



W gmachu, gdzie od 25 lat mieści się szkoła MPK, w czasie okupacji był hitlerowski obóz przejściowy. Dziś tablica pamiątkowa, którą opiekuje się młodzież, daje świadectwo dniom męczeństwa.
Fot. JACEK BEDNARCZYK

Ćwierć wieku Zasadniczej Szkoły Zawodowej MPK

■ **JEST ROK 1961.** W celu zapewnienia przedsiębiorstwu wykwalifikowanych pracowników Konferencja Samorządu Robotniczego w MPK podejmuje uchwałę o otwarciu przyzakładowej Zasadniczej Szkoły Zawodowej. Owcześnie dyrektor naczelny przedsiębiorstwa, **Władysław Czarnik**, występuje 21 czerwca 1961 r. do Ministerstwa Gospodarki Komunalnej o wyrażenie zgody na realizację uchwały KSR, którą wkrótce otrzymuje.

■ 1 września 1961 r. następuje inauguracja pierwszego roku szkolnego 1961/62 ZSZ dla pracujących w MPK, której dyrektorem mianowany zostaje nieżyjący już dzisiaj **Jan Słupski**, pełniący jednocześnie funkcję kierownika Wydziału Tramwajowego.

■ Naukę w klasie pierwszej kształcącej w zawodzie ślusarza, podejmuje 48 ucz-

niów — młodocianych pracowników przedsiębiorstwa.

■ Pierwszymi nauczycielami, oprócz dyrektora szkoły, inż. **Jana Słupskiego** byli: **Stanisław Czajkowski**, **Gajewski**, **Rudolphi**, **Smarzyńska** i **Szuro**. Nauka odbywała się po południu w Szkole Podstawowej nr 14 przy ulicy Wąskiej 5.

■ Pierwszy rok nauki w ZSZ MPK kończą w 1962 r. 34 osoby. Klasę drugą już tylko 19.

■ Rok szkolny 1963/64 jest pierwszym, w którym są już w szkole wszystkie klasy. W czerwcu 1964 r. szkołę opuszczają pierwsi absolwenci — 19 ślusarzy. Są to: **Edward Bajda**, **Tadeusz Bizdra**, **Stefan Czarnecki**, **Czesław Gzik**, **Jan Jarosz**, **Krzysztof Kamiński**, **Zygmunt Korajda**, **Janusz Pantak**, **Marian Pieronkiewicz**, **Jan Raś**, **Jerzy Salawa**, **Ja-**

nusz Skubieda, **Władysław Sośnicki**, **Roman Starowicz**, **Janusz Syrek**, **Ryszard Tylek**, **Jerzy Wacławczyk**, **Stanisław Jan Wiśniowski**, **Leszek Wojcik**.

■ W następnym roku szkolnym zakres nauki w ZSZ zostaje poszerzony. Prócz zawodu ślusarza zdobyć można także umiejętności elektromontera, a od roku szkolnego 1967/68 również mechanika pojazdów samochodowych.

■ Od roku szkolnego 1970/71 następuje zmiana na stanowisku dyrektora szkoły. Funkcję tę obejmuje **Tadeusz Parpan**.

■ Z roku na rok powiększa się liczba uczniów szkoły. Od 1973/74 jest już 7 oddziałów, w tym 3 klasy pierwsze. Zatrudnieni zostają pierwsi nauczyciele na peł-

(Ciąg dalszy na str. 5—6)

Dyrektor „Budostalu-6” też chyba nie wie

Kiedy tramwajem do Borku Fałęckiego?

PODCZAS ubiegłorocznych spotkań mieszkańców Podgórza z kandydatami na posłów, krytykowano żółtą pracę remontującą tory przy ulicy Zakopiańskiej. Ostre słowa padały pod adresem MPK, mimo że przecież wykonawcą tego remontu nie jest Zakład Torów, a „Budostal-6” z Dąbrowy Górniczej. Jakże jest obecnie zdanie mieszkańców Podgórza, szczególnie tych zainteresowanych ukończeniem remontu torów w tej ulicy, lepiej nie pytać ich o to, bo można narazić się na zbyt mocne słowa.

Zaczynając od początku. 20 maja 1985 roku spisano umowę między MPK a „Budostalem-6”, przewidującą 30 lipca 1985 roku rozpoczęcie I etapu kapitalnego remontu najbardziej zniszczonego odcinka torów tramwajowych od Stacji PKP Borek do zwrótnicy wjazdowej na pętlę w Borku Fałęckim i zakończenie go 30 listopada tego samego roku. Zakres robót I etapu przewidywał wyremontowanie 2441 m bieżących pojedynczego toru. W wyznaczonym terminie remontu nie zakończono. Komunikację tramwajową przez okres zimy zastępować musiała autobusowa. Po okresie zimowym przystąpiono do prac w ramach II etapu remontu obejmującego odcinek od pętli w Borku do Łagiewnik. Jego zakres poszerzono o remont pętli, która pierwotnie nie była brana pod uwagę. Zakończenie II etapu wyznaczono zostało na 30 kwietnia br. Była to data uruchomienia na remontowanych odcinkach komunikacji tramwajowej. Na 30 czerwca br. przewidziane było ukończenie wszystkich robót, łącznie z likwidacją całego zaplecza przedsiębiorstwa, które remontem się zajmuje.

Mimo rozmów, narad, udzielania przez MPK doraźnej pomocy, „Budostal-6” nie dotrzymał dotąd żadnego terminu. Powodem niedotrzymywania ich, jak stwierdzono w Dziale Inwestycji MPK, jest przede wszystkim chroniczny brak ludzi na budowie. Na 69 potrzebnych pracowników, średnio pracuje tam około 40 osób. Kilka przeglądów wykonanych już robót nie wypadło najlepiej. Nie tylko więc terminy są, mówiąc językiem bu-

dowlany, „awalane”, ale również duże zastrzeżenia budzi jakość prac.

Kolejne narady nie przyniosły żadnych zmian na remontowanym drugim odcinku torów. Ostatnia, z udziałem naczelnych dyrektorów: **Kazimierza Szczawińskiego** z „Budostalu-6” i **Tadeusza Trzmiela** z MPK, jaka odbyła się 14 kwietnia, a podczas której omówiono jeszcze raz cały harmonogram robót i wszystkie potrzeby przedsiębiorstwa remontującego, nie dała właściwie nic. Jeszcze więc raz dyrektor Trzmiel zwrócił się — pismo z 29 kwietnia — do dyrektora „Budostalu-6” o spotkanie 23 maja, w celu ustalenia przez wykonawcę nowego terminu uruchomienia tramwaju na obu remontowanych odcinkach. W ostatniej chwili dyrektor **K. Szczawiński** powiadomił, nie podając powodu, że na spotkanie nie przyjdzie. Dyrektor Trzmiel wraz z zastępcami: ds. komunikacji tramwajowej **Zdzisławem Skubiedą** i ds. technicznych **Marianem Kalinowskim**, ustalił nowy termin uruchomienia komunikacji na obu remontowanych odcinkach, na 9 czerwca br., przydzielając równocześnie wykonawcy remontu 18 pracowników do pomocy oraz zapewniając wszystkie materiały konieczne do ukończenia prac.

Termin wyznaczony na 9 czerwca jest kolejnym, ale czy ostatecznym? Bo jak tu wierzyć przedsiębiorstwu, które komunikację w tak dużym jak Kraków mieście traktuje marginesowo, nieterminowość i niesumienność wykonywanych robót, usprawiedliwiając brakami kadrowymi? (M.B.)

Troska nie tylko w Dniu Dziecka

TRUDNO odmówić uroku peryferyjnej ulicy Praskiej w Podgórzu. Po jednej jej stronie znajdują się wały wiślane, po drugiej skały i las. Wszędzie mnóstwo zieleni. Przy końcu tej właśnie ulicy, pod 64 numerem, mieści się Państwowy Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 3, który młodzieżowa organizacja z MPK objęła swoim patronatem.

Z inicjatywy patronatu wyszło IV Koło ZSMP z Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych, a umowa między kierownictwem POSW nr 3 a MPK, spisana została 9 grudnia 1981. Ze strony MPK umowa przewiduje: udostępnianie autobusów na wycieczki dla dzieci, czy wozów ciężarowych do przewozu do Ośrodka żywności, naprawy

o.o., kanalizacji, organizowanie dla dzieci okolicznościowych imprez — Dnia Dziecka czy Mikołajowej, oraz nieodpłatnego udostępnienia kilku miejsc na obozie letnim, organizowanym przez ZZ ZSMP, w miarę zaś możliwości ufundowanie książeczki mieszkaniowej, dla najbardziej potrzebującego wychowanka. Państwowy Ośrodek (Dokończenie na str. 7)



Fot. JACEK BEDNARCZYK

Od 1 do 15 kwietnia w naszym przedsiębiorstwie przebywali z ramienia Najwyższej Izby Kontroli: główny specjalista ds. kontroli Bronisław Batko oraz inspektor kontroli Jerzy Kozub. Kontrolowali oni zgodność działalności przedsiębiorstwa z ustawami o organach samorządu pracowniczego oraz o związkach zawodowych. Podsumowanie miało miejsce 28 kwietnia. Wzięli w nim udział m. in. wiceprezydent m. Krakowa Marian Kulig, przedstawiciele Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej UMK, Kontrolującym spодobała się działalność naszej Społecznej Inspekcji Pracy, uzgodnienia, współpraca między dyrektorem, Radą Pracowniczą i związkami zawodowymi oraz całą załogą. Ogólnie kontrola wypadła na naszą korzyść.

10 maja Zarząd Szkolny ZSMP zorganizował wycieczkę do Krościenka. Uczestnicy dojechali do Sromowców Niżnych, następnie przeplynieły spływem Dunajca. Po zwiedzeniu Krościenka i Szczawnicy wszyscy zebrał się przy ognisku. Pogoda dopisała, humory równie.

Niestety, pogoda nie była najlepsza 17 maja kiedy uczniowie naszej Przyszłości ZSZ byli na rajdzie zorganizowanym przez Szkolne Koło PITK do Czartaka. Rajd był jednym z elementów obchodów XXV-lecia szkoły. Oprócz pokonania trasy i zdobycia wierzchołka Leskowca uczniowie wzięli udział w turniejach sprawnościowych i konkursie nt. znajomości Beskidu Niskiego.



W dniach od 10 do 15 maja pracownicy Ośrodka Rehabilitacyjno-Wypoczynkowego w Osieczanach przebywali na bardzo atrakcyjnej wycieczce do Szczecina i Kołobrzegu.

17 maja na dużym basenie KS „Korona” zorganizowany został turniej pływacki dla pracowników MPK i ich rodzin. W turnieju udział wzięło 49 osób w wieloboju pływackim obejmującym następujące konkurencje: 25 m stylem dowolnym, 25 m stylem grzbietowym oraz nurkowanie i wydobywanie koralika z dna basenu. W punktacji indywidualnej najlepsi okazali się: w grupie młodzieży — Bogusław Świerżowski, w gr. mężczyzn — Roman Radło, w grupie kobiet Irena Jarosz.

6 maja z inicjatywy VI Koła ZSMP w świetlicy ZAC zorganizowano kiermasz książki. Było na nim jak zwykle na kiermaszach organizowanych przez nasze wspólnie Panie Bibliotekarki dużo ciekawych i poszukiwanych pozycji m. in. „Bajki La Fontaine’a”, „Podróże Pana Kleksa”.

Przewidywany na II połowę maja kiermasz książek, płyt i taśm organizowany przez Dom Książki pod hasłem „Książki Krakowa zabodze MPK” odbędzie się 6 czerwca w Klubie „Bajkał” przy ul. Rzemieślniczej.

Szef Wojewódzkiego Inspektoratu Obrony Cywilnej w Krakowie płk. dypl. Stanisław Balawender złożył na ręce dyrektora Tadeusza Trzmiela podziękowania za pomoc okazaną przez MPK w organizowanych przez wojewódzki i dzielnicowe inspektoraty różnych przedsięwzięć szkoleniowo-doskonalących. Szczególnie zaś za wysoki stopień dyscypliny zawodowej okazany przez kierowców naszego przedsiębiorstwa w organizowanych 14-15 maja ćwiczeniach członków kierowniczych organów OC.

Przewodniczący Zarządu Krakowskiego ZSMP, Krzysztof Matzka w imieniu Prezydium Zarządu Krakowskiego ZSMP złożył na ręce Tadeusza Trzmiela wyrazy głębokiego uznania za dotychczasową współpracę i realizację wspólnych przedsięwzięć.

W dniu pracowników gospodarki komunalnej

Odznaczenia... odznaczenia...

DZIEŃ Pracownika Gospodarki Komunalnej zbiegił się w naszym przedsiębiorstwie z rocznicami: 85. uruchomienia tramwaju elektrycznego w Krakowie, 35. Zakładowego Koła SITK, 30. Zakładu Taksówek i 10. rozpoczęcia działalności Zakładowego Koła Stowarzyszenia Elektryków Polskich. Inżynierowie i technicy zarówno z SEP jak i z SITK uczestniczą we wszystkich pracach dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej. Nie bez kozery zakładowe koło SITK w 1975 r. uznane zostało za najlepsze w kraju. Nie sposób wymienić wszystkich osiągnięć i wyróżnień, o których mówił na akademii dyrektor Tadeusz Trzmiel.

Z okazji „dnia komunalnika” oraz wymienionych jubileuszy odznaczono pracowników MPK: Krzysztof Kawałerski OOP — Aleksandra Dubiela i Ludwika Ostrogę, Złotym Krzyżem Zasługi — Zdzisława Klimka, Władysław

wa Kucharskiego i Tadeusza Szarańskiego.

