# SYGNAŁY MPK

DWUTYGODNIK ZAŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 20 (353) 30 XI 1988 r. Rok XIII Cena 5 zł


## Przywrócić nocną komunikację tramwajową?

**MPK JEST PRZEDSIĘBIORSTWEM,** którego działalność wciąż podlega publicznej ocenie. Najwyraźniej widać to, gdy przegląda się teczkę z postulatami, uwagami, skargami dotyczącymi działalności firmy. A że komunikacja jest dziedziną, na której zna się każdy, więc koncepcji jej poprawienia nie brakuje.

Trwa już kampania wyborów nowych władz samorządowych. Na zebraniach, które muszą się z tej okazji odbyć, porusza się oczywiście sprawy MPK-owskie. Postulaty, które wyłonią się w czasie tej kampanii, znane będą dopiero w przyszłym roku. Spróbujmy przyjrzeć się jakie uwagi mieli mieszkańcy dzielnicy, w której komunikacja nie jest zła — Nowej Huty, podczas niedawnych zebrań przy okazji wyborów do rad narodowych.

Na zebraniu w os. Kazimierzowskim padł wniosek zaskakujący — przywrócić nocną komunikację tramwajową. Jeśli zważyć, że niedawno ją zlikwidowano, co spotkało się raczej z aprobatą mieszkańców miasta, bo autobusy jeżdżą w nocy ciszej i szybciej, to trudno zrozumieć motywy wnioskującego. Prawdopodobnie chciałby on dojechać bez przesiadki z centrum miasta na swe osiedle, ale wyłącznie dla czyjejś osobistej wygody trudno wywracać koncepcje, które zdaniem większości zdają egzamin.

W os. II Pułku Lotniczego mieszkańcy postulowali weryfikację decyzji o lokalizacji dworca-zajezdni MPK w tym rejonie. Ten postulat jest wynikiem mocno spóźnionych działań. Po latach, gdy każdy chciał mieć jak najbliżej autobus, dziś przyszła słuszna moda na ekologię i ludzie bronią się przed dworcami autobusowymi, ale obiekty te muszą gdzieś być budowane. O dworzec przy ul. Medweckiego batalia toczyła się przez wiele lat. Trwałaby zapewne dalej, gdyby życie nie wymusiło jednoznacznych decyzji. Postęp prac przy centrum komunikacyjnym spowodował konieczność wyprowadzenia dworca PKS z ul. Bosackiej. Stąd autobusy PKS już wkrótce na trwałe znajdą się właśnie w tym rejonie, a niedługo potem trzeba będzie przystąpić do budowy dworca wspólnego dla autobusów obu krakowskich przewoźników. Nawiasem mówiąc problem ten podnoszony był również na październikowej sesji Rady Narodowej w Nowej Hucie, gdzie jedna z radnych w bardzo emocjonalny sposób domagała się natychmiastowego wstrzymania prac przy adaptacji ul. Medweckiego na tymczasowy dworzec MPK.

(Dokończenie na str. 2)

*Całej Załodze Zakładu Eksploatacji Tramwajów Podgórze — motorniczym, pracownikom zaplecza technicznego, średniemu dozorowi, kadrze kierowniczej — słowem wszystkim podgórskim tramwajarzom, serdeczne życzenia pomyślności składa z okazji Jubileuszu*

REDAKCJA

Fot. Władysław Malec

### Józef Gajewicz w podgórskiej zajezdni

## Czuję sentyment do tego Zakładu

*Przed wielu laty, będąc jeszcze na innym stanowisku, w jednym z przedsiębiorstw krakowskich prowadziłem prace związane z podciągnięciem właśnie do tej zajezdni nitki rurociągu* — te słowa wypowiedział I sekretarz KK PZPR **Józef Gajewicz**, rozpoczynając swoją gospodarską wizytę w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Podgórzu.

Podczas zwiedzania obiektów interesował się wieloma problemami Jak już pisaliśmy w jednym z poprzednich numerów naszej gazety, zaglądnął do kuźni, zakładu regeneracji akumulatorów, hali remontowej, odbył krótką przejażdżkę tramwajem tyrystorowym itp. Podczas rozmów z robotnikami i mistrzami interesowało go wiele szczegółów dotyczącyca wykonywanych przez nich robót. *(Fotoreportaż z wizyty zamieszczamy na str. 5.)*

W rozmowie z inżynierem **Zbigniewem Ciaputą** wypytywał o prace związane z przygotowaniem do eksploatacji wozów technicznych, zwłaszcza podczas trudnych warunków zimowych. Z zaciekawieniem przyglądał się też regeneracji tramwajowych kół jezdnych. *Zakładanie nowych obręczy kół wyciszających hałas podczas jazdy tramwaju, zasługuje na szczególną uwagę w Krakowie, mieście pełnym zabytków* — powiedział m. in.

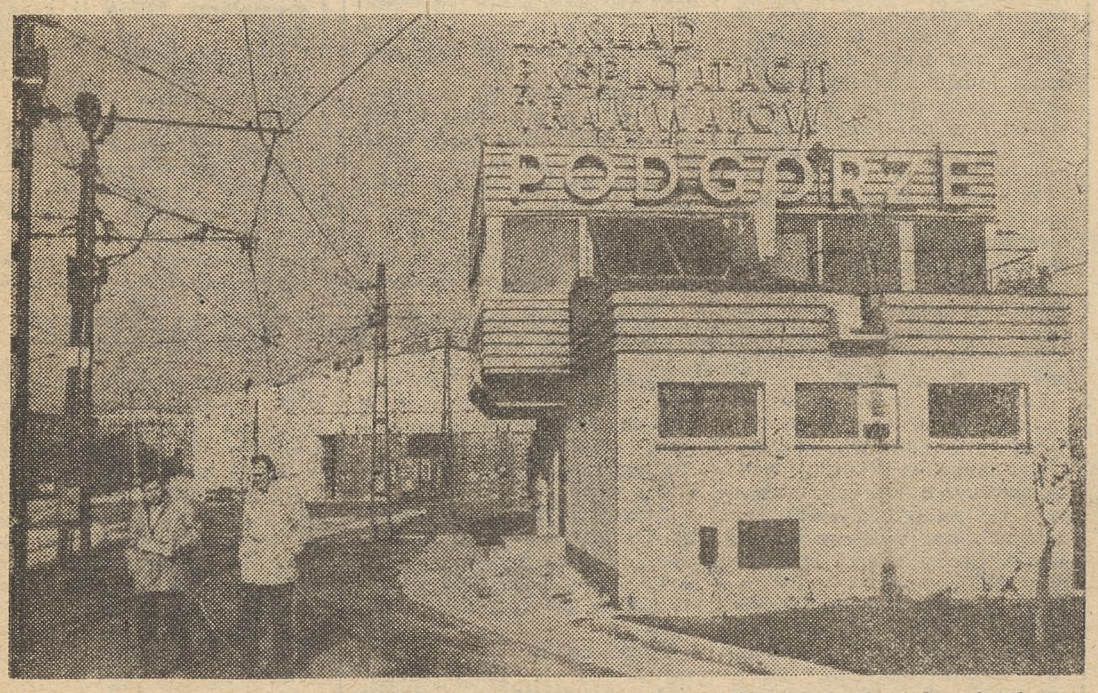
Z twórcami tramwaju tyrystorowego **Leszkiem Bieńkowskim** i **Stanisławem Gąsiorkiem**, dyskutował nad możliwościami ominięcia wielu przeszkód uniemożliwiających zwiększenie ilości produkowanych wozów.

Józef Gajewicz oprowadzany po zakładzie przez dyrektora naczelnego MPK **Tadeusza Trzmiela** i I sekretarza KZ PZPR **Ryszarda Gurbiela** wiele czasu poświęcił na zapoznanie się z rozbudową Zakładu Eksploatacji Tramwajów. Po przyglądnięciu się ostatnim pracom wykonywanym przy nowo oddawanej przybudówce warsztatowo-socjalnej, po przejściu przez halę remontową i zobaczeniu nowych torów technicznych, wspólnie z władzami dzielnicy, spotkał się w klubie „Bajkał" z aktywem Przedsiębiorstwa. W trakcie dyskusji o problemach, którymi MPK żyje na co dzień powiedział m. in.: *Przyjemnie jest patrzeć jak realizuje się plany opracowywane kilka lat wcześniej. Możliwe to było dzięki pracy całej załogi, nie tylko kierownictwa zakładu. Dziś jesteście ludźmi sukcesu, więc aby ten sukces był pełny weźmiemy Was pod opiekę podczas realizacji planów.*

Wychodząc z klubu, żegnając się z aktywem i kierownictwem MPK wpisał do księgi pamiątkowej te słowa: **W uznaniu za to co zrobiliście, a co najważniejsze, za to co zamierzacie zrobić, składam serdeczne podziękowania i gratulacje.**

Myślę, że warto te słowa dołączyć do pozostałych, napływających do Przedsiębiorstwa z okazji jubileuszu

**WACŁAW DROHOBYCKI**




**NO I DOCZEKAŁ** się Zakład Eksploatacji Tramwajów w Podgórzu nie tylko jubileuszu z okazji swoich pięćdziesięciu lat, lecz także... neonu. Obiekt zajezdni jest jednym z najstarszych w Przedsiębiorstwie. Szyldu na dyspozytorni dorobił się jako jeden z ostatnich. O podgórskiej zajezdni można przeczytać w specjalnej wkładce umieszczonej wewnątrz numeru.

Fot. Stanisław Makarewicz

**11 LISTOPADA** w siedzibie Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy PRL w Warszawie, z okazji 70. rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości, z rąk premiera **Mieczysława F. Rakowskiego** kilkudziesięcioosobowa grupa dziennikarzy otrzymała odznaczenia państwowe. Miło nam poinformować, że wśród odznaczonych znalazła się nasza redakcyjna koleżanka red. **Maria Bubaczewska**, która otrzymała Złoty Krzyż Zasługi.

● **7 listopada** obradowało Prezydium Zarządu NSZZ, które uchwaliło wniosek o zwiększenie odpisu na fundusz socjalny w przedsiębiorstwach pracujących w strefach zagrożenia ekologicznego. Pozwoliłoby to zwiększyć działalność wypoczynkową dla załogi i zagwarantować częstsze wyjazdy naszych pracowników poza Kraków. Inny wniosek skierowany już do dyrektora Przedsiębiorstwa, dotyczy anulowania w MPK wszelkich kar poza tymi, które zostały nałożone za pijaństwo i kradzieże.

