z ZAB wysiadł, podprowadził prawie niewidomą do pojazdu,

pomógł wsiąść i zająć siedzące miejsce. Z takim odruchem serca ze strony kierowcy pasażerka spotkała się chyba po raz pierwszy, skoro wyśtosowała list pełen wdzięczności i podziękowań — wraz z życzeniami dla przedsiębiorstwa, by miało samych takich uczciwych i czynnych pracowników. Pochwała, rzecz jasna, odnotowana została w aktach osobowych kierowcy.

Także w ZAB pracuje TADEUSZ PADYS, którego uprzejma postawa, ludzki stosunek do starszych pasażerów oraz kulturalne zachowanie i wygląd znalazły uznanie w oczach

Nadal brakuje motorniczych

W podgórskiej zajezdni brakuje kilkudziesięciu motorniczych. Sytuacja nie ulega od lat zmianie, mimo intensywnego szkolenia na kursach przygotowujących do tego zawodu. W wielu przypadkach ludzie kończą kursy, podejmują pracę, popracują trochę, a później chorują i zostają przenoszeni na inne stanowiska, względnie na jakiś czas do Oddziału Pracy Chronionej w zakładzie Wola Duchacka. Są też przypadki i to wcale nierzadkie, że sami rezygnują z dopiero zdobytego zawodu i z przedsiębiorstwa odchodzą.

Kłopotliwa grupa zawodowa...

Obecnie powinno być w ZTP 364 motorniczych. Jest ich natomiast, pracujących w pełnym wymiarze godzin — 242, w niepełnym — 164. Ci drudzy jeżdżą miesięcznie tyle co 55 pełnoetatowców. Za wolne grafikowe i w godzinach nadliczbowych, podejmuje codziennie pracę około 20 osób. Robią to z własnej inicjatywy. Z jednej strony widzą olbrzymie trudności z jakimi boryka się kierownictwo Zakładu, z drugiej chcą więcej zarobić. Zgłaszają się więc do pracy i Zakład wykonuje plan.

Od pewnego czasu obserwuje się jednak ucieczkę z zawodu motorniczego. Jak się okazuje, wielu z prowadzących tramwaje ma jeszcze inny zawód, do którego chętnie by wrócili, jeżdżąc jako zasilający. Najprawdopodobniej na takie decyzje niektórych motorniczych wpłynęło wyższe wynagrodzenie — 160 złotych na godzinę, dla tych pracowników MPK, którzy po godzinach swojej pracy zawodowej wyjeżdżają na linie jako motorniczkowie zasilający.

Problemem dla kierownictwa Zakładu jest różny tabor. Wszyscy motorniczkowie chcą prowadzić wagony 105 N, a nie chcą tych starszego typu. Trudno im się dziwić, ponieważ w nowych wagonach są lepsze warunki pracy. Jest ciepło, prowadzenie wozu nie wymaga siły fizycznej, w kabinie jest cicho itp. Rzecz w tym, że w ZTP jest jeszcze 50 procent wagonów starego typu i muszą one być eksploatowane, a więc nie wszyscy motorniczkowie mogą prowadzić tramwaje 105 N. Tymczasem zdarzają się przypadki wymuszania na Zespole ds. Rehabilitacji Zawodowej, skierowania ze względu na stan zdrowia do pracy w wagonach nowego typu.

Okresowe przeniesienia do innej pracy...

W każdy czwartek o godzinie 9.00, zbiera się w Zakładowej Przychodni MPK Zespół ds. Rehabilitacji Zawodowej. W jego skład wchodzi przedstawiciele zakładów, przeważnie kierownicy lub ich zastępcy, pracownicy komórek kadrowych, zakładowy SIP Aleksander Kowalczyk i kierownik Oddziału Pracy Chronionej Bogdan Kowalczyk, Kierownik Zakładowej Przychodni MPK dr Lidia Pilzak, będąca również członkiem Zespołu, kwalifikuje osoby, które ze względów zdrowotnych nie mogą pracować na dotychczasowych stanowiskach, na czasowe zatrudnienie w Oddziale Pracy Chronionej, względnie do innej pracy, zaproponowanej przez kierownictwo zakładu, w którym pracownik jest stale zatrudniony.

Podczas posiedzenia Zespołu, które odbyło się 13 lutego, zdecydowano o czasowej zmianie pracy z uwagi na stan zdrowia, aż czterech motorniczych z ZTP. Motorniczemu Marianowi Brodzie przedłużono o dwa tygodnie skierowanie do Oddziału Pracy Chronionej. Również Józefa Wójcikowskiego i Romana Włodarczyka z uwagi na stan zdrowia, nie kwalifikujących do prowadzenia tramwajów, skierowano do Oddziału Pracy Chronionej. Natomiast Andrzejowi Wolakowi, skierowanie takie zamieniono za jego zgodą na pracę na zapleczu Zakładu. Stan zdrowia każdego z wymienionych rzuca nadzieję, że po jakimś czasie znów powrócą do jazdy na liniach.

Jak zmniejszyć odejścia motorniczych?

W ZTP zastanawiano się co zrobić aby motorniczych bardziej związać z Zakładem i przedsiębiorstwem? W tym celu opracowano program stabilizacji załogi. Pracownicy którzy przepracowali nienagannie cały rok bez raportów, nieobecności i spóźnień, będą wyróżniani. Otrzymają oni nagrody pieniężne i listy gratulacyjne. W zakładzie odbywają się też okresowe spotkania z nowo zatrudnionymi motorniczymi. Na podstawie kilku miesięcy jazdy na linii, oceniana jest ich praca. Efekty takiego działania z załogą są już widoczne. Wielu motorniczych przychodzi do pracy w dniach wolnych. Dzięki nim zakład realizuje zadania. W styczniu 1986, w stosunku do roku ubiegłego, nastąpiła w ZTP poprawa dyscypliny pracy, mniej też ludzie chorują.

MARIA BUBACZEWSKA

mieszkańców bloków przy al. 29 Listopada.

Obywatelską postawę i troskę o mienie przedsiębiorstwa wykazał kierowca nr służb. 2076. Prowadząc autobus „638” zauważył i zatrzymał mężczyznę, który dokonał wtamania do dyspozytorni ruchu przy Centrum Administracyjnym HIL. Kiedy sprawdzałem nazwisko, by uhono-

jęty. Cieszy i zasługuje na wyróżnienie takie zachowanie kontrolerów, których niewątpliwie trudna praca bywa niejednokrotnie przedmiotem krytyki.

Na nie najlepszą opinię o kierowcach i motorowcach składają się pojedyncze scysy, których świadkami są liczni pasażerowie i oburzenie „idzie w Kraków”, zaś tak nadszarpnięta reputacja zawodowa wszyscy muszą odbierać codzienną, bezkonfliktową pracę. Stawką są nerwy nas wszystkich. Podobno życzliwi żyją dłużej — a na pewno spokojniej i pogodniej. I zawsze tak będzie, że ilość skarg przewyższać będzie pochwały i podziękowania. Nie ma się zresztą czemu dziwić, bo trudno spodziewać się, by każde otwieranie drzwi na widok podbiegającej kobiety z wózkiem, nieprzytrzymanie inwalidy bądź poczekanie na ludzi przesiadających się z podmiejskiego autobusu do tramwaju miało być powodem szczególnego uznania i wdzięczności. Gdyby tak się stało, znaczyliby to, iż stosunki między ludźmi sięgnęły ostatecznego dna, zasypały papierową lawiną dzieł czynień. Brz, surrealistyczny obraz ze złego snu.

JERZY MICHAŁEK

Bądź życzliwy

wać go personalnie, okazało się, że jest to Jan Lasoń, o którym mowa w pierwszej z przytoczonych korespondencji. No cóż, na ludzi z wrodzoną etyką i wewnętrzną uczciwością można liczyć w każdej sytuacji.

Podobną postawę wykazali kontrolerzy biletowi MAREK KAJTOCH i DARIUSZ KUSZCZAK. Po kolizji autobusu „130” z nieprawidłowo jadącą „syreną” udali się na poszukiwanie sprawcy wypadku, który odjechał, znikając między blokami os. Azory. Dzięki ich natychmiastowej reakcji samochód został odnaleziony, a nietrzeźwy sprawca u-

Eksperyment zdaje egzamin

NALEŻY stwierdzić, że opieka zdrowotna nad naszą załogą jest dobra. Z Przychodni MPK korzystają nie tylko osoby teraz zatrudnione w przedsiębiorstwie, ale również emeryci i renciści. Przyjmują w niej lekarze specjaliści, jest możliwość zrobienia szczegółowych badań analitycznych, badania serca itp. Mimo to wychodzi się jeszcze z pewnymi inicjatywami, jak choćby badania okresowe przeprowadzane parę lat temu w zakładach eksploatacyjnych, a obecnie na zasadzie eksperymentu przyjmowanie pacjentów w niektóre dni w Zakładzie Tramwajowym w Podgórze.

Autorami tego eksperymentu są: dyrektor naczelny MPK **Tadeusz Trzmiel** i kierownik Zakładu Przychodni MPK **Lidia Pilzak**. Raz w tygodniu, w czwartki, w świetlicy ZTP przyjmuje pacjentów — pracowników Zakładu, dr **Marlena Romanewska**. W Przychodni MPK obowiązuje rejonyzacja, a ZTP to między innymi właśnie teren działania zdrowotnego i profilaktycznego doktor **Romanewskiej**, której podlega ok. 1200 pacjentów. W każdy czwartek po pracy w Przychodni, pani doktor udaje się do ZTP i tu roz-

poczyna przyjmowanie oczekujących.

W czwartek, 27 lutego udałam się do ZTP. Przed drzwiami pomieszczenia, zamienionego na gabinet lekarski spotkałam kilka osób. Tak się złożyło, że prawie wszyscy byli pracownikami zapleczka. **Antoni Banaś** przyszedł prosić o powtórzenie recepty na lekarstwo. **Piotr Foszczyński** był mocno przeziębiony i chciał otrzymać tylko recepty na lekarstwa, bo zwolnienie jak się zwierzył, to mu się finansowo nie opłaca. **Zygmunt Włodarczyk** chciał zasięgnąć porady, a **Władysław Apostolik** zmierzyć ciśnienie. Na chwilę tylko oderwali się od pracy. Pracując w zespole, nie można odchodzić na dłużej, bo przecież ktoś musi w tym czasie zastępować nieobecnego. Po wizycie u pani doktor, szybko udają się na swoje stanowiska. I właśnie dlatego, że nie muszą na dłużej odrywać się od pracy i czekać godzinami w Przychodni, chwala sobie możliwość skorzystania z takiej porady lekarskiej.

