

MPK w ocenie pasażerów

Czterogodzinne pranie

REDAKCJA „Echa Krakowa” od wielu lat organizuje — najczęściej kilka razy w miesiącu — telefoniczne sondy, podczas których Czytelnicy przeprowadzają rozmowy z zapraszanymi gośćmi. Są nimi osoby odpowiedzialne za daną dziedzinę życia. Podczas takiej konwersacji przekazywane są nie tylko uwagi krytyczne, choć one dominują, lecz także zgłaszane bywają różnorodne pomysły, których wcielenie w życie mogłoby poprawić funkcjonowanie ocenianej instytucji czy branży. Ostatnio w takim spotkaniu z Czytelnikami krakowskiej popołudniówki wzięła udział ekipa kierownictwa MPK w składzie: zastępca dyr. ds. ruchu **Marian Dudek**, z-ca dyr. ds. komunikacji autobusowej **Stanisław Kowalczyk**, oraz z-ca dyr. ds. komunikacji tramwajowej **Zdzisław Skubieda**. W sondzie, odbytej dwukrotnie (po 2 godziny dla każdego rodzaju komunikacji), wzięło udział ponad 50 osób, którym udało się dodzwonić do redakcji. Można rzec, że

odbyło się wielkie, czterogodzinne pranie...

Nim przedstawię szczegóły, kilka uwag natury ogólnej. Otóż ciekawe było to, że o wiele więcej słów krytyki, narzekania, a czasem nawet emocji budziło funkcjonowanie komunikacji autobusowej (choć w ostatnich latach MPK uzyskało właśnie w tej traktacji największy postęp, osiągając liczbę 505 wozów w ruchu podczas szczytów przewozowych), niż komunikacji tramwajowej. A przecież w traktacji szynowej panuje nawet regres, gdyż w najlepszych swych latach przedsiębiorstwo kierowało na trasy 225—230 pociągów tramwajowych, gdy teraz zaledwie 205 (dobrze, że przynajmniej nie spada ilość jeżdżących wagonów).

Zgodnie z przewidywaniami niewiele było sygnałów odnoszących się do problemów ogólniejszych, do całego systemu transportu publicznego Krakowa. Natomiast szczególnie dużo przekazywano spraw

(Dokończenie na str. 3)

Płacić za efekt!

ŚLUSZNA idea tworzenia zespołów gospodarczych znalazła szeroki odzew wśród załogi naszego Przedsiębiorstwa. Korzyści są obustronne, bo to możliwość dodatkowej pracy i zarobków we własnym zakładzie — bez potrzeby szukania „fuchy” na mieście, a dla firmy, borykającej się z kłopotami zatrudnieniowymi szansa wykonania wielu dodatkowych zadań. O wielu takich zespołach pisaliśmy już w naszej gazecie. A tymczasem...

Od kilku tygodni obowiązuje zarządzenie o obowiązku ścisłego przestrzegania wcześniej zaplanowanego harmonogramu robót. Coś tu chyba nie tak. Przecież zespół zawiązuje się do wykonania konkretnej pracy i deklaruje termin jej zakończenia. Kiedy i w jakim czasie praca zostanie wykonana, byle nie w etatowych godzinach, powinno zależeć tylko od zespołu.

Nie chcę tu wchodzić w meandry normowania, lecz zespół gospodarczy powinien być wyceniany według efektów — wartości i jakości wykonanej pracy, a nie ilości godzin przy niej spędzonych. Istnieje obawa, że normowanie i ustalona stawka godzinowa zmniejszą zainteresowanie pracą w zespołach, a byłoby szkoda... (jmm)

OD LAT NARZEKANO na olbrzymie trudności związane z wyładunkiem wagonów tramwajowych z platform kolejowych. Jest to nie tylko ciężka, ale i niebezpieczna praca. Prawdziwy problem powstał dopiero po zamknięciu bocznic w Gazowni, z której korzystało nasze przedsiębiorstwo. Pozostała więc tylko budowa własnej bocznic na Dworcu Towarowym przy ulicy Kamiennej, która powinna być gotowa w momencie oddawania do eksploatacji linii do os. XXX-lecia PRL. Wówczas jednak zbudowano tylko pomiędzy pętlą przy ulicy Kamiennej a wzniesieniem prowadzącym na wiadukt — boczny tor tramwajowy, połączony z torami kolejowymi.

Zrobimy to sami...

O budowie bocznic kolejowej dla MPK zdecydował zastępca dyrektora ds. komunikacji szynowej **Zdzisław Skubieda**. Najpierw szukano wykonawcy na zewnątrz przedsiębiorstwa. Niestety, nie było to łatwe. Trzeba się było liczyć z wysokimi kosztami budowy. Kolektywnie więc zdecydowano... „zrobimy to sami”. Opracowaniem dokumentacji zajął się Dział Techniczny Komunikacji Tramwajowej. Określony został przypuszczalny koszt robocizny — 208 tysięcy 500 złotych i zor-

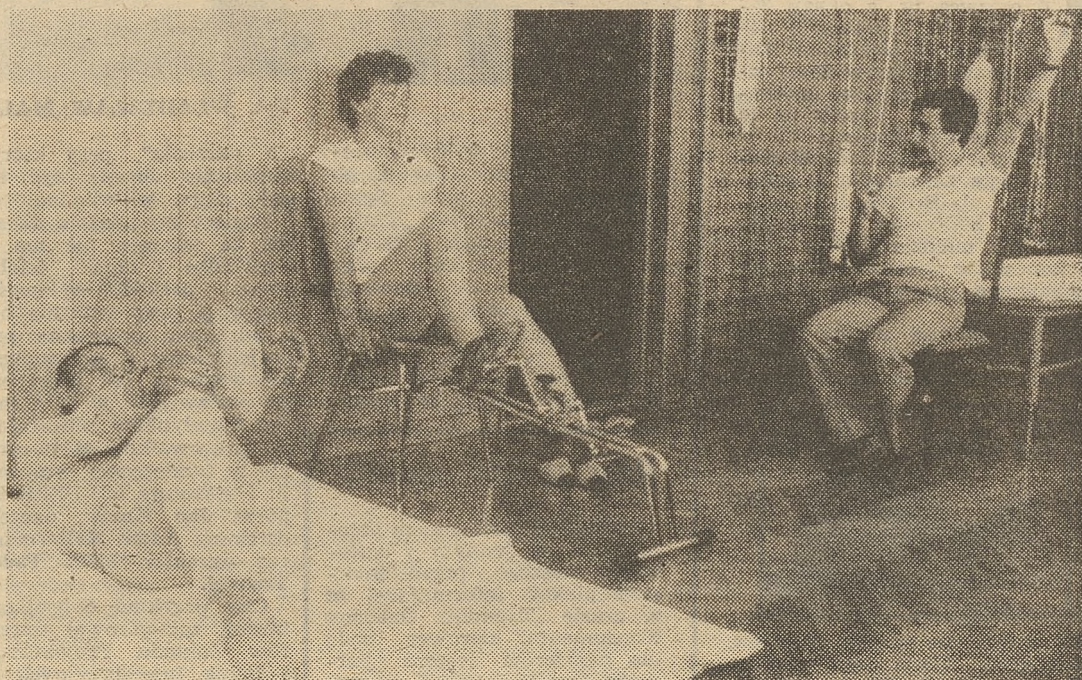
Międzyzakładowy zespół gospodarczy

Gdy firmy specjalistyczne nie chcą

ganizowano międzyzakładowy zespół gospodarczy, w skład którego weszło 20 osób. MPK stało się zleceniodawcą, inwestorem zaś Krakowska Dyrekcja Inwestycji.

Praca wykonywana jest w kooperacji...

Ponieważ szereg rozwiązań określonych w dokumentacji wymaga wysokiej klasy fachowców, a nie sposób wszystkich znaleźć w jednym zakładzie przedsiębiorstwa, powołano więc międzyzakładowy zespół gospodarczy. Realizację bocznic kolejowej dla MPK powierzono: Zakładowi Napraw Tramwajów, Zakładowi Torów i Zakładowi Budowlanemu. W sumie w zespole gospodarczym znajdują się pracownicy tych zakładów. Określony został zakres prac i rozdzielone roboty. Wyszukane przez kierownika Zakładu Torów **Andrzeja Feila** na kolei, a następnie zakupione dla MPK cztery podnośniki **Kutruffa**, zostały wyremontowane w



Osieczany, Osieczany...

A w ośrodku tłok

DOBIEGA końca przedwakacyjny sezon rehabilitacyjny w Osieczanach. Wbrew przewidywaniom o niechęci załogi do korzystania z leczniczych zabiegów we własnym ośrodku — obiekt „pęka w szwach”. O ile jeszcze w ubiegłym roku nie zdarzyło się, by kuracjuszy było więcej niż 30, o tyle już w bieżącym ich ilość stale oscylowała między 50 a 60, co zgodnie z pierwotnymi założeniami stanowi maksymalną pojemność sanatorium. Co prawda ośrodek dysponuje setką miejsc hotelowych wykorzystywanych podczas turnusów wczasowych, lecz taka ilość pacjentów uniemożliwiałaby wykonywanie przepisanych przez lekarza zabiegów — ze względu na aparaturę medyczną. Już teraz zdarzają się awarie. „Nie wiem, czy to z powodu przeciążenia, czy wadliwości wykonania — ale to

wielka strata dla pacjenta, który nie może skorzystać z zabiegu” — skarży się jeden z kuracjuszy. Wypadki niesprawności medycznych aparatów zdarzają się coraz częściej. Bardzo przydałby się na miejscu fachowiec, konserwujący delikatne urządzenia i umiający dokonać różnych prostych napraw.

Okres wakacyjny pozwoli trochę odetchnąć przepracowanemu personelowi medycznemu. Proszę sobie wyobrazić — 35 pacjentów, ponad 50 zabiegów na kilku aparatach zabiegowych dziennie to norma, jaką wykonuje jedna z kilku dziewcząt — techników fizjoterapeutów. Zawsze z uśmiechem, życzliwością i zrozumieniem dla swoich podopiecznych. I żadnych skarg!

Odpoczną również aparaty, może uda się je przeremontować. A swoją drogą, warto by było kupić urządzenia rezer-

wowe, by w wypadku awarii jednego można go było zastąpić na czas naprawy. Rozszerzenie ilości zabiegów rehabilitacyjnych w Osieczanach wydaje się obecnie niemożliwe. Nie ma na to miejsca, ani wystarczającej liczby pracowników medycznych. Zmniejszenie pojemności ośrodka, gdyby jeszcze kilka pokoi przeznaczyć na gabinety zabiegowe, to sprawa nierealna, choćby ze względu na podwójny, rehabilitacyjno-leczniczy charakter placówki.

Warto może przypomnieć, jakiego rodzaju choroby leczone są w Osieczanach. To przede wszystkim schorzenia układu kostno-stawowego, stany zapalne i zmiany zwyrodnieniowe kręgosłupa i stawów, dyskopatie, a także nerwice. W terapii tych ostatnich, poza zabiegami hydroterapeutycznymi jak kąpiele, wodne

(Dokończenie na str. 4)

tramwajowych na bocznicę w Gazowni, na nową całą sprawą ograniczyć się do wprowadzenia wagonu kolejowego pomiędzy podnośniki osadzone na fundamentach. Kiedy już tam będzie, to specjalne uchwyty-lapy podniosą w górę tramwaj. W tym momencie wagon kolejowy zostanie cofnięty do tyłu, a wóz tramwajowy wprowadzony na tory, skąd odholowany zostanie do pętli przy ulicy Kamiennej, a stamtąd, tramwajem holowniczym, do zajezdni.

*

Własna bocznic kolejowa, tak bardzo od lat potrzebna MPK do wyładowania tramwajów, zrealizowana przez międzyzakładowy zespół gospodarczy, jest można powiedzieć kolejną inwestycją przedsiębiorstwa. Jej budowę rozpoczęto 8 maja, a zakończenie robót przewidziano na 31 lipca. W Dziale Technicznym Komunikacji Tramwajowej twierdzą, że praca może być skończona szybciej. Jeżeli to nastąpi, to uczyć się punktualności winni od pracowników MPK inni wykonawcy inwestycji naszego przedsiębiorstwa, chociażby remontujący tory w ulicy Zakopiańskiej.

MARIA BUBACZEWSKA

Jak wyładowywane będą wagony
W przeciwieństwie do trudnego i niebezpiecznego wyładunku wagonów

7 czerwca miały miejsce na stadionie na Placu na Groblach IX Szkolne Igrzyska Sportowe w lekkiej atletyce, oraz finały rozgrywek w piłce nożnej i siatkowej. I miejsce w piłce nożnej zdobyła klasa 2A, a w siatkówce 3A. W biegu na 100 m I miejsce zdobył Krzysztof Kapusta z ZSZ MPK, na 200 m — Robert Kądziołka, także z MPK, na 400 m Sławomir Ptak, na 1500 m Piotr Markosz z ZSZ Ministerstwa Górnictwa i Energetyki, na 3000 m Krzysztof Kapusta z MPK. W skoku w dal zwyciężył Artur Krzyżanowski z ZSZ MGIE, natomiast w pchnięciu kulą Maciej Kowalski z MPK.

6 czerwca br. z okazji 35-lecia Szkoły Przyzakładowej odbyła się uroczysta akademii. Natomiast po południu w tym samym dniu miało miejsce spotkanie z emerytami. Teksty na te tematy wewnątrz numeru.

10 czerwca Zakładowa Orkiestra Dęta zakończyła w świetlicy przy ul. Brożka cykl całorocznych koncertów „skoleniowych” dla młodzieży. Przy okazji koncertów prezentowane były i omawiane poszczególne instrumenty.

Co roku na wiosnę trwają boje o uzyskanie skierowania na wczasy. Oczywiście chodzi o ma-



jące największe wzięcie miesiące wakacyjne. Wiele osób niestety już po uzyskaniu skierowania nie kwapi się z jego opłaceniem. Coraz częściej okazuje się przed rozpoczęciem turnusu, że są wolne miejsca. Ostatnio tak samo bywa z koloniami. Już choćby dla przyzwoitości wypadałoby być jednak bardziej zdecydowanym. Pomijam już straty z tytułu niewykorzystanych skierowań jakie ponosi Przedsiębiorstwo, ale tym sposobem blokuje się miejsca tym co odpadli w kwalifikacjach, a wyjechałby chętnie.