● **10 listopada** w ramach obchodów 50-lecia zajezdni podgórskiej odbyło się otwarte zebranie POP w tym zakładzie połączone z zebraniem koła ZSMP. Zaraz po zebraniu dokonano uroczystego otwarcia odnowionego bufetu w ZTP ze znacznie większą jadalnią i zapleczem.

● **10—12 listopada** odbywało się wyjazdowe posiedzenie kadry kierowniczej w Zakopanem. Główne tematy posiedzenia to: komputeryzacja MPK, której założenia przedstawiał dr inż. **W. Starowicz**, projektowane zmiany w kodeksie pracy i ich ewentualne skutki w Przedsiębiorstwie, gospodarka materiałowa i kłopoty z nadmiernymi zapasami. Na posiedzeniu gościli też przedstawiciele poznańskiego MPK wraz z jego dyrektorem **J. Figlewskim**.

● **14 listopada** Zarząd Zakładowy ZSMP spotkał się z zastępcą naczelnika dzielnicy Podgórze **K. Stolarczykiem** w sprawie przyspieszenia wykwaterowania dotychczasowych użytkowników terenów przeznaczonych pod nasze budownictwo patronackie. Sprawa ma być załatwiona jeszcze w tym roku.

● **15 listopada** w ZAP obradowało koło ZSMP. Na zebranie to zostali zaproszeni członkowie OHP, którym przedstawiono perspektywę wspólnej działalności na terenie zakładu.

● **16 listopada** w ZAP odbyło się wyjazdowe posiedzenie Rady Pracowniczej. Główny temat spotkania to korekta planu gospodarczo-finansowego na rok 1988.

**Tego samego dnia** w Przyzakładowej ZSZ odbyło się posiedzenie Zarządu Szkolnego ZSMP, na którym dokonano rozdziału zadań do końca bieżącego roku.

● **17 listopada** Przedsiębiorstwo spotkało się z niecodzienną ofertą. Dotychczas to MPK pomagało różnym szkołom i innym instytucjom oświatowym. Tym razem Ośrodek Szkolno-Wychowawczy dla Dzieci Głuchych, któremu przed dwoma laty ZNA w czynie społecznym wyremontował szkolny autobus, zaoferował przekazanie siedzeń autobusowych typu berlietowskiego, gdyż sam otrzymał do swego autobusu siedzenia lotnicze w darze od Holendrów.

● **17—18 listopada** w Białymstoku obradował XXII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej. Nasze MPK reprezentowane było przez pięciu przedstawicieli. Obszerną relację z tego wydarzenia przedstawimy w następnym numerze.

**(A.Z.)**

**15 DNI W MPK**

# Coraz większe zainteresowanie działalnością TTT

**BIORĄC** pod uwagę nie najlepsze wyniki na polu walki z pijaństwem w naszym społeczeństwie, cieszy prężna działalność w MPK Towarzystwa Trzeźwości Transportowców. Zaangażowanie osób z Zarządu TTT oraz przewodniczących kół daje efekty — przyciąga w poczet członków Towarzystwa coraz więcej pracowników prowadzących pojazdy: motorniczych, kierowców autobusowych i taksówek.

Jedną z form pracy Towarzystwa są spotkania z załogą Przedsiębiorstwa, podczas których organizowane są konkursy z przepisów ruchu drogowego i ustawy o trzeźwości. Takie właśnie spotkanie odbyło się 21 października, w jednym z przodujących Kół Nr 71 w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie.

Uczestniczący w spotkaniu zastępca dyrektora Wydziału Komunikacji Urzędu m. Krakowa **Zbigniew Melanowski**, omówił sposób reorganizacji komunikacji w Krakowie mający na celu uspokojenie ruchu w śródmieściu miasta. Mówił również o zmianach w sygnalizacji na skrzyżowaniach ulic, a także o innych planowanych w tym zakresie zmianach w roku przyszłym.

W konkursie wzięli udział nie tylko pracownicy ZTH, ale również zaproszeni goście: kierowcy z ZTX, kursanci z Ośrodka Szkolenia Zawodowego, a także przedstawiciele Koła TTT z Kombinatu Metalurgicznego Huty im. Lenina, którzy chcieli zapoznać się z organizacją takiego konkursu, aby później móc go przeprowadzić we własnym zakładzie pracy.

Najlepszymi w odpowiedziach na pytania z przepisów ruchu drogowego, ustawy o trzeźwości, jak też z testu sprawnościowego, okazali się zdobywając kolejne miejsca i nagrody: uczestnik kursu na motorniczego **Robert Królik**, który otrzymał 8 tysięcy złotych oraz książkę i kalendarzyk kieszonkowy na rok 1989, II — kierowca z Huty im. Lenina **Robert Wieczorek** — 6 tysięcy złotych oraz te same nagrody rzeczowe, III — motorniczy **Janusz Polchoński** — 5 tysięcy złotych i nagrody jw., IV — **Adam Bebek** z Huty im. Lenina — 3 tysiące złotych i nagrody j.w., V — **Zbigniew Głąb** z OSZ — 1500 złotych i nagrody j.w.

Nagrody pieniężne ufundował dyrektor naczelny MPK — książki i kalendarzyki kieszonkowe, którymi obdarowani zostali wszyscy uczestnicy spotkania, zakupione zostały z funduszu ZZ TTT.

Konkurs prowadził przewodniczący Koła Nr 71 w ZTH **Andrzej Żaczkiewicz**, a odpowiedzi uczestniczących w konkursie oceniało jury w składzie: kierownik ZTH **Julian Pilszczek**, kierownik Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego **Maria Buratowska** i przewodniczący Koła TTT w Zarządzie Przedsiębiorstwa i równocześnie wiceprzewodniczący NSZZ Pracowników MPK **Stefan Nieć**.

W spotkaniu uczestniczyli: przedstawiciel Zarządu Krakowskiego Społecznego Komitetu Przeciwalkoholowego **Jan Tokarski**, przewodniczący ZW TTT **Jacek Szumniak** i przewodniczący ZZ TTT **Henryk Tokarz**.

Amatorski zespół „Rytm" z ZTH dał temu pożytecznemu spotkaniu oprawę muzyczną.

**(M.B.)**

✲

**16 LISTOPADA** odbyło się posiedzenie sprawozdawcze Zarządu Zakładowego TTT. Przewodniczący Zarządu **Henryk Tokarz** poinformował o realizacji zadań Towarzystwa w I półroczu. Omówiono realizację programu współzawodnictwa Kół, a następnie sprawy organizacyjne.

Najaktywniejszym działaczom wręczono nagrody. Otrzymali je: motorniczy z ZTH **Andrzej Żaczkiewicz**, pracownik Działu Specjalnego **Stanisław Solarz**, kierowca z ZAP **Robert Mally**, motorniczy ZTH **Jacek Szumniak**, kierownik ZTH **Julian Pilszczek**, kierowca z ZAB **Władysław Siembab**, kierowca z ZAC **Jan Kukułowicz**, kierowca z ZTX **Andrzej Kuczabski** i wiceprzewodniczący ZZ TTT **Stefan Nieć**. Zgłoszono także wniosek o wzmożenie kontroli trzeźwości kierowców i motorniczych.

Przy okazji ZZ TTT przypomina i apeluje o jak najszersze uczestnictwo w konkursie na plakat o tematyce bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej. **(M. B.)**

*MAMY nadzieję, że uśmiech widocznej na naszym zdjęciu pani nie był przeznaczony tylko na dzień otwarcia bufetu w ZTP Myślimy, że będzie on towarzyszył konsumentom codziennie.* **Fot. Stanisław Makarewicz**

# Święto także dla dzieci

**NAJCZĘŚCIEJ** przy okazji prezentowania tematyki Domów Dziecka używany określenia, że „wszystkie dzieci są nasze". Czy to prawda, trzeba by zapytać dzieci. W podziw wprawiła mnie załoga ZTP Z okazji 50-lecia istnienia swojej zajezdni, ufundowała 7 książeczek mieszkaniowych. Zdziwienie budzi nie sam fakt fundacji, takie akcje są u nas praktykowane, ale ilość książeczek. Nie chciałabym pomniejszać wagi każdej pojedynczej książeczki. Znacznie łatwiej jednak zebrać wśród pracowników po paręset złotych, niż po parę tysięcy. Wśród ofiarodawców znalazł się także zwycięzca telewizyjnej „Wielkiej Gry" Zygmunt Krawczyk. Jego dar to już nie symboliczny datek, to całe 40.000 zł.

Te książeczki, to nie tylko gest. Świadczą także i o czymś ważniejszym. W naszym zmerkantylizowanym świecie nie brak jeszcze serca i ludzkiej życzliwości. Niby to cechy oczywiste, a jednak.

**(fis)**

# Oby jak najprędzej

**OSTATNIE** transporty tramwajów typu 102 N z Gdańska wskazują, że nieprędko nastąpi likwidacja taboru tego typu. Ogólnie wiadomo, że 102 N są wozami bardzo śliskimi, przez co są bardzo niebezpieczne dla wszystkich użytkowników dróg, łącznie z pasażerami. Jedynym ratunkiem w razie poślizgu jest piasek, a praktyka dowodzi, że najczęściej jest to ratunek spóźniony, z uwagi na znacznie opóźnione działanie piaseczniczy (zakładając, że jest sprawna).

W wagonach nr 221 i 244 zastosowano osobny układ włączania hamulców szynowych za pomocą nożnego grzybka, znakomicie spisujący się na trasie. Motorniczy zadają sobie pytanie: kiedy ten niezbędny układ zostanie zastosowany w pozostałych wagonach?

