

Przedzjazdowa konferencja zakładowa w MPK

Na nic cała polityka partii bez poparcia robotników

W sobotę, 22 marca spotkali się na zakładowej konferencji delegaci MPK-owskich organizacji partyjnych. Wśród gości byli m. in. członek Biura Politycznego KC PZPR — Hieronim Kubiak, główny inspektor kontroli — gen. Edward Drzazga, sekretarz KK PZPR — Józef Szczurowski, wiceprezydent Krakowa — Marian Kulig, I sekretarz KD PZPR — Podgórze Jan Kozak, naczelnik dzielnicy — Adam Kellerman. Po złożeniu kwiatów pod tablicą upamiętniającą poległych w walce z hitlerowskim najeźdźcą pracowników MPK, rozpoczęto obrady.

Jako pierwszy zabrał głos I sekretarz XIII POP Pionu Ruchu — STANISŁAW RZEŹNIK: — Ta, jedna z największych w MPK, bo zrzeszająca 96 członków, Podstawowa Organizacja Partyjna działa w najbardziej widocznym w mieście pionie przedsiębiorstwa. St. Rzeźnik skoncentrował się w swym wystąpieniu na sprawach zawodowych. Podkreślił ogromny rozwój komunikacji w mieście. W latach 1981—1982 z zajezdni wyjeżdżało 311 autobusów, obecnie codziennie opuszczają je 504 wozy. W ciągu 4 minionych lat uruchomiono lub reaktywowano 21 linii autobusowych, na których kursuje 99 wozów. Pełkowice, Igolomia, Czułów, Mogilany, Modlnica, Sidzina, Ra-

czna, Lusina, Kocmyrzów, Skawina, Podbory Skawińskie, Zastów — Marszowiec, Górna Wieś to lista miejscowości, do których w tym czasie rozpoczęły regularne kursy czerwone autobusy. Wola Duchacka—

W CZASIE konferencji wręczono 17 członkowskich i kandydackich legitymacji partyjnych

Zachód, Prądnik Biały Zachód, Prądnik Czerwony, Dywizjonu 303, Jagielly to osiedla, które otrzymały regularną komunikację. A przecież MPK dowozi też dzieci do szkół, wykonuje wiele innych usług.

Trudno jednak przejść obo-

jętnie wobec niedomagań. A tych wciąż jest bardzo dużo. Wszak organizm miejski wciąż się rozwija, tymczasem do momentu oddania do użytku zajezdni przy ul. Łokietka, co ma nastąpić za 5 lat, dalszy przyrost liczby autobusów jest niemożliwy. Trzeba więc skoncentrować siły i środki na jeszcze efektywniejszym wykorzystaniu taboru, optymalizacji układu drogowego czy wzmocnieniu zasilania energetycznego trakcji tramwajowej. Niezbędne są, wciąż nie istniejące, studia komunikacji w nowych osiedlach. Miasto wciąż rośnie szybciej niż możliwości MPK.

Nie można w obecnej sytuacji dopuszczać do realizacji nielogicznych wniosków komunikacyjnych, np. o dogoszczenie przystanków — czy zmian tras istniejących linii, bez uwzględnienia systemu drogowego oraz interesu wszystkich mieszkańców. Niestety, zdarza się, że działania takie angażują autorytet KK PZPR, (Dokończenie na str. 3)



Władysław Michalski nie stać na tak olbrzymie nakłady finansowe. Sprawa nie ruszy bez wprowadzenia do planu centralnego. No i oczywiście sprawy młodzieży — nauka, praca, zarobki, mieszkanie, wypoczynek, aktywność pozazawodowa; wszystko, co dotyczy życiowego startu...

ZOSTAŁEM obdarzony wielkim kredytem zaufania — mówi WŁADYSŁAW MICHALSKI w chwili po ogłoszeniu wyników pracy Komisji Skrutacyjnej. — I to właśnie ja, najmłodszy delegat na Konferencji Zakładowej. Odczuwam to jako wielkie wyróżnienie i jednocześnie ogromną odpowiedzialność. Chcę w najbliższym czasie spotkać się ze wszystkimi POP w przedsiębiorstwie, by mój głos na Zjeździe był głosem całej organizacji partyjnej, całego MPK. Z trybuny zjazdowej chciałbym poruszyć oczywiście problemy komunikacji miejskiej, rzecz jasna systemowo, ale i z uwzględnieniem specyfiki krakowskiej. Wiadomo, jak pilna koniecznością jest przebudowa układu komunikacyjnego Krakowa, ale władz wojewódzkich

Delegatem na X Zjazd PZPR został WŁADYSŁAW MICHALSKI — przewodniczący Zarządu Zakładowego ZSMP.

Na Konferencji Krakowskiej PZPR nasze przedsiębiorstwo reprezentować będą:

TADEUSZ TRZMIEL — dyrektor naczelny

WŁADYSŁAW MICHALSKI — przew. ZZ ZSMP

WIESŁAW NOWAK — Pion Ruchu

ANDRZEJ RZEPECKI — ZAB

Delegatami na Konferencję Dzielnicową wybrani zostali: ZBIGNIEW BABIUCH — Rewizja Gospodarcza; TADEUSZ DĄBROWA — ZAW; HALINA GĘBIK — Pion Ruchu; RYSZARD GURBIEL — KZ PZPR; JÓZEF HODUREK — ZTH; ADAM JĘDRUSIK — Ośrodek Rehabilitacyjny; BOGDAN KOWALCZYK — ZAW; WŁODZIMIERZ ŁAKOMSKI — KK PZPR; ZYGMUNT MUSIAŁ — ZAW; STANISŁAW NOWAK — ZTS; STANISŁAW NOWAK — ZTX; JAN PIOTROWSKI — ZTP; STANISŁAW RZEŹNIK — Pion Ruchu; WIESŁAW SPRUCH — Pion Ruchu; EDWARD SUTOR — Pion Ruchu; JAN SZEFLER — ZBL; STANISŁAW SZYMAŃSKI — emeryt; TADEUSZ TRZMIEL — dyrektor naczelny.



BABKA

NA PRÓŻNO starał się zapanować nad ogarniającą go sennością. Ciepło i niecodzienna cisza jaka panowała w hotelowym pokoju sprawiły, że po kilku razach czytał jedno i to samo zdanie, niewiele z niego rozumiejąc. Wreszcie gazeta wypadła mu z ręki i zapadł w głęboki sen. Przebudził go ostry snop słonecznego światła, które wdarto się do pokoju oświetlając część ściany i przylegający do niej tapczan. Przez chwilę wydawało mu się, że jest w rodzinnym domu, we wspólnym pokoju, który zajmował z ojcem i że zaraz usłyszy jego zmęczony głos... „Andrzeju czas już wstawać, trzeba...” Głosu ojca, który już od paru miesięcy nie żyje, nie usłyszał, a pokój w rodzinnym domu, szybko zamienił się w pomieszczenie w hotelu robotniczym.

Kiedy w pełni uświadomił sobie gdzie się znajduje, kątem oka zerknął

na leżący na stoliku zegarek. Uspokoił się. Miał przed sobą sporo godzin wolnego czasu. Przymknął więc oczy i przeniósł się myślami do miejsca, w którym do niedawna jeszcze przebywał, do bliskich mu osób — rodziny, znajomych. Nikt mu nie kazał stamtąd odjeżdżać. Sam wybrał ten wspólny pokój w hotelu robotniczym. Miasto również sam wybrał. Mógł przecież zgłosić się do przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Szczecinie. Byłoby wówczas dużo bliżej do rodzinnych stron. Tam też organizowane są kursy dla motorniczych, ale on zwabiony ogłoszeniem w „Kurjerze” wybrał Kraków. Urzekło go to miasto jeszcze w czasie kilkudniowej wycieczki, na jaką pojechał będąc uczniem szkoły podstawowej. I wówczas to postanowił sobie, że kiedyś tu zamieszka.

(Dokończenie na str. 6)



Wesołych Świąt!

7 marca dla kobiet z Pionu Ruchu zorganizowano imprezę z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet. Uroczystość uświetnił paniem koncert zespołu „Pantograf”.

24 lutego w ZAP odbyło się wyjazdowe posiedzenie Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa. Przedstawiciele przedstawili zebrany plan potrzeb finansowych działalności socjalnej w br. Wobec braku funduszy z dotacji dla MPK zebrani upoważnili kierownictwo do wstępnego sfinansowania działalności socjalnej w kwocie 20 mln zł. Pieniądze przeznaczone zostaną na zakup skierowań na wczasy oraz opłaty za kolonie i obozy, itp.

Zakładowe Koło PCK ma blisko 50-letnią tradycję. Zrzesza około 1400 członków. Trwają intensywne starania, by powrócić do tradycji udziału połowy załogi w tej organizacji. Koło postawiło na podniesienie kwalifikacji członków. Zorganizowano trzydniowe szkolenie sanitarne, przygotowujące zespoły do udziału w eliminacjach zakładowych na terenie MPK. Na rok 1986 Koło zapowiada wznowienie szerokiej akcji propagandowej w zakładach (poprzez afisze, ulotki, gazetki itp.) oraz na zewnątrz przez dekorację naszych pojazdów. Bardzo cieszy rozwinięcie akcji charytatywnej, wznowienie opieki nad starszymi i emerytami — byłymi członkami PCK. Najprężniej działającą i najbardziej widoczną formą działania PCK jest działający pod patronatem ZSMP Klub „Honorowych Dawców Krwi”. Zrzesza on aktualnie ponad 500 członków. Organizuje różne akcje jak np. zbiórka na rzecz ofiar trzęsienia ziemi w Meksyku i budowy pomnika — szpitala Matki Polki.

15 dni w MPK



11 marca Koło Ligi Kobiet przy MPK zorganizowało dla swoich członkin imprezę z okazji Dnia Kobiet. Oprócz Pań należących do Ligi Kobiet w spotkaniu udział wzięły przedstawicielki poszczególnych zakładów MPK, przew. ZD Ligi Kobiet Polskich Kraków-Podgórze Olga Warzecha, sekr. ZD Maria Żelazny, oraz przedstawicielka redakcji „Panoramy”. W programie artystycznym wystąpił Jerzy Bińczycki oraz Nina Repetowska.

11 marca odbyło się spotkanie podsumowujące kontrolę Zakładu Torów. Kontrolę przeprowadzał Dział Zakładowej Rewizji Gospodarczej. Ogólna ocena jest pozytywna. Poprawie powinno ulec tempo i dokładność rozliczeń materiałowych po zakończeniu remontów oraz dokładność prowadzenia wszelkiej dokumentacji. Wiele spraw zostało już załatwionych w krótkim okresie między kontrolą a jej podsumowaniem.