Zespół Gospodarczy. Ten problem wywołał ostatnio wiele kontrowersji. Jedną z nich jest chociażby wynagrodzenie kierownika. Otóż w myśl dotychczasowych zasad kierownik zespołu nie mógł zarobić więcej niż 4 tys. zł. Przy całej masie papierków i podobno niezbędnej biurokracji być kierownikiem zespołu nie opłaca się. Pracownicy mówią, że niebawem na kierownika zespołu trzeba będzie robić lapaniki!

31 maja na stadionie ZKS „Tramwaj” odbyły się zawody strażackie. I miejsce zdobyły drużyny — męska i młodzieżowa — z Płaszowa. One też zdobyły puchar przechodni — główną nagrodę.

„Gramy w kulki z dyscypliną pracy” — chciałoby się powiedzieć. Odbijanie przez jedną osobę kilku kart zegarowych, wędrówki pracowników po biurowcu, wystawianie w kolejce pod bufetem, to tylko niektóre „kwiatki” z „zagadnienia” dyscypliny. Na tenże temat było nawet zebranie kierowników z administracji. Czy to coś pomoże? Wątpię. Wprawdzie kierownicy zostali ostrzeżeni, że odpowiadają także za bezpieczeństwo pracowników w pracy i gdy ten wypadnie pod coś jak „wypadnie” do kolejki winny będzie kierownik. Prawdopodobnie przez parę dni będzie porządek, by potem wszystko wróciło do normy. (F.S.)

MOŻNA PRZEJECHAĆ NAWET STO TYSIĘCY

Niemale oszczędności uzyskują tarnowscy kierowcy w zużyciu ogumienia. Zgodnie z pomysłem racjonalizatorskim jednego z nich wprowadzono nacinanie bieżnika opon, co pozwala na przedłużenie ich żywotności o 30 tys. km. Normalnie przy prawidłowej eksploatacji kierowcy w całym kraju przejeżdżają na oponach po ok. 60 tys. km, a tarnowscy kierowcy WPK oszczędzają nawet 100 tys. km przebiegu.



Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

MILA uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod pierwszy blok Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwaj” zgrupowała 4 czerwca na placu budowy przy skrzyżowaniu ulic Nowosądeckiej i Łużyckiej liczne grono zaproszonych. Samo zaproszenie pachniało hucpą i przywodziło na myśl różne dawniejsze „uroczyste otwar-

Mamy za dużo papieru?

Z DUŻYM zdziwieniem przeczytałem w jednym z autobusów naszego przedsiębiorstwa plakat informujący, że w czasie „Tygodnia Ochrony Konsumenta” kierowcy będą dla pasażerów jeszcze bardziej uprzejmi, mili i sympatyczni. Wypada zastanowić się, czy owe deklaracje zostaną wypełnione przez wszystkich, a jeśli już, to niby dlaczego mili będą kierowcy, a nie motorniczowie? W poprzednim numerze pisaliśmy o przypadkach wyjątkowo grubiańskiego potraktowania pasażerów przez pracowników MPK, ale rozumiemy, że teraz takie wydarzenia już nie będą mieć miejsca, przynajmniej do końca „Tygodnia”. (kg)

Dowcipni!

DO ZNIKANIA i umyślnego niszczenia rozkładów jazdy już przyzwyczailiśmy się. Zamiany tabliczek z numerem linii w pojazdach też już bywały. Ostatnio jednak, szczególnie w Nowej Hucie, to zjawisko znacznie się nasiliło. W drugim i trzecim wozie tabliczki nie tylko, że się odwraca, np. z napisem zjazd do zajezdni, ale przenosi z pociągu do pociągu. Solidny motorniczy sprawdzając na końcówkach oznakowanie, szuka często swojej tabliczki w innych wozach. Głupota, okazuje się, nie zna granic. Przedstawiane są także kasowniki. Nietrudno się domyślić, kto cierpi, gdy kontroler stwierdza inny syzyf w kasowniku i na bilecie. I pomyśleć, jak niewiele do zabawy potrzeba! (F.S.)

WSPÓLNYM dla kilkudziesięciu osób, które spotkały się 6 czerwca w świetlicy biurowca MPK, było to, że wszyscy mieli ukończone 70 lat życia, z których kilkadziesiąt — od 25 do 40 — przepracowali w naszym przedsiębiorstwie.

Na spotkanie zaproszono 65 osób. Nie wszyscy jednak przyszli, być może akurat w tym dniu poczuli się gorzej lub nie miał im kto towarzyszyć w wyprawie do odległego przedsiębiorstwa. Stan zdrowia tych, którzy w spotkaniu uczestniczyli, też był bardzo różny. Jedni przyszli z nieodłącznym towarzyszem, którym jest laska, drudzy przyprowadzili osoby, które się nimi opiekują — najczęściej dzieci, również już zaawansowane wiekiem. Trzeba było widzieć, z jaką radością się witali, wspominając przy

cia parasola”, przy których koniecznie obecna być musiała ekipa telewizyjna.

Dopiero na miejscu okazało się, że impreza nie ma nic wspólnego z dętą i celebrowaną pseudoobrzędowością. Telewizji przy tym nie było, a odrębnie podpisane przez projektantów i wykonawców zobowiązanie jak najszybszego postawienia w tym miejscu 2 budynków mieszkalnych dla pracowników MPK sprawnie w fundamenty wmurowali: I sekretarz KD PZPR Podgórze Jan Kozak, naczelnik dzielnicy Adam Kellerman oraz dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel.

Oby przykład dobrej organizacji zainspirował dyrektorów Zakładu Projektowania i Usług Inwestycyjnych „Inwestprojekt”. Kombinatu Budownictwa Mieszkaniowego Kraków — Nowa Huta, Krakowskiego Przedsiębiorstwa Robót Inżynierskich nr 1, Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji oraz Przedsiębiorstwa Wierceń Geologicznych i Hydrogeologicznych „Hydropol”. Przez nich to podpisany akt erekcyjny poszedł pod ziemię, a my czekamy, kiedy znad poziomu gruntu zaczną wyłaniać się zarysy ścian. (jmm)

W Szkole Przyzakładowej MPK

Absolwenci — uczniom

WŁODZIMIERZ BAK jest obecnie wiceprzewodniczącym ZZ ZSMP i reprezentował tę organizację na XII Festiwalu Młodzieży i Studentów w Moskwie. Wiesław Kasperczyk jest też wiceprzewodniczącym Zarządu, ale jeszcze i radnym Dzielnicy Rady Narodowej. Andrzej Turek — wiceprzewodniczącym III Koła ZSMP, Bogdan Morawiec jego przewodniczącym, zaś Włodek Michalski, oprócz swojej funkcji w Zarządzie Zakładowym był również kandydatem na posła, a obecnie jest delegatem na X Zjazd Partii. To tylko niektórzy, a wszyscy oni swoją działalność młodzieżową i społecz-

nią wspólną pracę, ludzi, których już między nimi nie ma. Spotkanie weteranów życia i pracy, jak pięknie nazwał je przewodniczący Oddziałowej Rady Związkowej Emerytów i Rencistów Stefan Ja-

Spotkanie weteranów życia i pracy

sek, było kolejnym już z kalendarza obecnego zarządu Rady. Zarządu, który wyszukuje wśród członków związku ludzi najbardziej potrzebujących pomocy, bardzo często nie proszących o zapomogi, mimo że żyjących w warunkach niezwykle ciężkich i te osoby kwalifikuje do uzyska-

Plenum Zarządu Zakładowego ZSMP przed X Zjazdem Partii

W KLUBIE „Bajkał” odbyło 28 maja kolejne plenarne posiedzenie Zarządu Zakładowego ZSMP w MPK Kraków, które było zarazem spotkaniem aktywu młodzieżowego z delegatem na X Zjazd PZPR — Władysławem Michalskim.

Przypomnijmy, że w styczniu odbywała się dekada Kół, a jej efekt — pakiet spraw młodzieży pod adresem X Zjazdu został już przedstawiony delegatom na Zjazd w dokumencie „Przyszłość Polski nasza przyszłością”. W dokumencie tym nie brak też wniosków i opinii MPK-owskiej organizacji młodzieżowej.

Oceniono dotychczasową działalność ZSMP w MPK, która koncentrowała się głównie na inicjatywach wiążących

Motorniczowie proszą o ukresy

TRAMWAJ zatrzymujący się na przystanku przed skrzyżowaniem powinien dojechać do przejścia dla pieszych lub do iglicy zwrotnicy, a tablicę przystankową mieć na wysokości połowy składu. Praktycznie na skrzyżowaniu pod „Lotem” pociąg 105N wyjeżdżający z ulicy Długiej w kierunku „Bagateli” nie może bezkolizyjnie minąć pociąg 105N stojącego prawidłowo na przystanku na ul. 1 Maja. Tłuką się lusterka, szyby, kierunkowskazy. Identyfikacja sytuacji jest na skrzyżowaniu ulic: Rakowickiej z Lubicz, Cekierskiej z Pstrowskiej i innych. Dział Techniczny ZTP wystąpił o wyznaczenie ukresów. Czekamy na pomyślnie załatwienie sprawy, co motorniczym zaoszczędzi nerwów na skrzyżowaniach i tak już wymagających wzmożonej uwagi. (mm)

się z 10-leciem ZSMP i X Zjazdem Partii, wybrano też dwóch nowych członków Plenum: Małgorzatę Piotrowicz XVI Koła w ZAP i Bogusław Morawca z III Koła w ZNP. Miłym akcentem było uroczyste pożegnanie kol. Leokadii Bilskiej, która pełniła funkcję wiceprzewodniczącej ZZ ZSMP ds. organizacyjnych od 11 maja 1984 r. do 28 maja 1986 r., przyczyniając się do wielu osiągnięć MPK-owskiej organizacji ZSMP.

WŁADYSŁAW TRELA

Co nowego w ZTP

Z PLANOWANYCH dostarczonych 38 wagonów tramwajowych nowego typu, dostarczono już 10. Równocześnie skasowany został 10 wagonów typu 1. W ciągu całego roku planuje się skasowanie 18 wagonów silnikowych i 20 doczepnych, wszystkie typu N 30-letniej eksploatacji.

*

TRWA modernizacja Zajezdni. Kontynuowane są prace przy przybudówce i akumulacji oraz adaptacji pomieszczeń na warsztaty specjalistyczne. Na ukończeniu są również prace związane z uruchomieniem magazynu części zamiennych.

*

W ZTP z niecierpliwością oczekują na przeniesienie Zakładu Sieci i Podstacji do nowego obiektu. Po wyburzeniu starych pomieszczeń wyprowadzającego się Zakładu, zbudowanych zostanie 5 torów postojowych, każdy długości około 100 m. Budowa tych torów jest sprawą niezwykle pilną, gdyż z powodu olbrzymiej ciasnoty, jaka panuje w Zajezdni, grozi nocny postój wagonów na końcówkach komunikacyjnych. (M.B.)

Sprostowanie?

W numerze 8 „Sygnałów” napisałam, iż pani Basia Raczecka „w szkole średniej należy do ZMS...” Niektórzy przeczytali, że „ukończyła szkołę średnią” a tej nie ukończyła. No cóż, widać „swoich” życzyliwych każdy. Bez względu na to, o kogo reprezentuje, a może właśnie dlatego? (F.S.)

Przepraszam...

...ob. ADAMA PISZCZKA zastępcę kierownika Zakładu Transportu, za obraźliwe słowa, których użyłem w stosunku do niego 31 maja br.

JANUSZ TOCZEK

naład związani. Cieszyli się tym razem w ich spotkaniu uczestniczyli tak licznie kierownictwo przedsiębiorstwa. Oprócz wymienionych już naczelnego dyrektora, jego zastępcę ds. komunikacji tramwajowej Zdzisław Skubieła, I sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel, przedstawiciel Komisji Kontroli Partijnej KZ PZPR Mieczysław Kozłowski i wiceprzewodniczący NSZZ Prac. MPK Stefan Nieć.

W imieniu emerytów, którzy otrzymali zapomogi, podziękował Walerian Franciś a Stanisław Kwiatek, który w 1930 roku rozpoczął pracę w przedsiębiorstwie komunikacyjnym Krakowa, osobistymi wspomnieniami z długich lat pracy rozpoczął wieczór wspomnień, który w tym rodzinnym gronie trwał parę godzin. (M.B.)

Pierwsze w komunikacji miejskiej spotkanie rad pracowniczych

Współpracować — nie walczyć

— **TO NIE MIAŁA** być żadna struktura pozioma, czy jak jeszcze inaczej można nazwać tego typu spotkanie, ale trzeba było się wreszcie spotkać, by wymienić doświadczenia wynikające z dotychczasowej działalności — twierdzi **Zdzisław Mazur**. — Wprawdzie przewodniczący Rad spotykają się na posiedzeniach Rady Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej, ale wtedy z reguły nie ma czasu na omawianie spraw samorządowych. Dlatego postanowiliśmy spotkać się oddzielnie. Tym bardziej, że tego typu spotkania w innych branżach odbywają się od dawna.

Na spotkanie przedstawiciele samorządów pracowniczych przyjechali działacze z przedsiębiorstw komunikacji miejskiej Warszawy, Gdańska, Szczecina, Bydgoszczy, Poznania, Łodzi, Kielc, Częstochowy, Wrocławia i Katowic, licząc na to, że wymiana doświadczeń pozwoli usprawnić pracę rad w przyszłości. Rychło okazało się, że problemy z jakimi borykają się w poszczególnych przedsiębiorstwach są podobne.

We wszystkich niemal przedsiębiorstwach rady pracownicze zostały włączone w niemal wszystkie sprawy przedsiębiorstwa, a prywatne kontakty działaczy samorządowych wykorzystywane są do pokonywania np. trudności z zaopatrzeniem. — Znamy to, znamy, można było usłyszeć na spotkaniu, gdy była mowa o brakach części do tabo-ru, czy kłopotach z materiałami.

Znamy to — można było usłyszeć również gdy mówiono o stosunkach między Radą a organem założycielskim, co jest dziwne o tyle, że niemal dla każdej Rady kto inny jest tym organem. Okazuje się jednak, że admi-

nistracja niemal wszędzie postępuje podobnie i stara się przedstawić komunikację miejską jako tę, która spośród przedsiębiorstw komunalnych, pochłania najwięcej środków. Podawano też przykłady, jak organ założycielski próbował nawet kontrolować samorząd. Zebrani ten przypadek uznali tylko za niewielki incydent, większy niepokój budzą przypadki wydawania przez władzę centralną różnego rodzaju zarządzeń, które w praktyce stanowią najwykleszą próbę ograniczania uprawnień nadanych samorządom przez ustawę.