Korzystając z chwilowego braku pacjentów weszłam do pomieszczenia, w którym przyjmowała pani doktor. Doktor **Romanewska** towarzyszyła w pracy przełożona pielęgniarka **Grażyna**



Fot. ST. MAKAREWICZ

Rejdych. Zapytałam o frekwencję na takich czwartkowych przyjęciach i o sprawy z jakimi się zgłaszają pacjenci. Interesowała mnie też planowana działalność profilaktyczna i zdrowotna wśród załogi ZTP.

Przed wszystkim dowiedziałam się, że prócz udzielania porad w naprawdę bardzo wielu sprawach dotyczących zdrowia, wystawiania recept i skierowań na specjalistyczne badania, przeprowadza się też badania okresowe załogi, omawia z kierownictwem stan zdrowia pracowników, planuje wygłoszenie szeregu pogadanek na takie tematy jak: zasady racjonalnego żywienia, żywienia dietetycznego w poszczególnych chorobach, zasady lecze-

nia najczęściej występujących chorób, a więc choroby wrzodowej i dwunastnicy, chorób układu krążenia — nadciśnienia i choroby wieńcowej itp. W planach pracy będzie się uwzględniało również życzenia załogi. Między innymi pani doktor dokonała już przeglądu stanowisk pracy stwarzających duże zagrożenie dla zdrowia.

Eksperyment polegający na wyjściu lekarza z gabinetu Przychodni wprost do zakładu pracy, zdaje w ZTP egzamin. Załoga korzysta z możliwości szybkiego uzyskania porady lekarskiej, a lekarz widząc człowieka w środowisku jego pracy, ma obraz powstawania schorzeń typowych dla danego środowiska. (M.B.)

Ministerialne zmiany 2 lata po krakowskim porozumieniu

PO KONIEC ubiegłego roku na skutek zmian w organach centralnych przeszliśmy pod nowe ministerstwo. Trudno dziś mówić dobrze to, czy źle. Plusów jest zresztą chyba więcej, chociaż powstają i obawy. Obecnie, jak już zresztą pisaliśmy, MPK jest w jednym resorcie z PKP i PKS.

W Krakowie niejako wyprzedzono decyzje centralne o dwa lata. W 1984 r. między PKP, PKS i MPK zawarto porozumienie o podziale terytorialnym przewozów miejskich. Porozumienie realizowane jest różnie. Nie w pełni wciąż jeszcze sprawdza się koncepcja odciążenia komunikacji miejskiej przez kolej, bo wprawdzie utworzone przystanki na których miało następować przejęcie potoków pasażerskich przez PKP (np. Zabłocie), ale MPK mimo iż dostało lokalizację dworca w Kąkiczu (by dowozić ludzi do tego przystanku) to teren jest... wraz z lokatorem i do tej pory nie udało się Krakowskiej Spół-

dzielni Ogrodniczo-Pszczelarskiej „wykwatować”. Mimo że nie ma ona nic przeciw zmianie siedziby. Brak tylko nowego adresu. Paradoxem jest, że jest lokalizacja, są pieniądze i dokumentacja, jest też wykonawca, a budować nie można.

W myśl porozumienia MPK ma wozić pasażerów w promieniu 10 kilometrów od miasta, dalej ma to robić PKS. Tymczasem istnieje coraz większa presja, by wydłużyć bądź otwierać nowe linie poza miastem. Jakoś czerwony autobus budzi większe zaufanie.

W nowych warunkach organi-

zacyjnych do porozumienia postanowiono wprowadzić nowe elementy. Planuje się na przykład tworzenie wspólnych przystanków tam, gdzie pokrywają się trasy wszystkich trzech przewoźników. Pasażer mógłby wtedy pojechać tym co akurat przyjedzie. Możliwe byłoby ujednolicenie biletów. By jednak do tego doszło musi zostać ujednolicona taryfa wszystkich przedsiębiorstw. Ścisła współpraca przewoźników pozwoliłaby na racjonalne gospodarowanie. Miałoby to duży wpływ na poprawę komunikacji, szczególnie poza miastem.

Istnieją obecnie trzy zagadnienia do opracowania: plan przewozów rekreacyjnych, rozpoznanie potrzeb obsługi pasażerów w województwie oraz celowość zróżnicowania czasu pracy w krakowskich zakładach pracy. Ten ostatni problem nie jest nowy. MPK posiada opracowania na ten temat, ale zakłady nie mają zamiaru brać udziału w rozładowywaniu przewozowych „szczytów”. Stwierdzili, że komunikacja jest dobra, a nad zmianami będą się zastanawiać gdy się pogorszy. Członkowie porozumienia postanowili też, iż zostanie wydany informator komunikacyjny województwa, wraz z mapkami miasta (MPK już od dawna nad nim pracuje). Przygotowywane też są wspólne materiały na sesję Rady Narodowej Miasta Krakowa, gdzie dokonana ma być ocena i określone perspektywy rozwoju komunikacji w województwie.

FILOMENA SERWIN

P przed 40 laty, 10 marca 1946 roku ukazał się pierwszy numer „Echa Krakowa”. Popołudniowa gazeta miejska nie mogła przez te lata nie pisać o sprawach komunikacji. Wiele pieniędzy zarobili dziennikarze „Echa” na opisywaniu niedociągnięć MPK, upominali się o prawa pracowników przedsiębiorstwa, piętnowali niedyscyplinowanych pasażerów. W rocznikach „Echa” wyszperaliśmy kilka materiałów poświęconych przedsiębiorstwu. Prezentujemy je dzisiaj, wyjaśniając jednocześnie, że owe 43 998 krakowian napiętnowanych przez „Echo”, w 1946 roku to ci, którzy w referendum 1946 r. głosowali „nie”.

10 lipca 1946 r.

Burza nad Krakowem

„Wyłączenie prądu przez Elektrownię w Jaworznie było powodem zatrzymania tramwajów co okazało się bardzo niemiłym dla tych, którzy pieszo musieli przechodzić przez zalane wodą chodniki. (Silk)

18 lipca 1946 r.

Wróg Nr 572

Wracamy do domu po pracy, zapomnieliśmy kupić „Echo”, a u

nas na peryferiach o gazety dość trudno.

Wysiąść nie możemy, bo szkoda biletu, i czeka na nas obiad, a przy tym jesteśmy zmęczone.

Może jeszcze przyjdzie chłopak — pociesza koleżanka, która również jak ja jest ciekawa czy Edward Graeme zmusi Ewę do małżeństwa i która czyta czasem także i coś poza powieścią.

Nareszcie życzenie nasze się spełnia i wchodzi chłopak wołając „Echo, nowe Echo”!

Ale jeszcze nie zdążył posunąć się w głąb tramwaju, jeszcze my nie zdążyliśmy otworzyć ust, a już konduktor woła do niego: „Jazda stąd, już cię nie ma!”.

Chłopak pospiesznie uciekł, a my i inni amatorzy „Echa” zostaliśmy bez gazety. — Konduktor nr 572 okazał się w stosunku do „Echa” wrogiem Nr 1.

Dlaczego mu się „Echo” nie podoba — nie wiem, może dlatego, że i on należy do 43 998 głupców, których „Echo” napiętnowało.

Ta „zemsta” nie „Echu” nie zaskodzi; my je kupiliśmy nazajutrz i miałyśmy swą rozrywkę tylko trochę później, pan konduktor nie myśli jednak o tym, że chłopak zarabia sprzedając gazet na potrzeby swoje i swojej rodzi-

ny i dzięki konduktorowi Nr 572 nie zarobił w tym dniu na kolację.

Ale to pana konduktora nic nie obchodzi.

BRONOWICZANKA

✱

20 kwietnia 1949 r.

Psikusy pasażerów w niebieskich tramwajach

Jeden z wozów tramwajowych na linii „dwójki”. Kobieta konduktor podchodzi do młodego człowieka z zapytaniem, czy posiada już bilet i prosi o pokazanie go. Młody człowiek flegmatycznie przeszukuje wszystkie kieszenie, przegląda jakieś dokumenty, przy tym siłą się na szereg mniej lub bardziej udanych dowcipów. W końcu okazuje się, że biletu nie kupił. Tym razem nie udało się — wypada płacić. A konduktorka? Narażona jest na stratę czasu. Poza tym na ćwiczenie cierpliwości. (...)

✱

23 października 1952 r.

Już 7 listopada ruszą pierwsze tramwaje z Krakowa do Nowej Huty

Już w dniu 7 listopada br. z Ronda wyruszą pierwsze pociągi tramwajowe do Nowej Huty. Na nowej linii tramwajowej kursować będzie ogółem 13 wozów motorowych oraz 26 przyczep. W skład pociągu wchodzić będzie jeden wóz motorowy i dwie przyczepki.

W związku ze zbliżającym się terminem uruchomienia linii tramwajowej Rondo — Nowa Huta został opracowany dla niej plan kursów.

Linia tramwajowa do Nowej Huty otrzyma cyfrę „5”. Dotychczasowa linia „5” łącząca Salwator z Rondem (w ostatnich dniach wozy nie kursują już do Dąbia) zostanie przemianowana na nr „2”, a wąskotorowa „dwójka” kursująca między Cichym Kąkiem a ul. Straszewskiego otrzyma nazwę „Okólna”.

Plany, które zostały już zatwierdzone, przewidują przebudowę linii Cichy Kąk — ul. Straszewskiego na normalnotorową. Roboty te rozpoczną brygady robotnicze Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego już w listopadzie br.

W dniu 2 stycznia 1953 r. brygady robotnicze Miejskiego Przed-

Przedstaw Motor przewodny

JACEK SZUMNIAK Iowe szym przedsiębiorstwa idę wśród prowadzących prnic funkcję przewodniczącego wości Transportowców, ja z pijaństwem społeczeń Kół TTT w zakładachlonk io 600 osób.