**Władysław DUDA**
**motorniczy 15-42 ZTH**

# Prośba o punktualność

**GDY W CIĄGU** dnia ucieknie tramwaj czy autobus, wywołuje to złość. Zwykle bardzo się spieszymy. Jeśli jednak ucieknie nocą, sprawa przybiera inny wymiar. Następny jedzie bowiem czasem za 40 minut, czasem za godzinę. Jeśli człowiek jest winien sobie sam, bo zbyt późno przyszedł na przystanek, wszelkie złorzeczenia są jednak nie na miejscu. Bywa jednak inaczej. Niedawno znalazłem się na przystanku autobusu nocnego na 2 minuty przed wypisaną wyraźnie na tablicy godziną odjazdu i obejrzałem tylko tył wozu, którego kierowca nie widząc oczekujących (dochodziłem dopiero ciemną ulicą), nawet nie zwolnił. Rozumiem, że kierowca ma tylko ramowy rozkład z odjazdami z przystanków końcowych oraz głównymi punktami przelotu, lecz pasażerowie dysponują rozkładem na każdym przystanku. Że sprawą trzeba coś zrobić. I nie jest wyjściem tłumaczenie, że na przystanek należy przyjść wcześniej; bo jeden uzna że dwie minuty to nie problem, dla drugiego nie będzie sprawy przy dziesięciu, a trzeci wyprzedzi rozkład o pół godziny. Zresztą dla tego, który przyjdzie dokładnie na czas odjazdu jest to i tak najzupełniej obojętne.

Mam nadzieje, że odpowiedzią na ten tekst nie będzie zdjęcie rozkładów jazdy nocnych autobusów ze wszystkich przystanków pośrednich, choć dostrzegam wiele, kuszących odpowiednie służby, stron takiej decyzji. **(kg)**

# Przywrócić nocną komunikację?

*(Dokończenie ze str. 1)*

Zupełnie inny problem nurtuje mieszkańców Mistrzejowic i Kantorowic. Nie mogą oni zrozumieć dlaczego autobus „122" w dni powszednie kursuje, poza godzinami szczytu co 60 minut, skoro w niedzielę przez cały dzień co pół godziny. Argument, że duża ilość działek w tamtym rejonie sprawia, iż większy ruch jest właśnie w dni świąteczne, nie trafia do przekonania ludziom, którzy uważają, że skoro można w święta, można i w dni powszednie.

Wciąż powtarza się sprawa garaży MPK w os. Zielonym i Centrum A. Wyjaśnienie jest proste — garaże to jeden z niewielu problemów, które są w stanie naprawdę zainteresować ludzi. Trudno się więc dziwić, iż mimo że MPK korzysta z tych garaży w majestacie prawa, to wciąż budzą one tyle namiętności.

Lokalizacja przystanków, ich zadaszenia, uruchamianie nowych linii, poprawki w przebiegu dotychczas istniejących, to sprawy, o których dyskutuje się na osiedlowych zebraniach nie tylko w Nowej Hucie. Chyba więc i pracownicy MPK powinni wziąć udział w takich spotkaniach w swym rejonie zamieszkania. Wiele spraw, znając problemy Przedsiębiorstwa, mogą wyjaśnić od ręki, w realizacji innych, czując się współgospodarzem terenu, pomóc. A może spróbować pracy społecznej na tym właśnie polu.

**(kg)**

# Czas odnowić prenumeratę

**DROŻEJE nam gazeta. „Sygnały MPK" od 1 stycznia kosztować będą 220 zł rocznie (10 zł za jeden egzemplarz). Mimo iż cena wzrasta, nadal pozostajemy i tak najtańszym czasopismem w kraju, czego — mamy nadzieję — o treści powiedzieć nie można.**

**Czas już zapewnić sobie stałe otrzymywanie „Sygnałów" — wpłaty, jak co roku, przyjmują kolporterzy w zakładach.**

# Wczasy w grudniu

**ZAKŁAD** Usług Socjalno-Bytowych zawiadamia, że w okresie świąteczno-noworocznym organizuje wczasy w niżej podanych miejscowościach i terminach:

**ZAKOPANE** — Skibówki: 22—28 grudnia; do dyspozycji wczasowiczów 2 pokoje 4-osobowe i 3 pokoje 3-osobowe: dojazd na wczasy we własnym zakresie.

**ZAKOPANE** — ul. Makuszyńskiego 11, 15: w turnusach 22—28 XII oraz 29 XII 88—4 I 89; do dyspozycji wczasowiczów 1 pokój 1-osobowy, 2 pokoje 3-osobowe i 11 pokoi 2-osobowych: wyjazd wczasowiczów z I turnusu następuje 28 grudnia do godz. 16.00, natomiast przyjazd na II turnus 29 grudnia, od godz. 8.00; dojazd na wczasy we własnym zakresie.

**OSIECZANY:** w turnusie 22—28 grudnia 88 do dyspozycji wczasowiczów pokoje 2-, 3- i 4-osobowe. Warunkiem odbycia się wczasów w Osieczanach jest zgłoszenie się przynajmniej 50 osób. Dojazd na wczasy autobusem socjalnym.

Zainteresowani pracownicy proszeni są o składanie zgłoszeń na wnioskach wczasowych w Referacie Wczasów, ul. Brożka 3, pok. 6, tel. 13-57.

**Jeśli jesteś pracownikiem MPK i chcesz zdobyć dodatkowe wynagrodzenie**

**ZGŁOŚ SIĘ ZARAZ**

**na kurs motorniczych w niepełnym wymiarze godzin.**

**WYNAGRODZENIE** na kursie 150 zł/godz. + 30 proc. premii; po kursie ryczałt 450 zł/godz.; w soboty, niedziele i święta ryczałt 500 zł/godz.

**INFORMACJI** udziela: Dział Kadr MPK, ul. Brożka 3, pok. 102 I p., tel. 66-42-65 lub 66-20-22 w. 12-55, 12-75 oraz Ośrodek Szkolenia Motorniczych, ul. Ujastek 1, tel. 44-16-78.

# W Polsce Odrodzonej

NAKŁADEM koncernu prasowego IKC w Krakowie ukazał się w roku 1939 niesłychanie ciekawy i doskonale opracowany, bogato ilustrowany, ponad 540-stronicowy album pt. „20-lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej". Trzeba wspomnieć, że jego autorami są **Stanisław Faecher** i dr **Stanisław Peters**, który po wojnie, aż do chwili śmierci był redaktorem „Gazety Krakowskiej" i wykładowcą na Wydziale Dziennikarskim. Mowa w tym dziele o Polsce na morzu, w powietrzu, na szlakach kolejowych, o sytuacji w radiu, poczcie, przemyśle komunikacyjnym, turystyce, drogach, komunikacji wodnej oraz tramwajowej i autobusowej.

Rozdział pt. AUTOBUSY i TRAMWAJE otwiera reprodukcja akwareli, przedstawiająca fragment Krakowa z ostatnich lat XIX wieku z charakterystycznym tramwajem konnym na ulicy Grodzkiej. We wstępie zaś napisano: „O znaczeniu, jakie w gospodarce narodowej i w rozwoju miast mają komunikacje miejskie świadczy fakt, iż w 1938 roku tramwaje i autobusy miejskie przewiozły w Polsce przeszło dwa razy więcej osób niż koleje główne tj. 414 mln osób, wobec 211 milionów na kolejach, wydatkowawszy na koszty eksploatacyjne przeszło 59 milionów złotych i zatrudniając blisko 10 tysięcy pracowników.

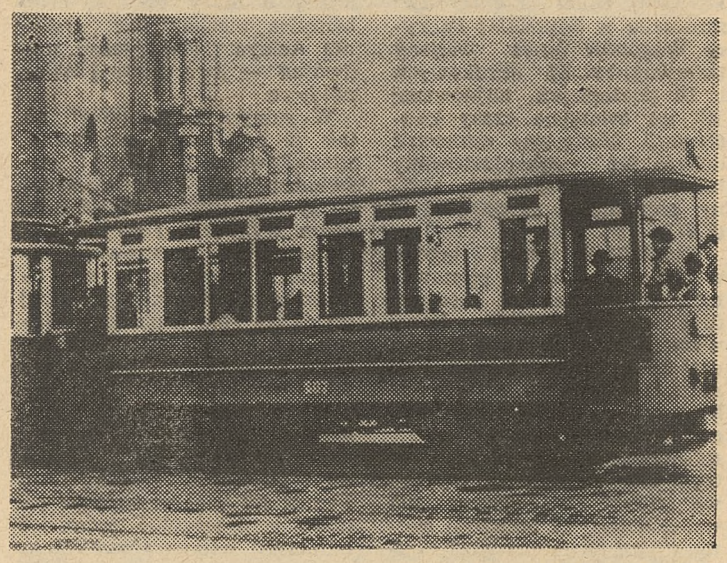
W 1918 r. na obszarze Polski tramwaje miejskie posiadało 11 miast, a regularna miejska komunikacja autobusowa, poza paru sporadycznymi próbami, podówczas nie istniała. Pierwsze lata po I wojnie światowej to nie rozbudowa sieci, a jedynie naprawa poczynionych szkód. W latach 1922 do 1938 długość torów wzrosła do 594 km, tzn. przybyło 74 proc., o 50,5 proc. wzrosła liczba wozów silnikowych i 93 proc. wozów doczepnych. W tym czasie przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej nie tylko znacznie się rozwinęły, ale także ulepszyły swe urządzenia, dostosowując je do nowoczesnych wymagań i postępów techniki. Równocześnie powstawała komunikacja autobusowa. W Krakowie jej początki to rok 1927, a jej zadanie to uzupełnienie komunikacji tramwajowej. Autorzy tekstu tłumaczą to tym, że wydatki eksploatacyjne tramwajów są niższe, ale koszty zakładania nowych linii znacznie większe.

Przed II wojną światową długość linii eksploatacyjnych w Polsce wynosiła 748 km, kursowało 180 wozów a rocznie przewożono 29.650 osób. Autobusy przewoziły mniej pasażerów, a i bilety w tym środku lokomocji były droższe. Przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej nie mogły pozostawać na uboczu działalności społecznej. Powstawały więc, zwłaszcza przy większych przedsiębiorstwach w Warszawie, Poznaniu, Lwowie i Krakowie przedszkola, szkółki i kolonie letnie dla dzieci pracowników, a poza tym świetlice, jadłodajnie — przeważnie wzorowo urządzone i prowadzone, związki śpiewacze, gimnastyczne, orkiestry itp. Już wtedy zauważono, że przy wzroście ruchu, kiedy nawet dwuwagonowe pociągi tramwajowe, kursujące w odstępach mniejszych od minuty nie wystarczają, nie pozostaje nic innego, jak budowa szybkiej kolei nad- lub podziemnej, czyli metro.