Jeśli była mowa o różnicach, to dotyczyły one przede wszystkim struktury samorządu w przedsiębiorstwach, gdyż w jednych zorganizowano rady pracownicze w zakładach, jak choćby w Krakowie, w innych zaś zrezygnowano z tego, wychodząc z założenia, że skoro nie mają one samodzielności, to wystarczą nam tylko samorządowe zespoły (członek Rady Pracowniczej plus delegaci na zebranie ogólne), jak np. w MZK Warszawa. Jednak problemy w tych strukturach okazują się być znów podobne. Różnych sposobów używano w różnych przedsiębiorstwach, by pobudzić do działania samorządowego przeciętnego pracownika i wszędzie niemal się to nie udawało. — Takie czasy — stwierdzają działacze rad — że pracownik myśli przede wszystkim o tym, by wystarczyło mu pieniędzy do końca miesiąca i gdzie by tu jeszcze dorobić, a nie interesuje się działalnością społeczną.

Wprawdzie sposobem na zainteresowanie ludzi powinna być edukacja ekonomiczna załogi, a przynajmniej tych,

k którzy do samorządu już zostali wybrani, ale z tym jest kłopot. Z jednej strony nie ma kto tego robić, z drugiej zaś te szkolenia wcale nie są przyjmowane z takim zainteresowaniem, jakiego można by się spodziewać. Niemal wszędzie więc stosuje się swego rodzaju praktyczną naukę ekonomii, gdy przychodzi tłumaczyć ludziom dlaczego podział zysku był taki, a nie inny i dlaczego to jedni wzięli więcej, a drudzy mniej.

Swego rodzaju innowacją mogli pochwalić się przedstawiciele MPK w Łodzi, w której opracowano nawet specjalny regulamin pracy w Radzie, regulujący obowiązki i uprawnienia samorządowych działaczy.

Najczęściej powtarzającym się postulatem, jaki padał na krakowskim spotkaniu, był wniosek o przedłużenie kadencji rad, gdyż obecna, dwuletnia, jest zbyt krótka, bo znaczną jej część zajmuje okres poznawania specyfiki pracy w radzie i problemów samego przedsiębiorstwa, a później przygotowanie kampanii wyborczej. Jaka więc powinna być długość kadencji? Tu zdania są podzielone — może trzy, może cztery lata, ale na pewno nie dwa, jak obecnie.

Kolejne wystąpienia przynoszą dalsze problemy. — Oto jedna z rad, chcąc być w pełni niezależna od przedsiębiorstwa, zastrzegła sobie 200 tys. zł z zysku na swoje potrzeby. Często powtarza się w wypowiedziach pytanie o praktyczne znaczenie kontrolnych funkcji rady, pytanie — co to naprawdę znaczy „przyjąć bilans przedsiębiorstwa” itd., itd. ...

Problemów było sporo i nie na wszystkie znalaziono odpowiedź. Tym bardziej, że nie usłyszeli takiej odpowiedzi również i ci, którzy od czasu do czasu bywają na różnego rodzaju spotkaniach organizowanych przez instancje państwowe lub partyjne. Przyjdzie więc dochodzić do tych odpowiedzi samemu, w drodze wieloletniej działalności praktycznej uwarunkowanej różnego rodzaju okolicznościami branżowymi, regionalnymi i innymi. Dlatego też potrzebne są takie spotkania, by dowiedzieć się do czego doszli inni, podzielić doświadczeniami i zaproponować sprawdzenie doświadczeń w innych warunkach.

Już na najbliższym posiedzeniu Rady Zrzeszenia wniosek ten zostanie przedstawiony przedstawicielom rad pracowniczych przedsiębiorstw nie biorących udziału w tym spotkaniu.

— Jak te spotkania przyjmą dyrektorzy przedsiębiorstw? Czy nie będą obawiać się, że dogadujące się między sobą rady staną się zbyt silnym i niewygodnym partnerem? — Zdzisław Mazur nie widzi powodu do obaw.

— Jak dotąd wszyscy zgodnie przyznają, że najlepiej wiodło się w tych przedsiębiorstwach, gdzie rada i dyrektor starali się współpracować a nie walczyć. Walka bowiem pochłania zwykle tę większość energii, którą można byłoby przeznaczyć na załatwianie spraw przedsiębiorstwa i załogi, na rozgrywanie spraw pomiędzy sobą. Nikt więc nie powinien się obawiać takich spotkań — dodaje.

ADAM ZYZMAN

(Dokończenie ze str. 1)
jednostkowych, też istotnych, lecz często telefonujący widział tylko mały wycinek, jego najbardziej interesujący.

Tematem dyżurnym, aktualnym od lat, jest sprawa oznakowania taboru. Również podczas sondy powracała jak bumerang. Telefonujący wskazywali przykłady nie tylko wynikające z niesumienności czy „tumiwizizmu” kierujących pojazdami, nie zwracających uwagi na oznakowanie, ale również na złe rozwiązania systemowe. Każda bowiem za-jeżdżnia, zarówno tramwajowa, jak i autobusowa, robi to po swojemu. Wygląda na to, że MPK jest przedsiębiorstwem, będącym federacją (z pełną autonomią) poszczególnych zakładów eksploatacyjnych. Zastanawiające, że przedsiębiorstwu udało się w ostatnich latach dokonać tak wielu pozytywnych przeobrażeń, a nie może się — od tak długiego okresu czasu — uporać z prawidłowym oznakowaniem taboru, a więc sprawą, z pozoru, wręcz banalną...

Zanim przejdę do konkre-tów, jeszcze jedna uwaga: otóż organizując sondę zrobiliśmy jedno generalne zastrzeżenie. Prosiłiśmy, by Czytelnicy nie postulowali uruchomienia nowych linii, a przy zgłaszaniu propozycji wzięli pod uwagę fakt, że układ linii komunikacyjnych powinien być maksymalnie stabilny.

Czerwony autobus

Jak wspominałem, w ocenie komunikacji autobusowej dominowały głosy krytyczne. Nim niektóre z nich omówię, najpierw przedstawię zgłoszone projekty innej organizacji ruchu. Proponowano wydłużenie linii tak, by łączyły przeciwległe krańce miasta. Wówczas łatwiejsze są przejazdy pasażerów i lepiej wykorzystany tabor. Tak więc można by połączyć linię „132” ze

„164” i wtedy Nowa Huta uzyskałaby dogodną komunikację z Piskami Wielkimi przez Aleje Trzech Wieszczów. Podobnie postulowano stworzenie jednej linii z dotychczasowej „128” i „194”, czyli skomunikowanie Mistrzejowic z Piskami Wielkimi, poprzez wydłużenie linii „128” o ronda Grunwaldzkiego do tego osiedla. Linię „160” trzeba by wydłużyć z ronda Kottarskiego do placu Boh. Get-ta i dalej połączyć z linią „184”, dając komunikację aż

nutowej przerwie rusza na trasy kawalkada autobusów. W pierwszym i drugim tiok niemiłosierny, a ostatnie jadą prawie puste. Kierowcy nie zatrzymują się na przystankach bez wyraźnego żądania pasażerów, starają się jak najszybciej pokonać trasę tam i z powrotem, a potem bardzo długo odpoczywają w rejonie klasztoru norbertanek. Jak żaliła się pewna pasażerka, ten stan trwa już od 20 lat i nie ma mocnego, który by tu coś zmienił.

sanego zaskakujące natomiast było to, iż pretensje w ogóle nie dotyczyły linii pospiesznych, chociaż skądinąd wiadomo, że z komunikacją szybką nie mają one wiele wspólnego, a rozkład jazdy — zwłaszcza na linii „C” — nagle nie jest przestrzegany.

Chciałbym też podkreślić głos, nawiązujący do ochrony środowiska, co w Krakowie przecież szczególnie ważne. Pytano dyr. Kowalczyka, co zamierzają zrobić jego służby, by autobusy (ikarusy) tak nie

trum miasta przez al. Pokoju). Można by puścić tramwaj linii „10” z Wieczystej do placu Centralnego lub ewentualnie do kopca Wandy; tramwaje linii „25” skierować z Dworca Towarowego do os. XXX-lecia PRL. Tyle o organizacji ruchu.

Drugim, istotnym wątkiem była kwestia zbyt długich postojów składów tramwajowych na końcowych pętach. Bardzo często przerwa w ruchu trwa nawet kilkanaście minut, a później na trasy wyrusza niemal równocześnie kilka składów, co denerwuje pasażerów. Brak operatywności regulatorów budzi największe zaniepokojenie korzystających z pętli w Bronowicach Nowych, Salwatorze i Prokocimiu. Na tej ostatniej, od wielu miesięcy nie działa sygnalizacja świetlna dla tramwajów i pasażerowie nie wiedzą, który skład odjedzie pierwszy (linii „6” czy „13”).

Jeśli chodzi o obsługę techniczną, domagano się takiego wyprofilowania obramowania wiazów w podłodze nowoczesnego taboru, by nie wystawały i nie powodowały groźnych upadków. O oznakowaniu napisałem już tyle, że nie będę omawiał tutaj szczegółów, zresztą dyr. Skubieda wszystkie uwagi skrupulatnie zanotował i nie wątpię, że je w najbliższym czasie wykorzystają. Nie zamierzam również omawiać postulatów, odnoszących się do usytuowania przystanków, bowiem nie wierzę, żeby można było z któregoś zrezygnować, choć byłoby to bardzo pożądane, np. przy podwójnym zatrzymaniu się tramwajów przed i za rondem Mogiłskim.

* * *

Podobną sondę zamierzamy zorganizować za rok. Myślę, że ciekawy będzie wówczas materiał porównawczy.

JAN FRENKEL

Czterogodzinne pranie

Gdy trasy autobusowe są za krótkie, mamy w Krakowie do czynienia z taką sytuacją, jak na linii „122”. Autobus jedzie, jak wielokrotnie sprawdził pasażer, średnio 17 minut, a odpoczywa na końcowych przystankach zawsze dłużej niż trasa przejazd, bowiem ok. 22 minut, choć, zgodnie z rozkładem jazdy, zapewne winno być inaczej. Podobnie kursuje autobus na linii „148”; nie dość, że jeździ bardzo rzadko (co pół godziny), to jeszcze stoi na początkowym przystanku kilkanaście minut.

Cos trzeba zrobić z komunikacją na linii „208” do Bałic. Od wiosny do jesieni korzystają z tej linii dodatkowo dzielnicy, a w dni wolne od pracy ma ona również charakter rekreacyjny. Autobusy jeżdżą z za małą częstotliwością, tiok jest niemiłosierny. Pytano czy nie można by wzmocnić tej linii poprzez zwiększenie ilości autobusów lub skierowanie tutaj wózów przegubowych.

Zastrzeżenia co do regularności przejazdów zgłaszane były wobec wielu innych linii, a zwłaszcza „128”, „139”, „164”, „173”, „201”. Dla niżej podpi-

dymy. Miejmy nadzieję, że nowe pompy paliwowe w tych pojazdach ograniczą w znacznym stopniu ilość spalin, wylatujących z rur wydechowych.

Stary, dobry tramwaj

Po wysłuchaniu telefonów na temat komunikacji tramwajowej zaznaczyłem sobie na marginesie sporządzonych notatek uwagę: co tramwaj, to tramwaj! Rzeczywiście, ta traka — w odczuciu pasażerów — jest pewniejsza. Może jakąś rolę grają tutaj jeszcze stare, dobre tramwajarskie tradycje. W każdym razie komunikacja szynowa cieszy się większym uznaniem, niż autobusowa, mimo że niektórzy narzekają na stare tramwaje, jeżdżące za wolno, hałasujące i powodujące nadmierną wibrację.

Także w trakcji szynowej wpłynęło kilka propozycji wydłużenia istniejących linii. Postulowano np. przedłużenie „13” z Prokocimia do Bieżanowa Nowego, linii „7” ewentualnie „17” z Dąbia przez rondo Czteryście do kopca Wandy (byłoby to kolejne, dogodne połączenie Nowej Huty z cen-

Rajdowe emocje

WIEKIE rajdy samochodowe kończą zazwyczaj wielkie bale. Ten nasz, zorganizowany przez Sekcję Motorową Klubu Sportów Obronnych Ligi Obrony Kraju w MPK — Kraków, był już czwartym a zakończono go ogniskiem i pieczeniem kiełbasy.

Uczestnikiem rajdu mógł zostać każdy pracownik MPK, posiadacz samochodu po dokonaniu oficjalnego zgłoszenia.

Trasa przebiegała obok miejsc pamięci narodowej ziemi myślenickiej. Regulamin wymagał by zatrzymać się przed pomnikami i złożyć hołd, co skrupulatnie notowane było na umieszczonych tam punktach kontrolnych. Rajdowcy musieli oczywiście przestrzegać obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Tu też można było stracić lub zyskać punkty.

Wiele emocji dostarczyła wymiana kół na czas, jazda zręcznościowa i egzamin, który trzeba było złożyć przed komisją. By zdobyć punkty należało znać: kodeks drogowy, budowę pojazdów samochodowych, udzielanie pomocy medycznej i ustawę o wychowaniu w trzeźwości. Ze pytania nie były łatwe niech świadczy fakt, iż „egzaminowany” przez dziennikarkę rozgłośni zakładowej członek komisji „gimnastykował” się nad odpowiedziami.

„Sprawność” kierowców badana była na starcie probierem trzeźwości, a sprawność pojazdów i zawartość zanieczyszczeń w spalinach

sprawdzali na trasie członkowie punktu diagnostycznego pod kierunkiem **Józefa Palki** — zastępcy kierownika Zakładu Transportu.