Na VII Wojewódzkimwozd tów TTT, na którym MP rowcy stanowili najw JP stał przewodniczącym tu W

Na gorąco, bo zarazozma niczącym:

— Czy Pan jest spoję to dzenia?

— Można to i tak n TTT tarzem organizacji pam Za drogowego, działam ręcie c

— Niewiele więc czarodzi

— Rzeczywiście w d rodzi

— Od jak dawna dz?

— Od 1968 roku, ażeia od 1972 roku.

— Czy jest pan abs

— Nie. Jestem jedm p wyobrażam sobie alkołotor winni mieć zawsze naucz z tego powodu przychoo wo

— Czy we wszystkichadac

— Nie ma ich jeszcToró stacji.

— Ile Kół TTT jestie kr

— 122. W tym 10 pzo c z ZAB, ZTH, ZAP i Za z z wych z Krakowa i PT

— Plany pracy Kół inny województwie?

— Są podobne. Wny k kierowców organizowjedna dem Wojewódzkim TT TTT niu — obchodzony jes — c uczniów naszej ZSZ k i p rządzie Wojewódzkim,ta c między innymi Proszocach, niczych. Nie tylko zakonie, w których niewiele siaracy dalsze rozwijanie dziaoz tr propagandę wizualną oraz imprez, jak zgaduj-zgo na idei. Chcemy równieżotrpa dać, że w naszej działga r skowych 6 Pomorskiejetrzn Automobilklub.

W Zarządzie Oddziałego ku wyborów 30 procentów Jacka Szumniaka, czo zost Stefan Szczyppa z Ola M z ZTS i Irena Rabięganika ska z ZAP, a funkcjeleżac wierżono Andrzejowi P. W pracy.

iała:

40 lat „ECHA KRAKOWA”

siębiorstwa Robót Drogn Mostowych przystapiauto wy nowego, liczącego diejs cinka torów tramwajowikac re łącząc ul. Karmelidz Maja i ul. Basztową. Wtalyr sów powstanie zamknych torów dookoła Plant. WRN linii „Okólna” będą ktd sta Cichego Kąkica wokółto. z powrotem do Cichego Potos. Zakończenie tych na trw widziane jest na początym r go kwartału 1953 r. Lin na” ma bardzo duże zn ruchu turystycznego w Będzie ona miała nad nie ze wszystkimi lini Szy wajowymi w naszym r uruchomieniu linii „Oie s pracowany projekt amies częściowe odciążenie Ostatr tramwajowego ul. Stakaz jekt ten przewiduje, z je nr 4, 11 i 2 będą przez ul. Basztową.

✱

23—24 listopada 195

Już naprawi czasz Zły stan nawierzchni kond wadzącej z Krakowa który tora przez Bielany) ści t nichowa utrudniał

aw Dr z ZTH odym ZW TTT

NIAKowej Huty, jest znanym w nar-
stwie idei trzeźwości, szczególnie
ych pryncypach i kierowców. Pełniąc
iczącego Towarzystwa Trzeź-
wów, jako oddany sprawie walki
decyzji powstało szeregi nowych
dachłonek powiększyła się do oko-
dzkiwozawczo-Wyborczym Delega-
ym MPK — motorniczowie i kie-
ajwn Jacek Szumniak wybrany zo-
ym tu Wojewódzkiego TTT.

araz rozmawiamy z nowym przewo-
spółę to mówi popularnie od uro-

ak n TTT, jestem również II sekre-
pam Zakładzie, inspektorem ruchu
n ręce osiedlowym.

e czarodzinny?

w d rodzina widzi...

a dz?

a cicia pracy w tym Zakładzie, tj.

absl

jedną pewnej kultury picia i nie
alkoholotorniczowie czy kierowcy po-
nawiają w ruchu. Nie wolno im też
ychoo wódce.

stłachach są Koła TTT?

esze: Torów i Zakładzie Sieci i Pod-

jestie krakowskim?

10 pdo dobrze, a wśród nich koła

i Za z jednej z jednostek wojsko-

PT

Kół innych działających w naszym

Wny kolejny rajd sprawnościowy

owojednostką wojskową i z Zarzą-

TTT jaki odbędzie się w kwiet-

jes — chcemy zorganizować wśród

Z k i proporczyk. Działając w Za-

imilać nowe Koła TTT w terenie,

szoscach, przeważnie w kółkach rol-

zakownie uaktywniać już istniejące,

e siracy dla wszystkich przewiduje

dział trzeźwości, szczególnie przez

ma — oraz organizowanie przeróżnych

i — na celu propagowanie naszej

niezłppracę z PRON. Muszę tu do-

działała nas jedna z jednostek wojs-

skie: Itrzo-Desantowej i Krakowski

działego TTT w Krakowie, w wyni-

occzonkowicie TTT z MPK. Prócz

czło zostali: Julian Pilszczek z ZTH,

Oda Motornicz, Adam Piszczek

eganikiem wybrano Cecylię Dębów-

iczającego Komisji Rewizyjnej po-

wi P. Wszystkim życzymy owocnej

iała: MARIA BUBACZEWSKA

D uży, szary blok, nie wyróż-
niający się niczym szcze-
gólnym. Miałam kłopoty z
odnalezieniem go wśród innych
na nowohuckim osiedlu. Dopiero
tabliczka nad drzwiami wejścio-
wym — Hotel nr 1 — poinform-
owała, że dobrze trafiłam.

Krystyna Tarkowska — kierow-
niczka domu — jest zaskoczona:
— Prasa to rzadki gość u nas.
Chciała się pewnie pani dowie-
dzieć czy można żyć w hotelu.
Ale dlaczego wybrała pani wła-
śnie ten?

— Przypadek. Pewnie dlatego,
że to „jedyńka”.

W gabinecie pani Krystyny
stoi duże biurko zrzucane pa-
pierzami, szafa, na niej regulamin
hotelu, pod ścianą stolik i dwa
krzesła, okna zakratowane, bo to
parter. Ubogo i dość szaro.

Dzwoni telefon. Kierowniczka
podnosi słuchawkę.

— Tak. Znam tę historię. Nie...
nie będą mogli mieszkać w hotelu.
To już kolejne przewinienie. Wy-
stosuj odpowiednie pismo. Do wi-
dzenia.

— Słyszała pani — to już do
mnie — znowu musimy pozbawić
prawa mieszkania w hotelu. To
nie są pracownicy MPK.

Uśmiecha się, podchodzi do
biurka, wyjmując dużą księgę w
czerwonych okładkach.

— Proszę przejrzeć. Upomnie-
nia, ostrzeżenia, decyzje o pozba-
wieniu miejsca w hotelu.

Prawie wszędzie „za picie al-
koholu, zakłócanie spokoju, de-
wastację sprzętu, ordynarne wyz-
wiska pod adresem personelu”.
Sporo takich pism skierowa-
ne do MPK. Większość to upom-
nienia. Wnioski o pozbanienie
miejsca w hotelu zdarzają się
rzadko.

Pani Tarkowska komentuje: ta-
kie historie nie są nagminne —
większość mieszkańców to ludzie
spokojni, grzeczni. Jeżeli potrze-
bują przedłużenia wizyty gości —
proszą o to i dajemy zgodę, je-
żeli mają jakąś uroczystość —
mogą zrobić przyjęcie: takich po-
woleń też udzielamy. Było było
spokojnie, bez hałasu i awantur.
„Starzy” lokatorzy przyzwyczaili
się już do regulaminu. Gorzej z
nowo przyjeżdżymi.

— Pani kierowniczko, regulamin
jest taki więcej „klasyczny”: od-
wiedziny od godz. 12 do 21, nie
wolno mieć własnej pościeli, wła-
snych mebli, czy przy takich o-
bostrzeniach można sobie stwo-
rzyć dom?

— Zdaje sobie sprawę, że trud-
no. Ja rozumiem tych ludzi. Dla-
tego staram się nie być urzędni-
kiem od nakazów i zakazów.
Trzeba być człowiekiem. Rozma-
wiam z nimi o ich kłopotach, o
marzeniach, często o życiu oso-
bistym. Proszę pani, niektórzy
przychodzą z upominkiem dla

swojej dziewczyny i pytają czy
będzie się jej podobał. Najgorzej,
że niektórzy piją. Najbardziej boi-
my się wypłaty. Ale wie pani —
ożywia się — mam tu jednego
chłopca, który większość pienię-
dzy przepijał. Teraz po każdej
wypłacie kupuje dla matki pre-
zent. Kiedyś przyszedł do mnie
i mówi: pani kierowniczko, jak
to miło gdy jadę teraz do domu.
Mama się uśmiecha i pyta: synku,
co to się stało? Odkąd jesteś w
Krakowie zmieniłeś się.

Pani Tarkowska patrzy na
czerwoną księgę: regulamin.
No cóż. Chyba musi być taki. Tu-
taj mieszkają ludzie pracujący na

Idziemy na górę. Pukam do po-
koju. Drzwi otwiera młody chło-
pak.

— To Andrzejek — przedstawia
kierowniczka. Mieszka u nas od
5 lat.

Pokój małeńki. Dwa szafkotap-
czany, stolik, półka — na niej
szklanki, pudełko z herbatą. Cia-
sno.

Andrzej opowiada, jak zrezyg-
nował z hotelu i wynajął kwatere
prywatną.

— Szybciutko wracałem tutaj.
„Na kwatere” nie da się żyć. W
hotelu mimo regulaminu większy
luz i bardziej domowo.

Rozmawiamy jeszcze kilka chwil

PANI KRYSTYNA



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

rozne zmiany. Musimy dbać o to,
aby mogli wypocząć.

*
Zza ściany dobiega stukot ma-
szyny do pisania i wołanie:

— Krysiu, zrób mi kawę?

Przyda się coś gorącego. W po-
koju chłodno. Już kilkakrotnie
kaloryfery były „odpowietrzane”
ale bez specjalnych efektów. Bu-
dynek będzie na wiosnę malowa-
ny, zrobi się przytulniej.

— Czy nigdy nie myślała pani
o zmianie pracy?

Pani Tarkowska sięga po pa-
pierosa. Zapala go, odkłada do
popielniczki i... płacze. Jestem
zaskoczona. Co ja takiego powie-
działam?