Złote Odznaki „Za Zasługi dla ziemi krakowskiej” otrzymali: Czesław Garścia, Jan Kaczmarczyk, Stanisław Kowalczyk, Jan Maciuszek, Zdzisław Mazur i Ryszard Salawa, natomiast Srebrne: Czesław Banaś, Leszek Bieńkowski, Anna Pajewska i Danuta Rzepecka. Złote Odznaki „Za pracę społeczną dla miasta Krakowa”: Tadeusz Dąbrowa, Julian Kociolek i Cecylia Zakrzewska.

Były także srebrne i brązowe odznaki za zasługi dla Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej.

Złotą Honorową odznakę SITK otrzymali: Antoni Goc, srebrną Edward Gawel. Ponadto Edward Gawel, Antoni Kadzielka, Stanisław Kowalczyk i Stanisław Sobolewski otrzymali złote odznaki „Za służbę Działalca LOK”, a Marian Jurczyński, Krzysztof Stysiał i Tadeusz Zwoliński — srebrne. (F.S.)

Taksówkami na jubileusz

W MAJU 1956 r. obok regularnej komunikacji tramwajowej i autobusowej w MPK w Krakowie pojawia się nowy rodzaj usług dla ludności — komunikacja taksówkowa. Do 1958 r. ze znakami MPK jeździ 25 taksówek typu „Warszawa”. W tymże roku liczba ich zostaje podwojona. Następny przyrost taboru o 100 proc. nastąpił w roku 1964 i właściwie od tego czasu nie następuje rozwój tego rodzaju komunikacji, ba, notowany jest stopniowy spadek liczby wozów (brak odnowy taboru, kasacja starego). W 1976 r. jest znów tylko 50 taksówek osobowych. Obok samochodów osobowych w 1964 r. pojawiają się pierwsze pojazdy bagażowe. Świadczą one usługi dla ludności i przedsiębiorstw uspołeczniionych. Na początku lat 70. uruchomiona zostaje trakcja mikrobusowa. Jest ona uzupełnieniem komunikacji masowej. Mikrobusy zostają zaakceptowane przez mieszkańców. Niestety, wobec braku dostaw „nys” ten typ komunikacji miejskiej umiera śmiercią naturalną. Do roku 1961 „Taksówki” pracują praktycznie bez zaplecza technicznego i jakiegokolwiek wyposażenia. Dopiero po otrzymaniu dwóch garaży w Nowej Hucie warunki pracy ulegają poprawie.

W 30-lecie istnienia Zakład posiada 185 samochodów osobowych, a jego zaplecze gotowe jest obsłużyć 250 jednostek. Załoga jest ambilna. Takie są też przyjmowane przez nią plany. W „taksówkach” jest większe, niż gdzie indziej przywiązanie załogi do zakładu. Jeszcze parę lat temu miły opowiadano o staraniach i szukaniu znajomości, by tam dostać pracę. Prawda tymczasem była taka, że leń i obibok długo się w tej załodze nie ostał. Kandydat musiał się sprawdzić, by pozostać. Może stąd dobre wyniki? Jakkolwiek by było załoga może świętować swój jubileusz w poczuciu dobrze wykonywanej pracy. Dowodem niech będzie fakt, że pochwały nie są wcale „na okazję”, jest to stwierdzenie faktów, które można wymienić — wielokrotnie dawaliśmy tego dowody — także nie od święta. Nie wymieniam tu ludzi szczególnie zasłużonych, bo jak już wspominałem obibok tam miejsca nie zagrzął, dlatego przy okazji jubileuszu chciałoby się powiedzieć „tak trzymać”.

F. SERWIN

Konkurs „10 lat z ZSMP” rozstrzygnięty

Podczas Prezydium ZZ ZSMP w MPK rozstrzygnięty został konkurs „10 lat z ZSMP” (ogłoszony w „Sygnałach Tygodnia” wydanych z okazji 10-lecia ZSMP). Nagrodę książkową wylosowała Grażyna Cholewa z Działu Rewizji Gospodarczej.

TRADYCYJNIE już pracownicy MPK zgromadzili się w ośrodku wczasowo-rekreacyjnym w Osieczanach na „Inauguracji sezonu turystyczno-rekreacyjnego — lato 86”. Organizatorami tej imprezy byli: Dział Kultury, Sportu i Turystyki oraz Ognisko TKKF „Tramwajarz”. Trwałym elementem tej rocznie organizowanej imprezy jest kiermasz książek, prowadzony przez pracownice biblioteki zakładowej, którym zainaugurowały niedzielne spotkanie. Wybór był różnorodny, więc wiele osób zapoatrzyło się w poszukiwane pozycje.

Przewidziane w programie gry i zabawy przebiegały na wolnym powietrzu, przy akompaniamentem muzyki z magnetofonu. Bardzo atrakcyjnym punktem programu był wielobój, składający się z wielu konkurencji zrecznosciowych. Uczestników podzielono na trzy grupy: mężczyzn, kobiety i dzieci. Mimo, że była to „walka” na

punkty, a w konsekwencji o nagrody, zawodnikom kóto było wysmienitego humoru. Nie obeszło się też bez scenek wręcz groteskowych:

— No, pani Aniu, tarcza jest tam (tu wskazanie palcem).
— A ja tylko oglądam.
— Tak, z łufą wycelowaną prosto we mnie...

Albo:
W trakcie gry w ringo jednej z zawodniczek kóto było konsekwentnie nieposłuszne. Ktoś z kibiców zastosował więc szczególnego rodzaju doping:
— Niech sobie pani wyobrazi, że rzuca talarzem w męża.

Pomogło — następny rzut był skuteczny.
Nie wszystko wychodziło „na-



Fot. JADWIGA RUBIS

Z Krakowskiej Konferencji Przedzjazdowej

WŚRÓD 329 delegatów wybranych na Krakowską Konferencję Przedzjazdową było też 5, którzy brali udział w MPK-owskiej Konferencji Zakładowej. Tadeusz Trzmiel, Władysław Michalski, Wiesław Nowak i Andrzej Rzepecki uzyskali mandaty już w MPK, Włodzimierz Łakomski obdarzono zaufaniem na Konferencji Dzielnicowej Podgórze.

Podczas spotkania w hali Wisły poruszano wiele tematów istotnych dla PZPR, kraju, naszej gospodarki, wreszcie miasta Krakowa. Jak zauważył, podsumowując dyskusję sekretarz KC PZPR Marian Woźniak większość głosów poświęcono przedstawieniu osiągnięć własnych środowisk. I to nie jest źle, ludzie powinni być dumni ze swoich dokonań. Ale nie zabrakło na konferencji akcentów krytycznych. O krakowski wagon tyrystorowy, o ileż mniej doceniany, chociażby od wynalazku Alojzego Kowalskiego, a przecież też przynoszący niebagatelne oszczędności, upomniał się z konferencyjnej tribuny redaktor naczelny „Gazety Krakowskiej” Sławomir Tabkowski. O kłopotach z krakowskim systemem komunikacyjnym mówił natomiast prezydent Tadeusz Salwa. Stwierdził, że muszą one zostać pokonane do 1990 r., by tak się jednak stało, niezbędna jest pomoc finansowa, bo krakowskimi siłami nie wykonamy niezbędnych inwestycji. Prezydent mówił też o konieczności budowy tramwaju do Azorów i ul. Nowosądeckiej. (Ks)

W pierwszym ogólnopolskim konkursie sprawnościowym kierowców komunikacji miejskiej, który odbył się w Starachowicach, zespołowo zwyciężyła ekipa MPK ze Starachowic przed drużynami MPK Kielce i WPK Słupsk. Indy-

Pierwszy konkurs sprawnościowy kierowców MPK

widualnie I miejsce zajął Ryszard Celary, II Andrzej Koteczek — obaj z MPK Starachowice, III Jan Barycki z MPK Kielce. W konkursie startowało 16 ekip z całego kraju w następujących konkurencjach: jazda na czas, jazda na oszczędność paliwa i jazda zrecznosciowa.

Z życia ZSMP

Kolejne wyjazdowe posiedzenie Prezydium ZZ ZSMP odbyło się 14 maja w Pionie Ruchu. Informację o działalności XIII Koła przedstawił jego przewodniczący Tomasz Twardowski. Koło może pochwalić się zorganizowaniem „Akcji Sylwestrowej”, działaniami na rzecz poprawy warunków socjalnych załogi, czołowymi miejscami w Olimpiadzie Wiedzy Społeczno-Politycznej. Z okazji 10-lecia ZSMP członkowie Koła wykonali szereg prac użytecznych dla zakładu. Szkoda, że niektórymi inicjatywami młodzieżowcy z „Ruchu” nie chwalać się (np. o tym, że na rzecz ofiar trzęsienia ziemi w Meksyku członkowie Koła zebrał i wpłacił 1.200 zł, dowiedzieliśmy się po raz pierwszy).

Prezydium zapoznało się także z aktualnym stanem przygotowań do „Akcji Lato”.

członkowie zespołu ubrani byli w stroje góralskie, co również dodawało imprezie barwności.

Godnym podkreślenia jest to, że zespół ten daje koncerty całkowicie społecznie, dlatego, że — jak mówi jego kierownik artystyczny mgr Jerzy Dudek — robią to z potrzeby serca, aby zachować i pielęgnować piękne obyczaje góralskie. Do akcji tej angażują uzdolnioną i chętną młodzież (nb. w zespole wystąpił nasz niezmordowany współpracownik p. M. A. Piątek).

Koncert zespołu bardzo spodobał się publiczności, która nagradzała występ gromkimi brawami, a najmłodsi wręczali członkom zespołu własnoręcznie przygotowane bukiety.

Była to bardzo udana impreza. Dziękujemy i do zobaczenia za rok.

IRENA CURYŁO

PS. Fundatorem wielu atrakcyjnych nagród był DZIAŁ KULTURY, SPORTU I TURYSTYKI MPK.

Jak co roku — w Osieczanach

Biją naszych

SA W KRAKOWIE linie i trasy na których prawdopodobieństwo pobicia naszych pracowników jest większe niż na innych. Nie cieszą się na przykład dobrą opinią linie nowohuckie, chociaż niestety i gdzie indziej można oberwać.

W tym roku w dokumentach zanotowano już 8 pobić naszych pracowników przez pasażerów. Najczęściej agresja kierowana jest na motorniczego czy też kierowcę, gdy ten usiłuje obudzić pijanego delikwenta na końcu. Wbrew pozorom wcale nie musi to być odludzie i głucha noc. Po buzi można oberwać zarówno o godz. 17, pod Centrum Administracyjnym MiL, jak i o godz. 14 na Rondzie Czyżyńskim, np. od kierowcy wymuszającego pierwszeństwo przejazdu. W tym przypadku krewki kierowca samochodu osobowego zaatakował... pejemem, raniąc w rękę motorniczego, który na swoje nieszczęście zdołał zatrzymać tramwaj tuż przed wymuszającym i wyjść z pojazdu.

Taksówki to luksusowy środek lokomocji w naszych warunkach. I tu jednak nie jest najbezpieczniej pracować. Bywają jak wiemy tragedie, są i pobicia. Doświadczyl tego w tym roku nasz pracownik zaatakowany o godz. 19, w centrum Krakowa przez nieznanego sprawcę na postoju... kawałkiem płyty chodnikowej.

wej. Ba, oberwało się także motorniczemu który wprowadził zatrzymał się przed pijanym mężczyzną, wymachującym rękami na środku torowiska w ul. Bohaterów Stalina, lecz oczywiście nie wpuścił go do tramwaju. Okazało się, że pijak zdołał jednak dobiec do przystanku, wsiąść do tego składu, po czym „za karę” przyłożył motorniczemu w Bieżanowie Nowym.

Siedmiu sprawców pobić z ośmiu odnotowanych w tym roku zostało zatrzymanych bądź przez samych zainteresowanych, bądź z pomocą regulatorów. W jednym przypadku obezwładnił krewkiego... renciste pomogli pasażerowie. Ujęci sprawcy odpowiedzieli już, bądź odpowiedzą za swe czyny. Jest to jednak niewiele z tego co może spotkać ludzi wykonujących pracę w mieście. Oczywiście takie przypadki, gdy pasażerowie ubliżają prowadzącym pojazdy zapisywane nie są. Od naszych pracowników wszyscy wymagają, by byli uprzejmi i życzliwi. Słusznie, tylko kiedy — przynajmniej te same kryteria — będą obowiązywać także pasażerów? Nie tak dawno przeczytałam w „Gazecie Krakowskiej” przytyk pod adresem kierowcy, iż nie chciał interweniować gdy pasażer pil w autobusie wódkę. Ja wcale mu się nie dziwię, też nie chciałabym oberwać. F. SERWIN

My i wy o sobie i o was

CO ZROBI pasażer gdy motorniczy, czy kierowca jest nieuprzejmy, gdy pobrudzi sobie ubranie w autobusie, gdy długo czeka na przystanku? Możliwości i prawdopodobieństw jest wiele. Najczęściej złość wyładowuje na motorniczego tramwaju, który akurat podjeżdża, napisze skargę do Przedsiębiorstwa, lub którejś z gazet. Jeżeli jest akurat dziennikarz, sprawa jest prosta. Czytamy potem najczęściej w „Raptularzu” a rzecznik prasowy, wyjaśnienia i odpisuje — oczywiście, gdy o koliczności chociaż trochę pozwalają — broni pracownika. Broni, bo od tego także jest, musi mieć jednak argumenty, jeżeli tych nie ma, to uszy po sobie i przeprosza „PT Pasażerów”.