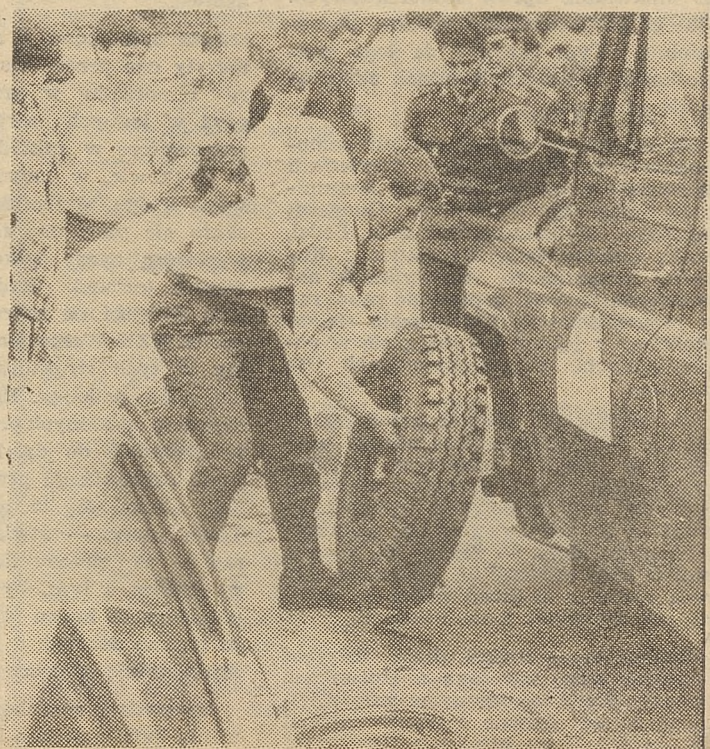
Także na trasie, w miejscu gdzie było ograniczenie prędkości, umieszczono kontrolę radarową, na 12 kilometrowym odcinku, który trzeba było przejechać ze średnią prędkością 35 km/godz. i „trafić” w swój czas na mecie.

W tym roku po raz pierwszy w przygotowaniu rajdu pomogli żołnierze z zaprzyjaźnionej jednostki wojskowej. Byli także jego uczestnikami. W pracach brali też udział przedstawiciele milicji.

Opiekun rajdu — **Tadeusz Betlej** z Krakowskiego Automobilklubu był fundatorem pucharu. Na mecie oprócz nagród dla zwycięzców czekała na uczestników prawdziwa wojskowa grochówka. Miały też swoje konkursy dzieci, gdyż w rajdzie startowały załogi rodzinne.

Rajd oprócz dobrej zabawy miał też i drugi cel: utrwalanie zasad prawidłowej jazdy i doprowadzenie do pełnej sprawności pojazdów. Impreza była bardzo udana i życzyć należy organizatorom podobnej atmosfery i organizacji w przyszłych latach. Pierwsze miejsce w ogólnej punktacji zdobyła załoga nr 6, z kierowcą **Wandą Laskowską**, drugie załoga nr 14, z kierowcą **Ryszardem Budkiem** i trzecie załoga numer 5 z kierowcą **Leszkiem Fidurą** z jednostki wojskowej.

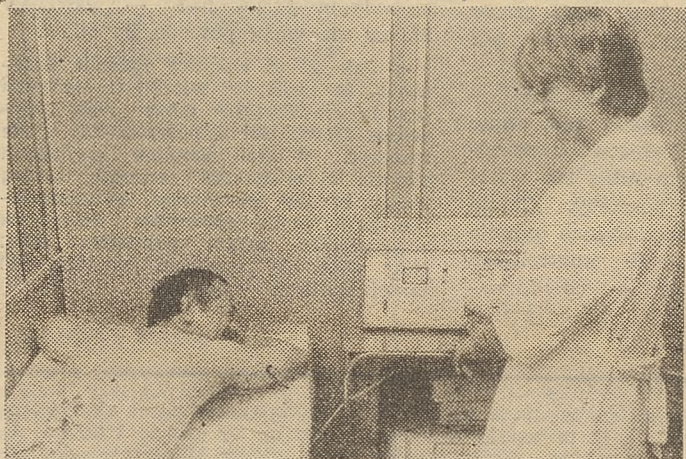
F. SERWIN



Fot.: STANISŁAW TYRAN



A w ośrodku tłok



(Dokończenie ze str. 1)

bicie i tzw. masaż podwodny, duże znaczenie odgrywa też relaks, spokój i piękna okolica.

Schorzenia układu kostno-stawowego, najczęstsze w grupie kierowców i motorniczych, leczone są zabiegami diadynamicznymi, różnego rodzaju naświetleniami (solux, fale krótkie, ultradźwięki), a także kuracjami parafinowymi oraz specjalnymi ćwiczeniami gimnastycznymi i kinetycznymi.

Procesy rehabilitacyjne w takich schorzeniach są zazwyczaj długotrwałe i zabiegów nie zawsze od razu przynoszą ulgę, czasami pierwsze

rezultaty przychodzą po kilku dniach, niekiedy poprawa następuje dopiero po kilku tygodniach. Ale wszyscy pacjenci zgodnie potwierdzają skuteczność zabiegów, a także niezwykłą życzliwość i niemal domową atmosferę, jakie panują w ośrodku.

Podkreślić należy, że nie jest osieczęński ośrodek „rajem dla wybranych” i otrzymanie doń skierowania wcale nie graniczy z cudem. Jest to mniej skomplikowane i trwa znacznie krócej niż uzyskanie skierowania do sanatorium. Zakładowy Ośrodek Zdrowia kieruje pacjentów, których stan tego wymaga, po przeprowadzeniu podstawowych

badań ogólnych (głównie serca i układu krążenia) i badania specjalistycznego przez reumatologa lub neurologa. Przyjęcia kuracjuszy w ośrodku odbywają się stale, bez systemu sztywnych turnusów, co pozwala pracownikowi jak najdogodniej zaplanować sobie okres pobytu rehabilitacyjnego.

Pozostaje jeszcze problem odpłatności — sprawa bardzo często podnoszona w rozmowach o zakładowym sanatorium. Ośrodek finansowany jest ze środków własnych przedsiębiorstwa, stąd też konieczność częściowej przynajmniej odpłatności ze strony kuracjuszy. Osieczęni mogliby być za darmo, ale tylko wtedy, gdyby przestali być nasze, zakładowe. Resort zdrowia chętnie przejmie wyremontowany i wyposażony obiekt, ale wtedy może się okazać, że dla pracowników MPK nie ma już w nim miejsca. Zresztą kwota 200 złotych dziennie nie stanowi chyba dziś zbyt wielkiego obciążenia domowego budżetu (stawka wczasowego pobytu w Osieczęnach na warunkach pełnej odpłatności to blisko 100 zł dziennie), skoro stać na nią naszych emerytów, chętnie przyjeżdżających dla podratowania zdrowia.

JERZY MICHAŁEK
Fot. ST. MAKAREWICZ

Kultura środowiska ma i taką stronę

WOJEWÓDZKI ZESPÓŁ DS. KULTURY W ŚRODOWISKU ROBOTNICZYM po raz pierwszy dał dowód inwencji: jeśli już organizować imprezę, która ma związek z tzw. „terenem”, to trzeba to robić w terenie. Tym razem w Sułkowicach. 22 maja, właśnie w Sułkowicach spotkali się pracownicy i działacze kultury krakowskich zakładów pracy, w tym MPK. Mimo niepogody impreza była nadzwyczaj udana. Postarali się już o to gospodarze: Fabryka Narzędzi „Kuznia” w Sułkowicach, a personalnie czyniący „honory domu” dyr. **Tadeusz Blachut**.

Idea przewodnią spotkania była wymiana doświadczeń i nakreślenie form działalności tzw. „kultury środowiskowej” na przyszłość. Wprowadzeniem było wystąpienie działaczki Ośrodka Kultury **HiL Danuty Szymońskiej**, która m. in. powiedziała, że wytypowano kompetentne osoby, odpowiedzialne za sprawy kultury, w

związku z czym powinniśmy odczuć ich inspirującą rolę. Część oficjalną zamknęło wręczenie nagród zasłużonym działaczom kultury przez dyr. Wydziału Kultury i Sztuki Urzędu m. Krakowa **Michała Sapetę** oraz wicedyrektora Krakowskiego Domu Kultury **Kazimierza Pastuszcza**.

Na spotkaniu wystąpiły orkiestra dęta klubu fabrycznego „Kuznia”, kapela podwórkowa „Sułkowskie Baciary” oraz młodzieżowy zespół wokarno-muzyczny „SK-85”. Tyle o imprezie. Przy okazji zwiedziliśmy fabrykę „Kuznia”, produkującą (jako jedyny zakład w Polsce poza rzemiosłem) narzędzia szcypcowe, wkręta itp.; aż dziw bierze, że zakład ulokowany tak prowincjonalnie produkuje wyroby tak wysokiej jakości (w tym połowa produkcji na eksport).

Wydawałoby się, że ta „wymiana doświadczeń” to czysty bluff; a jednak... można się

tęgo i owego nauczyć od dobrze zorganizowanego przedsiębiorstwa, bez względu na branżę.

Cóż dodać — dyrektor MPK „zafundował” dla działaczy kultury zdążających do Sułkowic autobus, co było o tyle niebagatelne, że pogoda nie była na przyszłowiowy medal.

A propos fundacji — fundatorem nagród pieniężnych był Wydział Kultury i Sztuki UMK, a książkowych Krakowski Dom Kultury „Pałac pod Baranami”, zaś prezenty okazjonalne dla wszystkich obecnych przygotował patrolujący imprezę zakład „Kuznia”.

Udane spotkanie świadczy, że istnieje coś takiego jak kultura w środowisku robotniczym, trwa i chyba przetrwa — wbrew pesymistom. A wszystko to odbywało się w ramach obchodów Dnia Działacza Kultury.

IRENA CURYŁO

Plon jednej kontroli

Towarzystwo nie zawsze wskazane

WCZESNE popołudnie, 9 czerwca. Odjeżdżamy sprzed biurowca MPK, towarzysząc kierownikowi Zakładu Nadzoru Ruchu Włodzimierzowi Nazimkowi. Weźmiemy udział w kontroli drogowej. Kierujemy się w stronę ulicy Wadowickiej.

Jedną z plag jest jazda kierowców i motorniczych w towarzystwie innych osób. Rozmowy jakie prowadzą, często bardzo ożywione, rozpraszają ich uwagę, co stwarza zagrożenie dla ruchu... — mówi W. Nazimek.

Jakby na potwierdzenie tych słów, wyjeżdża z ulicy Zakopiańskiej skręcając w Brożką autobus linii „155”, o numerze bocznym 21157, z gromadką dzieci przyklepionych prawie do przedniej szyby wozu.

Wyjeżdżamy w ulicę Wadowicką. Dwa składy „19”, jedna czwarta, druga siódma jadą we „własnym towarzystwie”, w kierunku Rynku Podgórskiego. Takie spotkania może i mile dla motorniczych, mniej jednak dla pasażerów, którym długo później przyjdzie oczekiwać na kolejny tramwaj tej linii.

Jadąc w przeciwnym kierunku „8” pierwsza, prowadzona jest przez motorniczego, który nie lubi widocznie samotności w pracy. Jedzie więc w towarzystwie kolegi.

Wyjeżdżamy w ulicę Kamieńskiego. Z przeciwnej strony nadjeżdża autobus — wóz linii „103” o numerze bocznym 21135. Kierowca z oży-

wieniem dyskutuje z panią mocno opartą o metalową poręcz przy kabinie. Kolejny autobus tej samej zresztą linii (numer boczny 25018), prowadzi kierowca, który również nie uznaje samotności w pracy. Wiecie więc stojącego tuż przy nim mężczyznę. Obaj o czymś z zainteresowaniem rozprawiają. Sądząc z roześmianych twarzy, nie jest to chyba dyskusja na temat wypadków drogowych.

Następne autobusy, jakie spotykamy, to „104” o numerze bocznym 21156 i „164” o numerze bocznym 24553. Prowadzący je kierowcy również jadą w towarzystwie. Obok prowadzącego pierwszy wóz, stoi „przewieszony” przez poręcz — aby mu się lepiej z kierowcą gadało — mężczyzna. Obok kierującego drugim wozem stoją — roześmiani i rozgadani kobieta i mężczyzna. Wyjeżdżamy z ulicy Kamieńskiego. Nie chcemy więcej kusić losu. Kierowcy z zajeżdżni na Woli są zbyt towarzyscy.

Aby zakończyć kontrolę rejonu komunikacyjnego Podgórze, kierujemy się na końcówkę „103”. Zastajemy tu aż trzy wozy tej linii. Jeden o numerze bocznym 21032 za parę minut ma odjazd. Dwa następne o numerach bocznych 21080 i 21048 stoją z powodu awarii, a kierowcy spokojnie odpoczywają.

Twierdzą, że przez kolegów kierowców zgłosili już w zajeżdżni o uszkodzeniach. Pierwszy z wozów ma zepsute

kierunkowskazy, drugi przekazany został przez jeżdżącego na przedpołudniowej zmianie kierowcę nr służbowy 4342, bez oleju w silniku.

Teraz informację o awariach dwóch autobusów zgłasza przez radiotelefon kierownik Nazimek, pytając czy już wcześniej o nich informowano.

Odpowiedź jest przecząca. Odjeżdżamy stąd i kierujemy się przez Wielicką w stronę placu Bohaterów Betta. Po drodze spotykamy autobus linii „107” numer boczny 45061, który jeździ z nieprawidłowo umieszczonym oznakowaniem. Zamiast w górnej części przedniej szyby w tak zwanym świetliku, tablica z numerem linii umieszczona jest na dole szyby.

Jak się okazuje na placu Bohaterów Getta, świetlik jest zepsuty i nie utrzyma tablicy. Awaria świetlika nie nastąpiła na trasie. Wóz w takim stanie wyjechał z zajeżdżni w Płaszowie.

Dlaczego niektórzy prowadzący MPK-owskie pojazdy nadal nie mogą zrozumieć, że od ich zachowania na trasie zależy bardzo wiele? Na szczęście większość spotkanych podczas kontroli autobusów i tramwajów, nie naruszała przepisów ruchu drogowego, a ich wygląd jak i oznakowanie nie budziły zastrzeżeń. Szkoda jednak, że nie wszystkie!

MARIA BUBACZEWSKA

Uszkodzili 30 autobusów

Do Sądu Wojewódzkiego w Krakowie wpłynął ostatnio akt oskarżenia przeciwko dwóm pracownikom naszego Przedsiębiorstwa, którzy w nocy z 12/13 grudnia ub. roku unieruchomili w Zajeżdżni w Czyżynach 30 autobusów, przecinając w nich paski klinowe.