— Przepraszam — mówi pani
Krystyna — czasami człowiek nie
wytrzymuje nerwowo. Praca na
okrągły zegar a oni piją, obraża-
ją nas, niszczą meble. Bywają
chwilę, że mam dość i chcę odejść,
ale jak taki przyjdzie, przeprosi,
powie, że już nie będzie — to
człowiekowi przechodzi. Wierzę
im i dlatego nadal tu jestem.

i wychodzimy zobaczyć łazienkę.

— Pani kierowniczko — woła
Andrzej — pani mi obiecała „je-
dynkę”.

— Pamiętam, pamiętam, jak
tylko będzie coś wolnego, dosta-
niesz.

— To za pracę społeczną, wie
pani — wyjawia pani Krystyna.
Tylko w ten sposób można się u-
nas „uocznapać” pokoju jednoos-
bowego. Andrzej dużo pracuje
społecznie. Proszę zobaczyć jaka
schłodna łazienka — chwali pani
Krystyna — ściany trochę przy-
brudzone, ale wanna i muszla
wyszorowane i lśniące. Mimo to
łazienka nie jest przytulna. Bra-
kuje drobniaków nadających kli-
mat; nie ma półek i szafek na
przybory toaletowe, nie ma ręcz-
ników, luster, kosmetyków czyli
tego co świadczy o upodobaniach
właściciela — o tutaj chłopcy su-
szą pranie. Wprawdzie do tego
jest suszarnia, ale nie „gonię”
ich za rozwieszanie mokrych u-
brań w łazience. Niech tam.

Następny pokój jest większy.

Ale za to aż czterech mieszkań-
ców. Cztery tapczany pod ścia-
nami, na środku stół, w oknie ko-
lorowe zasłony a na karniszu su-
szy się męska koszula. Tuż przy
drzwiach szafa, której drzwi oz-
dobione są zdjęciami gwiazd fil-
mowych i mistrzów futbolu. Na
tapczanie leży chłopak. Odsypia
trzecią zmianę. Przy stole młoda
kobieta z dzieckiem. Przyszła w
odwiedziny do znajomego. Prze-
praszamy, nie chcemy przeska-
dzać. Panowie zapraszają do środ-
ka. Chwalą się kwiatami donicz-
kowymi.

— A wiosną przywieziemy z
Rzeszowa sadzonki i posadzimy
na trawniku przed blokiem. Pani
kierowniczko, będziemy mieli naj-
piękniejsze kwiaty w osiedlu.

— A c. to? — pani Krystyna
udając oburzenie pokazuje na bu-
telkę po winie stojącą na szafie.

— Zaraz schowamy.

Śmieją się, opowiadają o sobie,
o sąsiadach, planują jak urządzić
pokój po malowaniu.

— Tylko nie myślcie, że kiedy
odnowimy szafy, pozwolę wam
naklejać na nich zdjęcia — kie-
rowniczka nadal udaje sroga.

Chłopcy pokornie kiwają gło-
wami a ja coraz bardziej utwier-
dzam się w przekonaniu, że jest
to zabawa w kierowniczkę i nie-
sfornych mieszkańców. Już w ga-
binecie pani Tarkowskiej dowia-
duję się, że kierownicy innych
hotelu zarzucają jej spoufalanie
się z mieszkańcami.

— A nie spoufała się pani?

— Nie. Ja ich traktuję jak nor-
malnych ludzi, którzy chcą mieć
dom. I myślę, że nie jest im źle.
Pukanie do drzwi. Wchodzi
mężczyzna w wieku czterdziestu
lat.

— Dzień dobry, panie Adolfie.
Co tam nowego?

— Przyszedłem pani podzięko-
wać. Mamy już wodę.

Pani Krystyna rozradowana o-
powiada, że na jednym piętrze
nie było wody. Jakaś awaria. Po-
stała hydraulika, żeby naprawił
i teraz pan Adolf przyszedł po-
dziękować.

— Proszę pani, pracuję w hote-
lach robotniczych dwadzieścia lat.
i pewnie tutaj wolność. Właśnie
takie momenty nie pozwalają mi
odejść.

*
Wyszedł z hotelu radosna. Nie
codziennie udaje się spotykać lu-
dzi, traktujących swoją pracę tak
jak pani Krystyna. Jeszcze trud-
niej spotkać człowieka, który bez-
interesowanie jest życzliwy i wy-
rozumiały w stosunku do innych.
Ale jak to napisać. Wyjdzie laur-
ka. Tak bardzo przyzwyczailiśmy
się do pokazywania niedociągnięć,
spraw brzydkich, demoralizują-
cych układów, że mamy kłopoty,
gdy przyjdzie napisać o uczciwym
człowieku.

ANNA NACHTARZANKA

zamiast życzeń wspomnienia

Dratpniu regularną komunikację
piatobusową MPK na tej trasie.
go Miejskie Przedsiębiorstwo Komu-
nikacyjne poniosło wiele strat,
miejdyż tabor samochodowy ulegał
włałym uszkodzeniom. Śladem na-
czyrnych uwag w tej sprawie Prez.
MRN informuje, że na odcinku
d stacji pomp w kierunku mia-
kółta, rozpoczęto naprawę drogi.
go pozostałe odcinki drogi otrzyma-
ra trwała nawierzchnię w bieżą-
ym roku.

Nie zalepiać szyb tramwajów

Szyby w oknach tramwajowych
nie są odpowiednim miejscem do
umieszczania ogłoszeń. Nalepione
ostatnio reklamy dyrekcja MPK
zakazała usunąć.

6 lipca 1960 r.

Od dawna proszą

Podobno już od niepamiętnych
czasów dyrekcja MPK obiecuje
konduktorom, że na pętlach na
których zostawia się większość
ści tramwajów na noc, konduk-

torzy będą mogli przekazywać
dzienny utarg. Jak na razie bo-
wiem po „odpilotowaniu” wozu
do Bronowic, Cichego Kąca
czy na Rondo konduktorzy muszą
nierz już w połowie nocy jechać
z pieniędzmi do remizy.

A tymczasem sprawę dałoby
się zapewne załatwić przy pomo-
cy jednego kasjera, „wyposa-
żonego” w taksówkę MPK, co
także nie łączyłoby się ze szcze-
gólnymi trudnościami, gdyż o tej
porze są na pewno wolne wozy.
A konduktorowi zaoszczędziłoby
to godzinę — czy może nawet
dwie.

4 listopada 1960 r.

Co dzień niesie?

Niebezpieczna próżnia

Natura nie znosi próżni.
Zwłaszcza natura Polaków.
Wszędzie więc tam gdzie nasze
władze nie umieją poradzić so-
bie z jakimś palącym problemem,
powstała próżnia od razu wypeł-
nia czyjaś niezbyt legalna kom-
binacja.

Niedawno zakończono np. re-
mont ul. Gwardii Ludowej i au-
tobus nr 104 jeździ teraz do Wo-

li Duchackiej wprost z połowy ul.
Kamińskiego. Można by się z te-
go tylko cieszyć, gdyby nie... sy-
tuacja na „bratniej” linii 103.
Dotychczas wielu uczniów Tech-
nikum Łączności i pracowników
„Kabela” jeździło linią 104 korzy-
stając z tego, że trasa jej biega
okreśną drogą przez Prokocim.
Obecnie ta możliwość odpadła, w
autobusie 103, który samotnie po-
został na placu boju, rano i po
południu dzieją się dantejskie
sceny, przy których błędna ich
dantejskie pierwowzory. Autobus
104 jeździ zaś prawie pusty.

Zanim w MPK pomyślano o
środkach zaradczych już zrobili
to... taksówkarze. Oczywiście nie
z dobrego serca. Jeżdżą tam i z
powrotem od Matecznego do Pro-
kocimia i nie łamiąc licznika
biorą za kurs po parę złotych od
łębka. (...)

4 stycznia 1971 r.

„Białe linie” do Łasku Wolskiego i Skąły Kmitę

MPK dokłada starań, aby u-
możliwić krakowianom spędzenie

wolnych od pracy dni w najpięk-
niejszych rejonach miejskich i
podmiejskich. Jeśli latem trasy,
na których kursują dodatkowe
wozy zwą się „zielonymi”, to zi-
mą nazwać je będzie można „bia-
łymi”. Zapoczątkowana ma być
bowiem akcja zwiększania kur-
sów autobusów nr 134 do Łasku
Wolskiego i nr 238 do Skąły
Kmitę.

8 stycznia 1971 r.

Piekielna maszynaria

Decybele atakują nas ze wszy-
stkich stron. Hałas, produkt
współczesnej cywilizacji towarzy-
szy nam od wczesnego świtu do
późnej nocy.

Przykłady? Oto jeden z wielu.
MPK dążąc do zmodernizowa-
nia swojego wysłużonego taboru
tramwajowego, wprowadza auto-
matyczne zamykanie drzwi. Za
naciśnięciem guzika przez motor-
niczego, drzwi rozsuwają się i
zsuwają niemal w mgnieniu oka.
Tyle tylko, iż z tak niemożeb-
nym gzyztem i piskiem, że po
przejechaniu kilku przystanków
pasażerom puchną od hałasu u-

24 sierpnia 1972 r.

Kiedy na ulicach Krakowa?

Ulicami naszego miasta kurso-
wał już dla celów doświadczal-
nych autobus „berliet” wypro-
dukowany w Lyonie. Aktualnie
przechodzi on serię badań tech-
nicznych.

Jak nas poinformował dyrektor
eksploatacji Miejskiego Przedsię-
biorstwa Komunikacyjnego inż.
Eugeniusz Więcek — pojazd spi-
sywał się na medal, zyskał wyso-
ką ocenę ze strony kierowców i
pasażerów.

Z uwagi na to, że ilość taboru
komunikacji miejskiej przypadają-
jąca na ilość mieszkańców jest w
Krakowie najniższa wśród in-
nych dużych miast — mówi dyr.
E. Więcek — spodziewamy się, że
niewatpliwie przy rozdziale już
pierwszych wyprodukowanych
przez Jelcz autobusów „berliet
PR-100” potrzeby Krakowa będą
wzięte szczególnie pod uwagę i że
nasze miasto powinno mieć pierw-
zeństwo w dostawach.