Bywa, że dziennikarz ma „wątliwości” na przykład z okazji podniesienia taryfy przewozowej. Też dobrze, bo kto ich nie ma, szczególnie gdy o podwyżki cen chodzi? Ale bywa i tak, że te wątpliwości nie dotyczą faktów, a przypuszczeń, przemyśleń z „sufitu”. Robi to przysłowiowa „zła krew”. Wpływa na zachowanie pasażerów. My mówimy: powinni zdawać sobie sprawę, że kształtują opinię publiczną, że to nie ułatwia nam pracy, pasażerowie bardziej nam dokuczają, jesteśmy zdenerwowani, burczymy nie tylko pod nosem. Czemu tacy „nieświadomi” tam pracują. Dziennikarze w innych sytuacjach biją na alarm: jak oni jeżdżą, ludzie to nie ziemniaki, kto tam pracuje, powinni mieć świadomość, że tu chodzi o kaletwo, czy życie ludzkie i tak dalej, i tak dalej.

Okazuje się, że MPK z prasą mają wspólne cechy. Otóż i jedni, i drudzy są ciągle pod bezpośrednim ostrzałem opinii publicznej. I jedni, i drudzy oceniani są na bieżąco. Dziennikarze „niestety” są w trochę lepszej sytuacji, bo gdy dzwoni ktoś z pogrózkami, to można odłożyć słuchawkę, motorniczy wyjść z tramwaju raczej nie powinien. Jedno jest natomiast na pewno inaczej. Motorniczy i kierowca, gdy pracuje, może więcej zarobić.

O tych i wielu innych sprawach mówiono na spotkaniu kolegium redakcyjnego „Gazety Krakowskiej” z przedstawicielami naszego Przedsiębiorstwa 16 maja br. Spotkanie zorganizowano na wniosek redaktora naczelnego GK, red. Sławomira J. Tabakowskiego. Dyrektor Tadeusz Trzmiel przedstawił gościom krótko historię Przedsiębiorstwa i dzień dzisiejszy MPK. Ze temat zainteresował, mieliśmy dowód w „Gazecie”. Zainteresowanie wzbudził oczywiście tramwaj tyristorowy, laboratorium ochrony środowiska pracy, rehabilitacja w Osieczanach. O swojej pracy na zapleczu i „na linii” mówili przedstawiciele załogi. Dziennikarzy interesowało wiele. Między innymi pytano, jak to się dzieje, że wśród taboru czystego i tyłu służb nadzorczych wyjeżdżają na trasy jednostki wyjątkowo „zagnajone”. Wysiłek wielu ludzi idzie wlewy na marne. Trzeba przyznać, że oprócz braku myjni — jak w Płaszowie — czy też o niedoskonałych pozostałych, wiele tu winy ludzi. Obiektywizm obiektywizmem, ale niechlujne stanowisko prowadzącego pojazd, to już nie myjni wina. Nie myjni też winne, że w pojazdach, szczególnie w kabinach i przy drzwiach wyjściowych, podobiane są brudne ręce po smarach.

Myślę, że to spotkanie wyjaśniło wiele spraw. Dziennikarze przyrzekli, że do problematyki MPK-owskiej — i to nie tylko z okazji przytrzaśnięcia drzwiami — będą powracać.

FILOMENA SERWIN

Szarpią nasi

NIE PRZEPADAMY za statystyką i cyframi, chociaż podobno mówią one same za siebie. Wybaczą mi więc czytelnicy, że mimo wszystko, dalsze wywody podeprę „wskaźnikami”.

Różnie różni mówią. Czy ilość skarg wpływających do Przedsiębiorstwa w porównaniu do ilości przewożonych pasażerów to dużo, czy mało? Dla mnie ważne jest zupełnie coś innego, mianowicie na co skarżyli się najczęściej i na co dziś skarżą się pasażerowie? Niestety, z roku na rok notujemy wzrost niezadowolonych z naszych usług. Niepokojące jest to, iż ten wzrost dotyczy aroganckiego, czy wręcz chamskiego zachowania w stosunku do pasażerów. W 1984 roku do 20 maja, zanotowano 80 wszystkich skarg. W roku ubiegłym było ich już 110, a w bieżącym 115. Zaznaczyć należy, iż zmalała ilość skarg w trakcji tramwajowej z 27 do 22, wzrosły natomiast w Zakładzie Nadzoru Ruchu z 25 na 29. Znacznie zmalała ilość skarg z 20 do 7. Natomiast w całej trakcji autobusowej jest ich więcej o 4, przy czym tylko w Płaszowie w ubiegłym roku było 9, w tym już 23.

Zauważyłam ostatnio, iż kierowcy (a i motorniczości coraz częściej) z żelazną konsekwencją tresują pasażerów. Bywa, że tresura jest bolesna. Stało się regułą, że przednie drzwi w autobusach otwierane są tylko w wypadku, gdy pasażerowie w autobusie proszą o to. Biada temu, kto chciałby nimi wsiąść. Są zamykane natychmiast, nim noga wysiadającego opuszcza stopień. Jeżeli jakiś śmiać odważyłby się jednak próbować wejść, zostanie „przyციęty”. Najczęściej kończy się to na siłach. Na całe szczęście niewielu wpada na pomysł, by widząc pasażera przytrzaśniętego drzwiami ruszać z przystanku.

W jednej z odpowiedzi udzielonej pasażerom, przeczytałam, że przepisy porządkowe obowiązujące w komunikacji miejskiej w par. 6.1 określają osoby uprawnione do korzystania z przednich drzwi i gdyby skarżący skorzystał z tego uprawnienia, to do incydentu by nie doszło. Ubawiłam się trochę, bo skarga dotyczyła przytrzaśnięcia w przednich drzwiach to sprawa jedna, a druga; konia z rze-

dem takiemu niepełnosprawnemu, jeśli zdąży wcisnąć się w drzwi i wejść do autobusu w ułamkach minuty między tymi, co wysiadają, a momentem uruchomienia mechanizmu zamykającego. Gdybyż chociaż, gdy zdarzy się przycięcie, kierowca po prostu przeprasza, przynajmniej połowy skarg by nie było. Często jednak bywa, że takiego co wsiada do autobusu i chce jeszcze jechać, prowadzący pojazd usiłuje wyrzucić na zewnątrz. Jeżeli reagują pozostali pasażerowie, to także za karę muszą wysiąść, bo inaczej nie pojedzie nikt.

Nie są to moje obserwacje, wszystkie przykłady tu opisywane zaczerpnęłam z dokumentów. W drzwiach przytrzaśkiwani są ludzie młodzi i starsi, kobiety, ba, przytrzaśkiwane są wózki z małymi dziećmi. Tego także nie widać w lusterku? Trudno w takim wypadku przecieć tłumaczyć się że w ostatniej chwili „wózek wskakiwał do autobusu”. Często używają prowadzący pojazdy wulgarnych słów.

Oczywiście mogłabym posłużyć się przykładami, nie o to tu jednak chodzi. Są też skargi na niezatrzymywanie się autobusów na przystankach na żądanie, bo... podobno lampka sygnalizacyjna nie świeciła. Może i tak, ale gdyby kierowców nie absorbowwały rozmowy ze znajomymi przewożonymi w kabinach, może wpadłoby im do głowy popatrzeć w lusterko. W końcu to właśnie kierowca powinien być zorientowany, co się dzieje.

Proszę sobie wyobrazić, że jest także skarga pasażerów na motorniczego z ZTH, który w chamski sposób wyrażał swą dezaprobatę, iż... motorniczka innego tramwaju wjechała na „jego tor”.

Ubliżał kobiecie w obecności kilkunastu pasażerów, dodam, że przeciętnej swojej koleżance z pracy, tyle, że z... innego zakładu. Co mogą myśleć pasażerowie o Przedsiębiorstwie, gdy widzą takie zachowanie? Jesteśmy potem święcie oburzeni, gdy ci na przystankach także nie są dla nas grzeczni. (Fis)

POSTSCRIPTUM

Słusznie jesteśmy oburzeni, gdy pasażerowie są arogancy czy wręcz chamscy w stosunku do prowadzących pojazdy. Słuszne jest wołanie, by na niektórych końcówkach wzmocnić penetrację terenu przez funkcjonariuszy milicji, szczególnie w dni wypłat i popularnych imienin. Nasza praca musi być bezpieczna, ale... Pobicia naszych pracowników przez pasażerów są przeważnie wtedy, gdy pasażer jest pijany. Oczywiście usprawiedliwienie to żadne i sprawca powinien być surowo karany. Jak jednak tłumaczyć zachowanie naszych ludzi? Bariera psychologiczna i zmęczenie wielogodzinna praca?

Zgoda, tylko, że tu musi być jakaś granica. Rozumiem, że w pewnych sytuacjach trudno zdobyć się na uśmiech i miłą odpowiedź. Pasażerowie bywają, niestety, także chamscy. Czy jednak my swoim zachowaniem nie upowalniamy ich do takiego właśnie zachowania? Zawsza słychać głosy wołające o poszanowanie trudnej przecież pracy prowadzących pojazdy, ale często oni właśnie nie szanują tej

pracy. Ośmielam się napisać, że nie szanujemy pasażerów, nie szanujemy siebie nawzajem. Czego więc wymagać od innych?

Znam motorniczkę, która w pewnym momencie stwierdziła, że pasażerowie ją denerwują, że ich nie lubi, że zanim ktoś do niej się odezwie, ona zaczyna krzyczeć. Doszła do wniosku, że jest zmęczona psychicznie, poszła z tym do lekarza. Patrzona na nią jak na nienormalną, była nawet „przez moment” zwolniona z pracy. Na szczęście pozwolono jej odpocząć od pasażerów na krótki okres, kierując do innych czynności. Może to jest właśnie to?

Wiem, że brakuje motorniczych, wiem także, że na przykład w Budapeszcie mają podobne skargi i problemy, nie jest to jednak pocieszenie. Wołałabym wierzyć, że jeżeli już na postoju przycisną mnie drzwi, to przynajmniej nie zostanę wyrzucona potem przez motorniczego czy kierowcę z pojazdu. Jeżeli mnie już nawet nie przeprosi, niech przynajmniej się nie odzywa. Prześtaniemy być dla siebie wilkami. FILOMENA SERWIN

Oknem motorniczego

Święte krowy

widłowe przechodzenie przez jezdnię. Prosimy o bis!

Większy kłopot, choć nie mniejszą konieczność, przewidują z dyscyplinowaniem drugiego gatunku, gdyż nie wiadomo dokładnie, komu tę misję powierzyć, zwłaszcza, że nikt precyzyjnie nie określił, kiedy się zaczyna i kiedy się przestaje być pasażerem. Człowiek dobiegający do tramwaju uznany będzie za pasażera, jeśli jednak tramwaj minie i wbiegnie do sklepu mięsnego po drugiej stronie ulicy, okaże się, że nie był pasażerem, choć takie wrażenie sprawiał.

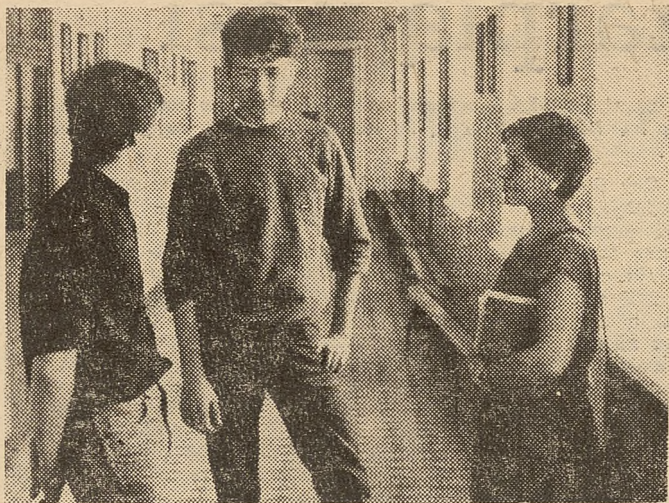
Każdy motorniczy bez zająknięcia wyliczy grzechy świętej krowy gatunku pasażer, które stwarzają istotne zagrożenie ruchu czy też pogorszenie komfortu jazdy, jak: wskakiwanie i wyskakiwanie po dzwonku, urywanie zamkniętych drzwi, wsiadanie przez nie uprawnionych przednimi drzwiami, włożenie na jezdnię grubo przed dojeżdżaniem pociągu na przystanek i blokowanie ruchu samochodowego, rzucanie zapalonego papierosa obok tramwaju (bywało nawet gaszenie peta o wagon!), ubliżanie motorniczemu i innym pasażerom, nie wspominając o fałszywych skargach.

Zgadza się z panią prokurator, że karanie przez kolegium za podobne przewinienia byłoby niejednokrotnie przesadne. Uważam jednak, że mandat w wysokości 100 zł w zupełności by wystarczył. Już po wręczeniu kilku poniósłoby się po Krakowie hyr, że w tramwaju przestrzeganie dekretu o przewoź-

sażerów dotyczy nie tylko motorniczego, ale i pasażerów. Kraków jest za ciasny, by pozwolić na zatrzymanie sznura samochodów tylko dlatego, że jakaś paniusia życzy sobie dłużej postać na jezdni. O brudzie na przystankach szkoda nawet wspominać. W czasie rannych wyjazdów większość przystanków jest czysta, a już koło szóstej jest pełno śmieci. W chwili obecnej nie ma podstawy prawnej do wręczania proponowanych przeze mnie mandatów. Dekret o przewoźcach wylicza co prawda obowiązki pasażera, ale nie nakłada żadnych sankcji za ich naruszenie (poza szczególnymi przypadkami, ale nie o nie rzecz tu idzie). Trzeba więc taką podstawę stworzyć. Motorniczości twierdzą, że w żadnym innym mieście w Polsce pasażerowie nie zachowują się tak, jak w Krakowie, i uważam, że sprawa dojrzała do rozwiązania radykalnego.