W dniu 20 marca Zakładowe Koło Ligi Kobiet gościło na terenie przedsiębiorstwa przedstawicielkę „Sowieckiej Żeńszczyzny” red. Zarową, oraz przedstawicielkę redakcji „Przyjaciółki”. Zapoznała się ona z programem działania Koła, interesowała się pracą kobiet w naszym przedsiębiorstwie, ich problemami. W spotkaniu uczestniczyła również przew. ZZ TPPr S. Kostro, przew. Zarządu Wojewódzkiego LKP Zofia Wójcicka, przew. Koła LKP przy MPK Bożena Czeka, przew. Rady Oddziałowej NSZZ Zarządu Przedsiębiorstwa Wanda Karmańska.

13 marca odbyło się zebranie ZBoWiD. W części oficjalnej udekorowano 13 członków medalami „Za udział w walkach o utrwalanie władzy ludowej”. Odznaczenia otrzymali: Jan Augustyn, Franciszek Chudorski, Józef Duda, Tomasz Czaja, Henryk Czajka, Władysław Florek, Stanisław Galas, Bronisław Kaczmarczyk, Stanisław Kurtyś, Stefan Paziol, Juliusz Starkel, Bolesław Szafraniec, Józef Zak. W spotkaniu udział wzięli również naczelnik dzielnic A. Hareziak, przew. ZD ZBoWiD Z. Kończyk oraz dyrektor MPK T. Trzmiel. W dyskusji mówiono o zbliżającym się X Zjeździe PZPR (md)

Czym może się pochwalić nasz związek zawodowy

VI Walne Zebranie Delegatów NSZZ Pracowników MPK w Krakowie rozpoczyna obrady 3 kwietnia o godz. 12.00.

Przygotowane starannie materiały sprawozdawcze za 1985 r. dowodzą, że Związek, choć nie bez przeszkód, realizuje założony program, mając udział tak w podejmowaniu najważniejszych dla załogi decyzji, jak i

W oczach dzielnicowych radnych

MPK pracuje dobrze...

CO ROKU dzielnicowe rady narodowe dokonują oceny pracy MPK. Na podstawie pism przysłanych z trzech dzielnic (nie ma jeszcze informacji ze Śródmieścia) trzeba powiedzieć, że oceny te są pozytywne. Zwraca się w nich uwagę na realizację wniosków zgłaszanych przez obywateli w czasie kampanii wyborczych. Dobrze widziana i oceniana jest współpraca kierownictwa MPK z radami. Wiele wyjaśniono sobie na sesjach, w których brali udział nasi przedstawiciele. Ocena DRN Kraków — Nowa Huta poparta jest sondażami w większych zakładach pracy dzielnic.

W ocenach zwrócono uwagę na nie zawsze czysty tabor i brak właściwej informacji o komunikacji zastępczej w sytuacjach awaryjnych. Radni piszą też, że często sprawy drobne urastają do rangi problemów, a to powoduje krytykę społeczeństwa. Niezadowolone budzi także stagnacja komunikacji tramwajowej.

Zwraca się też uwagę, iż na pracę MPK nie miała wpływu nie najlagodniejsza tegoroczna zima. No cóż, jest to normalna pora roku w naszym klimacie, na szczęście „przewidziana” przez MPK, nie „zaskakuje” nas więc w ostatnich latach. Oceny mówią wprawdzie o niepełnej realizacji wniosków Komitetów Osiedlowych. Te sprawy jednak są na bieżąco wyjaśniane. No cóż, nie w każdym osiedlu mogą kursować autobusy, nie zawsze też można uruchamiać nowe, czy zmieniać już istniejące trasy. To co dla jednych jest dobre, może okazać się złe dla innych i MPK nie może nie brać tego pod uwagę. Często wnioski dotyczące tej samej sprawy są ze sobą sprzeczne.

Oceniono naszą pracę dobrze. Wysilek załogi i jej kierownictwa jest więc doceniony.

(F.S.)

PRZED KILKU laty wprowadzono raporty zaufania dla prowadzących pojazdy. Odpowiednie służby upoważniono do wycinania za mniejsze przewinienia kuponów z takiego raportu. Utrata trzeciego odcinka była jednoznaczna z utratą raportu i każde następne przewinienie było już powodem raportu karnego, w ślad za którym powinny iść pewne konsekwencje. Tymczasem doszło do tego, że przewinienia karane utratą raportu zaufania wymknęły się zupełnie spod kontroli. Wiele jest przykładów lekceważenia raportów. Na raport mówiący o najjeździe na zwrotnicę przy czerwonym świetle odpisano „Wykorzystano”. Do czego, już nie wiadomo. Wpis o jeździe bez pasażerów służy do pouczeń, stwierdzone trawienie kursów jest często w opinii kierowników bezzasadne, za przewożenie pasażerów palących papierosy w kabinie daje się ostrzeżenie, niezatrzymywanie się na przystankach przy zjeździe jest przyczyną potrącenia premii za jeden dzień, taka kara też spoty-

rozpatrywaniu i załatwianiu jednostkowych spraw członków. Dużym osiągnięciem jest podjęcie problemów płacowych oraz współudział w tworzeniu i wprowadzeniu tzw. Porozumienia Płacowego, przy zachowaniu dotychczasowych zasad przyznawania dodatków stażowych i nagród jubileuszowych. Poza tą podstawową sprawą Zarząd pod przewodnictwem Janusza Litwińskiego zajmował się głównie sprawami poprawy warunków pracy, zdrowotnością załogi i analizą wypadkowości. Niebagatelną kwestią były też sprawy socjalno-bytowe i akcja wczasowo-kolonijna.

Praca komisji socjalno-bytowej, której przewodniczy Marian Kozacz, to ok. 350 opinii w sprawie bezzwrotnych zapomóg, z czego niemal połowa dotyczyła wniosków emerytów i rencistów. Komisja zaopiniowała także ponad 6 tys. skierowań na wczasy i kolonie. Problem pożyczek na remonty i modernizację mieszkań, który ze względu na brak możliwości prawno-finansowych nie został od razu załatwiony do końca i wywołał trochę niesnasek, znalazł wreszcie swoje pozytywne zakończenie po korekcie odpowiedniego funduszu. Komisja przeprowadziła też bieżące kontrole wykorzystania tych pożyczek oraz interweniowała w sprawie złej organizacji kolonii letnich w Ustroniu Szczecińskim.

Komisja kulturalno-oświatowa głównie współdziałała w organizowaniu imprez rozrywkowych, turystycznych i wypoczynkowych wraz z Działem Kultury, Sportu i Turystyki, zaś komisja ds. kobiet dopiero rozpoczęła budowanie programu swej działalności, rozpoznając potrzeby żeńskiej części załogi.

Komisja Społecznego Inspek-

tora Pracy, którym jest Aleksander Kowalczyk, zajmując się stałą kontrolą przestrzegania prawa pracy, stanu technicznego parku maszynowego, dochodzeń powypadkowych oraz analizując przyczyny powstawania różnego rodzaju schorzeń i możliwości poprawy warunków pracy — wydała blisko 1000 uwag i zaaleceń, z których ponad 90 proc. zostało już zrealizowanych.

Organizacja zrzeszająca niemal 3300 członków to już znacząca siła społeczna, siła licząca się w przedsiębiorstwie, mogąca skutecznie reprezentować interesy załogi — tak w stosunkach z kierownictwem jak i na forum Federacji i OPZZ. Natomiast zwykła, codzienna praca bazuje na działalności Oddziałowych Rad Zakładowych. I to właśnie na tym najbliższym pracownikowi szczeblu związkowym kształtują się opinie o całej organizacji. O tym nie wolno zapominać.

(jmm)

Jeszcze o Świącie Kobiet

WPRAWDZIE od Dnia Kobiet minęło trochę czasu, ale wspomnienia jeszcze długo pozostaną w pamięci naszych pań. Rzecz w tym, że dla jednych będą to wspomnienia miłe, dla innych nie. „Zapomniał o nas kobietach — usłyszałam od jednej z długoletnich pracownic Pionu Ruchu — nie uczestniczyłyśmy we wspólnej zabawie 7 marca, która odbyła się w Domu Tramwajarza. Chciałyśmy iść na tę zabawę, bo przecież to nasze wspólne święto. Jest to również okazja do porozmawiania o różnych sprawach, do poznania nowych koleżanek...”

Tyle pani regulatorka pracująca w Rejonie Śródmieście. Sprawdziłam... i okazało się, że żadna z pań pracujących w tym rejonie nie uczestniczyła we

wspólnej zabawie. Dlaczego? Pani twierdziła, że nie zostały zaproszone... Kierownik Zakładu Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu. Włodzimierz Nazimek, stwierdził, że specjalnych zaproszeń w tym roku do pracowni Pionu Ruchu nie wysłano, niemniej ogłoszenia o uroczystym spotkaniu były umieszczone we wszystkich gablotach. Nikt się też do niego i do zastępującego chorego kierownika Rejonu Śródmieście Tomasza Twardowskiego o zamiar służby nie zgłaszał. Dlaczego więc panie z tego Rejonu nie przyszły... po prostu nie wie... Dodaje jeszcze, że z ewentualną zamiarą służby dla pań, które w tym czasie miały ją pełnić, nie byłoby żadnych problemów.

Pani rozmawiająca ze mną twierdziła zresztą to samo, że koleżdy regulatorzy chętnie by je na czas spotkania w Domu Tramwajarza zastąpili. A więc gdzie szukać przyczyny, że nie wszystkie panie z Pionu Ruchu były w tym dniu uśmiechnięte i zadowolone?

Panowie z Pionu Ruchu, jestem też kobietą i bronić będę mojej pici, jak mogłicie się dobrze bawić (a tak podobno było) na spotkaniu z okazji Dnia Kobiet, skoro zauważyliście, że ani jednej z kilkunastu pań pracujących w Rejonie Śródmieście na owym spotkaniu nie ma? Mielicie do dyspozycji telefon, samochody, a mimo to daleko było Wam do mężczyzn z tamtych lat...

(M.B.)

Wzmoc aktywność młodzieżowej organizacji

12 marca w ZSZ MPK odbyło się kolejne posiedzenie plenarne Zarządu Zakładowego ZSMP. Oceniono działalność organizacji w ubiegłym roku. Realizując program IV Zakładowej Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej ZSMP, zanotowało m. in. osiągnięcia takie, jak: zajęcie I miejsca w TMMT w województwie, samodzielne zorganizowanie akcji letniej. Ponadto MPK-owska organizacja ZSMP była bezpośrednio reprezentowana na dwóch ważnych dla ruchu młodzieżowego wydarzeniach w roku 1985 tj. na XIV Zjeździe ZSMP oraz na XII

Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów. Do mankamentów działalności zaliczyć trzeba zbyt małą aktywność członków (spośród 726 należących do ZSMP), słabą pracę niektórych kół oraz częste zmiany przewodniczących. Wyróżniono dyplomami 40 czołowych aktywistów.

Z funkcji członka Plenum zwolniono: Ewę Baranowską, Bożenę Kozak, Jerzego Partykę, Krzysztofa Smoluchę. W drodze tajnego głosowania wybrano w ich miejsce: Krystynę Kozub, Czesław Szabelską i Antoniego Targosza.