Idą w tym kierunku starania
gospodarzy miasta i MPK.

(Wybrali: js. i kg)

Widzą siłę, możliwość działania

(Dokończenie ze str. 1)

*

Linia autobusowa „105”, jest jedną z ważniejszych w naszym mieście, a biegnie od Dworca Głównego do nowego osiedla przy ulicy Strzelców. Na tej linii spotykamy towarzysza Stanisława Sobczyka. Prowadzi wóz „105 — 07”. Niełatwo o parę minut rozmowy z kierowcą w pracy. Każda liczy się przecież na trasie. Wreszcie udaje się zamienić parę zdań.

— „W naszym życiu jest tyle do zrobienia, żeby się znośniej żyło. Na każdym kroku jest coś nie tak. Być członkiem partii to znaczy nie tylko widzieć i mówić, ale również działać... Zaczęliśmy od naszego Zakładu. Myjnia w okresie zimy zupełnie nie zdaje egzaminu. Niby zadaszona, ale korzystać z niej nie można, bo

przewody porośnięte. Myjemy wozy, przynosząc w wiadrach wodę. Całe ręce mamy z tego zgrubiałe i popękane, coż mamy jednak robić skoro na miejscu kontrole sprawdzają czystość naszych autobusów. Czy nie wiedzą w jakich warunkach pracujemy? Nasi mechanicy wykonują pracę w krytycznych warunkach, tak jest w hali napraw zimno. Wozy ustawicznie wjeżdżają i wyjeżdżają, i mimo zamykania drzwi, trudno zatrzymać ciepło, którego i tak jest tam niewiele. Z innych spraw to spekulacja. Zatrzymywanie przez sprzedawców w sklepach towaru „dla swoich” pod ładą. Co można dziś prostą drogą kupić? Wszędzie tylko układy. Ceny na towary skaczą z dnia na dzień w górę... Coż z tego, że człowiek stara się zarobić, że mu nawet pensję podniosła, skoro nic z tego nie ma. I jeszcze jedno... moje zdanie nie

będzie na pewno odosobnione, że w biurze przy Brozka dość często zdarzają się pomyłki przy obliczaniu naszych wynagrodzeń. Kiedy człowiek znajduje trochę cennego czasu i idzie tam, by sprostować pomyłkę, zostaje tak przyjęty jak ostatni intruz, bo zakłóca czas picia kawy paniom pracującym w biurze. Jako członek partii, widzę siebie bliżej wszystkich tych nabrzmiałych spraw naszego codziennego, niełatwego życia”.

*

Moi rozmówcy to ludzie młodzi, mają 37, 33 i 28 lat. Nie wybierałam ich spośród „dziesiątki” nowych członków partii organizacji czyżńskiej. Po prostu spotkałam przy wykonywaniu codziennej pracy.

Spisała:
MARIA BUBACZEWSKA

Est dobrym fachowcem, długoletnim, zdyscyplinowanym pracownikiem, równocześnie wartościowym człowiekiem, koleżeńskim i lubianym... tak mówią o nim w ZAC. Taką jest również opinia sekretarza VI POP Janusza Ryski. Brygadziści Marian Spałek jest kandydatem na członka partii, mimo że... Ale oddajmy mu głos:

„W mojej pierwszej w życiu pracy wstąpiłem do ZMS. Tak było w latach osiemdziesiątych, nazywała się organizacja młodzieżowa. Parę ładnych lat do niej należałem, a później w 1969 roku, nie mając jeszcze ukończonych trzydziestu lat, wstąpiłem do partii. Z moją partią byłam od nas dobre i złe lata, bo przecież i takie w naszej historii bywały. I wreszcie nadszedł burzliwy okres „Solidarności”, dziwnej atmosfery w kraju, trudny dla członków partii, ale równocześnie pozwalający pokazać, kto z nich godnym jest tego miana. Przetrwałem w Zakładzie z naszą POP najtrudniejsze miesiące, dopiero w 1982 roku zwróciłem sekretarzowi Rysce swoją legitymację partyjną. Muszę tu dodać, że z oddaniem legitymacji nie zmieniłem poglądów na życie w na-

szym kraju, na partię — kształtowanym latami, jeszcze od czasu mojej przynależności do organizacji młodzieżowej. Na moją decyzję wystąpienia z szeregu partii wpłynęła moja sytuacja rodzinna. Nie mam mieszkania. Żona z synem mieszka u swoich rodziców, a ja u swojej matki. W tym właśnie czasie zaistniały takie rodzinne

POWRÓT

okoliczności, że myślałem, iż moim wystąpieniem z partii, poprawię sytuację w rodzinie, że będę mógł zamieszkać razem z żoną i dzieckiem u teściów. Przez cały ten okres nurtowała mnie jednak myśl o powrocie. Niejednokrotnie napomknąłem sekretarzowi Rysce. Wiele przez ten czas przemyślałem. Niektórzy wręcz dziwili się, że chcę znów być w partii. Odradzali. Zdecydowałem, że wrócę i w tym roku na zebraniu naszej POP poprosiłem o przyjęcie z powrotem w szeregi, z których odszedłem.

Towarzysze zaufali mi i przyjęli. Jestem znów z nimi. Moje znów działać, a przecież tyle jest do zrobienia w naszym życiu... zakładzie, kraju. Czasem mam odczucie, jakby ktoś nadal robił celową zła robotę. Na przykład brakuje motywacji do pracy. Można przez osiem godzin „tyrać” i nie zarobić więcej od tych co pracują przeciętnie. Starzy fachowcy są krzywdzeni. Ich stawki tylko minimalnie się różnią od stawek ludzi przyjmowanych do Zakładu i niewiele jeszcze umiejących. Zarobki zależą od stażu pracy i fachowości. Chodzi mi jeszcze o robotników, jakieś zbliżenie do nich, równość, szacunek, żeby nie było podziału między ludźmi. Wierzę w siłę partii, we wspólne działanie. Byłem zawsze zdyscyplinowanym jej członkiem, robiłem dla niej dużo. Chcę nadal być takim samym”.

Trudny i nie zawsze możliwy jest powrót do partii. Brygadziści Marianowi Spałkowi towarzysze zaufali. Niemniej dwuletni kandydacki staż odbyć musi. Taki jest statut PZPR. Takie są konsekwencje pochopnej decyzji wystąpienia z jej szeregów.

(M.B.)

CIENKI okrzyk: — Baczność! — po czym mała dziewczynka zwraca się do prowadzącego apel wychowawcy — Melduję zimowisko MPK na apelu wieczornym. Stan zimowiska 113 osób. Obecni wszyscy. — Po chwili wychowawca dokonuje krótkiego podsumowania kończącego się dnia, a następnie podaje rozkład dnia jutrzejszego...

Tak wygląda zakończenie jednego z kolejnych dni dzieci pracowników MPK przebywających na zimowisku w Piekelniku na Orawie. Właśnie to położenie miejscowości sprawiło, że przez cały czas temperatura przypominała wszystkim, że mają pełnię zimy, a słupki rtęci w termometrze nigdy nie podnosił się wyżej niż —15 st. C. Dzieci jednak jakby tego nie zauważały i każde wyjście na śnieg, a zwłaszcza na narty, było dla nich prawdziwym wydarzeniem. Instruktor sportowy Zygfryd Fenrych przynajmniej, że właśnie narty cieszą się tu wyjątkowym powodzeniem. Korzystają z nich jednak tylko ci, którzy przywieźli własny sprzęt. Inni mogą tylko liczyć na układy koleżeńskie.

Zaraz jednak dowiaduję się, że w inny sprzęt sportowy zimowisko wyposażone jest dostatecznie — są ustawione stoły do tenisa, są sanki, jest lodowisko i do dyspozycji sala gimnastyczna... Starsi informują, że przydałoby się trochę nart, które mogliby wypożyczać. To jedyne co ich obecnie interesuje. Poza tym nie bardzo mogą sobie przypomnieć o innych problemach.

— Jedzenie? — pytam.

— E! Jeszcze zostaje — słyszę w odpowiedzi. — A jak komuś mało, to w stołówce jest taki stół, na którym przez cały dzień stoi chleb, masło, dżem, miód i herbata i jak ktoś jest głodny, to idzie tam sobie i sam sobie bierze jedzenie.

— Zimno?

— Też nie jest najgorzej — odpowiada — w korytarzach przez cały czas

ke, która stała się już hymnem zimowiska:

„W Piekelniku jest zima,
W Piekelniku mróz trzyma...”

śpiewają malcy, a całej grupie akompaniują na gitarze ich wychowawczynie, pani Jola Pozutko, która sama ułożyła słowa piosenki do melodii piosenki „O bosmanie”.

W Piekelniku jest zima w Piekelniku mróz trzyma

włączone są dmuchawki, a w pokojach też włącza się piecyki.

— Zdrowie?

— Nie ma czasu chorować! — słyszę.

— A niech sam pan zapyta o to panią higienistkę. Ona nam tylko musi wargi smarować bo pękają i to wszystko... — Jak na razie — mówi higienistka — było tylko kilka drobnych przebiegów. Przeważnie przywiezionych już z domów. Powietrze mroźne, ale chyba im służy.

Średnia grupa zaprasza mnie do wysłuchania piosenki w swoim wykonaniu. Korzystam więc z okazji, by dla potrzeb Rozgłośni MPK nagrać piosen-

„...A więc porzuc pierzynę

I pożegnaj rodzinę —

W Piekelniku jest drugi twój dom...”

— brzmią słowa piosenki, a ja staram się jeszcze porozmawiać z kadrą zimowiska.

Zastępczyni kierownika do spraw pedagogicznych Bogumiła Gołębiowska też nie widzi problemów. Ani z dziećmi, ani z wychowawcami, ani ze sprzętem, którego MPK przywiozło wystarczającą ilość. — Jeżeli brakuje czegoś — mówi — to nart. Tym bardziej, że nie idzie tu o żaden sprzęt wyczynowy, gdyż dla większości wystarczy samo założenie desek na nogi...