MARTA MICHAŁOWSKA

PO INDYJSKICH i polskich drogach błądzą święte krowy. W Indiach są to przedstawicielki gatunku zwane krasula pospolita, w Polsce zaś występują nągminnie dwa gatunki: pierwszy, tak zwany pieszy uczestnik ruchu drogowego, a drugi zwany pasażerem. W kwestii nietetykalności finansowej świętych krow wypowiedzieli się bawiący gościnnie w MPK przedstawiciele krakowskiej drogówki i prokuratury. Funkcjonariusz WRD WUSW w Krakowie obiecał, że gatunek zwany pieszym uczestnikiem ruchu drogowego zostanie pozbawiony nietetykalności, co przez funkcjonariuszy MO nazywane jest fachowo „dyscyplinowaniem pieszych”. Dodaj, że podgatunek zwany pijanym pieszym jest już dyscyplinowany od kilku miesięcy, głównie przez kolegów ds. wykroczeń. Widzieliśmy pierwszą jaskółkę obiecającą akcję przed 1 Maja, kiedy to poszczególne sztuki świętych krow wlepiły zdziwione oczy we wręczony im mandat za niepra-



Opiekunka samorządu szkolnego Maria Smoczyńska rozmawia z uczniami klasy I d Marcinem Ostrowskim i Jerzym Niedźwiedzkim.



Podczas praktycznej nauki w warsztacie.



Pani Ewa Dworakowska podczas lekcji.



Na zajęciach SKS.

Fot. JACEK BEDNARCZYK
I STANISŁAW MAKAREWICZ

Zasłużyć na imię

CWIERĆ WIEKU działalności ZSZ MPK, to długi staż w nauczaniu i wychowywaniu kadr, tak bardzo poszukiwanych fachowców dla przedsiębiorstwa. Szkoła ma już swoje tradycje. Znana jest nie tylko w środowisku krakowskim. **Dlaczego więc dotąd jeszcze nie dorobiła się sztandaru i nie ma patrona?** — z tym pytaniem zwracam się do długoletniego dyrektora tej placówki mgr. inż. **KAZIMIERZA SULKOWSKIEGO**.

— Jeżeli chodzi o sztandar naszej szkoły, to ze strony kierownictwa przedsiębiorstwa wszystko było już załatwione i sztandar mieliśmy otrzymać na 25-lecie, ale Ministerstwo Oświaty zasugerowało, że powinniśmy pomyśleć najpierw o patronie. Na razie rezygnujemy więc ze sztandaru, a przygotowujemy się do wyszukania dla naszej szkoły patrona. Mamy już pewne, słuszne sugestie ze strony dyrektora MPK. Szkoła nasza jest resortowa, a więc patron powinien być związany z miejską komunikacją. Chciałbym tu dodać, że są pewne wymogi, jeżeli chodzi o przyznanie imienia i sztandaru szkole, przede wszystkim taka placówka musi być dobrze oceniana. Musimy na to jeszcze zapracować. Imię nadaje każdej szkole kurator z ministrem oświaty. Myślę, że w ciągu dwóch lat uda nam się sprawy patrona i sztandaru sfinalizować.

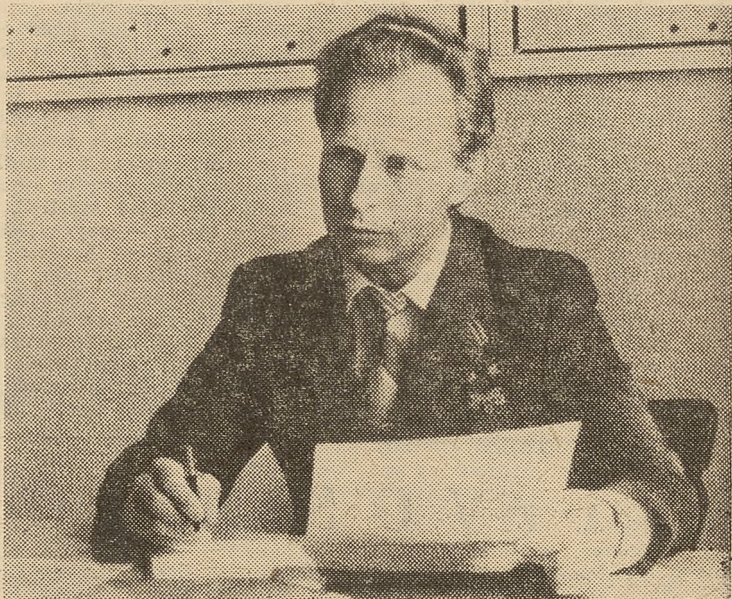
— **Drugim pytaniem, na które chciałbym otrzymać odpowiedź**

jest program działania szkoły w roku jubileuszowym.

— Jeżeli chodzi o ten rok, w którym obchodzimy jubileusz, to główny nacisk położyliśmy na rozszerzenie działalności ideowo-wychowawczej, sportu i turystyki, działalności kulturalnej, a także prac społecznych na rzecz środowiska i przedsiębiorstwa. Drugą grupą zadań w tym programie, będzie wykonanie prac związanych z poszerzeniem zaplecza dydaktycznego w szkole i warsztatach szkolnych. Zdecy-

dowana większość tych zadań zostanie zrealizowana do końca roku szkolnego. Szczególnie cieszyć może działalność kulturalną i sportowo-turystyczną, jakiej dotychczas jeszcze u nas nie było. Baza dydaktyczna natomiast została bardzo dobrze uzupełniona nowymi pomocami naukowymi. Catoroczna praca podsumowana zostanie w czerwcu na radzie pedagogicznej. Liczymy na to, że wyniki będą lepsze niż w latach ostatnich.

Rozmawiała: M.B.



Fot. JACEK BEDNARCZYK

Z punktu widzenia nauczycieli

Mgr MARIA SMO-CZYŃSKA — opiekunka samorządu szkolnego:

„Samorząd szkolny tworzą uczniowie ze wszystkich 25 klas, jakie mamy w szkole, z każdej po 3 osoby — przewodniczący, zastępca i skarbnik. Przewodniczącym samorządu jest uczeń klasy IIIb **Robert Chachlica**. Trzeci już rok pełni funkcję opiekunki samorządu szkolnego, którego działalność oparta jest na planie dydaktyczno-wychowawczym szkoły. Główne kierunki tego działania obejmują: ścisłą współpracę z dyrekcją szkoły, dbanie o życie kulturalne młodzieży, ład i porządek na terenie szkoły. Pomagamy przy organizowaniu imprez związanych z uroczystościami, organizujemy pokazy filmów, wyjścia do kin i teatrów. Samorząd nasz prowadzi wszystkie akcje na terenie szkoły, na przykład wiosenne porządki. Wykonuje też różne prace użytkowe, a zarobione pieniądze przeznacza dla wychowanków Domu Dziecka. Pod kierunkiem samorządu prowadzone są również czynności społeczne i wszelkie konkursy na przykład na temat „co wiem o moim mieście”, czy na „najlepiej zadbaną klasę”. W tym drugim bierze się pod uwagę: średnią ocen, frekwencję, pełnienie dyżurów i wystrój klasy. Członkowie samorządu są przedstawicielami uczniów klas, do których należą i z których zostali wybrani.”

Jakby na poparcie tych ostatnich słów opiekunki samorządu szkolnego, uczestniczący w rozmowie członkowie samorządu **Marcin Ostrowski i Jerzy Niedźwiedzki**, przedstawiają swoje propozycje: zorganizowanie dla uczniów w czasie wakacji możliwości dodatkowego zarobku w przedsiębior-

stwie, częstszego korzystania z basenu w hali Korony i nauki w nowym roku szkolnym dodatkowego języka — angielskiego.

Mgr BARBARA PIĄTKOWSKA — pedagog szkolny:

„Młodzież nasza nie jest zła, szkoły nie dotknął wielki problem z jakim niestety ma do czynienia kilka innych krakowskich szkół — narkomania. Mamy jednak wiele drobniejszych kłopotów. Nasza młodzież jest przemęczona. W wielu przypadkach uczniowie bardzo wcześnie muszą wstawać, żeby na czas dojechać do szkoły, czy do warsztatów, potem późno wracają do domów, gdzie często są jeszcze zatrudniani. Na sen przeznaczają za ledwie kilka godzin. W ciągu 4 lat sprawowania przeze mnie funkcji pedagoga, spadła u nas liczba młodzieży wchodzącej w konflikty z prawem, a więc biorącej udział w wybrykach chuligańskich czy kradzieżach. Jest natomiast problem z dziećmi z rodzin nadużywających alkoholu. A rodzinne domy naszych uczniów są bardzo różne. Zdarza się, że sami wykrywamy nie najlepszą sytuację dziecka w rodzinie, czasem wysyłamy celem sprawdzenia „trójkę klasową” i na jej wywiadzie się opieramy. Zdarza się, że pomagamy takiemu uczniowi materialnie, kupując mu na przykład odzież. Szczególnie dużą wagę przywiązujemy do rozpoznawania środowisk rodzinnych uczniów klas pierwszych. Pomagamy nam w tym również karty informacyjne ze szkół podstawowych. Staramy się naszą młodzież wciągać do kół zainteresowań, do zajęć pozalekcyjnych, nakłaniamy do udziału w wycieczkach, rajdach.

Cieszymy się, że spadło zainteresowanie naszych uczniów grupami nieformalnymi. Uważamy, że zapewniając zajęcia godzinny poza szkolne, uchronimy ich od wpływu, nie zawsze odpowiedniego, środowiska, z którym się stykają. Jest też ważna kwestia podejścia do rodziców, wzbudzenia ich zaufania do wychowawcy i szkoły”.

Mgr ZDZISŁAW KRAJEWSKI — nauczyciel WF:

„To prawda, że stażem jestem najstarszym z uczących w naszej szkole. Niektórych przewyższam zaledwie o kilka miesięcy. W szkole pracuję od 1975 roku. Co mogę powiedzieć o swojej pracy? Chyba to, że dawniej mieliśmy w szkole młodzież bardziej sprawną niż obecnie. Brałszy udział w różnych ogólnopolskich, międzyszkolnych zawodach, oczywiście w ramach Zrzeszenia „Ogniwa” i Szkół Gospodarki Komunalnej. Zdobywaliśmy dyplomy, medale, puchary. Część uczniów przychodzi już z nawykami do sportu, ale część ich w ogóle nie ma, to zależy od środowiska z jakiego przyszła. Staram się dużo pracować z uczniami. W zasadzie, w 90 procentach odbywamy zajęcia na powietrzu, w Międzyszkolnym Ośrodku Sportowym na Groblach, bo tam mamy warunki do tego — jest boisko, bieżnia, skocznia. Odkąd dyrektor Sulkowski jest w naszej szkole, to mamy klimat do pracy. Sam przecież ma serce dla sportu... gra w tenisa ziemnego i stołowego, jeździ na nartach. Są problemy z zakupem sprzętu sportowego. Mimo, że mamy na niego z przedsiębiorstwa pieniądze i że jest bardzo drogi, to nie można go jeszcze zdobyć. Na

(Dokończenie na str. 5)

Co sędzę o decyzji sprzed roku

DLACZEGO wybrali właśnie Zasadniczą Szkołę Zawodową MPK? Jednym wyborem ten zasugerowali nauczyciele, innym rodzice. Przeważnie o szkole w MPK dowiadawali się jednak od kolegów.

Zawód mechanika samochodowego, w dzisiejszych czasach rozwoju motoryzacji, zachęca. Zawód ciekawy i nie najgorzej płatny. Przeważnie wybierali więc ten kierunek. Nie wszyscy mieli jednak szczęście dostać się na tę specjalizację. Oceny na świadectwie, czasem egzamin, dyskwalifikowały ich.

W innych zawodach też trzeba fachowców. Tym, którym się nie powiodło, zaproponowano więc inny kierunek nauki. Od tamtej decyzji wyboru szkoły, egzaminu i przydziału do tej, a nie innej klasy mija już rok. Dziewięć miesięcy nauki w szkole i zdobywania wiedzy w warsztatach szkolnych. Czy są zadowoleni z wyboru zawodu, czy też rozczarowani, jak oceniali nabyte umiejętności?

W warsztatach szkolnych spotykam uczniów klasy Id. Młodzi ludzie zdobywają zawód ślusarza, chociaż... nie każdy z nich marzył właśnie o tym, by uczyć się tego fachu.

— Interesowała mnie elektrotechnika ogólna. Nie uważam jednak, że rok zmarnowałem. Nauczyłem się wielu rzeczy. Na przykład jak obsługiwać prasę hydrauliczną, wiertarki, piłę mechaniczną, jak posługiwać się narzędziami. Zapoznałem się też ze spawaniem. Poza tym wdrożono nas do pewnej dyscypliny, chociażby sprzątania po sobie stanowiska pracy. Ślusarzy też potrzeba, szczególnie dobrych. — Marcin.

— Inaczej sobie wyobrażałem tę szkołę, o której dowiedziałem się od kolegów jeszcze w podstawówce. Wyobrażałem sobie, że można w niej zdobyć zawód, ale że nie ma tyle nauki. — Darek.

— Chciałem się uczyć na mechanika samochodowego, ale się nie dostałem. Oceny z podstawówki nie były za dobre. — Marian.