(md)

ka motorniczego za brak umundurowania. A przecież wszystkie te przewinienia i wykroczenia powinny powodować utratę premii specjalnej za cały miesiąc. Inna sprawa, czy utrata nagrody specjalnej jest karą? Przecież ona powinna być otrzymywana za wyjątkowo dobrą pracę, powinna do niej motywować, gdy

będzie kierowcą lub motorniczym.

Tolerancyjne podchodzenie do tych problemów mści się niestety i to bardzo szybko. Ofiarą padają często sami prowadzący pojazdy i tracą wielokrotnie więcej niż miesięczną nagrodę. W 1985 roku Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy zanotował po

Dla kogo te raporty?

tymczasem traktowana jest jak dodatek do pensji.

Daleka jestem od odbierania ludziom pieniędzy za wszelką cenę, ale też nie mam zamiaru propagować wypłacania ich bez względu na wszystko. Wyłącznie wynagradzanie na pewno nie przyniesie efektów. Dziwi, że tak pobłażliwie traktowane są także te raporty, które mówią o wykroczeniach drogowych. Zgoda, że nauczać i pouczać trzeba ciągle, ale pewne nauki wypadają wpajać zanim pracownik

raz pierwszy w historii MPK 2045 zdarzeń, w tym 497 zawińniętych przez naszych pracowników. Niestety były i tragedie. 20 osób poniosło śmierć, z tego trzy zginęły z winy kierujących. Wprawdzie tych 20 ofiar śmiertelnych, to najmnijmniej 10 lat liczba, ale... W Szczecinie zginęło 10 osób, we Wrocławiu 15, w Poznaniu 7, w Łodzi 15 i dla przedsiębiorstw te liczby są najwyższe od szeregu lat. Zastrasza też ilość kolizji i wypadków wyłącznie z udziałem pojazdów

MPK. Było ich 171, z tego 144 zawińione.

Najczęstszą przyczyną wypadków jest nadmierna szybkość, nieprawidłowe wyprzedzanie, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu, nieumiejętne hamowanie. Najniebezpieczniejsze ulice to: Wielicka, Bohaterów Stalingradu, Grzegorzewska, Rondo Czyżyńskiego i Rondo Mogiłskie.

Niepokoja tegoroczne „efekty”. Mimo iż w styczniu było mniej wypadków, ich skutki były gorsze. W wyniku 177 różnych zdarzeń ranne zostały 54 osoby, gdy w tym samym okresie ub. r. tylko 13.

Oczywiście twierdzić można, że obecnie mamy więcej taboru, większy jest ruch na drogach. Czy jednak można tym tłumaczyć wszystko? Zarówno Nadzór Ruchu jak i Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy prowadzą działania profilaktyczne. Są taśmy magnetofonowe, propaganda wizualna, stosuje się kontrole trzeźwości, ale bez pomocy wszystkich zainteresowanych efekty będą żadne.

F. SERWIN

Z wizytą

Tam gdzie ma powstać wzorzec

PIOTRKÓW TRYBUNALSKI wojewódzki awans zawdzięcza reformie z 1976 roku. Dziś różnie się mówi o ówczesnych zmianach. Piotrków niewiele skorzystał. Nawet stracił. Przed 10 laty były tu trzy kina, dziś tylko jedno. O teatrze nie ma nawet co mówić. A województwo jest spore. W nim kilka miast o sporym znaczeniu dla krajowej gospodarki. Tomaszów Mazowiecki, Radomsko, Opoczno, przede wszystkim Bełchatów, te nazwy znaczą na gospodarczej mapie Polski.

W 1977 roku utworzono w Piotrkowie Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej. Czerwone autobusy pojawiły się tam jednak 21 lat wcześniej, tak że w maju obchodzona będzie 30 rocznica komunikacji miejskiej w Piotrkowie. Obecnie autobusy WPKM jeżdżą w największych miastach województwa, a także między nimi. Np. z Piotrkowa do Tomaszowa „12” odjeżdża co ok. 55 minut, a jazda trwa godzinę. Do Bełchatowa „ikarus 280” odjeżdża ze stolicy województwa co 180 minut, a jazda do końcowego przystanku w Grocholicach, kilka kilometrów za stolicą polskiego węgla brunatnego, zajmuje półtorej godziny.

Województwo piotrkowskie, jak niosą słuchy, ma być jednym z dwóch, które wytypowano do zastosowania modelowych rozwiązań komunikacyjnych. Dyrektor WPKM Andrzej Turzyński nie zna szczegółów tej koncepcji. Domyśla się jednak o co chodzi. Oto w 1982 r. zespół fachowców pod

kierunkiem prof. Mariana Rataja opracował „Projekt rozwoju komunikacji w województwie piotrkowskim do roku 2000”. To niezwykle drobiazgowo, 180 stronicowe dzieło, zawiera komplet niezbędnych informacji o dniu dzisiejszym i przyszłości piotrkowskich podróży. Uwzględniła wszystkie aspekty sprawy, od rozmieszczenia miejsc pracy, przez prognozy rozwoju miejscowości i wiele innych czynników.

Dzień dzisiejszy nie nastraja optymistycznie. Wszystkie zajezdnie WPKM są ciasne, stare, wymagają remontów, bądź budowy od podstaw. W Tomaszowie np. zajezdnia mieści się w starym tartaku. Opoczno i Radomsko też nie posiadają odpowiednich pomieszczeń. Bełchatowska miejska komunikacja jest tematem na zupełnie inny artykuł, który wkrótce ukaże się w „Sygnałach”. Wymaga to sporych, idących w obecnych cenach w miliardy złotych nakładów. Czy będzie więc możliwa realizacja modelowej koncepcji komunikacji? Dyrektor Turzyński ma nadzieję, że w ślad za decyzją o realizacji modelu, pójdą centralne dotacje. Przedsiębiorstwo może bowiem co roku przeznaczyć na cele inwestycyjne niespełna 50 mln złotych. To suma wręcz śmieszna, gdy porównać ją z potrzebami.

W piotrkowskiej zajezdni niedawno pojawiły się „ikarusy 280”. „Autosany” jeżdżą już tylko w Opocznie. W pozostałych miastach „berliety”, „ikarusy 280 i 260”. Jest ich niewiele ponad 200. Potrzeby programu prof. Rataja mó-

wią o ok. 1500. To niewyobrażalnie dużo dla tego województwa. U krakowianina rodzi się pytanie; ile wobec tego autobusów nasyciliby naszą komunikację miejską w stopniu wystarczającym naukowcom?

Komunikacja nie jest zła. **Piotr Wojtasik**, kierownik zajezdni w Bełchatowie, którego prowokacyjnie pytam, czy częstotliwość 180 minut na linii „25” (Piotrków-Bełchatów) nie oznacza symbolicznego tylko utrzymywania komunikacji, burza się:

— Ale nasz autobus jedzie na pewno i jest punktualnie na przystanku. W dodatku kierowca nie wyrzuca ludzi z wozu, jak w PKS-ie. Pasażerowie korzystają więc z wozów WPKM, dostosowując do rozkładu jazdy swój rozkład zajęć.

Faktycznie wozy jeżdżą pełne, choć nie przepelnione. Wypada tu jeszcze wspomnieć o punktualności. Pracownicy piotrkowskiego WPKM mówią, że zdarzają się petycje pasażerów o przyspieszenie bądź opóźnienie odjazdu o 4-5 minut. Na każdym przystanku znajdują się skrupulatnie przestrzegane minutowe rozkłady jazdy. Miasto na pewno mniejsze od Krakowa i łatwiej poruszać się w nim ciężkimi autobusami, ale rzecz na pewno zasługuje na podkreślenie.

Piotrkowską zajezdnię budowano w czasach, gdy „autosany” były szczytem marzeń dla tego miasta. Nie więc dziwnego, że dziś gdy „przegub” stanie na kanale, to drzwi muszą pozostać otwarte. Miejsca jest sporo, nie

ma jednak hal postojowych, tylko naprawcze. Obecnie zamiast kanałów, buduje się stanowiska z podnośnikami. Wygodniejsze to dla mechaników, a i przy zmianie typów autobusów też łatwiej będzie przestawić stanowisko. Trzeba myśleć o budowie hali z prawdziwego zdarzenia do napraw „280”, zbyt ciasny okazuje się też biurowiec, zaprojektowany przed laty, bez wyobraźni. Gdy niedawno chciano dobudować drugie piętro, okazało się, że nie wytrzymają fundamenty. W efekcie część biur mieści się przy jednym wjeździe do zajezdni, reszta na przeciwnym jej krańcu. Daje się też we znaki woda podskórna, zajezdnia leży bowiem na południowo-wschodnim krańcu miasta, tam gdzie były wcześniej mokre łąki. Zbyt słaba, jak na współczesne autobusy, jak trylika ułożona na placu postojowym. Nową nawierzchnię będzie można jednak kłaść dopiero, gdy zakończy się adaptacja.

Czy znają krakowskie MPK? Jakżeby nie? W najbliższych dniach wybierają się do tego miasta ekipa racjonalizatorów. Dyrektor ogłosił konkurs na budowę wozu technicznego i właśnie w Krakowie chcą podpatrzeć „pogotą” wybudowanego na „ikarusie”.

Ta wizyta już się odbyła. Piotrkowianie wywieźli wiele cennych spostrzeżeń. Gdy z pociągu na stacji Piotrków Trybunalski zobaczymy pogotowie techniczne, podobne jak w naszym mieście, wiemy, że to nie tylko zewnętrzne podobieństwo.

KRZYSZTOF GACEK

JEST TAKA anegdota, że gdy krakowski turysta znalazł się kiedyś w Puszczy Białowieskiej padł nieprzytomny, gdyż zaszkodził mu nadmiar czystego powietrza. Uratował go dopiero leśniczy, który niefortunnie położył pod wylot rury wydechowej swego gazu. — Prawda to czy nie? — zastanawiali się tramwajarze z zakładu Podgórze, aż postanowili sprawdzić osobiście. Jak przystało na poważne badania naukowe, grupa doświadczalna była odpowiednio duża, tak, że z trudem zmieściła się w autobusie. Nie zresztą dziwnego skoro w programie wycieczki przewidziany był kulig do serca puszczy oraz odwiedziny w rezerwacie żubrów.

Cała ekspedycja wyruszyła z Krakowa 17 lutego z rana i nie nie zdawało się wrócić jakichkolwiek kłopotów. Tylko malkontenci narzekali na wyjątkowy chłód w tylnej części autobusu. Jakoż, w miarę oddalania się od Warszawy, autobus zaczął coraz bardziej szwankować. Początkowo trzeba było tylko ograniczyć prędkość jazdy, ale niebawem wózek całkiem odmówił posłuszeństwa i nie pomógł nawet blisko trzygodzinne próby naprawienia go. Utknęliśmy w szarym polu — 10 kilometrów od Hajnówki.