Pracujący od 7 lat w MPK, 30-letni kierowca Kazimierz Krauze zjeżdżając późnym wieczorem 12 grudnia do zajeżdżni zabrał z miasta 23-letniego pracownika warsztatu MPK Jacka Zabę. Razem wjechali na teren zajeżdżni. Kazimierz Krauze oddał dyspozytorowi dokumenty pojazdu i wyszedł przez bramę. Za chwilę w innym miejscu przekroczył przez plot i przedostał się znowu do zajeżdżni. Razem z Jackiem Zabą ruszyli między autobusy. Przy pomocy śrubokrętu otwierali pojazdy i wchodziłi do środka. Podnosili kłapy w podłodze i nożem przecinali paski klinowe napędzające kompresory powietrza. Uszkodzili 30 pojazdów. Kiedy kierowali się do kolejnego, spłoszył ich mechanik,

który zapalał silnik w uszkodzonym przez nich przed chwilą autobusie. Przeskoczyli więc plot i uciekli z zajeżdżni.

Mechanik stwierdził, że autobus nie jest całkowicie sprawny. Zdziwił się, bo wieczorem kierowca nie zgłaszał żadnych zastrzeżeń. Poinformował o tym mistrza. Wraz z grupą mechaników zaczęli sprawdzać kolejne wozy. Okazało się, że w 30 ustrudnił jest otwieranie i zamykanie drzwi, trudno ruszyć kierownicą, bardzo ciężko pracują hamulce. Stwierdzono, że przyczyną było przecięcie pasków.

Mechanicy zaprzestali rutynowych przeglądów zjeżdżających wozów. Była już godz. 1.30 w nocy. Rano z tej zajeżdżni miały wyjechać na trasę 104 wozy. Jedna trzecia z nich była niesprawna. Rozpoczęto więc wymianę pasków. Na szczęście dzień wcześniej do zajeżdżni dostarczono dużo zapasowych pasków, więc można było autobusy naprawić. 13 grudnia dzięki ogromnemu zaangażowaniu oraz poświęceniu mechaników wszystkie autobusy wyjechały na trasy.

O sprawie natychmiast poinformowano Wojewódzką Urząd Spraw Wewnętrznych w Krakowie. Służba Bezpieczeństwa rozpoczęła śledztwo nadzorowane przez Prokuraturę Wojewódzką. Po kilku miesiącach ujawniono sprawców, którzy przyznali się do winy i podali okoliczności oraz motyw cyznu.

Incjatorem był Kazimierz Krauze. Ten był członkiem „Solidarności”, ciągle sympatyzujący z podziemnymi strukturami, nakłonił do współudziału Jacka Zabę. Wiedział, że zakłócenia komunikacyjne wywołają niezadowolenie społeczeństwa Krakowa, że unieruchomienie wielu autobusów spowoduje spóźnienia do pracy. Miał zamiar przeciąć paski także w pozostałych autobusach. Akt sabotażu miał zmanifestować, że struktury podziemne nadal działają.

Jak poinformował dziennikarzy zastępca prokuratora wojewódzkiego Bronisław Balaender, sabotażystom grozi kara pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż 3 lata.

(mas)

Autor tego tekstu, długoletni pracownik MPK, niedawno odznaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Wielokrotnie zamieszczaliśmy już w „Sygnałach” jego wspomnienia. Dziś, kolejne:

SKOŃCZYŁ się wreszcie koszmar sześciolletniej ponurej okupacji hitlerowskiej. Zaraz na drugi dzień po wyzwoleniu większa część pracowników zgłosiła się do zakładów pracy. Część nie przyszła, byli to ludzie, którzy za okupacji pracowali z przymusu osobistego, ukrywając się. Dużo było ludzi nauki, studiujących potajemnie czy partyzantów — oni nie wrócili. Ale ci co wrócili, to wiedzieli po co i dlaczego, to byli ludzie, którzy chcieli pracować dla siebie, dla zakładu, dla miasta, dla naszej, już wolnej, ukochanej Ojczyzny. Powiedziałabym, że chyba wszyscy z wielkim żalem patrzyli na stojące na ulicach wozy tramwajowe z powybijanymi szybami, na górne przewody pozrywane, wiszące w nie-

ładzie tu i tam. Na ulicach cicho było i głucho, ludzie nie czekali na przystankach, ale zdarzyło się, że widząc stojącą na przystanku grupę ludzi, doszedłem do nich i mówię, że jeszcze tramwaje nie kursują, a oni mi na to — panie, miasto bez komunikacji, to jak wielki dzwon bez serca — cichy i głuchy. Pocięszyłem ich, że niedługo

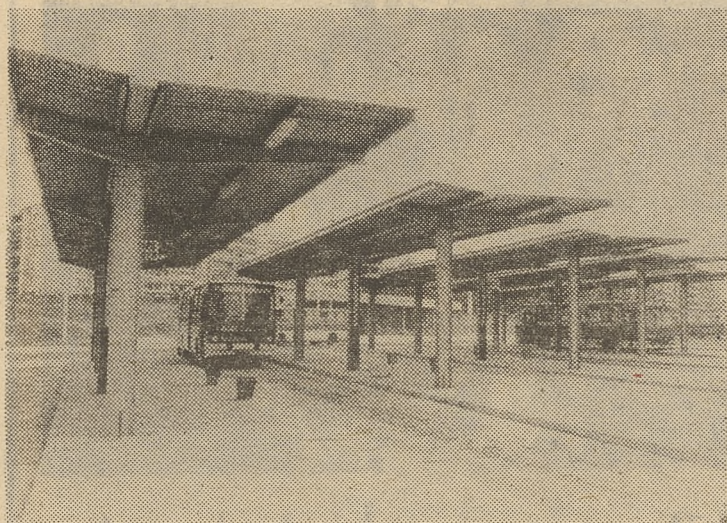
ruszą, niektórzy mieli iży radości w oczach. A my po przyjeździe do zakładu nie wiedzieliśmy za co się brać. Ale najaktywniejsi Hadak, Plątek, Woszczyna i inni zorganizowali robotę. Wszystkich pracowników ruchu rozdzielono na grupy i wysłano do miasta, do spychania wozów do zajeżdżni, a pracowników warsztatów do swoich oddziałów. Zauważono, że różne osoby obce z ulicy zaczęły płaćrować po warsztatach. Wynikała potrzeba założenia Straży Przemysłowej dla zabezpie-

czenia zakładu. Zajął się tym ob. Woszczyna, który został komendantem straży. Zgłosiło się do nas kilkunastu takich, którzy byli w wojsku i umieli obchodzić się z bronią. Służbę objęliśmy od zaraz bo taka była potrzeba. Wydzielono też grupy do szpitali do obsługi chorych i rannych żołnierzy, do przenoszenia rannych, którzy do-

jeżdżali z zachodu, z frontu. Jednym słowem ludzie pracowali tam gdzie była potrzeba, a pracowali uczciwie i szczerze, i nikt się nie pytał za ile robi i kiedy dostanie pieniądze, a przecież każdy miał rodzinę i musiał ją utrzymać. Ale to byli ludzie, którzy przeszli koszmar okupacji hitlerowskiej i nauczyli się żyć w bardzo ciężkich warunkach. Gdy nierzaz spotykaliśmy się w większych grupach na ul. Wawrzynca, omawialiśmy nasze ciężkie życie, ale nikt nie narzekał, a dyskutowa-

liśmy jak robić, żeby było lepiej, a było w nas takie wielkie zapać, wola życia, wola pracy i mówiliśmy — przeżyjemy, przetrzymamy ten ciężki czas, ocy nasze były pełne zapać, siły, woli przeżycia, przecież robimy dla siebie, dla zakładu, dla miasta, dla naszej wolnej, ukochanej Ojczyzny, a nierzaz byliśmy głodni. Skarżyliśmy się kierownictwu, choć oni to samo przeżywali, ale udało się im załatwić, że po skończonej pracy dostawaliśmy za darmo pół bochenka chleba, który dla niektórych był wielkim ratunkiem, a niejednemu iza spada na ten chleb. I mówiłem do tow. Hadaka, że ludzie na mieście mówią, że miasto bez tramwajów, to jak wielki dzwon bez serca, ciche i głuche. Na te słowa bardzo spoważniał, zamyślił się i powiedział: — Tak, brak miastu bardzo tego serca, ale naszymi wspólnymi siłami już niedługo to serce na nowo zabije. To myśmy byli pierwszymi pionierami, przetrzymaliśmy najcięższy okres i zrobiliśmy dobry początek do trwającej do dziś rozbudowy MPK.

ALEKSANDER DUBIEL



Nowy dworzec autobusowy w Mistrzejowicach

Kiedyś za blisko
dziś za daleko

O DWORCU autobusowym w Mistrzejowicach mówiono kiedy jeszcze znajdował się na deskach projektantów, że będzie to pomieszczenie z prawdziwego zdarzenia, na miarę nie XX, a XXI wieku. I wreszcie jest, chociaż nie obszło się bez poślizgów budowlanych, a później kilkakrotnych spotkań komisji złożonych z przedstawicieli Krakowskiej Dyrekcji Inwestycji, MPK i przedsiębiorstw realizujących budowę, które z powodu widocznych usterek — dworca nie odebrało. Wreszcie przy końcu marca MPK wprowadziło się, chociaż do dnia dzisiejszego trwa jeszcze rozbudowa i usuwanie usterek. Pozostaje do wykonania wiata z podnośnikiem, przy pomocy którego będzie można przeglądać autobusy i dokonywać drobnych napraw.

Parę dni temu odwiedziłam pracowników Zakładu Nadzoru Ruchu tam zatrudnionych. Zastałam tylko panią regulatora Danutę Stachel. Zmieniła pani Danuta jest regulatorką Marią Pyrdol. I to jest właściwie cała obsada dworca. Kierownika na razie nie ma. Podobno był, ale zrezygnował z funkcji i powrócił do dawnej pracy ponieważ kierownictwo Nadzoru Ruchu nie ma pieniędzy na podwyżki dla awansowanych na funkcje kierownicze. Pani Danuta Stachel jest długoletnim pracownikiem MPK. Najpierw była konduktorką, a później przez wiele lat pracowała jako regulatorka właśnie w Mistrzejowicach, tylko w innym miejscu, tam gdzie dawniej przed wybudowaniem dworca, była końcówka komunikacyjna autobusów. Znajdowała się ona między blokami. Długo na tę bliskość mieszkańcy narzekali. Teraz znów narzekają, że dworzec za daleko, a oni muszą kawalek drogi, aż do ulicy Srebrnych Orłów przy którym jest pierwszy przystanek, dochoǳić pieszo. Tak to już jest, że trudno jest wszystkim dogodzić.

Dworzec autobusowy w Mistrzejowicach rzeczywiście oddalony jest od osiedla. Regulatorki rozpoczynają pracę od godziny 5.00 rano, a kończą ją o 23.00. Oczywiście pracują na dwie zmiany. Czy nie boją się?

— Ale skądże, tyle już lat jestem w MPK... różnie się pracowało. Tam na osiedlu był większy ruch, tu natomiast jest spokój i warunki wspaniałe — mówi pani Stachel.

Pani Danuta oprowadza mnie po wszystkich zakamarkach dworca. Wychodząc z pokoju dla regulatorów, kolejno wchodzimy do pokoju kierowców, dwóch pomieszczeń dla mechaników, dwóch magazynów, jadalni, pokoju wypoczynkowego dla kierowców i pomieszczenia sanitarnych z prysznicem. Wszędzie jest jasno i czysto, niektóre ściany wykonane są z flizami. Oby wszystko pozostało takie jak najdłużej szanowane przez użytkowników.

Dworzec autobusowy w Mistrzejowicach przeznaczony jest dla autobusów czterech linii: „123”, „128”, „136”, „198”. Linie bardzo ważne w naszym mieście, łączące, jak w przypadku „128”, dwie, odległe od siebie dzielnice. Odpowiedzialna i nielekka praca kierowców MPK wymaga chociaż chwilowego odpoczynku pomiędzy kolejnymi kursami, a w czasie dłuższej przerwy zjedzenia posiłku czy chwili relaksu. Wszystko to zapewni im komfortowe zaplecze socjalne w Mistrzejowicach, które jest najnowocześniejszym i najlepiej funkcjonującym rozwiązaniem dworcem MPK w naszym mieście. Wspólnym dobrem, o które należy dbać, aby jak najdłużej mogło służyć pracownikom MPK. Dbać należy też o otoczenie dworca — jeździć po peronach i nie zajeżdżać krągowników. (M. B.)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Dzwon bez serca

ruszą, niektórzy mieli iży radości w oczach. A my po przyjeździe do zakładu nie wiedzieliśmy za co się brać. Ale najaktywniejsi Hadak, Plątek, Woszczyna i inni zorganizowali robotę. Wszystkich pracowników ruchu rozdzielono na grupy i wysłano do miasta, do spychania wozów do zajeżdżni, a pracowników warsztatów do swoich oddziałów. Zauważono, że różne osoby obce z ulicy zaczęły płaćrować po warsztatach. Wynikała potrzeba założenia Straży Przemysłowej dla zabezpie-

czenia zakładu. Zajął się tym ob. Woszczyna, który został komendantem straży. Zgłosiło się do nas kilkunastu takich, którzy byli w wojsku i umieli obchodzić się z bronią. Służbę objęliśmy od zaraz bo taka była potrzeba. Wydzielono też grupy do szpitali do obsługi chorych i rannych żołnierzy, do przenoszenia rannych, którzy do-



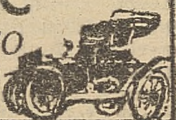
Tramwajarski kabaret poszukuje współpracowników

ICH patronami mieli być Wilk i Zając, czyli dwaj bohaterowie radzieckiej bajki rysunkowej dla dzieci, a działalność rozpoczęli przy Kubie „Bajkał” w Zakładzie Tramwajowym Podgórze. — Mowa oczywiście o tramwajarskim kabarecie „Nu pogodi — czyli Ja ci jeszcze pokażę!”, który zadebiutował z okazji tegorocznego Dnia Kobiet.

Pierwszy program, zrealizowany przez Stanisława Tatara, Adama Zyzmana, Marię Bednarz, Bogdana Stawińskiego i Leopolda Rolniaka, stał się jednak jak na razie jedynym programem, dlatego też kabaret obecnie zaprasza do współpracy wszystkich, którzy wykazują tego typu zdolności i chcą je zaprezentować, zarówno autorów, jak i wykonawców.