Na potrzeby komunikacji tramwajowej i autobusowej w okresie międzywojennym pracowały takie firmy jak: Fabryka Kabli w Płaszowie, Polska Spółka dla Przemysłu Gumowego S. A., Sanocka Fabryka Akumulatorów S. A., Polskie Zakłady Elektroniczne „ERA" — Spółka Akcyjna, Fabryka Karoserii w Skoczowie, Państwowa Wytwórnia Prochu — Spawanie Szyn Ferromitem „Pionki" i oczywiście „Stomil", produkujący opony. Fabryka ta potrafiła zaspokoić nie tylko potrzeby krajowe, ale również podjęła ekspansję eksportową. Wagony tramwajowe produkował koncern „Zieleniewski i Fitzner-Gamper" S. A. w Sanoku oraz Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych LILPOP, RAU i LOEWENSTEIN S. A.

Są to refleksje z lat już na tyle odległych, że niewiele osób te czasy pamięta, dobrze się więc stało, że taki album wydano, stanowi on swoisty dokument i źródło informacji. Starsi mieszkańcy naszego miasta pamiętają zapewne, że krakowskie tramwaje kursowały jeszcze po wojnie ulicami Grodzką, Floriańską i Rynkiem Głównym.

**J. PIOTROWSKA-STRIGL**



Repr. Krzysztof Prądzyński

## OKIEM MOTOROWEGO

# Skanseny i pasożyty

*MOTOROWI z Podgórza posługują się własnym żargonem, niezrozumiałym dla osób postronnych. Na pamiątkę złotych godów ich zajezdni postanowiłam go zapisać. Specyficzna cecha tego żargonu to brak słówek oryginalnych. Używa się w nim prawie wyłącznie słów wziętych z potocznej polszczyzny, lecz nadaje się im własne, tramwajarskie znaczenie. Autorzy poszczególnych wyrazów i zwrotów są nieznani. Jak nie wiemy, kto zatrzymał żurawia w locie, postawił przy wiejskiej studni i kazał czerpać wodę, tak nie wiemy, kto schylił się, podniósł z ziemi „patyk" i postawił sztorcem na dachu tramwaju, każąc mu czerpać prąd.*

*Tramwaje nocują w „stajni". W zależności od wielu cech zewnętrznych i technicznych, są to „nówki" (fabrycznie nowe), „eleganckie gabloty" (nowe, ale nie całkiem, i sprawne), „wozy po przeglądzie" (świeżo sprawdzane przez zaplecze i uznane za sprawne, lecz przez motorniczych uważane za zmorę), „klamoty" (z dużą ilością usterek technicznych), „kląkry" (wagony nie osiągające dużych prędkości i z ciężkim rozruchem), „miękkie wozy" (nadmiernie huśtające się na boki na wszystkich dziurach i nierównościach toru), lub wręcz przeciwnie, są wagonami, o których motorniczy mówi z uznaniem „ale ma kopyto" (osiąga duże prędkości i jest zrywny).*

*Repertuar wad tramwajów jest bogaty, wóz może „ścinać hamowanie" (gwałtownie skracać którąkolwiek fazę hamowania), „przepuszczać hamowanie" (zamiast hamować właśnie się rozpędza), a nawet „kopać (szarpać) na rozruchu, wybiegu czy hamowaniu.*

*W „stajni" na ogół jest kilka typów wagonów. W roku jubileuszowym zniknęły z ulic miasta „skanseny, czajniki, kredensy, tryple i taradajki" (wagony typu N i 4 N). Pozostały eksploatowane od kilku lat „akwaria" (wagony typu 105N). Do Podgórza przyszły z ZTH „wiatrówki" (wagony typu 105N z niepełną kabiną), choć dawniej zawsze „wiatrówkami" nazwano stary typ wagonu w chwili, gdy pojawił się nowszy typ.*

*Wagony spina się w składy, i tak po mieście jeżdżą „solówki" (wagony pojedyncze), podwójne i „ufa" (składy potrójne) oraz „tasiemce" (obecnie znaczy to samo co ufo, lecz dawniej były to składy linii „8").*

*Motorniczy przez cały okres swojej pracy przechodzi przez najrozmaitsze szczeble służbowej hierarchii. Z chwilą ukończenia kursu staje się „świeżym po kursie" (nigdy świeży!) i nikt z kolegów nie ma do niego pretensji, że jedzie za wolno lub zrobi coś głupiego. Jeśli wyznaczono mu prace w rezerwie, jest „rezerwistą" i oczekuje na dyspozycję na „ławce rezerwowych". Jeśli na pracę czeka przy okienku dyspozytora, a nie na ławce staje się „sępem" i „czai się na robotę" lub też „sępi". Jeśli do pracy zgłasza się bez wcześniejszego wpisania do zeszytu, przychodzi „na skoczka, na ryzyko, na krzywego ryja". Gdy przyjdzie w dniu, w którym panuje w dyspozytorni „pomór" lub są „puchy" (brak co najmniej kilku motorniczych do pracy), dyspozytor z zadowoleniem zgłosi zwierzchności, że „jest człowiek". W dniach „pomoru" dyspozytorzy wywieszają na tablicy ogłoszeń wezwania do „chętnych do pracy" (a nie są to za bardzo chętni, gdyż w przeciwnym razie wpisaliby się do zeszytu), by się zgłosili. W takim przypadku mogą nawet się doczekać, że na ich „dzień dobry" usłyszą z drugiej strony okienka także „dzień dobry". Jeśli motorniczy zaśpi i przyjdzie do pracy po wyjeździe jego składu, zgłasza się jako „zaspany", choć już mu się odechciało spać. Jak ma szczęście, uda mu „się załapać" (dostać jakąś prace), np. może dostać pracę „krótką" (do pięciu godzin), „wczesną" (kończącą się przed 13.00 na zmianie A i przed 22.00 na zmianie B), „dwurazówkę" (praca w dwu ratach) lub „długą" (powyżej dziewięciu godzin). Niektórzy potrafią jeździć i czternaście godzin jednym ciągiem i stają się „czternastogodzinnymi frajerami". Sporadycznie trafiają się prace „przedłużone" (ponad 10 godzin, ale mniej niż 14).*

*Jeśli motorniczy dostanie się do stałej obsady linii „3", zostaje „prominentem, dygnitarzem" lub członkiem „elity". Czymkolwiek jednak by jeździł, zawsze jest „panem motorniczym". „Pan motorniczy" motorowi wymawiają z szacunkiem, zaś cały dozór ironicznie. Generalnie panowie motorniczowie są albo motorowymi zawodowymi, pracującymi wg „turnusów" (roczny plan pracy) albo „zasilaczami" vel „kormoranami" (motorowi zatrudnieni w niepełnym wymiarze godzin).*

*Różnią się między sobą poszczególne składy, różnią się także atrakcyjnością poszczególne linie. Najlepsze są „linie rekreacyjne, linie dla emerytów" (z dużą ilością czasu na trasie oraz długimi przerwami), nikt nie lubi „pełnoletniej" (linia „18"), podzielone są zdania na temat „oka" (linii „21"). Bardzo długo były awantury o „ośmiornicę" (linia „8"), ale teraz, po wymianie taboru tylko „18" i „19" jeździ się „przyjazd — odjazd", czyli są to „linie dla wariatów". Jakkolwiek tramwaj jedzie, wszyscy, nawet pasażerowie mówią, że „leci". Stąd też wzięły się „przeloty", które mają podwójne znaczenie, oznaczają albo godzinę przejazdu przez wybrany punkt trasy albo czas przejazdu między dwoma punktami.*

*Jakkolwiek wg żargonu tramwaj „lata", są to jednak niskie loty, gdyż zawsze leci „pod" Pocztą, Dworcem, Wawelem itd. oraz „pod pieskami" (koło fryzjera dla psów na ul. Boh. Stalingradu) i „pod gołębnikiem, pod kogutem" (budka regulatora na rogu Dominikańskiej).*

*Jazda na trasie ma swoją specyfikę, ujętą w żargonie. I tak tramwaj może „jechać do przodu" (wcześniej niż wg rozkładu jazdy), „do tyłu" (później) lub nawet „na odwrocie" (pół kursu wcześniej lub później). Gdy na trasie zdarzy się „zatrzymanie" (postój tramwajów, co najmniej dwóch), może nawet „zgubić kółko" (w ciągu dniówki przejeździć o jeden kurs mniej niż wg rozkładu). Gdy zatrzymanie jest nieco dłuższe, i „tramwaj się powiesił" (zrobił tak duże opóźnienie, że nie da się go nadrobić zwiększeniem prędkości czy wróceniem z wcześniejszej końcówki), wtedy „gniecie kursa" (planowe gubienie kursu przez równomierne wydłużenie w czasie pozostałych kursów). „Gniecenie kursa" do perfekcji opanowali chłopcy z Podgórza, a nie mają o nim pojęcia „ci z Huty". Jeśli „powieszony" jest tylko jeden tramwaj, regulator może go „odstawić na żeberko" (postawić na torze zestawczym).*

*Motorowi prezentują najrozmaitsze techniki jazdy. Są tacy, którzy „prowadzą wszystkie wozy" (jeżdżą bardzo powoli), są jednak tacy, którzy uznają wyłącznie jazdę „na cały pedał, na cały sandał, ile fabryka dała" (z maksymalną dla danego składu prędkością). Przeciwieństwem tej techniki jest „pykanie" (jazda z dużą ilością rozruchów, częstym hamowaniem i małą prędkością), tępione przez innych motorniczych. Zwierzchność na odwrót, tępi „siedzenie na ogonie" (jazda w bardzo niewielkiej odległości za poprzednim składem) oraz „jazdę w cieniu" (skład mający pierwszeństwo staje na skrzyżowaniu i blokując je samochodom, umożliwia przejazd składowi będącemu na podporządkowanej).*

*Na trasie czekają na „panów motorniczych" niespodzianki, np. mogą „zaliczyć samochód" (kolizja z samochodem), „rozkraczyć się" (awaria uniemożliwiająca dalszą jazdę), mogą im „siąść baterie" (zepsuta bateria), może ich opóźnić „spec-brygada" (pogotowie sieciowe lub torowe), pracująca akurat w największym szczycie, mogą „zjechać na drzwi" (zjazd awaryjny z powodu niesprawnych drzwi), może na końcówce nie być „mechesa" (mechanika) albo może nie kursować tramwajowy „pogot", co zmusi ich w przypadku awarii, do zjazdu do „stajni". A tu „kanalarze, brudasy, smarowozy" (pracownicy zaplecza) powiedzą, że „nie chce im się robić" (określenie zjazdu awaryjnego), bo dla nich „jak się kółka kręcą" (kryterium sprawności technicznej tramwaju dla zaplecza), to można jeździć.*