Najmniej rozmowny jest szef całego



Fot. ST. MAKAREWICZ

Niepotrzebna strata czasu i nerwów

CO ROKU jest to samo. Przed drzwiami jednego z pomieszczeń Działu Kadr na pierwszym piętrze biurowca MPK, przez cały luty ustawiają się ludzie w długiej kolejce. To pracownicy przedsiębiorstwa, emeryci, renciści, którzy czekali na przyśłowiową „ostatnią chwilę” z prolongatą biletów wolnej jazdy. Niepotrzebnie teraz tracą cenny dla każdego czas, denerwują się, a przede wszystkim osobom zatrudnionym przy prolongacie stwarzają warunki wręcz fatalnej, nerwowej pracy.

Od rana, do godzin popołudniowych, w kolejce zakręcającej aż na schody, stoi codziennie kilkadziesiąt osób. Znajdują się w niej pracownicy biurowca i okolicznych zakładów, których termin prolongaty biletów przypadał wprawdzie na luty, ale mogli załatwić ją już w grudniu. Stoją także osoby, zatrudnione w innych zakładach, do których pracownicy Działu Kadr specjalnie jeździli i przez kilka dni załatwiali wszystkie sprawy związane z prolongatą. Spora część osób w długiej kolejce to emeryci i renciści, a oni mogli prolongować bilety w styczniu, w Domu Tramwajarza przy placu Serkowskiemu.

Przeciętnie dziennie jak nam powiedzieli zatrudnieni przy prolongacie biletów — Danuta Birgiel i dorywco pomagający jej akurat w tym dniu — ponieważ druga osoba przebywa na zwolnieniu lekarskim — Krzysztof Batko, wydawanych jest do 150 biletów wolnej jazdy. To bardzo dużo, biorąc pod uwagę, że wydawanie nowych biletów, prolongowanie starych, łączy się ze sprawdzaniem zatrudnienia w dowodach osobistych, szukaniem odpowiednich kartotek, odnotowywaniem w nich danych itp.

Stojący w kolejce zapytani dlaczego dopiero w przedostatni dzień lutego przyszli załatwić prolongatę swoich biletów, odpowiadali podobnie: „teraz mi pasuje”, „nie miałem wtedy czasu”, „człowiek tyle ma na głowie, że przecież można było zapomnieć”.

Bilety wolnej jazdy tracą swoją wartość 1 marca. Czy wszyscy zdążą z prolongatą. Wątpliwe. Będą więc mieć pełne ręce roboty kontrolerzy biletowi, chyba że uwierzą na słowo kontrolowanemu, że ci ostatni jeszcze w MPK pracują, że nie zdążyli, że... a kolejka przed Działem Kadr będzie się prawdopodobnie jeszcze przez parę dni ustawiać. Może już nie tak długo, ale na pewno jeszcze będzie, tak przynajmniej twierdzi Danuta Birgiel. (M.B.)

zimowiska Jan Maciuszek, który na moje pytania mruczy tylko:

— A co ja będę cokolwiek ocenił. To co powiedzą dzieci, wychowawcy a potem rodzice, będzie najlepszą oceną i to powinno wystarczyć.

Gdy słyszę propozycję udziału w posiłku skwapliwie korzystam z okazji, by sprawdzić jak też to naprawdę jest z tym wyżywieniem. Jednak już przy drugim daniu jestem zidentyfikowany i dyżurna przynosi mi... podwójną porcję. Niestety, mimo że podobno ostatnimi czasy stałem się okropnym żarłokiem, to tej porcji nie daję rady, za co zostaje wezwany przed groźne oblicze szefowej kuchni. Pani Sabina z miejsca zaczyna atak.

— To tak? Nie dość, że jak kto z prasy przyjedzie to nawet do kuchni nie zajrzy, to jeszcze nawet nie zje wszystkiego? Ładnie to tak? Potem znów napiszecie, jak przed rokiem, że wyżywienie niczym w „Wierzyńku”, ale żeby przyjąć, zapytać czy czegoś nie brakuje, czy nie ma jakichś kłopotów — to nie!

— A brakuje czegoś? — pytam i zaraz słyszę następny potok słów.

— A skądże? Żeby pan wiedział ile się ten chłopak, ten intendent najedzi, nazalawia, ale zawsze wszystko wytrząśnie. Toż on nawet cytryny dla dzieciaków załatwia! W dzisiejszych czasach! Ja to tylko mogę narzekać na to, że jak przyjdę z tej rozgananej kuchni do swego pokoju to mi trochę za zimno, ale to nie wiem czy tam zimno, czy tu zbyt gorąco.

ADAM ZYZMAN

Szachiści „Tramwaju” grają i organizują turnieje

SEKCJA szachowa przy ZKS „Tramwaj” powstała w 1983 r. Przyszli do niej zawodnicy z bronowickiego klubu „Dyskomat”, rozpoczęli wyczynową grę pracownicy MPK. Po awansie do A klasy, nastąpiło otrzeźwienie. W 1984 r. drużyna, różniąc ledwie 1/2 punkta spadła do niższej klasy. Obok słabości juniorów i kobiet zadecydowała zmiana przepisów — obniżenie wieku juniora do 15 lat. Poprzednio juniorów szukano w przyzakładowej szkole, teraz stało się to niemożliwe, stąd walkowery, stąd ciągle kłopoty i w efekcie spadek.

Instruktor szachowy, kierownik sekcji, pracownik Działu Głównego Energetyka Władysław Trzaski opowiada o „polowaniach”, jakie musi urządzać na najmłodszych zawodników. Niestety, w rozpoczętych w lutym rozgrywkach C klasy, w których uczestniczy drużyna rezerwowa, pierwszy mecz z zespołem Krakowskiego Szkolnego Ośrodka Sportowego zakończył się porażką 2,5 do 3,5. Decydujący punkt przeciwnicy zdobyli walkowerem z powodu nieobecności juniora. Pan Trzaski opowiada o swych wycieczkach do szkół podstawowych, gdzie nielato znaleźć chętnych do gry w szachy, którzy nie są jeszcze członkami któregoś z krakowskich klubów. Stąd jego apel, by do sekcji zgłaszały się dzieci pracowników MPK, chodzące do starszych klas szkoły podstawowej. W każdą środę o godzinie siedemnastej w Domu Tramwajarza odbywają się treningi, kontakty można też nawiązywać przez sekretariat ZKS — numer wewnętrzny 13-88.

Kilka zdań jeszcze o pracy sekcji. Obok uczestnictwa w rozgrywkach (plany na ten rok — zajęcie wysokiego miejsca w rozpoczynających się w marcu rozgrywkach A klasy przez pierwszą drużynę, oraz awans do B klasy zespołu rezerwowego) wiele uwagi poświęcają zawodnicy „Tramwaju” popularyzowaniu szachów w MPK. Stąd inicjatywa urządzenia spartakiady szachowej, patronowanie rozgrywkom urządzanym w Zakładach, ostatnio w Zakładzie Zaopatrzenia Materiałowego.

Ten nurt działalności sekcji jest chyba ważniejszy od wyczynowego. Dzięki niemu wielu ludzi w przedsiębiorstwie ma szansę gry w szachy w warunkach prawdziwie turniejowych, a najlepsi jak chociażby Zbigniew Woch z Działu Zaopatrzenia występują w regularnych rozgrywkach Okręgowego Związku Szachowego. (kg)

W Gdańsku mają „Trabusa”

Z inicjatywy i dzięki staraniom Zarządu Zakładowego ZSMP Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku, zaczęła się w tym mieście ukazywać gazeta zakładowa WPK pod tytułem „Trabus”. Na razie ma głównie informacyjny charakter, przybliżając blisko 5-tysięcznej załodze najważniejsze problemy, jakimi żyje przedsiębiorstwo. Na 8 stronach można znaleźć również lepsze, ale też poszukiwane przez czytelników pozycje, jak krzyżówka, kącik satyryczny oraz serwis fotograficzny. Bratniej redakcji życzymy wielu sukcesów.

Uwaga emeryci i renciści

Pragnąc zaktualizować ewidencję emerytów i rencistów, prosimy o osobiste zgłaszanie się w lokalu Oddziałowej Rady Związkowej przy pl. Serkowskiiego 7. Prosimy przynieść ze sobą dowód osobisty oraz ostatnią decyzję ZUS o przyznaniu świadczeń emerytalno-rentowych. W przypadku osoby obłożnie chorej, nie mogącej osobiście zgłosić się — prosimy o kontakt członków rodziny, koleżanki, kolegów emeryta lub rencisty.

Apelujemy również do pracowników MPK, którzy mają kontakt z będącymi na emeryturze lub rencie koleżankami bądź kolegami, o powiadomienie ich o powyższej akcji lub poinformowanie nas o osobach chorych, które nie mogą nam udzielić odpowiedzi w tej sprawie.

Wszystkich zgłaszających się przyjmujemy: w każdą środę (z wyjątkiem świąt) od godz. 10 do 12 oraz w dni przyjmowania składek na Fundusz Pośmiertny i do Kasy Zap.-Poż. w dniach: 14, 15, 16 i 17 kwietnia 1986 r. lub 12, 13, 14 i 15 maja 1986 r. w godzinach od 10 do 16. **SERDECZNIE ZAPRASZAMY.**

Oddz. Rada Związkowa Emer. i Renc. MPK

ty znacznie poważniejsze niż materialne, straty moralne. A przecież autorytet buduje się mozolnie, stracić go zaś jest bardzo łatwo. Z niepokojem ludzie obserwują fakty świadczące, że ciągle jeszcze są wśród nas tacy, którzy niewiele zrozumieć, niewiele się nauczyć, którzy wciąż uważają, że argumenty zastąpić mo-

Zza biurka

Czas rozmów

zna mętnymi teoryjkami czy pokrzykiwaniem. A przecież autorytet partii ściśle związany jest z autorytetem osób na kierowniczych stanowiskach, także bezpartyjnych, z poziomem życia, ze sposobem załatwiania drażliwych spraw.