— Ja również chciałem się

uczyć na mechanika samochodowego, nie było jednak już miejsc. Nie wszystkie przedmioty, których się w szkole uczymy, będą nam przydatne. Jest ich za dużo. Technologia na przykład jest nam potrzebna do nauki zawodu, ale inne i w takim dużym zakresie? — Marek

Akceptują zakres nauk zawodu w warsztatach szkolnych. Mimo że w wielu przypadkach nie poszli w kierunku jaki sobie wymarzyli, to szkołę chcą skończyć by zdobyć zawód. Ani jeden nie wspominał o zmianie szkoły. Prawie wszyscy natomiast krytykowali poziom nauki, że za wysoki, że nie spodziewali się takiego, że zbyt wiele od nich wymagają.

Uczniowie klasy Id mieszkają w różnych dzielnicach Krakowa, są i tacy, którzy dojeżdżają spoza naszego miasta. Zarówno pierwsi, jak i drudzy, mają duże kłopoty z dojazdem. Nie dość, że muszą codziennie bardzo wcześnie wstawać, to jeszcze, jak mówią, o tak wczesnej porze nie zawsze autobusy jeżdżą punktualnie, co jest powodem, że spóźniają się do szkoły i są zmęczeni.

Może więc nieco przesunąć godziny rozpoczynania nauki tak w szkole, jak i w warsztatach? Młodzi ludzie mają też swoje propozycje co do poszerzenia zakresu nauki w klasie drugiej. Chcieliby nauczyć się obsługiwać tokarki, na których to maszynach, jak mówią, można wiele ciekawych rzeczy robić. Chcieliby też zrobić prawo jazdy, umiejętność prowadzenia pojazdu uważają za ważną dla każdego młodego człowieka.

Zegnając się z uczniami klasy Id mówię: — Do spotkania za rok, w klasie drugiej...

— Do zobaczenia... — odpowiadają mi, ale zaraz któryś dodaje: — Tylko że szukać nas pan będzie musiał już w zajeźdniach...

— Tak, wiem o tym. Jedni z was przydzieleni zostaną do Zajeźdni Tramwajowej w Podgórzu, drudzy w Nowej Hucie...

MARIA BUBACZEWSKA

Z punktu widzenia nauczycieli

(Dokończenie ze str. 4)
przykład nieosiągalne są już od jakiegoś, dość zresztą długiego, czasu piłki".

Mgr EWA DWORAKOWSKA — nauczycielka technologii:

„To moja pierwsza po studiach praca, a pracuję tu dopiero pierwszy rok. Czy jestem zadowolona? Oczywiście. Zawsze chciałam uczyć w szkole. Miałam tylko tremę w pierwszym dniu. Zastanawiałam się, jak mnie uczniowie przyjmą? Myślałam... jestem taka jeszcze młoda, a mam ich uczyć przedmiotów raczej męskich — zawodowych, a więc technologii, rysunku. Rozczarowałam się mile, wszystko było i jest w porządku. Tak dużo mówi się i raczej mało pozytywnie o szkołach zawodowych, a w naszej jest inaczej. Z olbrzymią większością moich uczniów można się dogadać. Próba więc wyboru mojego zawodu, wypadła pomyślnie. Chcę nadal uczyć, wiem to już z całą świadomością. A żeby to czynić jak najlepiej, staram się dużo pracy wkładać w przygotowanie do lekcji".

(M.B.)



Pierwszy dyrektor szkoły MPK
Jan Słupski.

Repr. JACEK BEDNARCZYK

(Ciąg dalszy ze str. 1)

nych etach: Kosiniak, Roman Muszyńska, Alina Neszczyńska, Rogaska, Andrzej Rynduch. Ze stanowiska dyrektora odchodzi in. Tadeusz Parpan. Na jego miejsce przychodzi Antoni Goc, który funkcję dyrektora łączy z funkcją szefa Trakcji Autobusowej, co nie jest łatwe, dlatego też z kierownią szkołą rezygnuje od nowego roku szkolnego.



Pierwsi absolwenci ZSZ MPK z 1964 roku z klasy ślusarzy, obecnie pracownicy ZNT. Od lewej: ślusarz STANISŁAW WIŚNIEWSKI, st. mistrz STANISŁAW FELUŚ, ślusarz KRZYSZTOF KAMIŃSKI, brygadziści MARIAN PIERONKIEWICZ, brygadziści JERZY SALAWA, ślusarz JERZY WACŁAWCZYK i zastępca kierownika Zakładu ds. Produkcji mgr inż. ZYGMUNT KORAJDA. Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Razem od 25 lat

MIELI wówczas po 14 lat i ukończoną szkołę podstawową. Stawali wobec wyboru zawodu. MPK pociągało ich jeżdżącymi po mieście tramwajami i autobusami. Na decyzje niektórych wpływały tradycje rodzinne. Ojciec, czasem matka albo starsze rodzeństwo już pracowali w tym przedsiębiorstwie, dlatego więc nie spróbować? Przyjęto ich do pracy i zaproponowano naukę w dopiero otwartej Zasadniczej Szkole Zawodowej. Stworzono pierwszą 48-osobową klasę przysposabiającą do zawodu ślusarza.

Z 19 pierwszych absolwentów, wielu jeszcze pracuje w różnych zakładach MPK. Najliczniejsza grupa znajduje się w Zakładzie Napraw Tramwajów. Stanowią, jak sami mówią, silną grupę pierwszych absolwentów sprzed 25 lat, do której należą: zastępca kierownika Zakładu ds. produkcji mgr inż. Zygmunt Koraj-

da, st. mistrz warsztatu ślusarni Stanisław Feluś, brygadziści-ślusarze Marian Pieronkiewicz i Jerzy Salawa oraz ślusarze — Krzysztof Kamiński, Jerzy Wacławczyk i Stanisław Wiśniewski.

Kiedy wspominają lata nauki w MPK-owskiej Szkole Zawodowej, czują się jakby uczestniczyli w spotkaniu ubiegłorocznych absolwentów:

— Przedmioty jakich się uczyliśmy? Było ich bardzo dużo... elektrotechnika, ślusarstwo, materiałoznawstwo, matematyka, fizyka, język polski, wf...

— I rysunek techniczny...

— Tym rysunkiem technicznym, to dyrektor Czajkowski dawał nam w kość. Każdy miał w domu deskę i musiał rysować. Poziom nauki był wysoki, chcieli nas nauczyć, przygotować porządnie do zawodu...

— Od fizyki był Gajewski, zaraz, jak mu było na imię...

— Jan...

— Tak, Jan Gajewski z Technikum Mechanicznego Nr 2, człowiek miły i wesoły...

— A dyrektorem szkoły był inż. Słupski i równocześnie kierownik naszego Wydziału Tramwajowego...

— Najlepiej z nas wszystkich uczył się Korajda i dlatego inżynierem został, ale najpierw to go Gajewski do technikum ściągnął...

— Pamiętam instruktorów nauki zawodu Kramarza i Hryciwicza, a brygadziście na warsztacie był bardzo wymagający Eugeniusz Telatyński. Powiedział tylko raz i trzeba było robić..., ale był złoty chłop z niego...

— W drugiej klasie wykonywaliśmy samodzielnie narzędzia, to była już sztuka ślusarska — ręczne wykonanie... a w trze-

(Dokończenie na str. 6)

Ćwierć wieku Szkoły MPK

ków, o specjalności: eksploatacja i przewozy w komunikacji miejskiej.

1 września 1974 roku funkcją dyrektora szkoły powierzona zostaje sekretarzowi ekonomicznemu KSR inż. Kazimierzowi Sułkowskiemu.

W roku szkolnym 1975/76 w dziesięciu klasach pierwszych uczy się już 361 osób w zawodach: mechanik pojazdów samochodowych, blacharz samochodowy, ślusarz, elektromonter trakcji elektrycznej. Liczba uczniów powoduje zwiększone zapotrzebowanie na nauczycieli. Problemem staje się olbrzymia ciasnota. Nauka prowadzona musi być na dwie zmiany. Tak samo warsztat szkolny przy ul. Rzemieślniczej nie zapewnia wszystkim uczniom stanowisk szkoleniowych. Organizuje się

więc dodatkowe warsztaty przy ul. Wawrzyńca i w Bienczykach.

Po wyrażeniu zgody przez ministra administracji, gospodarki terenowej i ochrony środowiska otwarte zostają dwa oddziały klasowe Średniego Studium Zawodowego, w którym rozpoczęto rok szkolny 16 lutego 1976 r.

W 1976 roku na warsztaty szkolne przydzielony zostaje parter nowo wybudowanego budynku magazynowego przy ulicy Brożka.

1 września 1976 r. kierownictwo Szkoły Podstawowej Nr 14 przekazuje ZSZ MPK całe III piętro budynku przy ulicy Wąskiej 7. Zastępcą dyrektora ZSZ zostaje pracownik MPK, mgr inż. Edward Piróg.

W roku szkolnym 1977/78 w ZSZ MPK jest już 21 oddziałów, a w Średnim Studium Zawodowym — 4. Wiedzę zdobywa w sumie 890 uczniów, którą przekazuje im 17 nauczycieli etatowych i 19 kontraktowych. Funkcją zastępcy dyrektora ds. pedagogicznych powierzona zostaje mgr Irenie Bokus.

1 września 1977 roku

szkoła zmienia nazwę ZSZ dla pracujących MPK na Przyszkolową ZSZ przy MPK. W styczniu 1978 roku kończący Średnie Studium Zawodowe, zdają maturę. W parę miesięcy później w czerwcu ZSZ opuszcza aż 235 absolwentów przechodząc do przedsiębiorstwa.

Z każdym rokiem podnosi się poziom pracy wychowawczej i dydaktycznej, wzrasta wśród uczniów dyscyplina, zmniejsza się liczba rezygnujących z nauki w ciągu roku. Powiększa się ilość pomocy dydaktycznych wykonywanych przez uczniów pod kierunkiem nauczycieli przedmiotów zawodowych.

Ostatnim rokiem działalności Średniego Studium Zawodowego jest rok szkolny 1979/80. W sumie studium to ukończyło 68 pracowników MPK. 20-lecie ZSZ MPK jest w 1980/81 roku obchodzone w bardzo trudnej sytuacji społeczno-politycznej i gospodarczej kraju. Dzięki roztępnemu postępowaniu dyrekcji i nauczycieli młodzież koncentruje się na zdobywaniu wiedzy,

(Dokończenie na str. 6)

ZSMP w Szkole

W OKRESIE 25-lecia szkoły działały w niej organizacje młodzieżowe, kierując zainteresowanie uczniów na pracę dla szkoły i przedsiębiorstwa, na rzecz samej uczniowskiej społeczności. Początkowo był to Związek Młodzieży Socjalistycznej, a potem w miarę zmian i przeobrażeń w ruchu młodzieżowym następowały też zmiany i w organizacji szkolnej, która musiała w swoich szereгах mieścić zarówno młodzież miejską, najczęściej pochodzenia robotniczego, jak i całą rzeszę młodzieży pochodzącej ze wsi, dla której nierzadko bliższą byłaby organizacja ZMW, a potem SZMW. Zjednoczenie tych organizacji w 1976 r. i powstanie ZSMP było jakby odpowiedzią na potrzeby środowiska tej właśnie szkoły, a działalność nowej organizacji mogła znaleźć szerszy oddźwięk i poparcie ze strony uczniów. Ten rozwój działalności organizacji szkolnej, w której członkowie z reguły nie działają dłużej niż trzy lata, najlepiej obrazuje poniższe kalendarium wydarzeń:

ZSMP W ZSZ MPK KRAKÓW W LATACH 1976—1986

1976 r. — szkolna organizacja ZMS przekształca się w ZSMP — po Zjeździe Zjednoczeniowym w kwietniu, ZSMP w ZSZ podejmuje szereg prac na rzecz wypracowania środków na sztafardę zakładowej organizacji ZSMP w MPK — sztafarda zostaje wręczony 18 grudnia 1976 r. I miejsce w Krakowie, w konkursie — „Rewolucyjne wystąpienie proletariatu krakowskiego w 1936 r.”

1977 r. — na I Konferencji Spraw-Wyb. ZSMP w MPK szkolna organizacja może pochwalić się osiągnięciami w działalności: ideowo-wychowawczej, społeczno-zawodowej (praca na FASM), sportowo-turystycznej (rajdy, wycieczki).

1978 r. — na obozach letnich ZSMP jest organizowany jeden turnus dla uczniów ZSZ.

1979 r. — popularną formą działania staje się plebiscyt na najlepszego nauczyciela, wychowawcę młodzieży. Sukcesy osiąga Szkolna Komisja Organizacyjna TMMT.

1980 r. — następuje pewien okres stagnacji w działalności ZSMP w ZSZ.

1981 r. — aktywni działacze kończą szkołę, nie ma następców, trudna jest sytuacja wśród młodzieży.

1982 r. — aktywny ZSMP w MPK rozpoczyna odbudowę ZSMP w ZSZ-MPK. Odbijają się wyklady o ZSMP we wszystkich klasach.

1983 r. — nowe formy pracy ZSMP w ZSZ to: organizowanie wyjazdów dla wszystkich uczniów klas I do Oświęcimia (Muzeum Martyrologii), oraz 3-dniowej wycieczki dla najlepszych uczniów — aktywnistów ZSMP do Warszawy (zakochanie roku szkolnego). ZZ ZSMP na terenie ZSZ umiejscawia zakładowe finały Olimpiady Wiedzy Społ.-Polit. ZSMP.

1984 r. — na wniosek ZSMP uczniowie uzyskują bezpłatne posiłki regeneracyjne. Są czynione starania o uruchomienie technikum dla pracujących w MPK (na bazie ZSZ).

1985 r. — aktywny udział w organizacji wyborów do Sejmu PRL m.in. spotkanie z kandydatem na posła, udział w Czynie Młodego Wyborcy.