*Najgorszą plagą motorniczych jest jazda „na smyku" (poślizg), „czarna szyna" (szyna zabrudzona i mokra), marzeniem natomiast „ostra szyna" (czysta i sucha). Równie mile jak poślizg widzą motorowi „pasożytów" (pasażerów), którzy w szczycie powodują „pranie" (przepełnienie wagonu), a w razie „splucia" (grubszej pyskówki) piszą skargi. „Pasożyty" nie lubią „wysadzania" (prośby o opuszczenie składu), „braku siana" oraz „kwadratowych łuków" (styki pod kątem na łuku) i „szynowych ostrych jak brzytwa", gdyż ich wtedy szarpie. Gdy na końcówce „pasożyty" awanturują się, że tramwaj stoi, zamiast jechać, „motorniczy" rusza, ale jedzie „langsam, taś, taś" (jazda powoli ze złośliwości). Gdy jednak któryś grzecznie poprosi, motorowy uśmiechnie się, powie „i rura" i pędzi do Dworca.*

*Czasem trzeba kolegę zbudzić, więc mimo ostrych zakazów koło motorniczego staje jego kolega, a miłą pogawędkę przerywa na przystanku meldunkiem. „Przód wolny" (nikt nie korzysta z przednich drzwi). W trakcie pogawędki pilnie baczy, czy gdzieś nie czai się „kapuś" (każdy kontrolujący).*

*Kierownictwo kocha „piękny listopad" (zawsze jest nadmiar motorniczych), a i kierownictwo i motorowi nie lubią „macochy" (zimy).*

*Po pracy motorniczy oddaje dyspozytorowi „papiery" (kartę drogową, książkę awarii oraz tabliczkę składu) oraz „hak, wajchę" (drążek do przekładania zwrotnic), używaną także jako „argument" w rozmowach z pasażerami. Do kieszeni chowa „kwadrat" (klucz konduktorski) i wracając „przewozem" (autobus zakładowy pracowniczy) cieszy się od czasu do czasu, że już nie musi być „korbowym" (motorniczy wagonu typu N), dokręcać „recznego" (hamulec ręczny w N-ce), dźwigać „storu" (zasłona motorniczego w N-ce), ani że nie strzela mu nad głową „automat" (wyłącznik nadmiarowy w N-ce).*

*Wszystkim „panom motorniczym" oraz „pasożytom" życze, by w następnym 50-leciu IV zajezdni nie używali żargonowych wyrażeń „chamstwo" i „hołota", którymi częstują się jak dotychczas nawzajem.*

*MARTA MICHAŁOWSKA*

# Tabor IV Zajezdni

**ROZPOCZĘCIE** budowy nowej zajezdni na Bonarce spowodowało, że dyrekcja Krakowskiej Kolei Elektrycznej zamówiła w Sanockiej Fabryce Wagonów nowe wagony tramwajowe: 18 silnikowych i 10 doczepnych, najnowszej jak na ówczesne czasy konstrukcji. Miały one wzmocnić dobrze już wyeksploatowany tabor z lat 1913—1939, zwany popularnie „gracówkami" (SN-1).

Zwiększenie ilości taboru wiązało się także z planowanym uruchomieniem nowych linii tramwajowych. Nowe wozy z fabryki do Krakowa dotarły pod sam koniec 1938 roku, i częściowo z początkiem roku następnego. Początkowo dostarczono wagony doczepne „PN-2", a od lutego 1939 r. wagony silnikowe „SN-2" do jeszcze nie wykończonej IV Zajezdni. Niemniej już 28 lutego 1939 r. uroczyście poświęcono wagony w obecności władz miasta. Pierwszym nowym tramwajem na linię „2" wyjechał z Zajezdni sam dyrektor inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki.

Realizacja dostawy wszystkich wagonów umożliwiła uruchomienie w sierpniu 1939 roku dwu nowych linii tramwajowych „8" i „9", kursujących od placu Bernardyńskiego do ul. Mogilskiej i do ul. Kazimierza Wielkiego. Jednak wskutek działań wojennych obydwie linie zostały w pierwszych dniach września zamknięte.

Warto parę słów poświęcić stronie technicznej nowych wagonów. Dostarczone wagony „SN-2" i „PN-2" posiadały odmienną konstrukcję od dotychczas używanych. Pudło wagonu było stalowe, całkowicie spawane, podwozie spoczywało na dwu osiach. Wozy posiadały podwójne osprężynowanie — pudła od podwozia i podwozia od osi. Wyposażone były w „wentylowane silniki lekkiej konstrukcji", każdy o mocy 44 kW, oraz hamulce mechaniczne systemu Acleya i elektryczne, podwójne — zwarciowe i solenoidowe.

W jednym z „sanoków", bo tak je popularnie nazywano, zamontowano w celach doświadczalnych koła elastyczne systemu szwedzkiego S.A.B., które wykonała Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie. Konstrukcja ich polegała na umieszczeniu wkładki gumowej pomiędzy koła a obręcze. Wagon ten wykazywał niższe zużycie obręczy, zawieszeń silnikowych i hamulcowych.

W wykonaniu fabrycznym wagony te miały jednolite szyby czołowe i odbieraki prądu typu „Lyra" (pałąki). Pod koniec lat pięćdziesiątych zaczęto je przerabiać, montując odbieraki pantografowe. Także oryginalne nastawniki „Elin" były zastępowane nastawnikami „Siemens" i „Pfae" — te ostatnie z wagonów typu N.

Pojemność „sanoków" była bardzo duża, maksymalnie zabierały 75 osób. W eksploatacji wagony te zachowywały się doskonale, były zrywne, szybkie, miały miękkie resorowanie i wspaniałe hamulce ręczne. Jako ciekawostkę podam, że „sanoki" miały specjalną korbką otwierane tylko cztery spośród ośmiu okien bocznych, te położone w środku wagonu. Stanowiło to znaczną niedogodność, zwłaszcza w dni deszczowe, gdy niemożliwe było zamknięcie czterech okien, bowiem korbka była jedna na cały wagon.

Wagony sanockie eksploatowano do połowy lat 70-tych, kilka z nich przebudowano na wagony gospodarcze i zostały zachowane do rekonstrukcji dla przyszłego muzeum. Szkoda, że nie udało się choć jednego wagonu zrekonstruować na tak piękny jubileusz IV Zajezdni.

Zwiększone zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie podczas okupacji, spowodowane m. in. zawieszeniem komunikacji autobusowej dla ludności cywilnej, sprawiło, że okupant w 1941 r. sprowadza z Norymbergi i Eberswalde mocno wyeksploatowane wagony. Z Norymbergi nadchodzi dostawa 10 wagonów silnikowych „SN-3" i 23 wagonów doczepnych „PN-3" wyprodukowanych w 1903 r. przez fabrykę MAN. Silnikowe wagony zwane „zeppelinami" są największymi eksploatowanymi przez KMKE.

Pudło wagonu długości 11 metrów osadzone było na dwóch wózkach dwuosiowych. Pojemność wagonu wynosiła 80 osób. Natomiast przyczepy „PN-3", zwane „kuplówkami", były małymi dwuosiowymi wagonami, mieszczącymi maksymalnie 40 osób.

Z Eberswalde nadeszły tylko 4 wagony silnikowe „SN-4" i jeden doczepny „PN-4". Już do 1945 roku przestają być eksploatowane na liniach i zostają przerobione na wagony techniczne. Kończą swoją służbę w 1959 r.

W 1944 r. kilka fabryk niemieckich podejmuje produkcję wagonów typu „KSW", po wojnie oznaczonych jako „N". Kontynuują produkcję wagonów tego typu fabryki w Chorzowie i w Sanoku. Pierwsze 10 sztuk „enek" dostarczonych zostaje do IV Zajezdni w 1949 r., ale jeszcze bez wyposażenia elektrycznego. Silniki nadchodzą później, pierwotnie są to angielskie typu C-126 o mocy 60 kW każdy, później zastępowane polskimi LT-31 o tej samej mocy. W roku następnym dostarczone zostały 3 wagony silnikowe z Konstalu oraz 9 doczepnych ze Sanoka. W kolejnych latach sukcesywne dostawy sprawiają, że wagony typu „N" i „ND", oraz ich późniejsze wersje „4N" i „4ND" przeważają na ulicach Krakowa.

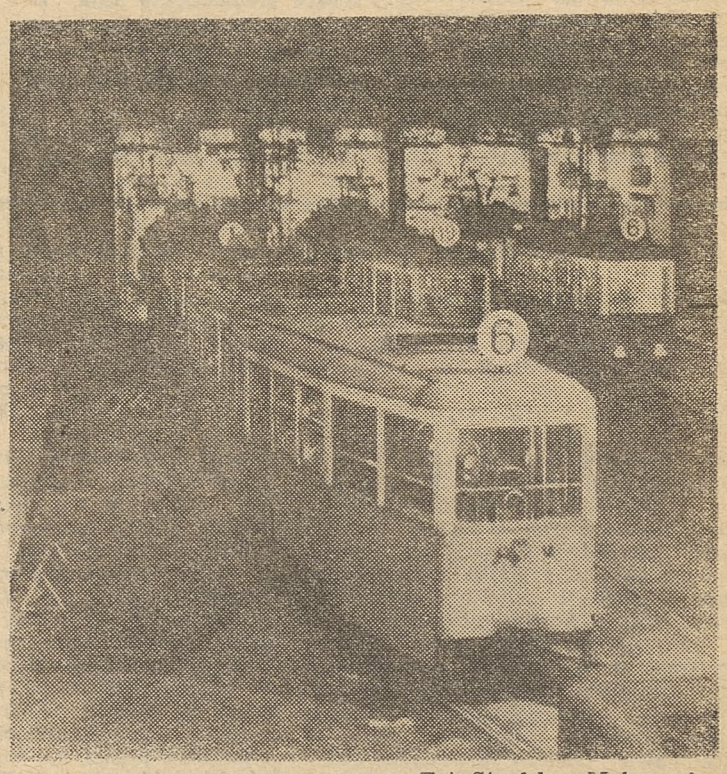
Na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Komunalnej w 1962 r. rozpoczyna się modernizację wagonów „N". Wykonywane jest to w ramach remontów kapitalnych we własnych warsztatach. Modernizacja „enek" polegała na zainstalowaniu drzwi dwuskrzydłowych, napędzanych silnikami adaptowanymi z wiertarek, przebudowę wozu z dwukierunkowego na jednokierunkowy, wyłożeniu podłogi chodnikiem gumowym, zastąpieniu siedzeń drewnianych siedzeniami z włókna szklanego. Umożliwiono sterowanie z pulpitu motorniczego pociągu trójwagonowego. Zakładano hamulce szynowe oraz migacze pulsujące, osłonięto stopnie wejściowe. Całkowitą modernizację zakończono w 1974 r., kiedy to zaprzestano wykonywania remontów kapitalnych. Od 1965 roku IV Zajezdnia otrzymywała także „enki" z Warszawy, skąd były wycofywane w związku z dostawami wagonów typu „13 N". W latach 1972 i 1973 przekazanych zostaje 5 wagonów doczepnych do MPK w Szczecinie w zamian za 5 wagonów silnikowych. Jest to jednocześnie ostatnia dostawa „enek" do Krakowa. Od 1969 do 1980 r. wszystkie dostawy nowego taboru typu „102N", „102Na" oraz „105N" otrzymuje Zajezdnia w Nowej Hucie, przekazując „enki" do Podgórza.