Dla tych, którzy obawiając się śmieszności, kabaret ma jedną dobrą radę: „Wysmiać można każdego, więc lepiej wysmiać innych, niż być wysmiewanym”. Kto więc nie chce czekać bezczynnie, aż go wysmieją, niech zgłosi się jak najprędzej do Działu Kultury, Sportu i Turystyki. Na zdjęciu: Zespół kabaretu wraz z zastępcą dyrektora ds. pracowniczych Stanisławem Kostro po swym pierwszym występie. (AZ)

z ULIC NASZEGO MIASTA



MAM ZWYCZAJ jeździć zawsze w pierwszym wagonie tramwaju i w pierwszej części autobusu. Zwyczaj ten pozwala nie tylko na obserwowanie trasy, ale również pracy prowadzących pojazdy, ich przypadkowych zachowań — pasażerów zresztą również. Nie wiem, czy był to zbieg okoliczności, ale podróżowałam w tym dniu po Krakowie dość dużo i sporo słyszałam pytań pasażerów... „panie kierowco, czy panie motorniczy... sprzeda mi pan bilet?” i... tylko jedyny raz odpowiedź brzmiała „tak”.

Pasażerowie bez biletów ratowani byli przez innych pasażerów, tych, którzy w bilety zaopatrują się w kioskach „Ruchu”. Stąd dość częste były też pytania „kto z państwa może odstąpić bilet?”. Zdarza-

ło się i tak, że akurat nie było chętnego i wówczas pasażer jechał sobie bez troski parę przystanków „na gapę”. Na szczęście dla tych ostatnich, kontrolerów w tym dniu nie spotkałam. Zastanawiałam się nawet czy to, że kierowca czy motorniczy biletów nie sprzedawali, bo ich po prostu nie mieli, byłoby dla pasażerów — gapowiczów usprawiedliwieniem przed nałożeniem mandatu.

Sprawa sprzedawania przez motorniczych i kierowców biletów nie jest nowa. Tysiące słów zostało już na jej temat wypowiedzianych, a mimo to pozostaje nadal otwarta. Bywają pasażerowie, którzy żądają od prowadzącego pojazd sprzedaż tylko jednego biletu. Jeden z motorniczych mówił mi, że jemu to wcale nie przeszkadza i gdy pasażer zwróci się do niego o jeden tylko bilet, to mu go również sprzeda. Wszyscy inni natomiast, winni je posiadać i sprzedawać po dziesięć sztuk za odliczoną gotówkę. (M. B.)



O WPLYWIE Telewizji na postępowanie ludzkie, mentalność, reakcje itp. wszyscy wiedzą, ja też, nie przypuszczałam jednak, że aż do tego stopnia.

Rozumiem, że cytuję się pewne powiedzonka zasłyszane na filmie, że fabule własnego życia reżyseruje się na wzór filmowy, ba, że intymne sytuacje wzoruje się na „Ostatnim tangu w Paryżu”, ale to wszystko prywatnie, nie rozumiem natomiast dlaczego pewne i to wcale nieadekwatne wzorce przenosi się na grunt

służbowy. A jak było, opowiem.

Otóż w jednym z zakładów MPK nawiedzili niedawno dyżurującą pracownicę dwaj przetożeni (jeden wyższy rangą od drugiego). Ten niższy w służbowej hierarchii, chcąc się „wykazać”, a mając jakoweś pretensje do pracownicy, postanowił się przy okazji popi-

Kiermasz Domu Książki w świetlicy ZTP

Klienci wydali 200 tys. zł

ZAŁOGA MPK przyzwyczajona jest do kiermaszy książkowych, tak w biurówcu, jak i w zakładach. Hasło „z książką do załogi” realizowane jest na co dzień. Jak dotąd kiermasze organizowane były przez zakładową bibliotekę lub jej filie znajdujące się w kilku zakładach. Tym razem kiermasz zorganizowała w pomieszczeniu świetlicy Zakładu Tramwajowego Podgórze księgarnia Domu Książki Nr 19, która ma siedzibę w Rynku Głównym 23.

Swój towar, piękne wydawnictwa, niektóre już nieosiągalne w krakowskich księgarniach, pracownicy Domu Książki, wyłożyli na stołach już o godzinie 11.00. „To dla pierwszej zmiany” — jak nam powiedzieli. O godzinie 14.00, wyłożono dla drugiej zmiany

kolejną partię atrakcyjnych wydawnictw. Kiermasz był czynny aż do godziny 16.30.

Księgarze z Domu Książki zabierając książki na kiermasz do ZTP, tak dobrali je tematycznie, że na pewno zadowolili tych, którzy z kiermaszu skorzystali. Była więc między innymi „Ziemia, zwierzęta i rośliny” — Laroussa, „Objawienia” — Deanikena, „Muzea świata”, „W pustyni i w puszczy” Sienkiewicza, słowniki polsko-niemieckie i niemiecko-polskie, oraz francusko-polskie, „10 przykazań prawidłowego żywienia” Gumowskiej, mnóstwo literatury dla młodzieży i przepięknych bajek dla dzieci. Sprzedano książek za około 200 tysięcy złotych. Na pewno poszłoby ich więcej, gdyby nie wysokie ceny niektórych pozycji. Szczególnie drogie są w

tej chwili piękne wydawnictwa albumowe, chociaż ceny wszystkich książek wzrosły, mimo iż wiele z nich wydawanych jest w oprawie broszurowej.

Olbrzymi popyt na książki, jaki nietrudno zauważyć obserwując obłożone stoły, na których rozłożone są wydawnictwa podczas każdego kiermaszu, organizowanego w naszym przedsiębiorstwie, jest niezwykle cennym zjawiskiem. Jest dowodem, że nasza załoga nie tylko czyta, o czym mówi zresztą statystyka wypożyczeń w zakładowej bibliotece, ale również kupuje książki. Pozytywnie ulubionych przez siebie autorów, każdy chce mieć na własność w swojej domowej biblioteczce.

(M. B.)

Dzień Działacza Kultury

TRADYCYJNIE już od wielu lat, w maju świętują między innymi ci, którzy związani są zawodowo lub społecznie z działalnością kulturalną. Jest to spora rzesza ludzi w naszym kraju, wśród nich również pracownicy MPK. Jedni, a więc cała załoga Działu Kultury, Sportu i Turystyki, pracują zawodowo w tej dziedzinie, drudzy, jak członkowie Chóru Męskiego „Lutnia Robotnicza”, Zakładowej Orkiestry Dętej, „Pantografu”, czy innych zespołów artystycznych wzbogacają życie kulturalne załogi. Jest to również święto społecznych działaczy kulturalnych ze wszystkich zakładów przedsiębiorstwa, których rola jest niesłychanie ważna. Wszyscy wymienieni, w działalność kulturalną wkładają dużo serca, nie szczędząc bardzo często i czasu przez-

naczonego na odpoczynek po pracy.

Dzień Działacza Kultury — święto wszystkich, którzy kulturą się zajmują — zawodowo czy społecznie, obchodzony był w naszym przedsiębiorstwie 28 maja. Było to kameralne spotkanie w „Domu Tramwajarza” z udziałem zaproszonych gości. Uświetnił je recital jak zawsze doskonałej Aliny Janowskiej. Za całoroczną działalność kulturalną wśród załogi MPK, kilka osób szczególnie w niej zaangażowanych, otrzymało ufundowane przez kierownictwo przedsiębiorstwa nagrody pieniężne, a kilkadziesiąt upominków w postaci pięknych wydawnictw książkowych. Zarówno te pierwsze jak i drugie wręczył działaczom uczestniczący w spotkaniu zastępca dyrektora ds. ekonomicznych Zbigniew Dymek, który

równocześnie w imieniu kolektywu kierowniczego i społeczno-politycznego serdecznie wszystkim podziękował za całoroczną pracę w tak ważnej jak kultura dziedzinie. W serdecznych słowach zwrócił się również do zebranych działaczy kierowniczką Działu Kultury, Sportu i Turystyki Aliną Sowińską, dziękując za dotychczasowe realizowanie działalności kulturalnej i twórczej, prosząc równocześnie o dalsze, nie mniejsze w tej pracy zaangażowanie.

Dzień Działacza Kultury i znów kolejny rok pracy dla tych, którzy działalnością tą w naszym przedsiębiorstwie będą się zajmować. Niechże będzie to rok twórczych osiągnięć i olbrzymich satisfakcji, z tej tak bardzo potrzebnej pracy wśród załogi przedsiębiorstwa usługowego jakim jest MPK. (M. B.)

Relacje i rzeczywistość

CO PARĘ LAT zbiera się w Przedsiębiorstwie wysokie gremium, by ocenić stan oznakowania i czystości taboru. Przy tej okazji padają nowe propozycje innych tablic informacyjnych bądź nowego czy też innego ich umieszczania. Padają wtedy liczby mówiące o przeprowadzonych kontrolach i o tym, jak to wiele zmieniło się na lepsze.

Trzy lata temu na takiej naradzie padały zarzuty, że szablony, od których maluje się numery linii, umieszczane w „berlietach” są mało czytelne. Szablony są takie, że 0, 6 i 9 są do siebie ludzko podobne. Jeżeli jeszcze do tego dojdzie niezbyt czysta szymba, pomyłki pasażerów są bardzo częste. Wielokrotnie zresztą tych pomyłek byłam świadkiem. Dochodzi wtedy do niepotrzebnych scysji.

Oto przykład.

— „Panie, pan jest 104 czy 164?”

— Coś pan do cholery ślepy? Odkąd to zero jest podobne do 6?

— No to se pan wyjdź i zobacz co masz na tablicy?

— Odczep się pan, wiem co mam i jak jeżdżę.

— Jak to jest zero to ja jestem ksiądz.

— Jakżeś pan ślepy, to idź do okulisty”; i tak dalej i tak dalej.

Czemu służy upór by szablony były właśnie takie? Rozumiem, że za jednym zamachem nie można zmienić wszystkich ekranów, czy nie można tego jednak robić systematycznie? Dobrze samopoczucie i wyciąganie wniosków na szczeblu kierownictwa traktacji, wcale nie sprawi, że pasażerowie będą zadowoleni. Wszak to jest przecież dla pasażerów, nie statystyk. Tego uporu w stosowaniu udiwnionego szablony nie rozumieją także dzieci pytając rodziców na przystankach: „mamo, dlaczego te cy-

fry nie są normalne, tylko takie z przerwami?”. Matka nie wiedziała, ja także nie wiem, skąd bierze się takie swoiste poczucie estetyki. Jest opinia, że nasze pojazdy oznakowane są jak choinki. Zgoda, tylko to wcale nie oznacza, że to oznakowanie jest czytelne. Proponuję przeanalizować jeszcze raz opisywane tu oznakowanie, ale w ekranie autobusu.

W przeciwnym wypadku za trzy lata znów będzie kolejna narada problemowa i zebrani usłyszą, że jest dobrze, choć zmian (na lepsze oczywiście) nie zauważył nikt, kto patrzy dokładnie, tak jak zostały oparowane na ostatniej naradzie moje uwagi co do złego moim zdaniem szablony używanego do oznakowania „berlietów” przez dyrektora trakcyjnego. A przecież uwagi nie były wzięte z sufitu, ale z obserwacji taboru na trasie i reakcji pasażerów.

F. SERWIN

Telewizja to potęga

sać znajomością nie tyle książki Gravesa, ile serialu pt. „Ja Klaudiusz” i reprimendę wygłosił nader intelektualnie: „Zachowuje się pani, jak ten Klaudiusz”, przy czym wykonał charakterystyczny tik stosowany przez aktora kreującego Klaudiusza.

Nie byłoby sprawy, gdyby nie kilka „ale”. Po pierwsze,

ów tik nie oznacza nic poza normalnym kalectwem. Po drugie, jeśli chciał się ów przetożony źle wyrazić o pracownicy, to wybrał akurat zły przykład, bo Klaudiusz to wyjątkowa mądrość, wiedza, i wbrew pozorom dyplomacja.

Nie będę mnożyć tych „ale”, zatrzymam się na dyplomacji — bo ten „wyższy”, a towarzys-

szący reprimendzie z tikiem, właśnie przed rokiem te same pracownicy powiedział przy jakiejś tam okazji: „To było z pani strony posunięcie dyplomatyczne”, a teraz stał jak zamurowany.

Rodzą się więc pytania: czy szanowni przetożeni postąpili dyplomatycznie, czy cokolwiek zrozumieli z popularnego serialu, czy milczenie „wyższego” było konsekwencją czy unikaniem, no i wreszcie czy takie metody wiedzą do jakiegośkolwiek celu?

IRENA CURYŁO

CO ROKU około 170 absolwentów opuszcza mury szkoły i zasila załogę MPK. Szkoda, że nie wszyscy. Dyrektor **Kazimierz Sulkowski** mówi o latach działalności szkoły, o spełnionych przez nią zadaniach, ale również o jej dniu dzisiejszym i o przyszłości, nie tylko zresztą dydaktyczno-wychowawczych, ale również takich, bez których dalsza jej działalność może być bardzo utrudniona, a więc kapitalnym remoncie budynku przy ul. Wąskiej i budowie warsztatów szkolnych.

Uczestniczący w spotkaniu wicekurator oświaty i wychowania **Stanisław Toboła**, z uznaniem podkreśla, że mimo iż ZSZ MPK w porównaniu z innymi szkołami zawodowymi z Krakowa, jest szkołą młodą, to postęp jest nie tylko ilościowy — coraz więcej uczniów, wszechstronne przygotowanie do zawodów, jak również ściśle powiązanie z zakładem pracy, które jest rozwiązaniem nowoczesnym, stawia ją w czołówce szkół zawodowych w Krakowie. Życzył szkole MPK, by jeszcze trudniej było się do niej niż teraz dostać, by powstał budynek warsztatów szkolnych, a na jej 50-lecie samodzielny nowy budynek szkolny, w którym znalazłby się również technikum MPK.