Kolejnymi przewodniczącymi Zarządu Szkolnego ZSMP byli: Tomasz Cieślak, Jerzy Rajduch, Wiesław Kasperczyk, Bogusław Pytko, Waldemar Łaciak, Włodzimierz Bąk, Artur Penar i obecnie Robert Chachlic. Jak Czytelnicy z pewnością zauważyli, część tych nazwisk pojawia się dotąd w życiu przedsiębiorstwa, czy to jako działacze Zarządu Zakładowego ZSMP, czy też ludzie, którzy swą działalnością społeczną wyszli poza przedsiębiorstwo.

Wychodzi szkolna organizacja młodzieżowa z wieloma interesującymi inicjatywami mającymi podnieść świadomość społeczno-polityczną młodzieży, poszerzyć jej wiedzę o zachodzących w kraju i na świecie procesach społecznych i politycznych, zainteresować uczniów historią własnego kraju i narodu. Służą temu np. kolejne eliminacje Olimpiady Wiedzy Społeczno-Politycznej, w których uczniowie szkoły dochodzili niejednokrotnie do finałów dzielnicowych i wojewódzkich.

Organizacja szkolna stara się reprezentować interesy uczniów, zarówno wobec szkoły, jak i wobec przedsiębiorstwa, choćby dzięki obecności przedstawicieli ZSZ na posiedzeniach Rady Pedagogicznej. To właśnie dzięki inicjatywie Zarządu Szkolnego wprowadzono bezpłatne posiłki regeneracyjne dla uczniów, to stąd też wyszła inicjatywa powołania obok szkoły zawodowej również trzyletniego technikum, choćby wieczorowego, o której ostatnio jakoś zapomniano.

Wreszcie robi się też dużo dla samej młodzieży, organizując jej imprezy kulturalne i sportowe, rajdy turystyczne i wycieczki. Warto przy tym pamiętać, że tu w grę wchodzi nie tylko imprezy organizowane przez samych uczniów, ale również możliwości udziału w imprezach firmowanych przez zarząd zakładowy, dzielnicowy, krakowski, czy w akcjach ogólnopolskich.

Dziś organizacja szkolna ZSMP stała się obok samorządu szkolnego poważnym partnerem dla dyrekcji szkoły, partnerem, który może, ale i potrafi reprezentować pokątną grupę uczniów zrzeszonych w tej organizacji, ale również tych, którzy swego akcesu nie zgłosili, ale chętnie korzystają z imprez organizowanych przez ZSMP.

WŁODZIMIERZ BĄK

(Dokończenie ze str. 5) Wyznaczonej programem szkoły. W czerwcu 1981 ZSZ opuściła 160 absolwentów, przechodząc do przedsiębiorstwa

niów. Do 27 oddziałów, jakie są w Szkole, uczęszcza 840 uczniów. Kadre pedagogiczną tworzy 28 nauczycieli etatowych i 10 kontraktowych,

Ćwierć wieku Szkoły MPK

1 zasilając kadre jego fachowców. Podczas 20 lat działalności szkoły zdobyło w niej zawód 1380 osób.

1 września 1981 roku, po wyprowadzeniu się Szkoły Podstawowej i po zwolnieniu pomieszczeń zajmowanych przez ZSZ Doksztalającą nr 4, cały budynek przy ulicy Wąskiej 7 przekazany zostaje w użytkowanie Szkole MPK na okres 15 lat.

Na rok szkolny 1981/82 do 11 klas pierwszych ZSZ przyjętych zostaje 370 ucz-

W roku szkolnym 1982/83 nie zwiększa się już liczba oddziałów. Z uwagi na brak możliwości stworzenia w niektórych zakładach warunków do szkolenia tak dużej liczby uczniów, ogranicza się nabór młodzieży do klas pierwszych. Tak więc w najbliższych latach będzie tylko po 8 klas pierwszych. Stałe podnosi się poziom nauczania. Frekwencja uczniów utrzymuje się w granicach 88 do 90 procent, zmniejsza się liczba uczniów rezygnujących ze szkoły, wię-

W pokoju nauczycielskim

TE PIĘĆ minut między dzwonekami, które dla uczniów wyznaczają przerwę, stają się w pokoju nauczycielskim chwilą odprężenia, swoistym targowiskiem problemów i kłopotów, zarówno tych szkolnych, pedagogicznych, jak i osobistych. Pokój nauczycielski to azyl, w którym, przynajmniej na chwilę można zrzucić z siebie, ciężące nieraz, odium „belfra”, gdzie przez chwilę można być sobą. Nauczyciele mogą być panem X, czy panią Y, którzy podobnie jak ich uczniowie na korytarzu, potrafią też żartować, opowiadać dowcipy, czy nawet wygłupiać się.

W pokoju nauczycielskim, w ciągu tych pięciu minut załatwia się wszystkie sprawy, prowadzi (z konieczności krótko i rzeczowo) wszystkie rozmowy. Trzeba bowiem zdążyć złapać wychowawcę klasy, w której właśnie skończyliśmy lekcję i powiedzieć mu, że uczniowie dzisiaj zachowywali się wyjątkowo nieźle. Wychowawca z kolei stara się złapać jednego z dochodzących nauczycieli (ci bowiem wpadają tylko na czas swoich lekcji i zaraz biegają do innej pracy), by poprosić go o to, żeby jeszcze raz zapytał Krzyśka, któremu grozi na koniec roku dwie dwójki, a którego ojciec będzie obijał za te dwójki przez cały następny rok, ile razy wróci do domu pijany. A ojciec Krzyśka lubi wypić.

To znów ktoś chce wszystkim powiedzieć o nowym wybruku uczniów, który, choć z początku zdenerwował, to wart jest śmiechu: udało się im.

Te pięć minut to chwila na ponarzekanie, że znów przed „ostatnim” zabrakło pieniędzy — „Kto dziś ma cenić nauczycieli, skoro zarabiają najgorzej? Jak można budować prestiż nauczyciela u uczniów, u rodziców, gdy dziś ten jest poważany, kto ma pieniądze?” — Każdy przytakuje, każdy potwierdza, każdy ma te same problemy... Trzeba jeszcze złapać któregoś ze zmotoryzowanych kolegów, by spytać go czy przed końcem kwartału nie zostają mu kartki na benzynę. Trzeba pomyśleć przed lekcją o pomocach naukowych, pobrać je od zastępcy dyrektora szkoły... Trzeba załatwić tyle spraw.

Znów ktoś wchodzi do pokoju zdenerwowany propozycją uczniów, by zamiast ich pytać przed końcem roku, po prostu sprawdzić zeszyty i postawić za to oceny. Zart chłopaków, czy też praktyka stosowana w tej szkole? Ale nauczyciel wychowania fizycznego chce jeszcze kilku uczniów zwolnić z lekcji, bo trwają właśnie rozgrywki sportowe — „Tak, rozumiem, że oni będą tracić lekcje, ale przecież tylko te dwa, trzy dni nauki w szkole pozwalają zorganizować jakieś zawody bo z zajęć warsztatowych nikt uczniów nie może zwolnić”. — Jeszcze kilku chłopaków trzeba do prac porządkowych w szkole i biorąc pod uwagę, że w klasie zawsze kilku jest nieobecnych, to połowa ławek jest pusta. Dobrze, czy źle? — Różnie ta ocena wypada. Zależy od nastroju nauczyciela, jego zmęczenia, samopoczucia. Raz zżyma się, że chłopcom znowu przepadną lekcje, bo nikt nie wierzy, że oni sami to sobie doczytają, nadrobią... A innym razem jest mu tak wygodniej — w nie-licznej klasie znacznie łatwiej uczyć.

Pokój nauczycielski to również swego rodzaju

klub, w którym wymienia się opinie o przeczytanych książkach (tu prym wiodą przede wszystkim poloniści), obejrzanych spektaklach teatralnych (niezwykle przypadkiem fizyka prowadzącego kółko miłośników teatru, czyli pani Ewa Sosnowka), komentuje wydarzenia polityczne.

I wreszcie pokój nauczycielski to miejsce, gdzie na gorąco ocenia się działania dyrekcji szkoły, zarówno dotyczące uczniów, jak nauczycieli. Tu szukają duchowego wsparcia ci, którzy przed chwilą usłyszeli kilka cierpkich słów od dyrektora Sułkowskiego, jak i tu ogłasza się rewelacje: „Słuchajcie udało mi się przekonać dyrektora...”

Ten hałas i krzyżujące się rozmowy powodują, że nierzadko nie słychać dzwonka na lekcje. Zwraca dopiero uwagę fakt, że pokój jak gdyby się wyludnia, a z-ca dyrektora szkoły Marta Jędrzejczyk sprawdza na planie lekcji, czy wszystkie klasy będą obsadzone. Trzeba wychodzić. Każdy wyrzucił z siebie to co go najbardziej gryzło, podzielił się z innymi swoimi kłopotami, zmartwieniami, teraz może przybrać znów obojętną i poważną maskę na twarz, zapomnieć o kłopotach własnych, by już za chwilę zająć się sprawami uczniów. A oni łapią nauczyciela już za drzwiami pokoju, przekrzykują jeden drugiego, że są dziś nie przygotowani, że chcą się zwolnić, że najlepiej byłoby dziś wybrać się na wycieczkę.

Nauczyciel zagania to stadko do klasy, wymagając, by choć na chwilę ustawili się przed drzwiami w dwuszeręgu, który już w drzwiach się zalamuje, bo jeden drugiego popycha, szturcha, zabiera mu teczke. Z wielkim szuraniem kilkunastu krzesel siadają wreszcie w ławkach, by za chwilę znów wybuchnąć wrzaskiem, gdy nauczyciel otwiera dziennik i szuka rubryki z ocenami. Powody, by nie pytać dzisiaj są codziennie — wczorajszy mecz w telewizji, dzisiejsza kartkówka, jutrzejszy sprawdzian z matematyki, zbyt dużo zadane materiały. Dostojnie wszyscy. Uspokajają się dopiero gdy do tego, który stoi już na środku pada pierwsze pytanie. Jedno, drugie... — Uczeń zastanawia się, namyśla, wreszcie widząc, że ma już odpowiedź na końcu języka, ale czegoś mu brakuje. Powtórza więc jeszcze raz to co już powiedział, znów się zacina i pełen napięcia mruczy pod nosem — „K...a, jak to się nazywa?” — Nauczycielowi uśmiech ciśnie się na usta, ale zaraz gani ucznia za słownictwo jakiego używa. — Przeczysz — tłumaczy się chłopa — Nie myślałem że pan usłyszysz.

I co tu takiemu powiedzieć? Tłumaczyć, że w ogóle nie powinno się używać wulgaryzmów, gdy wszyscy wokół ich używają. To tak samo, jak z papierosami, których też nie powinni palić, a które w ich mniemaniu czynią ich dorosłymi. Wszystko co teraz powie tej rozradowanej wpadką kolegi grupie, nawet do nich nie trafi, bo oni wiedzą, że „na zajęcia” tak się mówi na co dzień, że nauczyciel pewnie też tak mówi, a tylko „wciśka” to co powinien. Nauczyciel macha więc ręką i rezygnuje z rozwijania tego problemu w klasie. Ot — myśli — będzie fajna anegdota do opowiedzenia w pokoju nauczycielskim.

NAUCZYCIEL HISTORII

Razem od 25 lat

wiedzialność spada na brygadę.

— Jeden drugiego ratował, pomagał w pracy i nauce w szkole...

— Warunki pracy mieliśmy w stosunku do innych wydziałów idealne. Hala była nowa, rok wcześniej dopiero uruchomiona, no i warunki socjalne były bardzo dobre...

— Byliśmy ze sobą bardzo żywi. Zorganizowano nam obóz letni pod namiotami w Osieczanach, graliśmy w piłkę w ZKS „Tramwaj”...

— Właściwie to z tej naszej

klasy jest nas w Zakładzie nie siedmiu, a ośmiu, bo przecież jest jeszcze Piotr Dubel, którego chwiloowo nie ma — jest na dwuletniej rencie...

Wspomnieniem nie byłoby końca. A słuchać też można by było jeszcze długo. Poznali się będąc jeszcze dziećmi, obecnie są już panami w średnim wieku. I leż to przeróżnych zdarzeń miało miejsce w każdym z tych życiorysów. Tak różnych od siebie, chociaż jedno pozostało wspólne... praca, w której się codziennie spotykali i której przez te wszystkie lata oddawali kiedyś, przed 25 laty w jednej klasie nabyte umiejętności.

(M.B.)

Aleksander Góralezyk, Renata Harner, Zbigniew Blachut, Barbara Piątkowska, Aleksander Góralezyk, Zdzisław Krajewski, Roman Wiecek, Jędrzejczyk, Maria Smoczyńska, Henryk Stygar, Marian Jurczyński, Bogumił Nowak, Szkoła posiada m. in.: 10 sal lekcyjnych, 1 do zajęć gimnastycznych, świetlicę, bibliotekę, gabinet stomatologiczny i bufet.

Budynek szkolny przy ul. Wąskiej 7, wymaga pilnego remontu kapitalnego, który potrwa kilka lat. Remont, mimo że konieczny, spowoduje olbrzymie trudności w nauczaniu. Drugą sprawą niezmiernie dla nauczania pilną jest potrzeba budowy warsztatów szkolnych przy ul. Rzemieślniczej. Remont szkoły i budowa nowych warsztatów szkolnych, to sprawy obecnie najważniejsze.

(M.B.)