W 1980 r. IV Zajezdnia otrzymuje pierwsze 2 wagony typu „105N" w celu przeszkolenia motorniczych i pracowników zaplecza w zakresie obsługi nowego taboru, a rok później nadchodzi z Konstalu 19 wagonów tego typu. Sukcesywne dostawy „stopiątek" w kolejnych latach aż do dnia dzisiejszego spowodowały że wagony typu „N" wycofano z eksploatacji na liniach miasta. Ostatnie wagony starego typu można do końca listopada zobaczyć na liniach miejskich, jako pożegnalne kursy tego taboru.

Najnowsze w podgórskiej zajezdni są wagony tyrystorowe typu „105NT". będące owocem współpracy między MPK w Krakowie a Akademią Górniczo-Hutniczą. Wprowadzane są one sukcesywnie od 1983 r. Charakteryzują się znaczną energooszczędnością, są wygodniejsze do prowadzenia dla motorniczych.

W chwili obecnej IV Zajezdnia posiada 265 wagonów, w tym 25 wagonów „105N". 234 typu „105Na". oraz 1 wagon typu „N" i 1 „ND" w charakterze wagonów zabytkowych.

**KRZYSZTOF PRĄDZYŃSKI**



Fot. Stanisław Makarewicz

# Odnaleziono 60-letni autobus „Durant Rugby"

**ODNALEZIENIE** w obecnym czasie zabytków techniki, to przypadki rzadkie. Jeżeli po wielu latach udaje się odszukać prawie kompletny pojazd samochodowy z lat dwudziestych naszego wieku, to fakt ten może być pełnym zaskoczeniem dla miłośników historii.

Przypadkowo trafił do naszego przedsiębiorstwa „Dziennik Łódzki" (Nr — 135 z 11/12 czerwca 1988 r.), w którym publikowany jest stały kącik dla miłośników historii samochodów pt. „Weterani szos" redagowany przez **Ryszarda Perczaka**, dziennikarza pracującego w tej gazecie. Artykuł nosił tytuł „Nareszcie autobus". Jak wynikało z niego, w roku 1987 został odnaleziony w PORONINIE przez p. **Marka Zabrockiego**, mieszkańca Łodzi, autobus marki „DURANT". Ta informacja była zaskoczeniem dla nas, gdyż tej marki autobusy były eksploatowane w KMKE SA przed drugą wojną światową. Uważaliśmy dotąd, że oprócz starych fotografii nie uda się dzisiaj nic więcej odszukać.

Autobus z PORONINA służył kiedyś do utrzymania komunikacji pomiędzy Poroninem i Zakopanem, o czym zresztą świadczą dobrze zachowane napisy na karoserii i tablicach kierunkowych. Przypomina on kształtem nadwozia pojazdy eksploatowane w Krakowie. Nawiązano kontakt z redaktorem p. Ryszardem Perczakiem i obecnym właścicielem p. Markiem Zabrockim, którzy złożyli nam wizytę na początku października br. W rozmowach udało się wyjaśnić kilka dalszych szczegółów dotyczących tego autobusu.

Otóż jest to „DURANT RUGBY" typ L z roku 1928, nr silnika 91.171, nr podwozia 1860 z silnikiem 6-cylindrowym. Służył do przewozu 13 osób. Autobus jest w miarę kompletny, nie posiada tylko opon, gaźnika i rozrusznika oraz reflektorów. Nadwozie na pewno wykonane zostało w krakowskiej firmie „ORLICKI" w wersji nadwoziowej przystosowanej do komunikacji miejskiej z bocznymi drzwiami, ale w późniejszym czasie przerobione przez przeniesienie drzwi tylnych na tylną ścianę nadwozia, co umożliwiło wsiadanie od tyłu. Zmieniono także układ siedzeń pasażerskich, zabudowano je wzdłuż autobusu po obu stronach nadwozia. Ciekawostką jest także oryginalna konstrukcja urządzenia hamulcowego tzw. hamulec górski.

Można przypuszczać z dużą dokładnością, że autobus był zakupiony od KMKE SA w roku 1932 przez p. Górskiego z Poronina, właściciela prywatnej linii autobusowej. O tym świadczy fakt zbliżonego wyglądu pojazdu do naszych autobusów, nr silnika oraz fakt, że KMKE SA w roku 1932 sprzedała tego typu autobus o nr bocznym 19 osobie prywatnej.

W latach trzydziestych na terenie Poronina działa Spółka Przewozowa Górski — Słowik, utrzymująca komunikację na trasie Poronin — Zakopane. Zachowało się oryginalne zdjęcie tego autobusu z tamtych lat. Na zdjęciu widoczny jest stojący autobus na dworcu w Zakopanem (obok obecnego domu towarowego GRANIT) a obok pojazdu właściciele p. p. Górski i Słowik. Zdjęcie pochodzi z archiwum rodzinnego p. Słowika, krewnego jednego z naszych pracowników. Od dłuższego czasu zdjęcie to było w posiadaniu Sekcji Historycznej MPK.

Ciekawym faktem przekazanym nam przez p. M. Zabrockiego jest to, że prawdopodobnie pojazd ten jest jedynym tej marki autobusem zachowanym w świecie, a stwierdzenie to oparte jest na informacjach z klubu miłośników samochodów marki „DURANT" działającego w USA. Z klubem tym obecny właściciel nawiązał już kontakty. Przekazał nam także aktualne zdjęcie autobusu i udostępnił materiały otrzymane z klubu „DURANT".

Najdziwniejsze jest w tej historii to, że autobus ten od wybuchu II wojny światowej przetrwał do dnia dzisiejszego w dobrym stanie technicznym. Ukryty był w szopie-garażu w Poroninie obok domu p. Górskiego. Tylko czysty przypadek zrządził, że natrafiono na jego ślad, gdyż pierwszy właściciel zmarł przed laty. Obecny właściciel, p. Marek Zabrocki zamierza dokonać w najbliższym czasie rekonstrukcji autobusu we własnym zakresie.

Oczywiście była propozycja z naszej strony ewentualnej możliwości odkupienia samochodu dla naszego muzeum, ale właściciel na to nie przystał, chociaż nie wyklucza takiej możliwości w przyszłości.

**JANUSZ KUCHARSKI**

# Ludzie nie chcą naszego sąsiedztwa

**ILEŻ TO JUŻ LAT** minęło? Sześć, siedem, a może więcej, od kiedy mieszkańcy nowych bloków, wzniesionych w niedalekiej odległości od zajezdni w Czyżynach, domagali się zlikwidowania tej jednostki MPK, argumentując to zakłócaniem spokoju przez bardzo wcześnie rano uruchamiane silniki wozów, a przede wszystkim zanieczyszczanie powietrza spalinami. Na pewno domagający się zlikwidowania uciążliwego dla siebie sąsiedztwa mieli rację, ale gdzie podziać miała się zajezdnia, o której konieczności istnienia trudno przekonywać. O likwidacji nie mogło być więc mowy, o przeniesieniu tak... tylko dokąd? I tak sprawa, mówiąc brzydko, „przyschnęła" na ileś tam lat. Ludzie z nowych bloków nieco ochłonęli z pierwszych gorączkowych żądań, musieli pogodzić się z tym, że Zajezdni Autobusowej nie dadzą rady ruszyć, że kiedyś — jak tylko znajdzie się dla niej inne miejsce — zostanie przeniesiona, a że zatruwa środowisko spalinami... Inne zakłady przemysłowe, może nie tak blisko usytuowane, też je zatruwają.

Po wybudowaniu nowego osiedla na dawnym lotnisku przedłużono do niego kilka linii autobusowych i na os. Dywizjonu 303 powstała końcówka komunikacyjna. Na razie jeszcze bez stałego zaplecza. I znów zaczęły się problemy. Mieszkańcy najbliższych bloków protestują przeciw uciążliwemu sąsiadowi. I znów to samo, że przeszkadzają i trują spalinami, że należy usytuowaną w pobliżu bloków końcówkę komunikacyjną przenieść. Tak naprawdę to os. Dywizjonu 303 jest zupełnie nie przygotowane do obsługi komunikacyjnej. Jakoś wcześniej przed jego budową, nikt o komunikacji nie pomyślał.

Ogromnym problemem jest w tej chwili dworzec autobusowy przy pl. Bohaterów Getta. Trudno się dziwić, że mieszkańcy okolicznych domów bez przerwy domagają się jego przeniesienia w inne miejsce. Nowa lokalizacja przy ul. Kącik już jest. Kiedy więc nastąpi przeniesienie uciążliwego sąsiada? Trzeba będzie jeszcze trochę poczekać.