Zdesperowany kierowca wyruszył szukać pomocy, lecz nie znalazł jej, bo było zbyt późno. Zmartwiony wrócił do wo-

zu już dobrze po północy, ale na szczęście milicyjnym radiowozem. Milicjanci, których pomoc początkowo miała się ograniczyć tylko do podwiezienia pechowego kierowcy, gdy zobaczyli zimny autobus a w nim tłum ludzi, także matki z dziećmi, postanowili zająć się najbardziej potrzebującymi opieką. Załadowano więc dzieci z matkami do milicyjnej „nyski” i powieziono do Hajnówki do hotelu pracowniczego budowlanych. Jednak pozostałym w autobusie perspektywa spędzenia reszty nocy w wozie wyjątkowo się nie podobała i w pół godziny później wśród załogi wyprawy doszło do

we wspomnianym już hotelu pracowniczym, załatwionym oczywiście przez usługowych milicjantów. Co niektórzy nawet zdążyli się przespać, inni nie mieli czasu tego zrobić i już wczesnym rankiem wycieczkowicze jechali wśród ośnieżonej puszczy majestatycznie sunącym pociągiem liczącym załedwie trzy wagony.

W Hajnówce pozostał tylko kierowca autobusu, który udał się do miejscowej bazy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego z prośbą o pomoc w ściągnięciu i naprawie autobusu. Do dziś wspomina tych ludzi, którzy nieznanemu koledze po fachu nie

cej się z końskich nozdrzy, dźwięk janczarów, dochodzące z sań śpiewy... Oto kulig wjeżdża na rozległą polanę w księżycowej poświacie, w której blasku widać przysypany śniegiem czworobok dachów, a w środku tak wyznaczonego placu czeka już stos potężnych polan na ognisko. Wkrótce wybucha płomień i ktoś intonuje starą harcerską pieśń związaną z rozpaleniem ogniska. Potem następna pieśń i następna... a gdzieś z boku wydają gorący bigos myśliwski i kielbasę do pieczenia w ogniu.

Ognisko dogasa, a rząd sań znów rusza przez ośnieżoną puszcę. Wracamy do Białowieskiej. Gdy dojeżdżamy do pierwszych chałup, siedzący ze mną leśniczy i akordeonista w jednej osobie tłumaczy, że Białowieża jest wsią, która może się poszczycić największą w Polsce ilością pracowników naukowych. — Nic dziwnego, są tam dwie placówki naukowe, naukowcy związani z hodowlą żubrów i tarpanów, które odwiedzamy w rezerwacie dopiero nazajutrz.

W środowy ranek odwiedzamy jeszcze puszczańskie muzeum, gdzie można obejrzeć okazy białowieskiej fauny i flory, a następnie, już autobusem, który dotarł za nami, wyruszamy w drogę powrotną do Krakowa, wstępując po drodze do rezerwatu. Potężne zwierzęta oglądamy tylko z daleka, z wieży obserwacyjnej, by nie naruszać ich stoickiego spokoju.

Zupełnie inaczej zachowują się małe koniki — tarpany, które kiedyś udomowione, mają się przez kolejne krzyżówki stać znowu dzikimi końmi. Lecz jak można wrócić do natury, gdy codziennie przybývają tłumy turystów, a każdy z nich wyciąga rękę z kostkami cukru czy zwykłymi cukierkami?

Czas żegnać miłe zwierzęta i piękną Puszcze Białowieską i udać się w dalszą drogę, która już tym razem przebiega bez kłopotów i niespodzianek. Tuż przed północą docieramy do Krakowa.

I co? I jak to jest z tym zbyt czystym powietrzem? Okazuje się, że nikt nie tracił przytomności, ani w puszczy, ani po powrocie z niej. To puszcza już zatruta, czy w Krakowie nie jest jeszcze tak źle?

ADAM ZYZMAN

- ◆ Zepsuty autobus ◆ nocny marsz przez śniegi
- ◆ kulig z pochodniami ◆ odwiedziny u żubrów i tarpanów — czyli...

Krakowscy tramwajarze w Białowieży

buntu — młódz, która nie chciała marznąć w autobusie wyruszyła do Hajnówki piechotą, by stamtąd, już korzystając z usług naszych kolegów ze wspólnego od niedawna ministerstwa — kolejarzy, wyruszyć do Białowieży.

Nie uszli jednak daleko, gdy znów nadjechała milicyjna „nysa”. Panom sierżantom żal się bowiem zrobiło tych, których zostawili w autobusie i postanowili wrócić. Oczywiście, pełni galanterii wędrowcy, odesłali ich jeszcze po tych, którzy pełni desperacji postanowili tę noc spędzić w autobusie, a sami podreptali dalej wśród padającego całą czas śniegu.

Widać już było światła Hajnówki, gdy po grupę przypominającą bardziej śnieżną bałwaną niż ludzi przybyła już trzecim kursem milicyjna „nysa”. Ładowali się gdzieś popadło. Zarówno obok kierowcy, jak i tam, gdzie z reguły podróżują aresztanci... i myślę, że gdyby auto zatrzymała wtedy... kontrola drogowa, to kierowca na pewno zapłaciłby mandat za przeciążenie samochodu.

Była godzina trzecia w nocy, gdy wszyscy spotkali się

tylko pomogli, ale nawet nie pozwolili wziąć udziału w naprawie, żeby się zbyt nie pobrudzić, a nakarmić byli gotowi we własnych domach.

My tymczasem, zamiast przybyć do Białowieży jeszcze w poniedziałek przed kolacją, ledwo zdążyliśmy na wtorkowe śniadanie. Z powodu braku autobusu nie można było pojechać do rezerwatu żubrów jak początkowo planowano i w zasadzie nie pozostało nic innego, jak tylko odpocząć po nocnych przygodach i perypetiach. Choć trzeba przyznać, że byli i tacy, których nęciła ta „przedwojenna zima” z ośnieżoną puszcą i zasypaną śniegiem wsią.

Natomiast przed wieczorem, a więc po raz pierwszy zgodnie z harmonogramem, czekało na nas dwanaście sań, którymi wyruszyliśmy przez puszcę na kulig. Czy taki kulig da się opisać? Nie wiem, ale ten kto ma dobrą i bujną wyobraźnię niech przytknie oczy i spróbuje sobie wyobrazić rząd pędzących przez ośnieżoną puszcę sań, oświetlonych tylko pochodniami, których blask odbija się i skrzy na otaczającej biele śniegu. Do tego jeszcze kłęby pary unoszą-



Wiosenne porządki ozas zacząć. Uczniowie szkoły przyzakładowej dbają, by było czysto także przed biurowcem przy ul. Brożka. Fot. ST. MAKAREWICZ

Jak grzyby po deszczu

NIJEDEN już raz pisaliśmy o zespołach gospodarczych. Powstają z konieczności, dla realizowania konkretnej pracy, której nie można byłoby wykonać. W ich ramach wykonywane są zadania nie objęte planem, a zbyt ważne by można było jeszcze czekać z ich wykonaniem. Korzyści z powoływania zespołów gospodarczych są podwójne. Terminowo wykonana praca i dodatkowy zarobek dla pracowników wchodzących w ich skład.

Zespół gospodarczy buduje w ZTH wagon towarowy na podwoziu skasowanego tramwaju „N”. Wagon ten powstaje według koncepcji kierownictwa Zakładu i zespołu kierowanego przez mgr inż. **Bogusława Kolano**. W skład zespołu wchodzi: **Franciszek Salaja, Stanisław Koreczek, Marian Brewiński i Jan Mróz**.

Na etapie przygotowania do podjęcia prac są dwa kolejne zespoły gospodarcze w tym Zakładzie, powołane do napraw wypadkowych łącznie z modernizacją dwóch wagonów: 233 i 901. (M.B.)

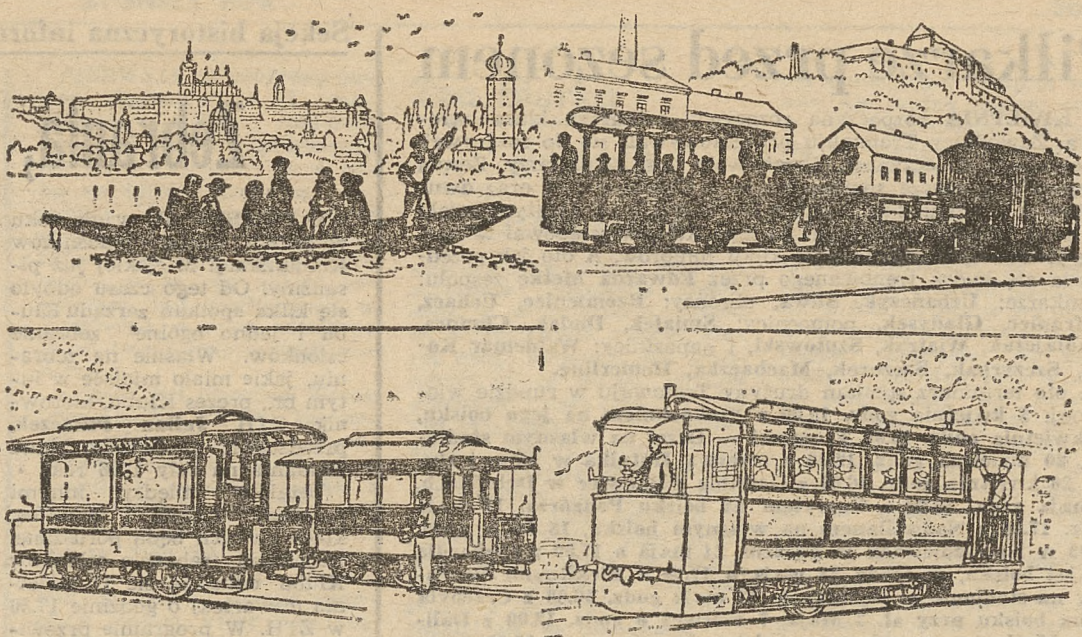
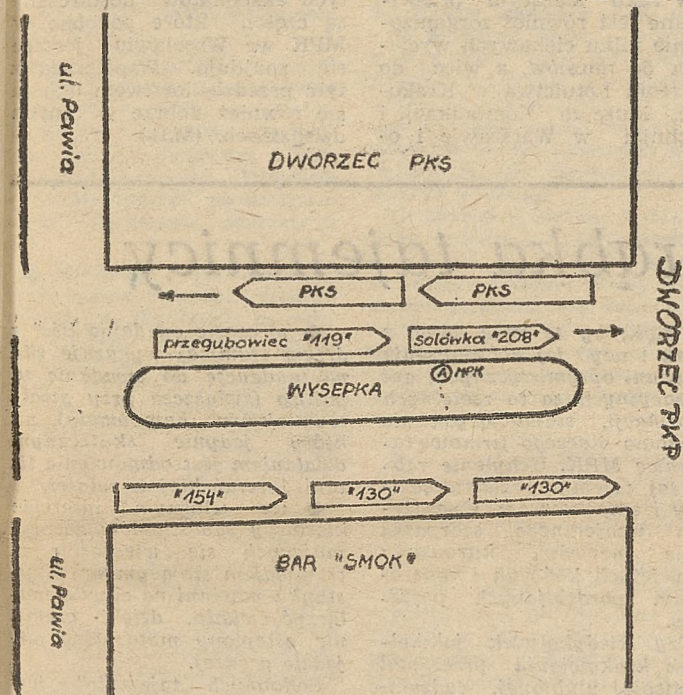


I jak tu być dzikimi tarpanami, gdy wyciąga się tyle rąk, a w każdej coś słodkiego?