Akademii z okazji 25-lecia ZSZ MPK stała się okazją do wręczenia szeregu odznaczeń. Uchwałą Prezydium Zarządu Głównego ZSZMP, „Brazowym Odznaczeniem im. Janka Krasickiego” odznaczony został przewodniczący ZSZMP, były uczeń ZSZ MPK **Władysław Michalski**. Odznaką „Za zasługi dla ZSZMP”: **Maria Jordan-Malinowska**, **Zbigniew Nowak** i **Bogumiła Siwek**. Uchwałą Rady Narodowej m. Krakowa wyróżnieni zostali Złotą Odznaką „Za za-

Akademia z okazji 25-lecia ZSZ MPK

slugi dla ziemi krakowskiej”: zastępca dyrektora ds. pracowników **Stanisław Kastro**, a Złotą Odznaką „Za pracę społeczną dla miasta Krakowa”: **Ryszard Błasiński**, **Aleksander Góralczyk**, **Maria Jędrzejczyk**, **Ryszard Kumala** i **Krzysztof Stuczyński**. Uchwałą Prezydium ZK ZSZMP, wyróżnieni zostali Odznaką „Za zasługi dla ZSZMP ziemi krakowskiej” uczniowie: **Stanisław Kowalczyk**, **Andrzej Krasnoszczuk**, **Tadeusz Lytek**, **Ryszard Śliz**, **Leszek Wojerz**. Uchwałą Prezydium ZD ZSZMP Kraków Podgórze wyróżnieni zostali uczniowie: Srebrną Odznaką „Młodzież dla postępu” **Artur Penar**, brązowymi: **Jarosław Baran**, **Dariusz Bednarzewski**, **Jacek Cichoń**, **Robert Chachlica**, **Andrzej Chrobak**, **Robert Idzi**, **Jacek Niedziela**, **Dariusz Piecuch**, **Zbigniew Siemien**, **Artur Marszałek**, **Tadeusz Grzyb**. Za długoletnią i wzorową pracę pedagogiczną, nagrody kuratora oświaty i wychowania otrzymali nauczyciele: **Maria Smoczyńska** i **Zdzisław Krajewski**. Za długoletnią i wzorową pracę pedagogiczną nagrody dyrektora MPK otrzymali kierownictwo i nauczyciele szkoły oraz kierownictwo warsztatów szkolnych i instruktorzy nauki zawodu, w sumie 29 osób. Okolicznościowym adresem wyróżniony został były dyrektor ZSZ MPK **Tadeusz Parpan**, a dyplomami uznania byli pracownicy **Maria Pawulska** i **Edward Cebularz**.

Adresami okolicznościowymi kierownictwa ZSZ MPK wyróżnieni zostali: Zarząd Kra-

kowski Polskiego Towarzystwa Przeciwtytoniowego i honorowy przewodniczący tego Towarzystwa **Czesław Dylowicz** oraz Zakładowe Koło ZBoWiD w MPK. Za aktywną pracę w szkolnej organizacji ZSZMP, ZZ ZSZMP wyróżnili nagrodami książkowymi uczniowie: **Andrzej Chrobaka**, **Jacka Niedziela**, **Macieja Pyziola**, **Artura Penara**, **Jarosława Barana**, **Robert Chachlicę**, **Jacka Cichonia**, **Zbigniewa Siemienia**, **Dariusza Bednarzewskiego**, **Artura Marszałka**, **Janusza Gajewskiego**, **Jacka Dąbrowskiego** i **Robert Rzepeckiego**.

Popis pięknej gry dała uczestnicząca w akademii Zakładowa Orkiestra Dęta, do której coraz więcej zgłasza się uczniów ZSZ. W wykonaniu uczniów: **Jacka Poręby**, **Grzegorza Jandy** i **Artura Szymańskiego** grających na klawirach z akompaniamentem orkiestry, zebrani usłyszeli „Pieśń wieczorną” **Stanisława Moniuszki**.

MARIA BUBACZEWSKA

Kronika wydarzeń minionego roku

W RAMACH Dni Krakowa, red. **Czesław Dylowicz** wyświeilił 11 czerwca w Klubie Społeczności przy ul. Floriańskiej 28, kolorowo-dźwiękową kronikę pt. „Kraków — miasto mojego życia”. Wyświetlanie kroniki — zarejestrowanych na przebiegach ważniejszych wydarzeń z minionego roku w naszym mieście — stało się już tradycją obchodów Dni Krakowa. Dodać należy, że jest to jedyna kolorowo-dźwiękowa kronika miasta w naszym kraju.

W związku z obchodzoną w br. 50-leciem Dni Krakowa, w kronice znalazło się oprócz ważniejszych zdarzeń z ostatniego roku, również sporo historycznych momentów z lat wcześniejszych. Między innymi również z historii MPK; takich jak jubileusz rozgłównienia zakładowej, jubileuszowe występy orkiestry dętej, chóru „Lutnia Robotnicza” i jeszcze wcześniejszy — moment przecięcia wstęgi, podczas otwarcia linii tramwajowej w ulicach Kapelanka — Brożka.

Kolorowo-dźwiękowa kronika naszego miasta, której autorem i wykonawcą jest **Czesław Dylowicz**, jest jeszcze jednym dokumentem historycznych dziejów Krakowa, w tym również działalności MPK.

(M. B.)



Fot.: WŁADYSŁAW MALEC

30 maja br. z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka nasze Przedsiębiorstwo zrobiło nie lada atrakcję najmłodszym. Specjalnie udekorowany na tę okazję tramwaj podjeżdżał kolejno pod trzy krakowskie szkoły podstawowe (nr 23, 63 i 139) zabierając młodzież z klas szóstych i siódmych. Po złożeniu kwiatów na grobach poległych w II wojnie światowej żołnierzy radzieckich obok Barbakanu, działwa została przywieziona do budynku przy ul. Brożka. „Było wiele radości gdy dzieci dowiedziały się, że także i w tym roku zostały zaproszone do MPK” — powiedziała opiekunka ze Szkoły nr 63 **Zuzanna Sowicka**. Zebrany w świetlicy przygrywał zespół „Wagonik” z Podgórza. Zabawę prowadziła **Joanna Stolzman** zastępca dyrektora Domu Kultury w Nowej Huty. Organizatorzy (byli nimi członkowie TPPR w MPK) zorganizowali m. in. konkurs gier komputerowych. Oczywiście najbardziej z tego faktu zadowoleni byli chłopcy. **Konrad Mazgaj**, **Jacek Walach**, **Tomek Hertyk** i **Piotrek Bartyzel**, byli zachwyceni właśnie grami komputerowymi. Bo oprócz konkursu każde dziecko mogło sobie poćwiczyć na komputerach indywidualnie. Taka impreza była organizowana już po raz drugi. Oprócz radości danej w tej formie dzieciom, ma ona i inny sens. Może zainteresować się w przyszłości pracą w MPK. (fis)

Migawki z MPK-owskiego „Mundialu”

MINELISMY już półmetek zakładowych zmagani piłkarskich. Dla zainteresowanych podajemy wyniki meczów:

ZAB wygrała z ZSP 2-1, ZAC zremisowała z ZAW 2-2, ZNA wygrał z ZAW II 3-0, drużyna ZNR wygrała z ZAP 6-1, ZSP pokonał ZTH 4-1, ZBL przegrał z ZTS 0-3, ZAB przegrał z ZNA 1-7, ZTX uległ ZAP 4-7, ZNT wygrał z ZPP 6-1, ZAW I pokonał ZTS aż 13-0, ZNT wygrał z ZAB 3-0, ZTX przegrał z ZAW I 4-5, ZSP wygrał z ZPP 8-1, ZNR wygrał z ZAC 6-1, ZNT z ZAW II 3-0, ZTX z ZBL 14-0, ZTH z ZAB 3-0, ZAS zremisowała z ZAP 2-2.

Nie obeszło się niestety bez zgrzytów organizacyjnych, zaplanowane na 30 maja mecze organizatorzy musieli odwołać z uwagi na zawiadanie boiskiem przez straży pożarną, przygotowującą zawody sprawnościowe. Przełożone mecze mają się odbyć w następujących terminach — 16 czerwca godz. 15.00 ZNA — ZTH, 18 czerwca godz. 15.00 ZNR — ZBL, godz. 17.00 ZAC — ZAB. A oto kilka ciekawostek z rozgrywek:

■ najstarszy uczestnik turnieju liczy już 56 wiosen i występuje w roli bramkarza;

■ najmłodszy jest uczniem szkoły przyzakładowej i ma 17 lat;

■ najcięższy, lecz bardzo sprawny zawodnik waży sobie — bagatela — 106 kg, a najlżejszy 47 kg. Ciekawie musi wyglądać bezpośrednie starcie między nimi na boisku;

■ organizatorzy prowadzą współzawodnictwo o tytuł króla strzelców turnieju;

■ uczestnicy rozgrywek narzekają na niezbyt dogodny dojazd do boiska, niemniej są zadowoleni, że wreszcie mają okazję grać na obiekcie ZKS „Tramwaj”;

■ zadowolony jest również trener klubu sportowego, który ma okazję zapoznać się z poziomem reprezentowanym przez piłkarzy-amatorów i najlepszych zachęcić do rozpoczęcia treningów w ZKS „Tramwaj”;

■ przyjęto ustny protest drużyny Zakładu Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka I (na boisku było jednocześnie trzech zawodników zrzeszonych w KOZPN), zobowiązując kierownika drużyny ZTX do złożenia pisemnego protestu;

■ złożono zażalenie do KOZPN, dotyczące nieobecności sędziów na naszych meczach;

■ skreślono z rozgrywek drużyny: Zakładu Eksploatacji Autobusów Bięczyce oraz Zakładu Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka II, które zrezygnowały z uczestnictwa;

■ zobowiązano kapitanów drużyn do zgłaszania wszystkich zauważonych w czasie meczów nieprawidłowości.

W czołówce współzawodnictwa o tytuł króla strzelców znajdują się: **Tadeusz Sliwa** i **Andrzej Mitka** z ZAW, **Marek Kielar** z ZAP, **Kazimierz Kopuski** i **Henryk Śmiełek** z ZTX, **Jerzy Pszyk** z ZNR.

Dotychczas w rozgrywkach nie straciły punktów następujące drużyny: ZNT, ZNA, ZNR i ZAW.

MARTA MICHAŁOWSKA

ZYGFRED FENRYCH

Dziękujemy i my

TO NIEPRAWDA, że stosunki między pasażerem a kierowcą czy motorniczym to tylko kłótnie albo pyskówki i wzajemne obrzucanie się inwektywami — choć i to się niestety zdarza. Częściej może takie nieprzyjemne sytuacje mają swój epilog w korespondencji do kierownictwa Przedsiębiorstwa. Sumienne wykonywanie obowiązków, kultura osobista i życzliwość także zauważane są przez pasażerów. Zauważane i wyróżniane.

Kazimierz Zatorski, nr służbowy 8148, kierowca linii „143” jest zawsze grzeczny, schludny, uprzejmy, dba o czystość autobusu. Nie zdarza mu się zatrzaskać drzwi przed nosem nadbiegającego pasażera, nie słychać ordynarnych słów „bo znowu kogoś przytrzasnął”. Wśród kierowców obsługujących linię do Bieżanowa on właśnie wyróżniony jest największą sym-

patią i nią się rewanżuje. Jemu to właśnie mieszkańcy tego osiedla pragną podziękować za wzorową pracę i postawę. Napłynęły również podziękowania dla dyrekcji — z Państwowego Domu Rencistów przy ul. Praskiej za nieodpłatne udostępnienie autokaru na wycieczkę dla pensjonariuszy, wraz z odrębnymi słowami uznania dla kierowcy **Karola Jemczury** za serdeczność i pomoc okazaną uczestnikom.

Wyrazy uznania za szybką i radykalną reakcję kieruje do Zarządu Przedsiębiorstwa **dr Janusz Koczanowski**, którego dwukrotna interwencja w sprawie kursowania linii „9”, „24” i „106” zaowocowała znaczną poprawą obsługi na tych trasach. „Pozostaje tylko odpukać w niemalowane drewno i życzyć sobie — oby tak dalej” — pisze usatysfakcjonowany korespondent.

(jmm)

Okiem motorniczego

Fałszywa legenda

wanej i jeżeli na niekorzyść pracownika, to podnosi on rękę, że został oszukany. Posłucha panie i panienki z rachuby o zagarnięcie albo całej nie doliczonej kwoty, albo jej bliżej nieokreślonego procentu. W snuciu podobnych legend celują pracownicy, którzy nigdy nie mieli okazji „pouczniczyć”. Kilkutysięczne, wielozakładowe przedsiębiorstwo wydaje się im być podobne do przedwojennego chłopskiego gospodarstwa, którego właściciel zatrudniał kilku parobków a rachunkowość prowadził kłopotliwym ołówkiem na papierowym wor-ku po mące. Na tyle zyskał,

na ile udało mu się oszukać parobków.

Czas się zmienił, skomplikowanie naszej administracji przyprawiliby o zawrót głowy samego Einsteina. Panie i panienki z liczenia godzin i wynagrodzeń mają ze swych pomyłek tyle samo zysku, co motorniczy z jazdy przez skrzyżowanie na czerwonym świetle. I one, i on w razie wypadki muszą się tłumaczyć, piniądze zaś stracić a nie zyskać. Ciągnięcie osobistych korzyści majątkowych z błędów rachunkowego wymagaliby wciągnięcia w znowu takiej liczby osób, od dyspozytora począwszy a na dyrektorsze

NIEKTÓRZY z nas pracują dla idei, inni dla ambicji, jeszcze inni z żądzy władzy, ale wszyscy pracujemy dla pieniędzy. Dzień „Matki Boskiej Pieniężnej” jest najmiłszym dniem każdego miesiąca. (Najmiłszym dniem w roku jest pierwszy dzień miesięcznego urlopu).

Obliczanie wynagrodzeń pracowników fizycznych jest prawie tak samo zawiłe, jak obliczanie orbit satelitów. Zbieranie danych spytaniowych do obliczeń odbywa się sposobem „na piechotę”, stąd też bierze się możliwość omyłek. Samych obliczeń dokonuje się częściowo „na piechotę” a częściowo komputerem. Wiadomo gminna niesie, że komputer myli się nie mniej niż człowiek, tylko trudno mu cokolwiek wytłumaczyć.

Zdarza się, że otrzymana wypłata różni się od spodzie-

Ze starej krakowskiej prasy

Linia kolei elektrycznej

WCZORAJ odbyło się ważne posiedzenie miejskiej komisji tramwajowej. Rozpatrywała ona pismo dyrekcyi kolei elektrycznej, obiecującej przyspieszenie budowy nowych linii kolei w ulice: Długa, Zwierzyniecka i do Parku Jordana. Budowa ma rozpocząć się za półtora roku pod warunkiem, że gmina zgodzi się na odroczenie budowy linii Sienna — Starowiślna — Dietla — Stradom, dopóki nie będzie rozpatrzone, czyby nie było korzystniej przedłużyć tę linię aż do Wisły, do projektowanego nowego mostu, a natomiast zaniechać obowiązującej budowy do ulicy Starowiślniej, wzdłuż ulicy Dietla aż do Stradomia.