Po 35 latach pracy na wcześniejszej emeryturze

Moją decyzją najbardziej ucieszył się Maciuś



PRZED DZIESIĘCIU laty z panią Bogumiłą Ziębaczową spotykaliśmy się codziennie. Był to okres jej sekretarzowania w Radzie Zakładowej, której siedziba, tak jak i redakcja, mieściła się przy ulicy św. Wawrzyńca. Mówiono wówczas o niej, że jest długoletnim działaczem związkowym, oddanym sprawom załogi i przedsiębiorstwa. A działacz związkowy nie tylko ułatwiał mnóstwo trudnych spraw, ale równocześnie zjednywał sobie ludzi miłym, bezpośrednim sposobem bycia i olbrzymim wdziękiem, którego pozazdrościć pani Bogusi może każda kobieta. Zawsze uśmiechnięta, życzliwa, skora do pomocy, szczerzej radziła. Taką właśnie zapamiętaliśmy ją z tego okresu, z codziennych przelotnych spotkań, czasem dłuższych wizyt w Radzie Zakładowej, dokąd ludzie przychodzili z poważnymi życiowymi problemami. Po kadencji w Radzie Zakładowej pani Ziębaczowa przeszła do Zakładu Autobusowe-

go w Bieńczykach, gdzie pracowała do ostatniego kwietnia br., w ciągu ostatnich kilku lat pełniąc funkcję kierownika Sekcji Kadr w tym Zakładzie.

Z panią Bogusią spotkałam się teraz, nie jak to dawniej bywało w pracy, a w jej mieszkaniu, w jednym z nowohuckich osiedli. Oczywiście zaczęliśmy rozmowę od wspomnień z jej pierwszych lat pracy w MPK, najpierw w Dziale Ruchu, a później w Zakładzie Eksploatacyjnym Tramwajowym w Nowej Hucie, skąd wybrano ją właśnie do Rady Zakładowej, i wreszcie w ZAB. „Minęło 31 lat mojej pracy w MPK... i wie pani, że miałam zawsze szczęście do kierowników. Wszystkich wspominam dzisiaj z wielkim uznaniem... począwszy od niezwykłego już kierownika Urbańskiego z Działu Ruchu, po ostatniego mojego szefa z ZAB — Leszka Rumiana i zastępcę dyrektora ds. pracowników — mgr Stanisława Kostro. Pracę zawsze stawiałam w życiu na pierwszym miejscu, a w nich zawsze miałam oparcie, pomoc,

zawsze mogłam się do nich zwrócić z każdą budzącą wątpliwości sprawą i oni nigdy mnie nie zawiedli. Właściwie to każdy zadaje mi pytanie dlaczego postanowiłam zrezygnować z pracy zawodowej, a ja decyzję tę przemyślałam i podjęłam już rok wcześniej. Może nie mówiłam wszystkim o tym, ale mimo że mnie przekonywano, żebym jeszcze pozostała, uważam, że słusznie postąpiłam. W sumie 35 lat oddałam pracy zawodowej. Mam dom... pracującego męża, kończących studia córkę i zięcia oraz półrocznego wnuka Maciusia. On moją decyzję ucieszył się najbardziej. Pracy w domu jest dużo, ale to inna praca. Zawsze pracę zawodową stawiałam na pierwszym miejscu, poważnie ją traktując... Staralam się być bardzo obowiązkowa. Teraz odpadła mi już ta odpowiedzialność. Że muszę codziennie iść do Zakładu, o pewnych sprawach decydować. Nie straciłam kontaktu z przedsiębiorstwem. Jestem nadal w komisji rewizyjnej Zarządu TPR-u, w ZAB w organizacji partyjnej i członkiem Zarządu Koła PRON. Będę więc nadal związana ze swoim Zakładem, w którym tak pięknie i serdecznie zorganizowano mi pożegnanie, za które chciałabym podziękować kierownikowi i kolektywowi społeczno-politycznym przedsiębiorstwa i Zakładu. Prócz wielu serdecznych słów pożegnania, otrzymałam śliczne pamiątki, mnóstwo kwiatów i coś, co wzruszyło mnie ogromnie — legitymację Honorowego, Zasłużonego Członka ZSMP. Wspominałam lata działalności najpierw w ZMP, a później w ZMS.”

Rozmowę przy dobrej, mocnej herbacie kończymy przeglądaniem zdjęć z uroczystości pożegnania, które utrwalił jeden z pracowników ZAB, pan Stanisław Pegiel.

(M. B.)

Troska nie tylko w Dniu Dziecka

(Dokończenie ze str. 1)

dek Szkolno-Wychowawczy zobowiązuje się do dekoracji mniejszych pomieszczeń w MPK, czy wykonywania drobnych prac społeczno-użytecznych na rzecz przedsiębiorstwa.

Jak z perspektywy kilku lat istniejącej już umowy między MPK a Państwowym Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym Nr 3 można ocenić ten patronat? — pytanie to zadajemy dyrektorowi szkoły Ośrodka pani Krystynie Dudzie, którą zatrzymujemy nie zapowiadając wizytę, a która akurat wybierała się do zastępcy dyrektora MPK ds. pracowników Stanisławy Kostro. Pani dyrektor Ośrodka chciała odwiedzić w MPK z okazji obchodzonego w tym dniu święta pracowników gospodarki komunalnej.

Dowiadujemy się więc z rozmowy, że kierownictwo Ośrodka bardzo ceni sobie młodzieżowy patronat MPK. Dzięki niemu wiele pilnych spraw zostało już załatwionych. Dzieci natomiast z wielką radością oczekują zawsze przyjaźni z MPK i długo wspominają organizowane przez nich imprezy czy wycieczki. Pani dyrektor informuje że w Ośrodku wychowuje i naucza się dzieci najczęściej po ciężkich chorobach czy urazach, które stały się powodem, że nie mogą uczęszczać do szkół podstawowych dla dzieci normal-

nie się rozwijających. Dowiadujemy się też o bardzo często trudnej sytuacji rodzinnej podopiecznych, domach w których nie tylko brakuje więzi uczuciowej, ale które często są rozmaitymi melinami.

Te dzieci znajdują w Ośrodku opiekę nie tylko w okresie uczęszczania do szkoły podstawowej, ale także po jej ukończeniu. Wychowawcy starają się znaleźć im miejsce w szkołach zawodowych lub pracę w odpowiednim przedsiębiorstwie. W wyjątkowo trudnych przypadkach dbają o to, by instytucja patronacka ufundowała książeczkę mieszkaniową. Właśnie jednemu z wychowanków członkowie ZSMP z MPK ufundowali taką książeczkę.

Za parę dni jak co roku, obchodzić będziemy Międzynarodowy Dzień Dziecka. Uświetni go wiele imprez zorganizowanych z myślą o sprawieniu radości najmłodszym obywatelom naszego kraju. Dzieci z Państwowego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego nr 3 przy ulicy Praskiej, też będą miały swój „wspaniały dzień”, który na długo pozostanie w ich pamięci. Oprócz wielu niespodzianek, jakie przygotowuje im kierownictwo i wychowawcy, najwspanialszą będzie wycieczka specjalnie dla nich przeznaczonymi autobusami MPK.

(M. B.)

Dlaczego...

...gdy pan ALFRED DYNA jeździ „na 104” wozem 21016, to na przystankach — gdy jest jego kurs — można regulować zegarki?

Czyżby tylko on miał dobre drogi, pogodę i specjalnie przeglądany wóz?

Pasażerowie twierdzą, iż

szkoda, że na rozkładzie obok czasu nie ma jego nazwiska. Można by wtedy do autobusu wsiadać „w ciemno”.

Okazuje się, że nie tylko przedwojenna kolej tak funkcjonowała.

(F.S.)

SPORT SPORT

POŻEGNANIE Z PUCHAREM

W **ĆWIERĆFINALE** zakończyli udział w rozgrywkach o Puchar Rady Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej piłkarze reprezentacji MPK. Swą szansę zaprzepaścili 17 maja, na własnym boisku przegrywając z reprezentacją MPK Radom 1-2 (0-1). Bramkę dla naszej drużyny zdobył Mieczysław Mazurek. Rewanż w Radomiu był już tylko formalnością i przykro powiedzieć, że tak właśnie potraktowali go nasi piłkarze. Przegrali w efekcie 1-6 i odpadli z rozgrywek. Może za rok pójdzie lepiej...

3 MIEJSCE NASZEJ DRUŻYNY

Z okazji 10-lecia ZSMP Zarząd Dzielnicowy ZSMP Kraków-Podgórze zorganizował turniej piłki nożnej. Wśród 16 drużyn (grano systemem pucharowym) wystąpiła drużyna MPK (reprezentowana przez ZAW — jej kapitanem był Andrzej Miłka) — która zajęła 3 miejsce, po zwycięstwie 3:0 nad KRP Igloopol. Gratulujemy!

INAUGURACJA MPK-OWSKIEGO MUNDIALU

ZGODNIE z programem, w poniedziałek 19 maja na stadionie naszego Zakładowego Klubu Sportowego „Tramwaj” przy ul. Praskiej rozpoczął się zakładowy turniej piłki nożnej. Do rozgrywek zgłosiło się 14 drużyn, z czego najbardziej aktywni piłkarze zakład ZAW wystawili aż dwie reprezentacje. Organizatorzy oczekują jeszcze na zgłoszenie się drużyn z ZTO, ZTP i Zarządu Przedsiębiorstwa. Pierwsze mecze wypadły następująco: drużyna ZAB wygrała z ZSP 2:1, a reprezentacje ZAC i ZAW-I zremisowały 2:2. Zainteresowanych piłkarskim zmaganiem informujemy, że od 2 do 20 czerwca mecze odbywają się codziennie (oprócz sobót i niedziel) o godzinie 15.00 i 16.00.

Drużyny składające się z 7 graczy, podzielone zostały na dwie grupy, grają systemem każdy z każdym, dwa razy po 25 minut, na połowie boiska piłkarskiego. Zwycięzcy grup spotykają się w meczach finałowych w czasie trwania spartakiady letniej MPK. Wspaniale przygotowana do rozgrywek piłkarskich murawa boiska (dzięki gospodarzowi) udostępniła dla naszego MPK-owskiego „Mundialu” przez prezesa Ryszarda Laskowskiego — zachęca do gry.

Przekonali się o tym uczestnicy meczów. Szkoda tylko, że tak małe było zainteresowanie rozgrywkami ze strony kibiców i kierownictwa zakładów — bądź co bądź to przecież ich załoga zdobywała cenne punkty — a przysłówia ludowe mówią: „Pańskie oko konia tuczy” lub „Jaki pan taki kram” itp.

Wszystkich chętnych zachęcamy do czynnego uczestnictwa i kibicowania, za co w imieniu organizatorów i uczestników turnieju z góry serdecznie dziękuję. Do zobaczenia na boisku ZKS „Tramwaj”.

ZYGFRYD FENRYCH

Kronika wypadków — kwiecień

◆ **KIEROWCA** Andrzej Michalski z ZEA w Piaszowie, 2 kwietnia, podczas wsiadania do autobusu, poślizgnął się i przewrócił, na skutek czego doznał rany ciężej i stłuczenia prawej nogi w okolicy goleń. Wina poszkodowanego, który nie zachował odpowiednich środków ostrożności. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

◆ Kierownik dworca autobusowego przy moście Grunwaldzkim Wiktor Proń z Zakładu Nadzoru Ruchu, 13 kwietnia, potykając się na nierówności chodnika, doznał skręcenia stawu skokowego prawej nogi. Również wina poszkodowanego, który na zwolnieniu lekarskim przebywał 35 dni.

◆ Torowy Stanisław Mazur z Zakł. Torów, 21 kwietnia, podczas prostowania pokrzwionej iglicy przy zwrotnicy, doznał rany szarpanej prawej ręki na wysokości nadgarstka, w wyniku odprysku metalu z młotka. I w tym przypadku winę za spowodowanie wypadku ponosi sam poszkodowany, który nie zachował przy pracy odpowiednich środków ostrożności. Zwolnienie lekarskie — 17 dni.

◆ Regulator Jerzy Skrzypek z ZNR, 24 kwietnia, uderzony został w głowę przez pasażera. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Kwiecień** był drugim miesiącem w którym zarejestrowano niewiele, bo cztery tylko wypadki przy pracy. W marcu było ich mniej, bo trzy. Było wprawdzie kilka przypadków drobnych urazów, ale ci, którzy im ulegli nie przebywali na zwolnieniach lekarskich. Wśród tych ostatnich znalazła się motorniczka Marta Michałowska, która pośliznęła się na zaoliwionej podłodze w hali ZTP, upadła i doznała lekkiego stłuczenia lewego kolana z otarciem naskórka.

◆ W kwietniu według in-

formacji Działu Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 133 wypadkach i kolizjach drogowych. 28 z nich zainicjowali pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 8 wypadków i kolizji, w tym 6 zainicjowanych, w ZAC — 11, w tym 2 zainicjowane, w ZAW — 24, w tym 4 zainicjowane, w ZAP — 11 w tym 7 zainicjowanych, w ZTH — 27, w tym 2 zainicjowane, w ZTP — 46 w tym 7 zainicjowanych, w ZTX — 3, w ZTS — 2, w innym taborze — 1.

(M. B.)