O organizacji ruchu na placu Kolejowym

Każdy, kto tylko jest na placu przed Dworcem Głównym PKP w Krakowie, przygląda się komunikacyjnej ciasnocie, jaka tu panuje. Bo to i przystanki autobusów MPK przyjeżdżających (końcowe) i odjeżdżających, i stanowiska PKS, i postój taksówek oraz innych samochodów. Do tego jeszcze duży ruch pieszych. Przystanek dla linii „119” i „208” jest usytuowany na jednym pasie ruchu, bo sąsiedni pas zajmują przyjeżdżające autobusy PKS. Częstotliwość odjazdów autobusów MPK linii „119” jest dużo większa od autobusów linii „208”. Gdy autobus „208” przyjeżdża przed autobusem „119” i „nadspiesz”, stoi przez dość długi czas blokując odjazd „119”. Autobus linii „208” czeka na czas odjazdu, stojąc za nim „119” nie może wyjechać chociaż powinien już być na trasie. Kierowca autobusu „119” nie może ominąć stojącego autobusu „208”, ponieważ z lewej strony pasa ruchu ma szereg autobusów PKS stojących na przystanku. Zmuszony jest więc odjechać z opóźnieniem, dopiero po ruszeniu autobusu linii „208”, lub w ostatecznym przypadku przejechać wysepkę znajdującą się po prawej stronie co jest niezgodne z przepisami ruchu drogowego. Bywa i tak, że i przepisy trzeba łamać, ale to kierowca bierze na własne ryzyko lub własną kieszeń, bo on — płaci mandat. Zgłoszono o tym kierownikom nadzoru ruchu MPK, ale jak do dzisiaj bez skutku. Nikt nie chce zadać sobie trudu, bo lepiej nie widzieć i nie słyszeć. Może po moim sygnale na łamach naszej zakładowej gazety zajmie się ktoś tą sprawą. Aby nie być gołosłownym i lepiej zobrażować sytuację przed Dworcem Głównym załączam rysunek przedstawiający rozmieszczenie przystanków w tym rejonie.

STEFAN GIELZECKI



Może ktoś to przetłumaczy

OD CZASU, gdy rybak znad Wełtawy, Wisły, czy Łaby ciągnąc po bezdrożach niezdarny wózek wioził swój polów na książęcy gród, w komunikacji i transporcie nastąpiły gigantyczne zmiany. Ale od momentu, gdy zorganizowana miejska komunikacja rodziła się w dużych aglomeracjach, minęło zaledwie niewiele ponad 100, góra 150, lat. Gdyby dziś, puszczać wodze fantazji, starać się wyobrazić kilkumilionowe miasto bez tramwajów, trolejbusów, autobusów czy metra... Nie jednak o wizjach tu mowa, ale o przeszłości komunikacji, o jej rozwoju na przestrzeni wieków.

W Czechosłowacji od szeregu już lat wydawnictwo „Edice Svazek ALBATROS” z Pragi wydaje ciekawą serię poświęconą historii miast, mineralom, różnym rodzajom komunikacji... po prostu temat, które mogą być interesujące. Seria ta przeznaczona jest przede wszystkim dla młodzieży, ale z równą pasją czytana przez dorosłych. Kolejny — oznaczony numerem 60, w cząści poświęcony historii i współczesności miejskiej komunikacji — zarówno w Czechosłowacji jak i w innych krajach nie tylko Europy, ale i świata. Autorem tego niezwykle interesującego i przystępnego napisanego dzieła jest Ludvík Losos a celnymi i często dowcipnymi rysunkami opatrzył je Jiří Bouda.

„Dějiny městské dopravy” — bo tak brzmi oryginalny tytuł tej książki — poświęcone zostały syntetycznemu omówieniu m. in. takich pojazdów jak: omnibusy, dorożki, tramwaje na paliwa płynne, tramwaje górskie, trolejbusy czy „tramwaje” zautomatyzowane, które być może za kilkadziesiąt lat, nadziennymi torowiskami, przebiegać będą bez-

szelestnie ponad naszymi miastami. Kilkadziesiąt stron — co jest zresztą zrozumiałe — autor poświęcił rozwojowi komunikacji miejskiej w Czechosłowacji między innymi w Bratysławie, Mariánských Lázních, Liberecu czy Českých Budějovicích. Na końcu zamieszczony został również kilkudziesięciopłaszczywny słownik fachowych określeń używanych w miejskiej komunikacji wraz z krótkim ich wyjaśnieniem.

Książka będzie zapewne cennym nabytkiem szczególnie dla tych miłośników miejskiej komunikacji, którzy zaczynają szerzej interesować się tymi zagadnieniami. Jest tylko jedna drobna przeszkoda — publikacja ta wydana została w języku czeskim. Być może znajdzie się edytor, który zechce wydać ją po polsku. Na pewno warto. Ale to już inne zagadnienie.

Dziś chciałbym zaprezentować 4 z kilkudziesięciu rysunków zamieszczonych w omawianej książce. Pierwszy z nich pokazuje przeprawę lodzią przez rzekę dzielącą miasto (domyślić się można, że rzecz dzieje się przed kilkoma wiekami w Pradze). Drugi rysunek przedstawia popularną „konkę” kursującą w Brnie w roku 1869, kolejny rysunek prezentuje pierwsze wagony tramwaju konnego w Pradze (na pierwszym planie tramwaj firmy Ringhoffer z roku 1876). Na ostatnim zaś rysunku pokazany jest tramwaj kursujący po ulicach szwajcarskiego Berna w początkach lat 80-tych ubiegłego stulecia. Był to tramwaj, którego silnik napędzany był sprężonym powietrzem, a autorem tego pomysłu był francuski inżynier polskiego pochodzenia Mekarski. Czego to ludzie nie wymyślają...

MARIAN JANUSZ STRENG

Sami nie wiecie co posiadacie

ROZWÓJ

...dał się zauważyć, kiedy zespół zaczął systematycznie występować na imprezach zakładowych i dawać koncerty w placówkach kulturalno-oświatowych w mieście i województwie. Jak okrzyknął „Pantograf” przez owych 6 lat, można się było przekonać w 1975 r., kiedy bierze on udział w imprezach uświetniających 100-lecie komunikacji miejskiej w Krakowie. Otrzymał wszystko to czego mu brakowało — pełną akceptację słuchaczy (załogi) i mecenasa. Dyrekcja, Rada Zakładowa oraz ZG ZZPGKiT sięgnęli do kieszy, w wyniku czego można było zakupić aparaturę nagłaśniającą, a co za tym idzie, myśleć o przygotowaniach do przeglądu ogólnopolskiego, stosując w międzyczasie swoisty „trening” w formie występów na wszystkich imprezach związanych z przeglądem aktywności kulturalnej ludzi pracy „Człowiek—Praca—Twórczość” organizowanym przez CRZZ.

SUKCESY

...nastąpiły od roku 1978. Należenie braw na imprezach lokalnych przestało wystarczać. „Pantograf” wziął udział w Ogólnopolskim Przeglądzie Zespołów Artystycznych ZZPGKiT w Chorzowie, gdzie zajął II miejsce w swojej kategorii i w nagrodę otrzymał zaproszenie na koncerty do NRD. Występował przed polskimi i niemieckimi słuchaczami w Weimarze i Erfurcie. Od tej pory zespół stale uczestniczy w różnego rodzaju przeglądach, odnosząc sukcesy. W 1980 roku I miejsce w swej kategorii na przeglądzie zespołów wokarno-instrumentalnych pn. „Szukamy talentów” w Proszowicach, I miejsce w eliminacjach dzielnicowych — Podgórze festiwalu piosenki radzieckiej, I miejsce w XXIV Ogólnopolskim Konkursie Recytatorskim i Poezji Śpiewanej, którego też pokłosiem było zaproszenie do wzięcia udziału w Ogólnopolskim Festiwalu Pieśni Słowackiej i związane z tym nagranie w Polskim Radio w Krakowie. Największym jednak sukcesem zespołu było zdobycie I miejsca w roku 1979 na Ogólnopolskim Przeglądzie Amatorskich Zespołów Wokarno-Instrumentalnych zorganizowanym w Chorzowie, z czym wiązało się zdobycie pucharu, dyplomu i nagrody w postaci 10 dni tournée po Czechosłowacji.

DZIEŃ DZISIEJSZY

...a tak by można nazwać właściwie ostatnią pięćdziesiątkę istnienia zespołu) wygląda zupełnie inaczej. I to nie od strony poziomu — jest ten sam szef, tak samo zaangażowani ludzie, jest, można rzec, jeszcze ambitniejszy program. Skonstatowano, że „plagiatorstwo” uprawianie muzyki prowadzi donikąd i przestawiono się na poezję śpiewaną z trudniejszym podkładem muzycznym, ale przecież nie zarzucono muzyki komunikatywnej i zespół występuje z własnymi w polowie kompozycjami (tekst, muzyka, aranżacja). Autorka niniejszego tekstu słyszała te utwory i gorąco by je polecała, tyle że jak gdyby nie ma komu. Ubolewają bowiem „pantografowcy” nad tym, że w ostatnich latach nie ma przeglądów o dawnej randze, a więc

nie ma dopingu. Nawet w przedsiębiorstwie radykalnie zmalało zapotrzebowanie na ich występy. Z westchnieniem wspominają, że dawniej taki „Dzień Kobiet” trwał dwa tygodnie, dzisiaj mogą zagrać tylko na jednej imprezie centralnej (oczywiście na szczeblu przedsiębiorstwa). Ten brak możliwości występowania trochę zniechęca, ale żeby to tylko o to chodziło. Pamiętamy, kiedy zespół otrzymał pieniądze na zakup instrumentów i aparatury — to już 10 lat! Ambicje ambicjami, ale co zrobić, kiedy np. taka gitara basowa wymaga specjalistycznej aparatury: wzmacniacza, głośników, a zespół jej nie posiada, no więc gra się na tym, co jest. Zmartwienie stanowi też pomieszczenie do ćwiczeń — wyeksmitowani z placu Sękowskiego narzekają na złą akustykę, brak zaplecza socjalnego itp., a perspektywa Bocheńskiej dość odległa i też nie stu procentowa. Inna bolączka to brak dopływu „świeżej krwi”. Skonsolidowany zespół to jest to, ale przecież bez napływu młodych talentów zastarza się, żutynnieje, rozleci... ba, już powstała paradoksalna sytuacja, że jedyną możliwością „eksportowych” występów jest udział w przeglądach młodzieżowych ale... wiek nie pozwala. Aż trudno uwierzyć, że wśród kilkudziesięciu załogi nie znajdzie się kilku grających i śpiewających młodych ludzi. Może niewiara we własne możliwości? Be-obaw, Seweryn w pół roku przeistaczał wokalistów w instrumentalistów, byle trochę dobrych chęci, odwagi, no i ciut zdolności, a potem złapie się bakcyli.