PZPR jest dziś w zupełności innej, niż przed kilku jeszcze laty sytuacji. Okrzepła, wzmocniła się. Ale z lat kryzysu członkowie jej kierownictwa wyciągają wnioski. Stąd idea rozmów, korzystania z wiedzy i doświadczenia tych, którzy

stanowią o sile partii. Ten fakt pozwala z optymizmem patrzeć na przyszłość już nie tylko partii, ale i kraju. Ale nauczani przykrymi doświadczeniami lat siedemdziesiątych ludzie boją się, czy znów ktoś na pośrednim szczeblu nie zechce w trosce o własny interes zamienić funkcji przekaznika na znacznie bezpieczniejszą funkcję kreatora wydumanych nastrojów. A dziś ten optymizm nie znajdzie już wyznawców, zbyt wiele gorzkich doświadczeń mamy wszyscy — i młodzi, i starzy.

Scenariusz rozmów, jeśli w ogóle można o takim mówić, zakłada poruszanie wszystkich tematów. Mówi się więc o sprawach małych i wielkich. O śmiesznie niskich cenach biletów tramwajowych, i o strategii rozwoju kraju. O drobiazgach denerwujących dziś i o niepokojach, które rozwiązać może dopiero dzień jutrzejszy. O niebezpieczeństwie pustych gestów, tak powszechnych przed dziesięć laty i o głębokim znaczeniu konkretnych działań.

Rozmowy dobiegają końca. Dobrze, że powstał pomysł ich odbycia, dobrze, że ludzie znów mają okazję uwierzyć, że ktoś chce poznać ich opinie. Niech X Zjazd wyciągnie wnioski. (kg)



O co tu właściwie chodzi?
Fot. JACEK BEDNARCZYK

Zwalczać palaczy czy palenie

ZODNIE z regulaminem pracy w MPK istnieje zakaz palenia tytoniu między innymi na zebraniach i naradach. Chciałoby się powiedzieć, że wrócono do dobrych tradycji z lat siedemdziesiątych, kiedy taki zakaz już istniał i był przestrzegany.

Podpisuję się obiema rękami pod tym zakazem. Mimo iż palę papierosa, po trzech, czterech godzinach wychodzę z narady z pękającą od bólu głową. Jak czuli się ci co nie palą?

Zakaz palenia będzie miał sens, jeżeli w obradach będą robione przerwy, właśnie na papierosa. Obserwowałam uczestników narad — palaczy, gdy takich przerw nie było. Jedni wychodzą na papierosa, inni wracają na salę, jeszcze inni patrzą niecierpliwie na zegarek bawiąc się zapalkami. Jeżeli zważymy, że palacze do mniejszości nie należą, procent rozkojarzonych i przeszkadzających jest znaczny.

Argumenty „to dla twego zdrowia” są o tyle słuszne co nieskuteczne, bo po pierwsze co zakazane to nęci, po drugie jest to niestety ograniczanie wolności jednostki, a po trzecie uczestnicy narad to ludzie raczej dorośli i o tym czy chcą umrzeć zdrowi czy chorzy powinni przynajmniej w tym zakresie decydować sami. Palenie trzeba zwalczać, zgoda, czy palaczy także? (fis)

WIOSNA to czas, kiedy wyjątkowo niechętnie podejmujemy wysiłek zarówno fizyczny, jak i intelektualny. Zmęczony ciężką i długą zimą organizm domaga się wypoczynku. Nie będzie on jednak dany tym, którzy interesują się życiem społeczno-politycznym. Czerwcowy X Zjazd PZPR już dziś przykuwa uwagę. Partia zdecydowała się na szczery dialog ze wszystkimi swoimi członkami. Rozmowy, które obecnie odbywają się w całym kraju, nie mają charakteru weryfikacyjnego, są podjęte chęcią wstuchania się w głos kraju. Członkowie PZPR w intymnej atmosferze mogą mówić o swych rozterkach, niepokojach, obawach. Oczywiście także o źródłach satysfakcji. I trzeba przyznać, że ta szansa jest wykorzystywana. Ludzie mówią szczerze i chętnie.

Z satysfakcją w ogromnej większości przyjmują program, ale niepokój budzi jego realizacja. Dlaczego brak szczegółowych ustaleń, czy PZPR znów nie usiłuje podnieść zbyt dużego ciężaru, wyręczając organa administracyjne? — padają z troskane pytania.

Są konkretne przykłady sytuacji, w których pochopte, niepotrzebne działanie konkretnych ludzi, spowodowało stra-



Piłka śnieżno-lodowa

fotoreportaż STANISŁAWA MAKAREWICZA

Ruszyła już piłkarska liga. Zawodnicy grają w warunkach zgoła arktycznych. Emocjonując się wyczynami profesjonalistów, nie zapominajmy, że na podobnych boiskach, na lodzie i śniegu, rozgrywają towarzyskie mecze także piłkarze niższych klas. Choć w okręgu krakowskim sezon mistrzowski rozpocznie się dopiero 6 kwietnia, to już 1 marca nasz fotoreporter obserwował zmagania juniorów Tramwaju z zespołem mistrza Polski w tej kategorii — Hutnikiem. Boczne boisko stadionu w Nowej Hucie nie zachęcało do gry. Zawodnicy obu drużyn walczyli jednak ambitnie, a w jakich warunkach popatrzmy. Jeszcze tylko informacja, że mecz zakończył się zwycięstwem Hutnika 3-0 (1-0).



Ze starej krakowskiej prasy

„ARTYKUŁ pt. „Tramwaj elektryczny” zawiera uwagi na temat mającego się uruchomić tramwaju elektrycznego. Redakcja otrzymała pismo, w którym autor wąpił w wyliczenia takiego tramwaju — bo „wszystkie wynalazki, coraz bardziej mające ułatwiać życie, wtedy dopiero dochodzą celu skoro równocześnie ułatwianiem jest ich użytkowanie, skoro rozpowszechnienie ich formy rozlewa się na ogół tak, że nie ogół na wynalazek, lecz wynalazek na ogół czekać musi. Udział publiczności w wynalazku jakimś musi być stały, ciągły, ogólny”. Wtedy dopiero staje się pożyteczny i konieczny.

Kraków niebawem cieszyć się będzie koleją elektryczną, „przemysłową już wozy eleganckie po ulicach”. „Miasto nasze zyska na tym wynalazku — nabierze cechy wielkomiejskie — będzie jeszcze „większym małym miastem” — nabierze wyglądu estetycznego — bo wozy zwłaszcza wieczorem najeżone światłem białym, wcale pięknie się przedstawiają.”

Autor ma zastrzeżenie co do użyteczności tego wynalazku.

— „Jeno jak to będzie w ruchu samym? — jak to my będziemy użytkować ten postęp?” — bo komu się bardzo a bardzo spieszy, ten nie będzie mógł już z wozu zeskoczyć i niepotrzebnie nie dojeżdżać aż do przepisowej Sekcji”. Tramwaj taki będzie za nagły i gwałtowny dla wygodniści, za powolny i za ciężki dla interesantów. Nasuwa mu się pytanie „czy w ogóle wprowadzenie tramwaju elektrycznego będzie praktyczne, czy wozy nie będą próżne przy takim ruchu i gorączkowej krzątaninie.”

Radzi wzorować się na Mediolanie, gdzie linie tramwajowe nie mają żadnych przystanków — gdy chce się wsiąść wystarczy idąc ulicą podnieść rękę, a wóz się zatrzyma — chcąc wysiąść naciska guzik elektryczny „za jego plecyma” i woźnica zatrzymuje wóz. Drugą zaletą mediolańskiego tramwaju to jedna tylko klasa i jedna cena biletu, bez względu na długość linii i miejsca na którym się wsiada. Trzecią zaletą jest wprowadzenie zniżek 50-procentowych do godziny 8.00 rano i po 20.00 wieczór. Zniżka taka byłaby wielką korzyścią dla młodzieży i klasy pracującej. „Czy u nas to wszystko byłoby za bardzo postępowe? Czy tramwaj nasz jest tylko dla ruchu, czy jest dla wygody? Nie powinien ruch ten stosować się do istotnej potrzeby wszystkich ludzi? Tak Krakowianie jak i Mediolaniecy jednakowo się spieszą, jednakowo pragną wygody i warunków istotnego ułatwienia tego pośpiechu.” Dyrekcja tramwaju winna wziąć pod rozwagę trzy rzeczy: „wygodę, korzyść czasu i taniość”. To są trzy warunki, wprowadzenie których przyczyni się, że tramwaj może się stać „zbawiennym i niezbędnym” dla publiczności wynalazkiem, — wtedy „wniknie w codzienne życie miasta” i z czasem „Kraków nie będzie mógł się obejść bez niego.”

„CZAS” — 9 maja 1901 rok
Wybrała: M. B.

Telefon do redakcji:
— Czy lubicie dobre dowcipy?
— Ależ oczywiście!
— To dlaczego ich nie drukujecie?

— Na którą zmianę pracujesz?
— Na pierwszą.
— Naprawdę? Twoja żona powiedziała mi, gdy do ciebie dzwoniłem, że na trzecią.
— Chodzę na trzecią, żeby nie spóźnić się na pierwszą!

— Na koncercie chóru zakładowego:
— Gdybym była piaszką — śpiewa niezbyt czysto solistka.



— Ach, gdybym ja miał strzelbę — odzywa się głos z sali.

Małinowski spotyka Kowalskiego:

— Słyszałem, że zdawałeś egzamin na motorniczego, jak ci poszło?

— No więc, to było tak...
— Nie się nie martw, zdasz na pewno następnym razem!

— Halo, czy to pan kierownik Małinowski?

— Tak, a kto mówi?

— Kubek.

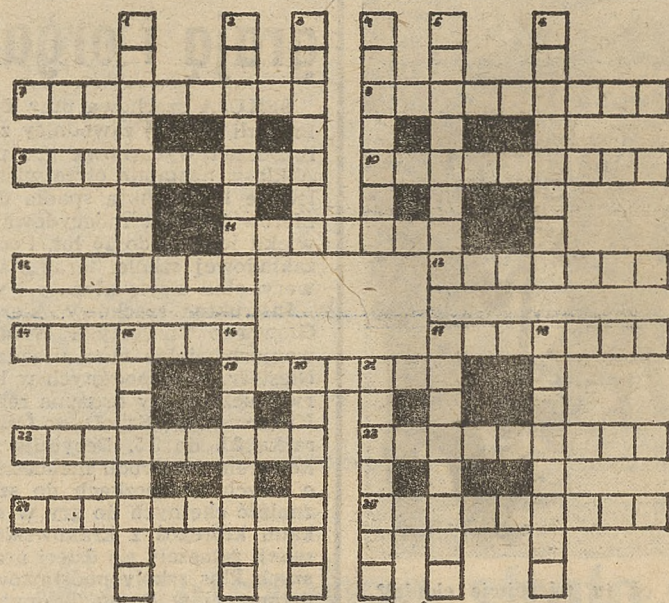
— Kto? Nie słyszę!