Fot. JACEK BEDNARCZYK

Ze starej krakowskiej prasy

W SPRAWIE KOLEI ELEKTRYCZNEJ

PRZECIWKO budowie kolei elektrycznej przez ulicę Sienną wnieśli zainteresowani protesty, którymi zajmie się właściwa komisja z sekcji ekonomicznej, wydelegowana na posiedzenie zwołane w dniu 18 bm. Zdaniem naszym, trzeba dobrze się nad tem zastanowić, czy kolej elektryczna potrzebna jest przez ulicę Sienną, a w dalszym ciągu przez Starowiśnią, dopóki nie ma zaprojektowanego nowego mostu przez Wisłę w przedłużeniu tej ostatniej ulicy. Ruch bowiem osobowy w ulicy Starowiśniej, aż do przecięcia się jej z ulicą Dietlowską jest stosunkowo dość słaby, w dalszym zaś ciągu aż do Wisły nie ma prawie żadnego. Ulica Sienna, lubo bardzo krótka, nie nadaje się dla kolei elektrycznej, z powodu swej wąskości, z jednej strony, z drugiej z przyczyny swej ważności dla ruchu wozów, któreby w razie zamknięcia jej dla nich, nieodzownego gdyby szła przez nią nowa linia kolei elektrycznej, musiałyby w ulicę Starowiśnią kierować się z Rynku, bądź przez Plac Mariacki i Mały Rynek, bądź przez ulicę Grodzką i Plac Dominikański, a zatem robić w każdym razie wielkie koło. Laidność naszego miasta życzy sobie teraz zbudowania kolei elektrycznej przede wszystkim na cmentarz Rakowicki i tym jej życzeniem powinna przede wszystkim zająć się komisja.

„CZAS” — 16 listopada 1901 rok
Komisja tramwajowa Rady Miasta odbyła wczoraj wieczorem posiedzenie i zastanawiała się nad poruszoną przez X. prałata J. Bukowskiego sprawą przeprowadzenia toru kolei elektrycznej przez ulicę Sienną. Komisja uznała, że ominięcie tej ulicy i przeprowadzenie toru Placem Mariackim lub ulicą Dominikańską ku ulicy Starowiśniej jest niemożliwe. Ostatecznie komisja uznała, że tor zostanę przeprowadzone ulicą Sienną. Ulica ta ma 8 metrów szerokości w najwęższym miejscu, tak że chodnik od strony „Szarej Kamienicy” zajmie 1,5 m szerokości, potem przyjdzie tor tramwajowy, dalej przestrzeń 3,5 m dla wozów, a wreszcie chodnik 2 m szerokości.

„CZAS” 19 listopada 1901 rok

KONDUKTORKI TRAMWAJÓW

W mieście Chillicothe w stanie Ohio wprowadzono kobiecą obsługę przy tramwajach elektrycznych. Zgłosiło się 1000 kandydatek z rozmaitych sfer. Zarząd wymaga 9 godzin pracy, daje 1 dzień wolny na tydzień i 4 dol. tygodniowo. Z pośród licznej rzeszy brano 7 kandydatek. Pochodzą one z dobrych rodzin i są bardzo ładne.

„CZAS” — 24 listopada 1901 roku
(Wybrała: M.B.)

BEZ MOTORNICZYCH I KONDUKTORÓW

W japońskim mieście Kobe uruchomiona została pierwsza zautomatyzowana linia szybkiego tramwaju. Ma ona 6,4 km długości i łączy centrum miasta ze sztuczną wyspą, na której zlokalizowano port morski. Dziennie linia może przewozić 40 tys. pasażerów. Nie ma na niej ani motorniczych, ani konduktorów. Całym ruchem kieruje komputer. Automaty sprzedają i kontrolują bilety, otwierają i zamykają drzwi, zatrzymują i odpowiadają pojazdom na każdym z 9 przystanków, przy czym zapewniają całkowite bezpieczeństwo pasażerów. Tramwaj pracuje okrągłą dobę.

ŚLUSK STAWIA NA TROLEJBUSY

Po linii trolejbusowej „A”, którą uruchomiono w ub. r., Ślusk otrzymała w tym roku drugą linię liczącą 5 km długości. Nowa linia łączy odległe osiedle Westerplatte z centrum miasta. Obecnie trwają prace przy jej budowie. Nie są one łatwe, ponieważ trzeba zmodernizować i przebudować część miejskiego układu komunikacyjnego i przemieścić wiele kilometrów sieci podziemnego uzbrojenia. 10 trolejbusów do obsługi linii „B”, wyprodukują zakłady remontu autobusów „Kape-na” w Ślusk.

TRZEBA DECYZJI POLITYCZNYCH?

Do połowy ub. r. stołeczne MKZ było jednym z przedsiębiorstw komunalnych Warszawy, w którym zatrudnienie rosło. Sprzyjały temu m. in. dobre pensje, ale od tego czasu sytuacja zmieniła się na gorsze. Od lipca 1985 r. średnio w ciągu miesiąca, mimo nabywu nowych, ubywało z MKZ ok. 50 kierowców i ok. 100 pracowników obsługi.

Przyczyny tego stanu rzeczy były zasadniczo dwie: nie najwyższe w porównaniu z innymi stołecznymi przedsiębiorstwami pensje oraz uciążliwość wynikająca z charakteru pracy. Sprawą poprawy tego stanu zajęły się władze polityczne i administracyjne stolicy.

Utrzymuje się dobre tempo budowy tunelu metra pod Polem Mokotowskim. Po wyodrębnieniu, co nastąpiło blisko miesiąc temu, trwa jego uszczelnianie i przygotowanie do przyszłej eksploatacji. Obecnie górnicy z Mysłowic usz-

czelniają tunel wschodni. Codziennie, w ciągu trzech zmian, izolują przy pomocy drutu ołowianego wbijanego młotami pneumatycznymi między łączenia w obudowie, ok. 2 m tunelu. W tunelu zachodnim natomiast trwają ostatnie prace uszczelniające, ale od zewnątrz. Poza obudowę wstrzykiwane są zastrzyki z płynnego betonu, które zastępując, tworzą warstwę ochronną wokół wykopu tunelu. Po zakończeniu prac izolacyjnych rozpocznie się betonowanie przyszłego podtorza.

TAKSÓWKARZ STAWIA POMNIK

Kierowca taksówki z Phoenix (stan Arizona), 37-letni Terry Chaut postanowił uczcić pamięć Amerykanów, którzy zginęli w walce przeciwko brudnej wojnie w Wietnamie. W przeszłości sam aktywnie uczestniczył w ruchu na rzecz położenia kresu agresji Stanów Zjednoczonych w Azji Południowo-Wschodniej, za co był prześladowany przez władze. Kupił małą działkę na peryferiach miasta, zapłacił za

Pan Wacek wrócił do zajezdni od lekarza bardzo zmartwiony.
— Jak się czujesz, czy to coś poważnego? — pytają koledzy.
— Fatalnie! Lekarz zabronił mi denerwować się! A jak się mogę przestać denerwować, skoro zabronił mi także pić!

Podchmielony mężczyzna zatacza się w autobusie, wreszcie na zakręcie wpada na kobietę, która zirytowana wali go torbą po głowie.

— Co, co to? — bełkoce zaszkoczony pijak. — To, to ja już jestem w domu?

Anglik i Szkot jadą piętrowym autobusem w Londynie. W pew-



nym momencie Anglik częstuje Szkota cygarem i prosi o ogień.
— No tak — burczy pod nosem Szkot — wiedziałem, że pan mi tego cygara nie dał bezinteresownie...

— Panie dyspozytorze, po co nam minutowe rozkłady jazdy, skoro tramwaje i tak jeżdżą, jak chcą?

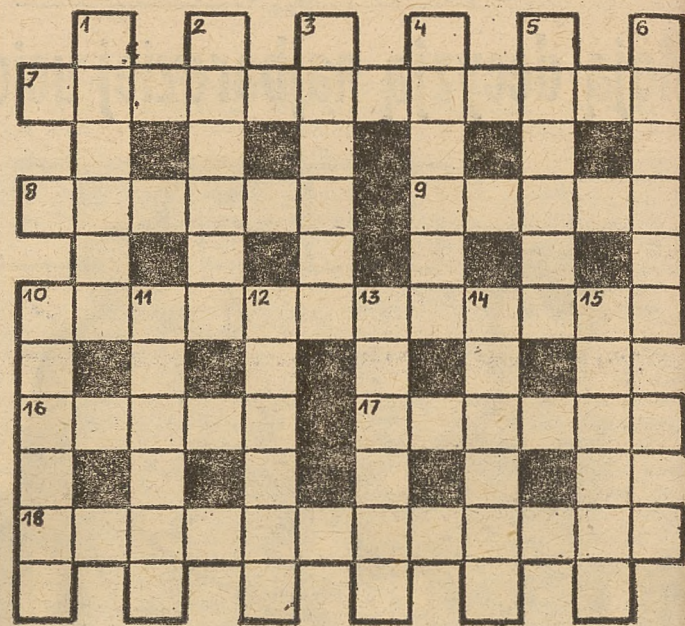
— Nie wiedzielibyśmy, ile się spóźniają...

— Panie motorniczy, dlaczego zbił pan tych chłopców?

— Bo kłakł na szynach łapki na myszy!

— No i co?

— I już dwa razy tramwaj mi się złapał!



POZIOMO: 7. pociecha siostry, 8. rzadkie imię męskie, 9. mówił dziad do niego i nic, 10. Balice na okręcie, 16. część kałamarnicy, 17. cofanie się w tył, 18. rodzaj pracowni.

PIONOWO: 1. władca „kraju kwitnącej wiśni”, 2. wydzielały przez pęcherzyk Graafa, stosowany w lecznictwie, 3. przysmak w stylu ananasa, 4. małe afrykańskie państwo, 5. marynarska gra — dobra ale na spokojnym morzu, 6. miesiąc kocich godów, 10. litera grecka, 11. ma ją urzędnik i uczeń, 12. słynna brazylijska niewolnica, 13. karciany powóz, 14. elektryczna ryba, 15. smutny utwór lub samogłoska warszawskiej drużyny.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 9

POZIOMO: materialista, kodeks, tusza, posterunkowy, lenno, tarpan, Warszawianka.

PIONOWO: bajoro, petent, mikser, Platon, psisko, wagary, polewa, sknera, egoizm, ustawa, karkas, woalka.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 9 wylosowała **MARIA KUKUŁA**.

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



dział on przy swej tuszy łatwą ofiarą napadu rabunkowego. Przestępcy przeliczyli się jednak, ponieważ ważący 115 kg Brian Jordan, kierowca ciężarówki z Halifaxu, okazał się intruktorem judo i do tego posiadaczem czarnego pasa w tej dyscyplinie sportu. Kiedy zjawiła się policja, jeden z napastników wydawał prawie ostatnie tchnienie, a drugi bezradnie leżał na peronie.

TYLKO UPRZEJMI ZASIADA ZA KOLKIEM

Taksówkarze holenderscy będą musieli w najbliższym czasie zdać egzamin z uprzejmości i odpowiedniego zachowania się wobec pasażerów. Królewskie Stowarzyszenie Przedsiębiorstw Transportowych Holandii przeprowadziło już rozmowy ze związkiem zawodowym na temat treści egzaminów, których celem będzie ustalenie „danych osobowych” kierowcy. Z inicjatywą tą wystąpiono w związku z dość częstymi skargami pasażerów na niezadowalającą obsługę i zbyt szorstki, a nie-

na szkielet człowieka, kiel marmuta, narzędzia metalowe, wyroby ceramiczne.

KOMUNIKACYJNY PARALIŻ W BELGII

W Belgii aż czterokrotnie w maju sparaliżowana została cała komunikacja, także miejska, po ogłoszeniu strajków przez pracowników sektora publicznego. Strajki organizowano na znak protestu przeciwko zamiarom rządu zmniejszenia wydatków na cele socjalne, służbę zdrowia, oświatę, komunikację, pocztę oraz dotacji dla państwowych przedsiębiorstw przemysłowych, co pociągnie za sobą kolejne zwolnienia z pracy. Na ulicach panował chaos wskutek wzmożonego ruchu samochodów osobowych.

Od początku maja wielu Austriaków, lubiących wypić za kierownicą, głęboko zastanawia się, zanim lyknie coś mocniejszego. Ze względu na poważny wzrost liczby katastrof drogowych władze wprowadziły nową ustawę poważnie zaostrzającą kary za spożywanie napojów „rozgrze-

wających” za kierownicą. Wysokość grzywny uzależniona zostanie od stopnia zamroczenia alkoholowego, który ustalać będzie za pomocą specjalnego przyrządu „alkomat”.

Z PUNKTUALNOŚCIĄ WCIAŻ NA BAKIER

Kontrolerzy IRCh wraz z funkcjonariuszami MQ, pracownikami NIK oraz inspektorami gospodarki samochodowej przyjeżdżali ostatnio dokładnie jak kursują w Szczecinie autobusy, jaki jest ich stan techniczny, na ile efektywna jest praca warsztatów zaplecza technicznego. Interesowano się również warunkami socjalnymi załóg przedsiębiorstw komunikacyjnych. Okazało się m. in., iż punktualność autobusowych kursów pozostawia wiele do życzenia. W jednym tylko dniu ze szcześcińskich zajezdni 11 pojazdów wyruszyło na trasę z ponad godzinnym opóźnieniem. Z kolei w Stargardzie Szczecińskim spóźnienia wyniosły od 5 do ponad 20 minut.

„IKARUSY” BĘDĄ MONTOWANE W TURCJI

Fabryka autobusów „Ikarus” i przedsiębiorstwo handlu zagranicznego „Moguert” podpisały z turecką wytwórnią środków transportu porozumienie kooperacyjne dotyczące uruchomienia w Turcji montowni „ikarusów” z części i podzespołów dostarczanych przez Węgry. Chodzi o autobusy typu miejskiego „ikarus 200”. W ostatnich latach węgierskie przedsiębiorstwo dostarczało Turcji przeszło 750 autobusów. Dzięki współpracy węgiersko-tureckiej i montowaniu tych pojazdów na miejscu „ikarusy” staną się tam bardziej konkurencyjne.

(Oprac. I-k)