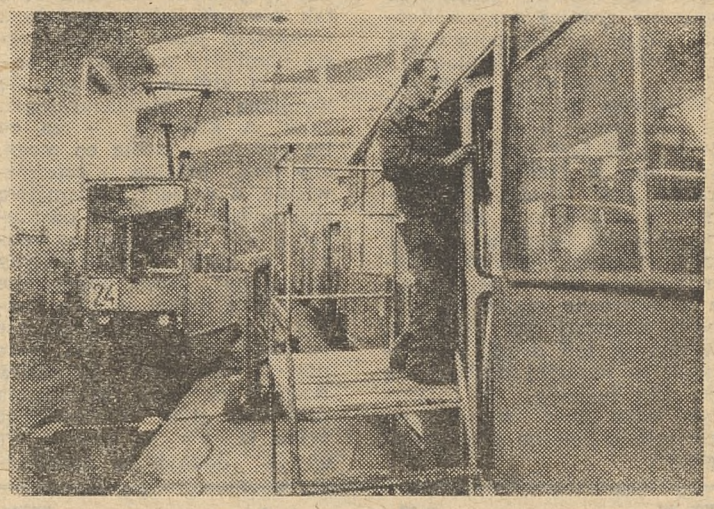
Dworzec autobusowy na Kleparzu znajduje się w samym centrum miasta i jest kolejnym obiektem do przeniesienia. Dla niego również jest już lokalizacja przy ul. Bratysławskiej. Od lokalizacji do budowy upłynie jednak trochę czasu

W Kurdwanowie końcówka komunikacyjna dla trzech linii autobusowych: „174", „184" i „194" usytuowana jest na parkingu, znajdującym się tylko w odległości 50 metrów od najbliższych bloków. Realizacja docelowego dworca autobusowego przedłuża się. Wszystko wskazuje na to, że ukończony zostanie on dopiero w roku 1995.

Miasto rozrasta się. Linie autobusowe wydłużają się i tym samym również końcówki komunikacyjne zmieniają swoje położenie. Dla dworców autobusowych trzeba więc nowych lokalizacji, takich aby nie stwarzały zagrożenia ekologicznego dla sąsiedztwa osiedli mieszkaniowych. Ostatecznie zarówno końcówki komunikacyjne, jak i usytuowane przy nich dworce — tak było na przykład w Mistrzejowicach — można przenieść. Co jednak zrobić z zajezdniami, o których uciążliwości dla mieszkańców bliżej położonych domów nie trzeba nikogo przekonywać. Tych przecież przenosić nie sposób.

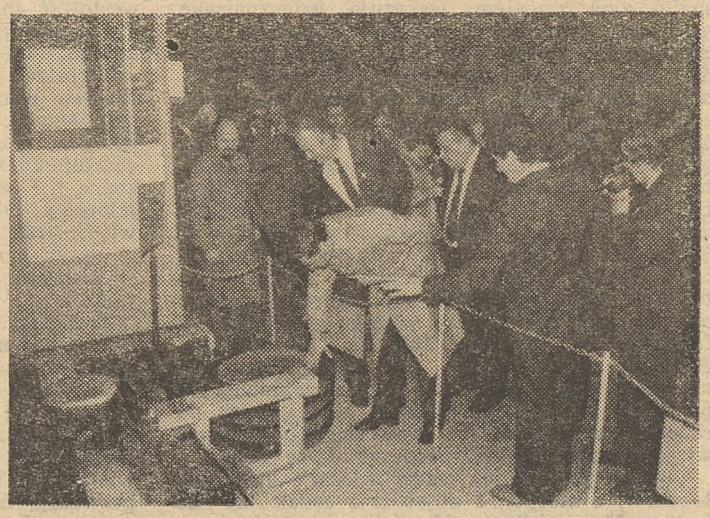
Zajezdnia Autobusowa w Czyżynach zostanie przeniesiona. Nie może być jednak mowy o przeniesieniu nowej i największej Zajezdni Autobusowej na Woli, przy której — w niedalekim sąsiedztwie — wybudowane zostało w ostatnich latach osiedle mieszkaniowe. Można tylko ubolewać nad bezmyślnością jego projektantów i inwestora.

MARIA BUBACZEWSKA



FOTOREPORTAŻ

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ i WŁADYSŁAW MALEC



# Nie ma problemu?

**ZAPYTANO** mnie niedawno z przekąsem, czy nie mogłabym pisać o emerytach, bo to bezpieczniejszy temat niż politykowanie. Rozmówczynię poruszył fakt, iż piszę o opozycji, a takiej de facto nie ma. No bo kto niby to ma być? Nie ma obozu przeciwnego, nie ma oficjalnego przywódcy, przynajmniej ja imiennie o takim nie piszę.

Otóż nie zgadzam się, że najbezpieczniejszy temat to renciści i emeryci. Tu jak nigdzie można się narazić, a gniew tym groźniejszy, że premierzy, ministrowie i dyrektorzy jednak się zmieniają, a emeryci są. Jeśli nawet ministrowi człowiek się narazi, to zawsze można przeczekać. Będzie inny, może nie będzie lepiej, ale zmieni się koniunktura. Myślę, że odrobina rozsądku natomiast każe się zastanowić przy problemie emerytów, bo ci tak naprawdę zaszkodzić pewnie i nie mogą ale zaszkodzić można im. Są bezbronni w dwójnasób. Po pierwsze bardzo niewielki — jeżeli nie żaden — mają wpływ na system np. obliczania rent i emerytur. No bo niby co mogą zrobić? Robotnicy zastrajkują, jeżeli nie mogą się dogadać. Jak ma to zrobić emeryt? No i to pisanie o nich, skoro istnieje opinia, że to bezbolesny temat? Mogą tylko liczyć, że ci, którzy decydują i piszą, też będą na emeryturach więc może dziś ich zrozumieją. Jak widać złudne to nadzieje.

Co do opozycji politycznej i takiego przedstawienia problemów to też chyba temat dla socjologa. Nie tak dawno przecież był rok osiemdziesiąty, a do tego wszak czasu nikt o opozycji głośno nie mówił. Pamiętam jak podczas tamtego sierpnia, gdy życie polityczne stawało się może nie inne, ale mniej hermetyczne, ludzie szeptali, że podobno jest jakaś organizacja robotnicza. Było to dla ogółu szokiem, a jednak organizacja istniała. Dziś zmieniła się jej nazwa i ludzie ale czy jej nie ma? Czy to, że o problemie się nie mówi, oznacza, że go nie ma? A czemuż to powstałe wtedy związki zawodowe w krótkim czasie miały tylu zwolenników? Chyba nawet socjolog nie wmówi mi, że to taka sobie organizacyjka. Powstała bo czas sprzyjał. A dziś, czy ten czas także sprzyja? Czy naprawdę opozycja może sobie tak swobodnie działać? Zresztą opozycja ma to do siebie, że pełnej swobody nie ma. Różnią się natomiast formy walki partii opozycyjnych.

U nas mówi się chyba więcej o opozycji niż w krajach, gdzie ona jest legalna. Bardziej też złożony jest problem samej opozycji. Nawet ci, którzy po sierpniu długo jeszcze nie mogli zrozumieć, że siłą ludziom nie zabroni się myśleć inaczej niż chce władza, już przyznają i odczuli, że jednak opozycja jest i to coraz bardziej zorganizowana i silniejsza.

Jest jeszcze jedno zjawisko. Jeżeli w krajach uprzemysłowionych opozycja to stosunkowo niewielkie grupy ludzi, a ogół popiera — bądź nie — ich programy, raz jednej strony raz drugiej, to u nas na stałe trwamy przy jednych bądź przy drugich. Program i możliwości jego realizacji są jakby mniej ważne. Niestety liczą się hasła i trwanie przy jednostkach, bez względu na ich „pociągnięcia" polityczne czy gospodarcze. Przykładem może tu być tak popularna dziś postać Józefa Piłsudskiego. Czy popularna tylko dziś? Przecież on trwał w świadomości społeczeństwa, mimo że jego czas dawno minął. Był i jest mocno osadzony w historii, choć książki nie poświęcały mu dużo miejsca. Za to teraz nadrabiamy zaległości, czy znów jednak nie wychodzi tu nasza cecha — skłonność do przesady? Kiedyś odmawiano mu decydującego wpływu na odzyskanie niepodległości. Podręczniki wcale niedwuznacznie sugerowały, iż niepodległość nam dano, że to czynnik zewnętrzny zadecydował o naszych granicach. Tymczasem jedno nie mogłoby zaistnieć bez drugiego.

Przykłady na to, iż problemy istnieją, czy mówimy o nich czy nie, to także bardzo modny dziś Katyń, 17 września 1939 roku, czy okres stalinowski wreszcie. Co z tego, że oficjalnie nikt o tym nie mówił, że zmieniano interpretację faktów? W domach, na spotkaniach towarzyskich ludzie jednak mówili. Dzieci odpytywane w szkole, mówiły jak chciał nauczyciel, a wiedziały swoje. Czy czasem w takim postępowaniu, już wtedy ówcześni decydenci nie przygotowywali sobie kolejnych sierpniów, marców i grudniów? Czy nie tam szukać trzeba przyczyny buntu młodych i niewiary w to, co mówi góra? Do tego dodajmy fakt, iż jakże często rodzic czy znajomy oficjalnie mówili co innego, a inaczej przedstawiali fakty na gruncie prywatnym. Przyczyny są nader oczywiste.

Nic na to nie poradzę, ale czy chcą tego moi czytelnicy czy nie, czy są zdecydowani uznać opozycję polityczną, czy nie, dziś ona istnieje, silniejsza niż kiedykolwiek po wojnie. Pisać o pietruszce i marchewce (bo uważam jednak, że o emerytach też niebezpiecznie) oczywiście można, tylko, czy to będzie oznaczało, że nie ma opozycji? A że nie piszę dokładnie o genezie i praprzyczynach? No cóż, od tego są politolodzy. Żadna chyba gazeta nie jest od nauczania. Można w niej natomiast wymieniać poglądy. Zapraszam do takiej wymiany w „Sygnałach" moją oponentkę. Jej nazwisko ujawnię na wyraźne życzenie.

FILOMENA SERWIN

# Trudne linie

**KIEDYS** usłyszałam fragment rozmowy, jaką prowadziło dwóch naszych kierowców autobusowych. — *„Łatwo ci tak mówić, bo masz dobrą linię, spróbowałbyś pojeździć na mojej, to byś inaczej mówił. Wracam z roboty zupełnie wykończony”.* Teraz kiedy piszę o trudnych liniach autobusowych, przypomniała mi się dawniej zasłyszana rozmowa.