Tę ostatnią sprawę poczytajmy za apel do młodych śpiewających i grających na instrumentach. Całe to jednak pisanie ma innego adresata: „Pantograf” miał przecież mecenasa, jeśli ten nadal się nim być poczuwa, to przypomnienie tego zasłużonego zespołu w części historycznej miało doprowadzić do tytułowej pointy — sami nie wiecie, co posiadacie. Zaś opis dnia dzisiejszego do wniosków, które pozostawiam otwarte.

IRENA CURYŁO

TAK SIĘ OSTATNIO biadoli nad upadkiem tzw. kultury robotniczej (przez który to termin na ogół rozumie się uprawianie amatorskiej sztuki środowiskowej), nasz organ zakładowy o nadmiarze jej przejawów w MPK też nie informuje, a tymczasem prawda jak to zwykle bywa — jest pośrodku. No bo jakaż inna refleksja może się nasunąć na marginesie istnienia i działalności MPK-owskiego zespołu nuzycznego „Pantograf”. Toż to autentyczny wykwit kultury środowiskowej, założony bowiem został przez pracownika MPK — ówczesnego (w 1969 r.) instruktora Klubu Zakładowego „Tramwajarz” Leopolda Rolniaka, członkami zostali także pracownicy. Nikt nie dał im pieniędzy, instrumentów, pomieszczenia i opieki artystycznej, a jednak potrzeba wyzwolenia talentów, godziwej rozrywki czy czegoś tam jeszcze, była silniejsza skoro zespół powstał i skoro miał raczej niezachęcające

POCZĄTKI

Działali przecież w bardzo trudnych warunkach — bez instruktora, bez należytego sprzętu i ze względu na genetyczny — bez akceptacji załogi. Ćwiczyli na własnoręcznie zmontowanym sprzęcie używając wzmacniacza typu „empi”. Dopiero po dwu latach udowodnili, że nie są doraźnym zlepkiem „szarpidrutów” i mecenas zafundował im instruktora muzycznego, Jerzego Seweryna, wówczas zdobywającego jeszcze kwalifikacje muzyczne, a dzisiaj nadal wernego zespołowi kierownika artystycznego, kompozytora i aranżera. Następnie więc dwa lata to okres wzmożonej pracy nad podniesieniem umiejętności, a także nad opracowaniem jednolitego stylu i treści, na odpowiednim poziomie muzycznym, repertuaru. Można było myśleć o przygotowaniu się do udziału w przeglądzie zespołów instrumentalnych na szczeblu dzielnicowym i miejskim.

Pilkarze przed sezonem

5 KWIETNIA rozpoczyna rozgrywki piłkarska klasa okręgowa. Zawodnicy Tramwaju przygotowali się do rozgrywek na obozie w Osieczanach. Przebywało tam 22 piłkarzy. Zespół rozegrał trzy mecze sparingowe — z Cracovią 1-1 oraz dwukrotnie z myślenickim Dalinem — 4-1 i 1-1. Drużyna grała będzie w składzie podobnym do tego, który występował w rundzie jesiennej. Doszło jedynie kilku juniorów. A oto jak przedstawia się kadra trenowanego przez Edwarda Metkę zespołu: bramkarze: Urbańczyk, Sliwa, obrońcy: Rzemieniec, Uchacz, Szafraniec, Gładyszek, pomocnicy: Smialek, Dudek, Chmura, Mikołajczuk, Wiatrak, Szutowski, i napastnicy: Waldemar Kozioł, Szczyrbak, Szczurek, Machaczka, Hemerling.

A oto terminarz spotkań drużyny Tramwaju w rundzie wiosennej: 5 kwietnia godz. 15.00 z Prokocimem na jego boisku, 12 kwietnia godz. 15.00 Tramwaj — Orzeł na własnym stadionie, 20 kwietnia godz. 12.30 z rezerwą Hutnika w Nowej Hucie, 26 kwietnia godz. 16.00 z Gościbą Sulikowice w Dębniakach, 3 maja godz. 16.00 z Georytem na boisku Podgórze, 10 maja godz. 17.00 z Nadwiślanem na własnym boisku, 18 maja godz. 11.00 w Krzeszowicach ze Świtą, 24 maja o 17.00 z Clepardią na jej boisku, w środę 28 maja o 17.30 z Błękitnymi Bodzanów na stadionie w Dębniakach, 31 maja godz. 16.00 z Cracovią II na boisku przy al. 3 Maja, 7 czerwca o godz. 18.00 z Dalinem Myślenice na własnym boisku, 14 czerwca o 17.00 z rezerwą Wisły na wyjeździe i 21 czerwca o 16.00 z Kablem na własnym stadionie.

Zyczymy sukcesów!

(kg)

Spartakiada Zimowa

8 MARCA br. na stokach „Kolistego Gronia” w Zawoi odbyła się kolejna (już dwunasta) zimowa spartakiada pracowników MPK i ich rodzin organizowana przez Ognisko TKKF „Tramwajarz” oraz Dział Kultury, Sportu i Turystyki. W spartakiadzie brało udział 260 uczestników startujących w następujących konkurencjach: slalom gigant, zjazd rekreacyjny, biathlon, zjazd na workach foliowych. Pierwsze miejsce oraz puchar przechodni (tym razem już na stałe gdyż po raz trzeci) zdobył zespół Zarządu Przedsiębiorstwa przed ZAW, ZAC i ZSZ. W klasyfikacji indywidualnej najlepszymi w poszczególnych konkurencjach z podziałem na grupy wiekowe okazali się: slalom gigant kobiet do 10 lat — Justyna Panuszka, do 15 — Beata Klys, do 25 — Anna Kowalczyk, powyżej 25 — Grażyna Pietrzyk, mężczyźni: do 15 lat — Mariusz Nieć, do 35 — Paweł Rożek, powyżej 35 — Mieczysław Berezik. Zjazd rekreacyjny kobiet wygrała Grażyna Pietrzyk, w grupie mężczyzn najlepszym okazał się Paweł Rożek. Biathlon kobiet do lat 15 wygrała Grażyna Klys, do 25 lat — Monika Karmańska, powyżej 25 — Barbara Szwaia i Anna Wiśniewska. Biathlon mężczyzn do lat 15 wygrał Krzysztof Pszyk, zjazd na workach foliowych — Jan Sznajd.

Trójce najlepszych zawodników w poszczególnych konkurencjach indywidualnych wręczono dyplomy oraz nagrody rzeczowe ufundowane przez dyrekcję Przedsiębiorstwa. Dodatkową atrakcją dla startujących w slalomie gigancie była możliwość zdobycia odznak zjazdowych Polskiego Związku Narciarskiego przez tych, którzy wypełnili wymagane regulaminem PZN normy czasowe — w stosunku do czasu wzorcowego. Niektórzy zawodnicy otrzymali za efektowne ewolucje narciarskie na pograniczu akrobatyki wyróżnienia w postaci dyplomów „padalca — super padalca — pechowca” sezonu i pechowca spartakiady. Był również kwiatek dla pań, jako że spartakiada odbywała się właśnie w Dzień Kobiet. W nagrodę za ambicję i wolę walki oprócz upominków i dyplomów był również wspólny wigos na winie (82 zł porcja). Serdecznie dziękujemy tym wszystkim, którzy pomogli w realizacji imprezy, kibicom za stworzenie atmosfery zachęcającej do sportowej rywalizacji. Szczególnie gorące brawa należą się dyrektorowi, który swoim osobistym przykładem i wolą walki na trasie zjazdowej zagrzewał wszystkich do ambitnych wyczynów sportowych, pomimo niejednego „mrozącego krew w żyłach” salta. Do zobaczenia na następnej spartakiadzie zimowej.

ZYGFRED FENRYCH

(Dokończenie ze str. 1)

W rodzinnym domu, który nie był już jego, po śmierci ojca — matkę stracił w dzieciństwie — nie miał co robić. Pozostał w nim o dwanaście lat starszy brat z żoną i trójką dzieci. Kolejarski domek rodziców, z dwoma małutkami pokojkami, ogródkiem i kawałkiem pola za miasteczkiem, nadaje się tylko dla jednej skromnej rodziny. Brat, pracownik PKP, jak kiedyś ojciec, i bratowa, nie wyrzucali go z domu, a nawet mówili: „kolej potrzebuje ludzi do pracy, zostań z nami. Nie chciał. Kiedyś marzył o studiach na politechnice. Zniechęcony oblanym egzaminem, nie startował już po raz drugi. Do Krakowa przyjechał z bagażem sierotego 23-letniego życia i maturą liceum ogólnokształcącego.

W MPK przyjęto go tak, jak było podane w ogłoszeniu prasowym. Otrzymał miejsce w hotelu pracowniczym, gdzie mógł się zatrzymać, przeszedł szczegółowe badania lekarskie i ukończył kurs kwalifikujący go do wykonywania zawodu motorniczego. Miał więc wreszcie konkretny zawód, który pozwoli na pozostanie w Krakowie, mieście wymarzone w latach dziecińczych.

Z rozmysłem nad własnym życiem, Andrzej „wraca” na ziemię. Jest Wielkanoc. Dwóch współlokatorów hotelowego pokoju wyjechało na święta do rodzinnych domów. On też by mógł pojechać do brata. Na pewno ucieszyłby się że przyjechał, szczególnie dzieci, że wrócił wujek, którego na swój sposób lubił, ale na jeden dzień jechać na drugi koniec Polski nie było sen-

su. Młody adept sztuki prowadzenia tramwajów przyjął więc na święta propozycję pracy na linii — pierwszej samodzielnej, bez opieki i fachowych rad patrona.

— W takie duże święto mało jest pasażerów i ruch na mieście też niewielki. Pierwsza więc samodzielna jazda będzie dla pana łatwiejsza niż w normalny dzień tygodnia... — doradzał Andrzejowi zastępca kierownika zakładu.

Andrzej przygotowuje się do pracy. To właśnie dzisiaj na drugiej zmianie, poprowadzi samodzielnie tramwaj. Trochę żal, że śniadanie wielkanocne składa się z kartkówek, nie najlepszej kiełbasy, musztardy i czerstwego chleba, bo wczoraj nie zdążył kupić świętego. Nic też gotowanego dzisiaj nie zje, bo i gdzie? W takie święto wszystkie bary i restauracje przecież pozamykane. Znowu więc na krótko wraca myślami do rodzinnego domu, do tradycyjnych potraw, święconego... Do zajazdu nie wychodzi za wcześnie. Zamiast dojechać do niej autobusem, parę przystanków idzie pieszo. Na ulicy wita go krakowska wiosna, nieco przyprószone pyłem i zamglone oparami przemysłowych wyziewów, ale mimo to radosna i oświeżająca.