— Kubek — Kazimierz, Urban, Bolesław, Edward, Karol.

— Teraz słyszę, ale który z was dzwoni?

— Małinowski, co rozumiecie pod określeniem „wymiana poglądów”?

— To wtedy, kiedy przed rozmową z panem dyrektorem mam swój pogląd na jakąś sprawę, a po rozmowie, mam pogląd pana dyrektora...



POZIOMO: 7. okręt wojenny do wykrywania i niszczenia min, 8. przyprawa do flaczek i grochówki, 9. w płocie, 10. krzew lub drzewo z rodziny brzoźowatych, 11. napęd pojazdu, 12. ozdoba warkoczyków, 13. część maszyny elektrycznej z uzwojeniem, 14. sklep w koszarach, 17. skrzynia przykryta oszklonymi ramami, 19. but Indianina, 22. członek byłych uczestników wojny, 23. jeden z przypadków deklinacji, 24. dziejopis, 25. delegat.

PIONOWO: 1. staropolska nazwa słodkich win, 2. płaci je pocztowy tata, 3. kawałek drewna, 4. znajduje się w każdym pojeździe mechanicznym, 5. dostojenstwo, powaga, 6... Shaolin, 15. sąd specjalny, 16. przedstawicielstwo dyplomatyczne, 17. technika zdobnicza innych przedmiotów, 18. ... Baltazara Gąbki, 20. zmusił Napoleona do odwrotu spod Moskwy, 21. naczynie metalowe do gotowania wody i parzenia herbaty.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 4

POZIOMO: rogacz, Istra, luna, działo, Nurmi, darń, oset, Ikar, tartinka, klamerka, juta, kosz, zgon, oktet, Tartar, Alpy, biwak, kupala.

PIONOWO: Pionki, sterta, radio, Gwineja, złodziej, antrykot, Stark, trias, Kaligula, romantyk, kostka, ustawa, apteka, Zorba.

Nagrodę za rozwiązanie krzyżówki nr 1 wylosowała **BOŻENA RUMIAN**, za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 3 nagrodę wylosowała **MARIA KONCZEWSKA**.

PO WARSZAWIE JEŹDZI MNIEJ AUTOBUSÓW

W drugiej połowie lutego w warszawskim MKK podjęto drastyczną decyzję, w myśl której na stołeczne trasy wyjeżdża obecnie o 60 autobusów mniej niż poprzednio. Jest to wynik gwałtownie malejącej liczby kierowców. W dyrekcji leży dalszych 200 podań o zwolnienie, a już teraz brakuje ok. tysiąca kierowców. Pozostali pracują przy ogromnej liczbie godzin nadliczbowych. W tej sytuacji zdecydowano się na ograniczenie liczby wozów w ruchu. Na początek zmniejszono liczbę pojazdów na liniach dublujących się z innymi środkami komunikacji oraz na liniach, na których wykorzystanie pojemności wozów było poniżej 70 proc.

CZOŁOWE ZDERZENIE Z AUTOBUSEM MPK

We Wrocławiu doszło do czołowego zderzenia „syreny” z autobusem MPK, gdy kierujący autem osobowym zjechał nagle na lewą stronę jezdni. 37-letni kierowca zginął na miejscu, a jadący z nim 24-letnia pasażerka została ciężko ranna. Jak się okazało, sprawca wypadku usiadł za kierownicą po spożyciu alkoholu.

NAJWIĘKSZY ZBIÓR BILETÓW TRAMWAJOWYCH

Muzeum Komunikacji Miejskiej w Łodzi dysponuje największym w kraju zbiorem biletów tramwajowych z najróżniejszych miast. Zbiór był własnością mgra Wiesława Wołoszyna, kierownika Zakładu Nadzoru Ruchu MPK, który niedawno przekazał swą kolekcję temu Muzeum. Wśród

eksponatów są „migawki”, bilety miesięczne i wieloprzejazdowe niemal z całej Polski. Do największych ciekawostek zalicza się m. in. krakowskie bilety z napisem „Bilet na prosto” oraz bilety z Gdańska i Gdyni z lat 50, gdy tabor komunikacji miejskiej składał się tam również ze statków Żegluga Przybrzeżnej.

AKTY SABOTAŻU W PARYSKIM METRZE

W stolicy Francji dokonano serii sabotaży, w wyniku których na 6 liniach metra i szybkiej kolei miejskiej przerwany został ruch na kilka godzin. Sprawcy poprzecinali przewody urządzeń sygnalizacyjnych

pierwsze zamierzają przywrócić ten środek transportu władze miasta Sheffield. Doszły one do wniosku, że tramwaj ma przewagę nad autobusami. Elektryczne wagony nie zanieczyszczają powietrza spalinami i nie potrzebują paliwa, które w ostatnich latach gwałtownie podrożało.

KOMUNIKACJA MIEJSKA NA PIERWSZYM PLANIE

Władze miejskie Kairu zajmują się intensywnie dalszym rozwojem komunalnym 13-milionowej metropolii nad Nilem. Obok skomplikowanego problemu mieszkaniowego główny nacisk kładzie się na komunikację miejską. Ok. 75

rocznie. Większość z nich przeznaczają na eksport, przede wszystkim do państw socjalistycznych. Związek Radziecki jest głównym nabywcą „ikarusów”. Obecnie w wielu zakładach fabryki przeprowadza się rekonstrukcję. W lakierni montuje się nowe zautomatyzowane linie produkcyjne oraz instaluje się roboty. Na modernizację fabryki asygnowano 2,3 mld forintów. Załoga przygotowuje się do podjęcia produkcji nowych typów autobusów.

CENTRUM METRA NADAL NIEWIADOMA

Prace przy warszawskim metrze posuwają się szybko

rów. Jak się przewiduje, w roku 1990 będzie ich blisko 80 mln. Wymaga to nowych uruchomień i dodatkowego taboru. Na razie w nowosądeckim WPK nie ma z tym większych kłopotów. Sprzyja temu stworzony w przedsiębiorstwie system troski o pojazdy. Kierowcy są materialnie zainteresowani, aby wozy miały jak najmniej awarii, bowiem gdy autobus nie jeździ, kierowcy są kierowani do prac w warsztatach i nie otrzymują różnych dodatków. W efekcie wskaźnik gotowości w stolicy województwa wynosi 92 proc., a w całym przedsiębiorstwie, które obsługuje kilka miast, 87 proc.

BOHATER NARODOWY CZY ZWYKŁY MORDERCA

Sprawa Bernarda Goetza stała się w 1984 r. w USA przyczyną burzliwej dyskusji na temat prawa obywateli do samoobrony. Mając nielegalnie pistolet postrzelił on w nowojorskim metrze 4 Murzynów, twierdząc, iż usiłował go obrabować. Jeden z nich zmarł, a drugi został inwalidą. Zeznania świadków, których trudno jednak było uznać za w pełni obiektywne, niecałkowicie potwierdzały zeznania Goetza, ale dzięki kampanii prasowej, która powoływała się na tyśiące przestępstw popełnianych w podziemiach tamtejszego subwayu, Goetz stał się niemal bohaterem narodowym. Wiele pism stwierdziło, że strzelając wziął on na siebie rolę mściciela wszystkich ofiar. Niedawno Goetz został uwolniony przez sąd stanowy od oskarżenia o morderstwo. Czeką go natomiast proces o nielegalne posiadanie broni.

(Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



na 7 stacjach oraz rzucili na tory różne przeszkody, m. in. zwoje kabli i złom. Z pozostałych ułotek wynika, że działali oni w imieniu George'a Courtois, Patricka Thioleta i Abdela Kanima Khalkiego, którzy w grudniu ub. roku wzięli zakładników w Pałacu Sprawiedliwości w Nantes, po czym poddali się bez rozlewu krwi.

RENEANS TRAMWAJU W WIELKIEJ Brytanii

Przed ćwierćwieczem tramwaje usunięte zostały z ulic prawie wszystkich miast brytyjskich. Zachowała się tylko jedna linia — w mieście Blackpool, łącząca centrum z położonym na wybrzeżu hotelami, domami wypoczynkowymi i plażami. Ostatnio w Wielkiej Brytanii znów wraca moda na tramwaje. Jako

proc. ulic w mieście o powierzchni 265 km kw. zostało zbudowanych przed 50 laty. Dzisiaj nie są absolutnie w stanie sprostać potrzebom związanym z nasilającym się ruchem samochodowym. W minionych 10 latach liczba pojazdów wzrosła aż o 500 procent. Podejmuje się wiele działań. M. in. wprowadza się nowe zasady ruchu, oddaje do użytku nowe tunele i kładki na najruchliwszych skrzyżowaniach, budowane są autostrady i drogi szybkiego ruchu. Odczuwalnym obciążeniem dla ulic będzie uruchamianie jeszcze w tym roku kairskie metro.

ROBOTYZACJA W ZAKŁADACH „IKARUS”

Największa w Europie fabryka autobusów „Ikarus” produkuje około 13 tys. pojazdów

naprzód, ale nadal nie wiadomo, gdzie stanie budynek dla centrum sterowania ruchem. Co prawda jest lokalizacja przy zbiegu ul. Marszałkowskiej i Żurawiej, gdzie znajduje się strzeżony parking, ale sprawa nie jest jeszcze ostatecznie przesądzona, bowiem działka jest mała, a pierwsze kondygnacje budynku muszą służyć ogłowi mieszkańców stolicy. Z tego wynika, że gmach musiałby być wysoki co najmniej na 19 kondygnacji. Stąd nowa propozycja, aby centrum sterowania ruchem zlokalizować w okolicy Dworca Gdańskiego.

W NOWYM SĄCZU RADZĄ SOBIE

W ubiegłym roku autobusy komunikacji miejskiej przewiozły w województwie nowosądeckim ok. 67 mln pasażerów.