Komisja uchwaliła zaproponować sekcji ekonomicznej następujące wnioski: odpowiedzieć dyrekcyi kolei elektrycznej, że gmina miasta Krakowa obstaje przy postanowieniach kontraktowych, nie wszakże nie ma przeciwko przyspieszeniu budowy linii w ulice: Zwierzyniecka, Długa i do Parku Jordana, tym więcej, że za przyspieszeniem budowy przemawia oczywisty interes Spółki. Gmina byłaby skłonna zwolnić Spółkę tramwajową od obowiązku budowy linii przez ulicę Dietla od ulicy Starowiślniej do Stradomia i odłożyć budowę linii Sienna — Starowiślna, jeśli Spółka zbuduje natomiast linię od Stradomia (hotel Royal) przez ulicę św. Gertrudy i Kolejową wzdłuż plant do ulicy Lubicz.

Ciekawa rzecz jak ten orzech Spółka ugryzie.

„CZAS” — 19 czerwca 1901 rok

Nowe linie kolei elektrycznej

Dzisiaj o godzinie 10.00 z rana w sali obrad sekcji Rady Miasta w magistracie, zebrała się komisja reambulacyjna dla trzech nowych linii kolei elektrycznej w Krakowie, a mianowicie dla linii: 1. Rynek Główny — Sławkowska — Długa, 2. Rynek — Szewska — Podwale — Wolska — Park Jordana, 3. Rynek — Sienna — Starowiślna — Dietla. Komisji przewodniczył radca Namiestnictwa dr Ustyanowski ze Lwowa; w skład jej wchodził, jako reprezentant ministerstwa kolejowego pan inspektor jeneralnej inspekcji Mikulj z Wiednia, dalej reprezentanci Rady Miejskiej, magistratu, wojskowości, dyrekcyi skarbowej, policji, poczty i telegrafu, dyrekcyi kolei elektrycznej. Komisja po godzinie 11.00 udała się z magistratu do miasta i rozpoczęła szczegółowo badać projektowane nowe linie elektryczne. Czynności komisji potrwać dwa dni.

„CZAS” — 6 września 1901 rok
WYBRAŁA: M.B.DO PETRZALKI
POJADĄ METREM

Stolica Słowackiej Republiki Socjalistycznej, Bratysława liczy dziś 415 tys. mieszkańców, czyli dwukrotnie więcej niż zaraz po wojnie. W 2000 r. będzie ich ok. pół miliona, bowiem miasto rozbudowuje się, powstają nowe dzielnice mieszkaniowe, w których do 1990 r. zbudowanych zostanie ponad 22,5 tys. mieszkań. Największą dzielnicą staje się Petržalka, położona na prawym brzegu Dunaju. W celu ułatwienia mieszkańcom dojazdu do leżącego na drugim brzegu rzeki centrum buduje się czwarty most, który będzie wchodził w skład systemu szybkiego ruchu. System realizowany jest przy pomocy ZSRR. Część trasy metra prowadzić będzie pod ziemią, część pobiegnie powierzchnią. Całość ma mieć 9 km długości i 8 stacji.

PRZEZ 20 DNI
NIC NIE JEŹDZIŁO

Po dwudziestu dniach przerwy 5 czerwca ruszyły środki komunikacji publicznej w Brukseli i kilku innych miastach belgijskich, m. in. Liege. W ten sposób po raz pierwszy od miesiąca ustały w Belgii strajki na większą skalę. Decyzje oszczędnościowe rządu, grożące zwolnieniami dziesiątków tysięcy osób w sektorze państwowym i szkolnictwie wywołują jednak nadal oburzenie. Nie wykluczona jest nowa fala protestów.

SZKODA TRAMWAJÓW
I PASAŻERÓW

Stan warszawskich torowisk tramwajowych jest fatalny. Co gorsza wciąż rosną zaległości w remontach. Już obecnie należałoby wymienić całkowicie ok. 50 km torów. Własnymi siłami Zakład Torowo-Budowlany MPK nie jest w stanie po-

dołać takim zadaniom, w związku z czym pomagają żołnierze, którzy w br. mają przebudować torowisko na Okopowej. Planuje się także remont 2,5 km torowiska na Grochowskiej. Potrzebna jest naprawa główna na Marszałkowskiej w rejonie Pięknej i na Obozowej. Na ten rok przewiduje się 8 km napraw głównych, 3,5 km średnich i ok. 10 km napraw bieżących. Jest to plan minimum, bowiem tylko napraw głównych wymaga 12 km torów.

ZABILI TAKSÓWKARZA
DLA 137 ZŁOTYCH

Sąd Wojewódzki w Bydgoszczy skazał Bogdana Panka i Janusza Wójciaka na kary śmierci oraz utratę praw pu-

blicznych na zawsze za zabójstwo taksówkarza, którego napadli we wrześniu ub. roku. Łupem nietrzeźwych, liczących po 21 lat zabójców, padło 137 złotych i dwie paczki papierosów. W uzasadnieniu wyroku podkreślono, że napastnicy z premedytacją dążyli do pozbawienia życia napadniętego taksówkarza, na co wskazuje okrutne traktowanie ofiary oraz bardzo dokładne zacieranie śladów po zabójstwie. Mimo to dzięki sprawnej akcji milicji zostali ujęci już w kilkanaście godzin po zabójstwie.

WOZA, OSZCZĘDZAJĄ,
PRODUKUJĄ, REGENERUJĄ

Oszczędzać potrafią w radomskim MPK, które na realizacji zakładowego programu zarobiło już ponad 45 mln zł. Oprócz ograniczenia zużycia paliw — o 440 tys. litrów — w zakładowych warsztatach

W pewnym szkockim mieście małżeństwo z czwórką dzieci i bagażami zatrzymuje w pobliżu dworca taksówkę.

— Ile kosztuje kurs na ul. Admirala Nelsona? — pyta tatusz szofera.

— Powiedzmy, 1,5 funta za pana i pańską żonę. Dzieci i bagaże pojedą za darmo — odpowiada taksówkarz.

— Wskakujcie szybko do wozu i bierzcie walizki — mówi ojciec do dzieci — ja z mamą pojedę tramwajem...



Sędzia do recydywisty kieszonkowca, „pracującego” w środkach komunikacji miejskiej, którego zwolniono na podstawie amnestii:

— A obiecywał pan, że nie będzie więcej kradł...

— Toteż tym razem, panie sędzio, ukradłem o wiele mniej niż normalnie...

Nauczyciel do ucznia szkoły przyzakładowej:

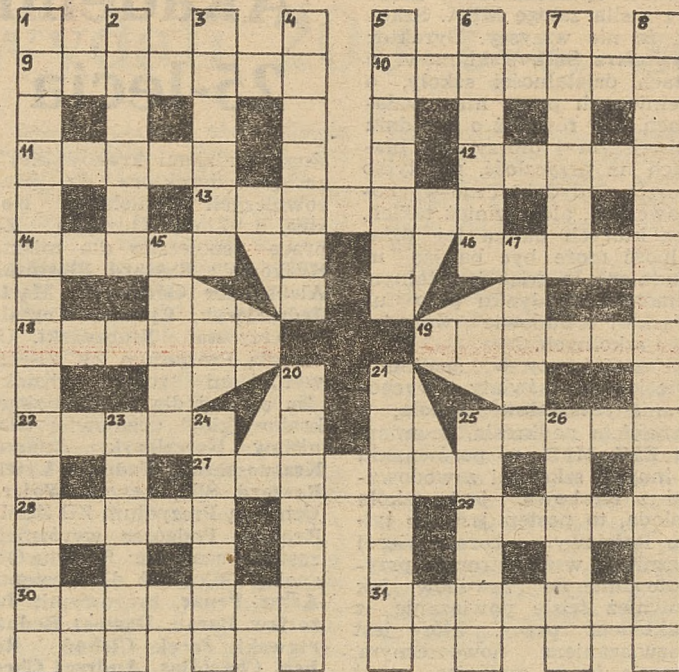
— Nic z ciebie nie będzie, Kowalski. Aleksander Wielki był niewiele starszy od ciebie, gdy podbił już pół świata...

— Tak, panie profesorze, ale jego nauczycielem był Arystoteles!

— Czy jest pan przesądny? — pyta kierownik zakładu kandydata na kierowcę.

— Tak, trochę...

— To bardzo dobrze, bo muszę pana uprzedzić, że od przyszłego roku nie będziemy płacić trzynastki...



POZIOMO: 9. laboratoryjne naczynie szklane, 10. droższa niż złoto, 11. graniczy z Turcją, 12. Pomorze przed 1939 r., 13. kojarzy się z chrzestem, 14. miasto w Olsztynie, nad j. Jeziorak, 16. miano, 18. sielanka, 19. bóstwo indiańskie, 22. obraz cerkiewny, 25. czasami ze zgrzytaniem zębów, 27. kanarek w klatce, 28. termin treserski, 29. znana wyspa grecka, 30. obejmuje Nową Zelandię, 31. rodzaj dużego worka.

PIONOWO: 1. iluzjonista, 2. stos ułożony ze słomy, 3. broń artyleryjska, 4. przestroga, napomnienie, 5. z rury wydechowej, 6. przodek konia domowego, 7. nadwieszona część budynku, kryta osobnym daszkiem, 8. ośmiesz w rysunku, 15. odmiana złotej rybki, 17. kronika, rocznik, 20. łagodni wstrząsy, 21. obietnica wydania wizy, 23. kolejka, 24. na dachu lub w pokoju, 25. niżej niż piętro, 26. rasa koni pociagowych.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 10

POZIOMO: siostrzenica, Patryk, obraz, lotniskowiec, macha, regres, dekoratornia.

PIONOWO: mikado, estron, frykas, Lesoto, bierki, marzec, lambda, teczka, Isaura, karetta, węgorz, elegia.

„IKARUSY” JEŹDZĄ TAKŻE
W KANADZIE

Węgierskie autobusy „ikarus” od kilku lat jeżdżą również na ulicach miast amerykańskich i w Kanadzie. Partnerom z Ameryki Północnej Węgry dostarczyły dotychczas 277 autobusów przegubowych za kwotę ok. 30 mln dolarów. 243 autobusy kursują w 9 miastach Stanów Zjednoczonych, a 34 — w Ottawie. Trwają rozmowy w sprawie dostawy jeszcze jednej partii tych środków trans-

PRZECIECIA WSTĘGI
NIE BYŁO

W Zurychu odbyła się niedawno uroczystość otwarcia ważnego dla komunikacji tego szwajcarskiego miasta odcinka drogi. Podczas uroczystości nie było jednak tradycyjnego przecięcia wstęgi. Burmistrz, naśladując legendarnego bohatera narodowego Szwajcarii z początków XIV wieku, strzelił z łuku do jabłka. Z tą różnicą, że jabłko dość pokaźnych rozmiarów namalowane było na

dziło autobus, by zaprotestować przeciwko zaśmieceniu ulic miasta, a zwłaszcza zanieczyszczeniu ich dzielnic. Mieszkańcy Rione don Guanelia wsiedli do autobusu obsługującego ich dzielnicę i zmusili kierowcę autobusu do zmiany trasy, żądając, by zawiózł ich do siedziby rady miejskiej. W siedzibie rady nie zastali wprawdzie urzędnika, w którego gestii pozostaje sprawa porządku w mieście, ale zostawili mu petycję domagającą się usunięcia śmieci z ulic. Podobno żądanie zostało spełnione.

W PIJANYM WIDZIE
UKRADŁ TRAMWAJ

Z łódzkiej zajezdni w Chocianowicach skradziono tramwaj. Uprowadzenia w środku nocy dokonał kompletnie pijany mężczyzna, który w ogóle nie miał pojęcia o prowadzeniu pojazdu. Mimo to przejechał kilkanaście przystanków. „Wesołego motorniczego” zabrał radiowóz MO, a brygada MPK przeszła godzinę usuwając skutki wykołowania, do którego w końcu doszło. Co najciekawsze, milicja stwierdziła wypadek i kradzież wcześniej, nim w zajezdni zorientowano się, że brakuje składu.

CO NAJMNIEJ
NA PÓŁ ROKU

Szwedzki instytut ruchu drogowego zorganizował konferencję, której uczestnicy zdecydowanie zażądali zaostrzenia sankcji karnych wobec kierowców prowadzących samochody w stanie nietrzeźwym. Z ogłoszonych danych wynika, że co trzeci wypadek śmiertelny na drogach Szwecji związany jest z piciem alkoholu. W charakterze jednej z sankcji proponuje się natychmiastowe pozbawienie prawa jazdy na okres co najmniej pół roku.

(Oprac. l-k)

Mieszanka firmowa
NIE TYLKO

sportu miejskiego do kanadyjskiej prowincji Ontario.

W XXI WIEK
ŁÓDZIANIE POJADĄ
METREM?

Według wstępnego projektu w Łodzi mają być wybudowane dwie linie metra. Pierwsza ma iść z Chocianowic przez Retkinie, dworzec Kaliski, centrum, dworzec Fabryczny, dzielnicę uniwersytecką, obok szpitala kliniczno-dydaktycznego AM do Henrykowa — Wiączyń. Druga trasa projektowana jest z Teofilowa przez os. Wielkopolskie, rynek Bałucki, centrum, pl. Niepodległości, Dąbrówę Mieszkaniową do Olechowa. Ta nitka będzie miała odgałęzienie w kierunku Chojen i Szpitala Pomnika Centrum Zdrowia Matki Polki. Obie trasy mają mieć długość ponad 50 km. Budowa

wielkim transparenecji z napisem: „Otwarcie drogi nr 20”.

ZAKAZ PROWADZENIA
ZAPRZĘGÓW PO PIJANEMU

Lokalny parlament Grenlandii uchwalił niedawno przepis z mocą ustawy, zabraniający obywatelom tej największej na świecie wyspy prowadzenia w stanie nietrzeźwym... psich i reniferowych zaprzęgów. Zakaz wzorowany jest na podobnym przepisie dotyczącym kierowców pojazdów mechanicznych. W ustawie tej nie ma nic osobliwego ani zaskakującego. Jak stwierdzono, w ciągu ostatnich lat, na skutek jazdy „pod muchą” zginęło ponad 40 „kierowców” sań.

NA ZNAK PROTESTU
PORWALI AUTOBUS

50 mieszkańców neapolitańskiego przedmieścia uprowa-