W dyspozytorni powierzają mu wagon — dziś jeżdżą pojedynczo. Jest świeżo odmalowany. Andrzej sprawdza poszczególne urządzenia. Tak go prze-

Sekcja historyczna informuje:

Zebrania, dni klubowe, wycieczki...

O POWSTANIU w ub. roku w MPK Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej już pisaliśmy. Od tego czasu odbyło się kilka spotkań zarządu Klubu i jedno ogólne zebranie członków. Właśnie na zebraniu, jakie miało miejsce w lutym br., prezes Klubu, kierownik ZTH Julian Pilszczyk, przedstawił propozycję planu działania na cały 1986 rok.

Ustalono między innymi program zebrania i tematów, które na nich będą poruszane. Najbliższe zebranie członków Klubu odbędzie się 17 kwietnia (czwartek) o godzinie 17.30 w ZTH. W programie przewidziane jest wygłoszenie prelekcji na temat tramwajów, oglądanie zabytkowego taboru, wyświetlanie przeźrocz i omawianie spraw związanych z organizacją zespołów tematycznych. Kolejne odbędzie się 19 czerwca w ZNA. Po zwiedzeniu tego z kolei Zakładu, odbędzie się prelekcja i wyświetlanie przeźrocz. Tym razem na temat autobusów. Po raz trzeci spotkają się członkowie Klubu 18 września również w ZNA. Tematem

prelekcji będą zabytkowe obiekty MPK przy ulicy Wawrzyńca. Materiały dostarczy Pracownia Konserwacji Zabytków w Krakowie. Ostatnie w tym roku spotkanie członków Klubu odbędzie się 20 listopada, w Domu Tramwajarzy przy placu Serkowskiego na prelekcji „Zarys rozwoju komunikacji miejskiej Krakowa”.

Gdy nie będzie zebrania członków Klubu, przewidziane są dni klubowe organizowane dla poszczególnych zespołów klubowych. Tak więc w ramach dni klubowych, 22 maja odbędzie się zebranie zespołów tematycznych, 30 października przedstawiona zostanie informacja dotycząca zasłużonych ludzi w MPK, a 18 grudnia mówić się będzie o problemach związanych z działalnością służb ruchu w przedsiębiorstwie.

W roku bieżącym przewidziane jest również zorganizowanie kilku ciekawych wycieczek do muzeów, a więc do Muzeum Lotnictwa w Krakowie, Muzeum Komunikacji i Techniki w Warszawie i o-

biektów MZK, Muzeum Poczty we Wrocławiu i starych obiektów MPK w tym mieście. Pierwszą z wycieczek planujemy na miesiąc maj, kolejną na czerwiec i wrzesień.

Plany zarządu Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej są jak widzimy szerokie. Mamy nadzieję, że zrealizowane zostaną w stu procentach.

Pragniemy poinformować jeszcze czytelników, że sympatycznie uклада się współpraca pomiędzy zarządem KMKM a MPK we Wrocławiu. Właśnie to przedsiębiorstwo wniosło najwięcej do mającego powstać w przyszłości w naszym mieście muzeum miejskiej komunikacji. Otrzymało mały stary wagon z 1909 roku, produkcji Linka i Hofmann, obecnie PAFAWA i stary elektrowóz z 1909 roku. Obecnie do odbudowy obiektów ekspozycyjnych dostarczają się części, które podobno wana MPK we Wrocławiu jeszcze się znajdują. Współpraca w tym przedsiębiorstwie układa się również dobrze w innych dziedzinach. (M.B.)

Uchylić rąbka tajemnicy

PRASA krakowska pisze o nas często, i to albo optymistycznie, że MPK oddało do użytku, że wprowadziło, że spodziewa się, albo sensacyjnie, że motorniczy obciążł głowę chryzantem wiezionym przez pasażera, że kierowca wypomnił pasażerowi niechlubny zawód jego matki, że kontroler szamotał się ze 120-letnią babcią. Po notatkach sensacyjnych ukazujących demotywację rzecznika prasowego MPK, który donosi, że to nie były chryzantemy tylko bławatki, że nie zawód mamusi, tylko jej wiejskie pochodzenie, że nie szamotał się tylko kontroler ale i nie 120-letnią babcią lecz 20-letniego młodziana. Owe zażarte polemiki drukuje się w dziesiątkach tysięcy egzemplarzy, a w zarębie prasowo-radiowo-telewizyjnym nazywa się to trzymaniem ręki na pulsie.

Po przeczytaniu takich informacji zawsze przychodzi mi

na myśl, by tę rękę zdjąć z pulsu i użyć jej do napisania paru ani optymistycznych, ani sensacyjnych za to rzetelnych informacji, stanowiących nie wiadomo dlaczego firmową tajemnicę MPK. Uchylenie rąbka tej tajemnicy zaoszczędziłoby i empekowcom, i pasażerom wzajemnego szarpania sobie nerwów, kurowania przyciętych kończyn i reperowania porozbijanych pojazdów.

Czy kiedykolwiek jakikolwiek krakowianin przeczytał w swojej ulubionej, codziennej gazecie, że:

— w czasie deszczu i mgły kierowca (także motorniczy) ma ograniczoną, a nawet wręcz żadną widoczność, o czym można się oświadczyć przekonano, usiłując przejrzeć się w lustrze pod przysłoniem,

— ani kierowca, ani motorniczy nie ma prawa wleźć pasażerów wozem z niesprawnymi drzwiami,

— w czasie opadania liści drzew tramwaj wykazuje silną tendencję do wpadania na posłóg (związane przy okazji z niewłaściwym hamowaniem), który jedynie skutecznie działaniem jest odmówienie taniai loretańskiej w całości, Zwolnij!

— we własnym interesie kierowcy samochodów zatrzymujących się wieczorem z tramwajem stojącym na przystanku powinni na chwilę wyłączyć światła, dzięki czemu nie oślepią motorniczy odjedźcie prędzej.

Podobnych „tajemnic” jest bardzo wiele i pierwszy lepszy kierowca, motorniczy, regulator czy kontroler może je zdradzić zainteresowanemu dziennikarzowi. Francuzi mówią „wszystko zrozumieć, wszystko przebaczyć”. Aby zrozumieć, trzeba najpierw wiedzieć. Uchyłmy więc rąbka naszych tajemnic.

MARTA MICHAŁOWSKA

BABKA

cież nauczyli na kursie. Przed wyjazdem trzeba sprawdzić stan techniczny. Nie, nic mu „nie dolega”. Jest sprawny. Zabiera dokumenty wozu i punktualnie co do minut wyjeżdża na trasę. Trema dogania go dopiero na przystanku, gdy do tramwaju wchodzi pierwszy pasażerowie. To chyba już wszyscy... zastanawia się. Teraz trzeba dać sygnał odjazdu, zamknąć drzwi i ruszać. Ach jeszcze te światła... Na szczęście jest już wolny przejazd. Wagon „słucha” Andrzeja, który mimo tremy, koncentruje całą uwagę na najdrobniejszych szczegółach o jakich mówiono im na kursie. Robi wszystko aby nikt nie zauważył tremy debiutu.

Kiedy późnym wieczorem odstawia po zakończonej pracy tramwaj do zajezdni, czuje olbrzymie fizyczne zmęczenie i nie mniejszy głód. Wracając do hotelu, patrzy w rozjarzone światłami okna domów. Z niektórych półotwartych okien słychać głosy biesiadujących przy świątecznych stołach. Marzy o jedzeniu i odpoczynku.

Klucza w recepcji nie otrzymuje. Pan informuje go, że przyjechał już jeden z współlokatorów i klucz mu wydała. Andrzej zastanawia się który... Zbyszek czy Kazik? Jemu właściwie wszystko jedno. Wszyscy pracują w tym samym co on zakładzie. Zbyszek jest mechanikiem, a Kazik jak on motorniczym, lecz z pięcioletnim już sta-

żem. Właściwie to mało ich zna. On są ze sobą zżyci, a on nie jest z tych co to o sobie mówią każdemu. Puka do drzwi, po czym naciska kłamek wchodzi. Zastaje Kazika.

— Cześć...
— Cześć... jak poszła samodzielną jazda?

— Jakoś tam poszło...
— No to fajnie... A teraz kolego zrobimy sobie świąteczną kolację.

W sąsiednim pomieszczeniu, na kuchence gazowej, gotuje się już woda w czajniku. Nastawił ją Kazik. Teraz zwracając się do Andrzeja mówi: zrób dla nas herbaty... a sam bierze się do rozpakowywania dwóch torb ze świątecznymi wiktualiami. Wypakowane pyszności nie mieszczą się na stoliku. Trzeba odłożyć trochę do szafki, później schowa się je do wspólnej lodówki. W Kazikowym zaopatrzeniu jakieś przywiózł z domu, nie brakuje niczego. Są wianki kiełbasy, kawał szynki, jajka chrzan i ciasto. Jest też tradycyjna wielkanocna drożdżowa babka. Duża, pięknie karbowana, na złoty kolor upieczona... Andrzejowi przypomina święta z wczesnego dzieciństwa. Matka jego też takie właśnie baby piekła, a później bratowa. Jej się też ciasto udawało.

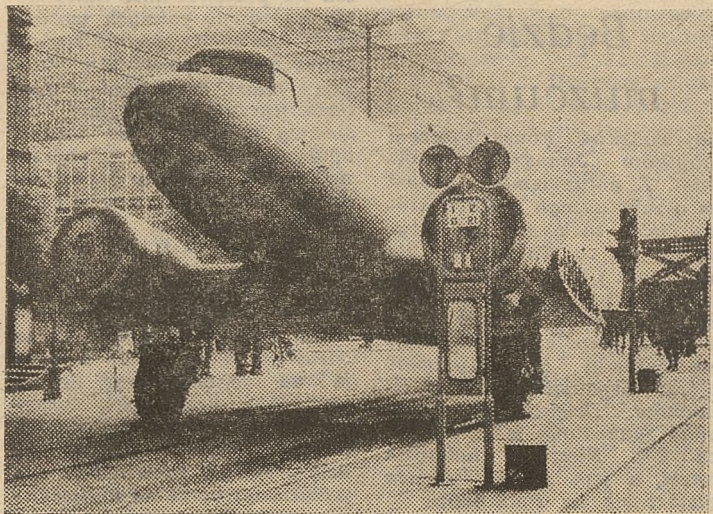
— Andrzej... jedz... co tak zapatrzyłeś się na tę babkę?

Proszę, jedz... wędliny swojskie. W domu zawsze coś na święta uchowywało. A babka? Zaręczam ci słowem, że w Krakowie są jeszcze ładniejsze. Pobierz tu dłużej, to sam się przekonasz.

MARIA BUBACZEWSKA

Jazda

Pędzą tramwaje gnają zaspasane autobusy zaspasani pasażerowie spóźniony motorniczy spóźniony dzwonek wypadek — przestój — tłok — proszę skasować bilet za 3 złote — proszę mnie przepuścić — ja nasza komunikacja tylko omnibus konny od stu lat bez pośpiechu człapie pod zamyślony Wawel babcia zamyka oczy szybko zbieramy świeże bukiety wspomnień



CORAZ bardziej zatłoczone są krakowskie ulice. Zwłaszcza Aleje Trzech Wieszczów w godzinach szczytu są właściwie nieprzejezdne. W tej sytuacji przestrzeganie rozkładów jazdy jest niemożliwe dla konwencjonalnych autobusów. 1 kwietnia postanowiono więc eksperymentalnie wprowadzić na linię „164” stare, wycofane już przez PLL „Lot” samoloty. Jeździć one będą tak jak autobusy od przystanku do przystanku, a w razie korka na skrzyżowaniu rozwijać, dzięki specjalnej opracowanej przez naukowców z AGH i Politechniki, konstrukcji, skrzydła, by przelecieć ponad tarasującymi przejazd samochodami.

Jeśli eksperyment powiedzie się, samoloty będą wprowadzane na inne linie autobusowe. Fachowcy od rozkładów jazdy mają nadzieję, że dzięki temu uda się osiągnąć regularność kursowania z dokładnością do setnych części sekundy, co pozwoli pełniej wykorzystywać komputery. Istnieją projekty, by kierowca-pilot samolotu był karany za spóźnienie bądź nadspieszenie przekraczające cztery dziesiąte sekundy. Na zdjęciu samolot na przystanku obok „Jubilate”.

Fot. ST. MAKAREWICZ



Japońska delegacja zwiedza jeden z wydziałów przedsiębiorstwa.

— Co się tu produkuje — pyta przez tłumacza jeden z gości, widząc supernowoczesnego robota.

— Części do autobusów i tramwajów!

— Wspaniale, a jakie to części?

— Tabliczki z napisem: „Awaria, zjazd do zajezdni”...

★

Policjant zatrzymuje kierowcę:

— Proszę nadmuchać ten balonik — żąda kategorycznie.

— Jestem trzeźwy, ani mi się śni! — odpowiada podenerwowany kierowca.

— Jeśli pan w tej chwili nie nadmucha, zrobię to za pana. Ale wtedy to już na sto procent straci pan prawo jazdy...

W kolejce do pokoju, gdzie przedłużają ważność legitymacji pracowniczych, spotyka się dwóch panów:

— Jakże się pan zmienił, panie Malinowski — wykrzykuje jeden — dawniej był pan tegi, niski i rumiany, a teraz...

— Najmocniej przepraszam, ale ja nie jestem Malinowski!

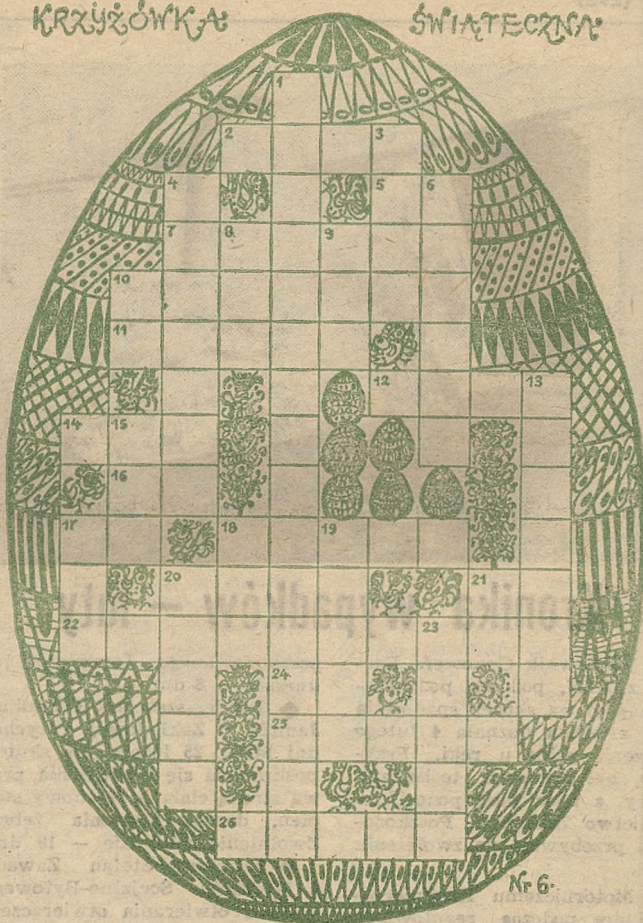
— Jakżeż to, to i nazwisko pan też zmienił!?



Przepraszam, czy to miejsce jest jeszcze wolne?

KRZYŻÓWKI

ŚWIĄTECZNA



POZIOMO: 2. „Zielony pięknie ustrojony”, 5. nuta, 7. dodatek wódki lub ciasteczek o specyficznym smaku, 10. poemat epicki, Karł May, 12. węgiel najgorszego gatunku, 14. może być pszczoła, może być do okna, 16, 2. osoba liczby mnogiej, 17. forma skrótowa zaimka moja, 18. jeden z bohaterów polskiego serialu „Misja”, 2. imię bohatera filmowej z buszu, 21. jednostka oporności, 22. dzieło oryginalne, zlepek z kilku innych, 24. skrót następczyni Związku Walki Zbrojnej, 25. pierwsze żywe stworzenie w kosmosie, 26. figura gimnastyczna.

PIONOWO: 1. śmigus dyngus, 3. może być biurowy lub roślinny, 4. ostatki, 6. początkowy wiersz fragmentu tekstu, 8. związek stowarzyszeń naukowo-technicznych, 9. pożywienie zwierzęcia, któremu ono samo zdobywa, 10. zakończenie niektórych wyrazów zapożyczonych, 13. strzęp, 15. gatunek wierzby, 17. używany do ciast zawiadworki, 18. najwyższe góry Europy w drugim przypadku deklinacji, 19. może być do zabawy lub do czytania, 20. wielkanocony, krakowiec, 21. ski odpust, 21. okrzyk, 23. niejeden na gorsecie krakowianki.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 5

POZIOMO: trawie, majeranek, szlacheta, leszczyna, trąk, kokardy, twornik, kantyna, inspekt, mokasyn, kombatan, mianownik, kronikarz, wysłannik

PIONOWO: maimazja, alimenty, szczapa, hamulec, majestat, Klasztor, trybunał, ambasada, intarsja, porwanie, Kutuzow, samowar.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 5 nagrodę wylosowała Maria Kończewska.

RADY PRZEDŚWIATECZNE

Która z pań piecze w domu ciasta na święta, musi z góry przygotować mąkę, aby dobrze wyschła i ogrzała się, najlepiej więc od razu po zakupieniu jej, wysypać na nieckę, bo w szerszym naczyniu przed wyschnięciem, trzeba tylko co parę dni ją przemieszać. Oszczędna gospośka powinna też wcześniej zakupić masło i jajka, bo teraz można je dostać taniej. Cukier i wszelkie do ciasta dodatki, niechaj też będą w przedostatnim tygodniu zakupione i również na jeden dzień wcześniej przed pieczeniem przygotowane i oczyszczone, aby w sam dzień piecze-

nia, zawięz się naraz roboty nie zerbało i zadużo utrudzenia gospodyni nie przyczyniło.

Mazurki i wszelkie ciasta bez drożdży można na parę dni wcześniej upiec, same tylko babę, które największą wymagają troskliwości i nie na próżno noszą to miano, bo koło nich dobrze się namęczyć i nauwić potrzeba, aby się nie utrzęsyły, lub jaki wiaterek ich nie owiał, pozostawić na sam koniec. Każda gospośka, która chce mieć dobre ciasto musi je sama przygotować, a nie tylko że taniej ciasto to wypadnie, będzie mieć jeszcze chlubę, że i ten dział gospodarstwa nie

być tyle, aby szynka była nią pokryta, a gdy się wygotuje, dolewać świeżej gorącej. Ugotowaną i wyjętą z sosu szynkę zamoczyć zaraz na chwilę w szafliki z zimną wodą, która szynkę po wierzchu ostudzi i wszystkie soki w środku zatrzyma.

FARBOWANIE PISANEK

Do farbowania jaj i wyrabiania na nich deseni, należy najprzód narysować deseni piórem umoczonym w kwasie solnym, a gdy napis wyschnie gotować jajka przez kilka minut w przygotowanej poprzednio farbie. Jajka

Ze starej prasy

jest jej obcy, że wszystko umie pogodzić i na czas przygotować. Trzeba więc mazurki popiec w śróde, babę w czwartek, mięsowo zaś przygotować w piątek i sobotę w godzinach rannych, a tym sposobem czas będzie do późna do groby i rezurekcję, tak paniom jak i ich domownikom.

GOTOWANIE SZYNKI

Przypominam gospośkom, iż szynkę przeznaczoną do gotowania, należy, gdy jest świeża, namoczyć w zimnej wodzie na parę godzin przed gotowaniem, starszą zaś trzeba namoczyć na całą noc, potem doskonale obmyć i oskrobać, a odgrubawszy gołę, włożyć ją w kociołek z wrzącą wodą, która od razu mięso ściśnie i wszystkie soki w niem zawarte pozostaną. Szynkę od zagotowania, trzeba gotować bez ustanku, przez 4 do 6 godzin, obrócić w niej zawarte pozostaną. Szynkę od zagotowania, trzeba gotować bez ustanku, przez 4 do 6 godzin, obrócić w niej zawarte pozostaną. Szynkę od zagotowania, trzeba gotować bez ustanku, przez 4 do 6 godzin, obrócić w niej zawarte pozostaną.

BABY PARZONE OSZCZĘDNE, A DOBRE

Trzy kwatery mleka zagotować w rondlu z łyżką masła i w wrzącej wysypać 3 kwatery mąki, rozcierając doskonale, aby gruzków nie było. Ciasto wyłożyć z boku na nieckę, a gdy przestygnie wlać 14 łyżek drożdży rozpuszczonych w kwatery mleka, dobrze z niemi wyrobić, i postawić w ciepłym dla wyrośnięcia. Przez ten czas ubić 30 żółtek, wysypawszy w nie pół łyżki soli, aby ciasto było żółtejsze, a gdy rozczyn wyrośnie, wlać żółtka, dodać 2 funty cukru i wyrabiać ciągle



dosypować po trochu 3 i pół łyżki mąki, a na końcu kwatę topionej masy. Gdyby ciasto było za gęste, dać mleka letniego. Dla zapachu można dać wanilię, gorzkie migdały, skórki cytrynową. Ciasto dobrze wyrobione, opruszyć mąką i postawić ciepłe aby dobrze wyrosło. Donieść wysmarowane topionym masłem i przuszone mąką napęcić ciastem tylko do połowy, ustawić w ciepłym, a gdy zacznie ruszać, palić w piecu.

Baby w piecu powinny siedzieć dziesięć.

„TYGODNIK MÓD I POWIEŚĆ” nr 14, 3 kwietnia 1909