Bardzo trudną linią, o której wielokrotnie już pisałam, jest „139”. W godzinach komunikacyjnych szczytów na pewnych odcinkach trasy napełnienie wozów przekracza wszelkie granice przyzwoitości. Moją opinię potwierdza kierownik Działu Eksploatacji Ruchu **Stanisław Rzeźnik**: „Niedawno jeździło na niej 14 autobusów, a w tej chwili 24 i dalej jest nie najlepiej. Jest ona w stanie wchłonąć każdą ilość taboru. Popularność, a tym samym olbrzymie napełnienie, zawdzięcza trasie jaką pokonuje Centrum Administracyjne HiL — os. Widok, a pasażerowie mając do wyboru tramwaj czy autobus, wybierają ten drugi, przekonani, że szybciej dostaną się do celu podróży. W przyszłym roku linia wzmocniona zostanie o kolejne dwa „przeguby”.

O linii „129” łączącej Dworzec Gł. z os. Dywizjonu 303 rzomawiałam z pasażerami i kierowcami. Zdania jednych i drugich były podobne. Pasażerowie twierdzili, że w godzinach rannych autobusów jest znacznie więcej, niż w późniejszych. Usłyszałam nawet takie zdanie, że MPK zależy na tym, żeby dowieźć rano ludzi do pracy, ale o to, by wrócili w miarę punktualnie do domu, już zupełnie nikt nie dba. Najwięcej krytycznych uwag padło w sprawie kursowania autobusów w godzinach wieczornych. Nie warto nawet ryzykować czekania bo i tak nie przyjedzie zgodnie z rozkładem jazdy. Bardzo często pomiędzy pasażerami wybuchają kłótnie, kończące się wymianą niecenzuralnych słów. A kierowcy — za co im chwała — robią co mogą, aby tłok, ludzkie zniecierpliwienie, a czasem i chamstwo rozładować. Zarówno pasażerowie jak i kierowcy są zdania, że linię tę uratowałyby „przeguby”. Wozy pojedyncze kursujące nawet w zwiększonej niż dotychczas ilości nie rozwiążą problemu. Na razie nawet kierownik Stanisław Rzeźnik nie widzi rozwiązania problemu „129” stwierdzając tylko, iż są z nią kłopoty. Po chwili dodaje, że dwukrotnie wzrosła na niej ilość wozów i gdyby tych 16 autobusów faktycznie znajdowało się na trasie i jeździły zgodnie z rozkładem jazdy, to chyba nie byłoby sprawy.

Plagą linii autobusowej „125” łączącej Rynek Podgórski z Centrum Administracyjnym Huty im. Lenina jest krakowska tandeta. Odcinek trasy od ul. Wielickiej do ul. Szklarskiej w soboty i niedziele — dni kiedy bazar funkcjonuje — jest dla kierowców i pasażerów po prostu udręką. Ogromne napełnienie wozów w godzinach od 8.00 do 11.00 stwarza przeróżne konfliktowe sytuacje, a ogromny ruch panujący na drodze zagraża bezpieczeństwu prowadzących pojazdy. Czy jest jakieś wyjście? W przyszłym roku skierowany zostanie tu jeszcze dodatkowo autobus „174”, który obecnie jeździ z Kurdwanowa przez miasto do Nowej Huty. Planuje się skierować go przez ul. Powstańców Wielkopolskich. Być może posunięcie to poprawi sytuację, ale nie zmieni jej zupełnie.

Czy wyczerpałam temat trudnych linii w naszym mieście? Nie sądzę. Trudne są np. te, które prowadzą na plac Imbramowski, gdzie odbywają się w każdą niedzielę giełdy samochodowe, a więc „132” i „138”, a tak naprawdę, to układ komunikacyjny Krakowa sprawia, że każda linia przez miasto jest trudna. **MARIA BUBACZEWSKA**

# Komunikacja w „Perle Wód“

**KRYNICA** jest jedną z tych miejscowości, w których miejskie autobusy jeżdżą od niedawna. Sytuacja miasta, konieczność budowy parkingów zaporowych dla uchronienia Krynicy przed spalinowym smogiem, wskazują jednoznacznie na rozwój komunikacji miejskiej. Zastępca naczelnika **Jan Golba** mówi o planach uruchomienia linii do pobliskiego Tylicza. Autobusy WPK miały tam dotrzeć jeszcze w tym roku. Reorganizacja podporządkowania dróg sprawiła nieoczekiwany kłopot. Rzecz w tym, że dla uruchomienia komunikacji stałej niezbędna jest przebudowa zakrętu koło pensjonatu „Roma”. Obecnie przedsiębiorstwo, które odpowiada za ten odcinek — Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Krynicy nie posiada sprzętu, ani ludzi, którzy mogliby wykonać te prace. Przebudowa niebezpiecznego, zbyt ostrego zakrętu ma rozpocząć się dopiero w roku przyszłym, z funduszu Państwowego Zakładu Ubezpieczeń. Podobnie, mimo planów, nie uruchomiono komunikacji do os. Rewolucji Październikowej. Opóźnienie badań geologicznych, niezbędnych do rozpoczęcia budowy ul. Nowosłonecznej, sprawiają, że prace mają rozpocząć się w 1989 r.

Obecnie po Krynicy jeździ zaledwie kilka autobusów, z których 2 dojeżdżają codziennie do bazy w Nowym Sączu. Nic dziwnego, że budowa zajezdni autobusowej jest jednym z najpilniejszych zadań. Zwłaszcza jeśli uwzględnić, że mieszkań w samym mieście powstanie już niewiele — zakłada się, że 13-tysięczna obecnie Krynica, liczyć będzie nie więcej niż 14 tys. mieszkańców. Budowę mieszkań dla kryniczan planuje się w odległej o kilkanaście kilometrów Łabowej. Wtedy WPK będzie jeszcze bardziej potrzebne. Wszak codziennie kilka tysięcy ludzi pojedzie z Łabowej do Krynicy. Dlatego już obecnie, gdy wydano wskazanie lokalizacyjne pod zajezdnię występują kłopoty. Teren przy ul. Kraszewskiego w Krynicy Dolnej, na którym inwestować ma nowosądecka centrala WPK jest zbyt szczupły dla potrzeb planowanej miejskiej komunikacji w Krynicy.

Sekretarz Komitetu Miejsko-Gminnego PZPR **Wacław Raczkowski** mówi też o dalszych zamierzeniach. Krynica jest miejscowością uzdrowiskową i za wszelką cenę chce utrzymać ten charakter. Stąd koncepcja, na razie jeszcze do końca nie sprecyzowana, wprowadzenia tu trolejbusów. Obecnie trwa oczekiwanie na odpowiedź krakowskiego MPK, które podobnie jak w przypadku podobnej koncepcji komunikacji w Zakopanem, miałby stanowić centralę dla tej trakcji.

Trolejbus w Krynicy wiąże się jednak z dużym kłopotem. Planuje się, że jedna z linii łączyłaby miasto z Muszyną i Złockiem. A droga wiodąca do tych miejscowości dwukrotnie krzyżuje się z linią kolejową, niedawno zelektryfikowaną. W świecie, chociażby w Związku Radzieckim, istnieją skrzyżowania dwóch napowietrznych trakcji elektrycznych, w Polsce nie pozwalają na to przepisy. Stąd przed uruchomieniem komunikacji trolejbusowej z Krynicy do Muszyny trzeba wybudować dwa wiadukty kolejowo-drogowe. Koszt takich inwestycji jest dziś ogromny, w dodatku trwałaby ona co najmniej kilka lat. Sekretarz Raczkowski mówi więc, że jeśli nie trolejbus, to może autobusy na gaz. Powietrze Krynicy zasługuje na całkowitą ochronę i jedno z tych rozwiązań musi zostać zastosowane. Im wcześniej tym lepiej.

**(kg)**

# Komputer i zapasy

**PRZEGLĄDAJĄC** roczniki „Nowych Torów” i „Sygnałów MPK” doszłam do wniosku, że sprawa zapasów z jednej strony, a nadmiernego zużycia z drugiej, towarzyszą naszej socjalistycznej gospodarce od zarania. Już w początkach lat pięćdziesiątych apelowano o oszczędności i likwidację zapasów. Jeżeli więc ten problem, mimo prób „złapania byka za rogi” istnieje do dziś, przestaje chyba być zbiegiem okoliczności. Czas uznać go za zjawisko. Niezależnie od tego jak wspominamy czasy młodości, tak naprawdę nigdy nie mieliśmy zdrowego rynku.

Jest tylko z pozoru paradoksem — iż im mniej można kupić, tym bogatsze magazyny zakładowe. Z czasem — bywa i tak — że części stare są przykładane nowymi dostawami, zmienia się technika i rodzaj produkcji, zapasy rosną. Jeżeli do tego dodamy ułomność natury ludzkiej, lub jak chcą inni, konieczności zawyżonego planowania i kupowania na zapas, jawi nam się magazyn pełny, tyle że nie zawsze potrzebnych rzeczy. Ich brak w swoim czasie przyprawił kogoś innego o zawał.

Nie jest — bo i nie może tu być — wyjątkiem nasze Przedsiębiorstwo. Wiele kontrowersji budzą ostatnie prace, zmierzające do uporządkowania gospodarki materiałowej. Zresztą nie pierwsze to wysiłki by uporządkować magazynowy bałagan. Tym razem nie o apele już chodzi, lecz o stworzenie takiej sytuacji, by za zapasy odpowiadali ci, co je tworzą. Zdaniem Zaopatrzenia winowajcami są tu zakłady, planujące zakupy, a nie mające niestety rozeznania w potrzebach. Nie można temu twierdzeniu odmówić logiki.

Tylko w 1986 roku Zakład Zaopatrzenia zredukował zakup części do autobusów aż o 68 proc., a i tak ich zużycie wyniosło 34 procent. Znacznie „normalniej” wyglądało już planowanie roku ubiegłego. Plan skorygowano o 31,2 proc. a zużycie wyniosło 74 proc. Dotychczas nie było sytemu wymuszającego racjonalną gospodarkę. Z zapasów rozliczany był Zakład Zaopatrzenia.

Nie twierdzę, że całość zapasów to wynik niefrasobliwości zakładów. Tak naprawdę nie ma bowiem norm zużycia. Potrzeby są więc obliczane na podstawie kosztów zużycia na jednostkę. Jak dotychczas w miarę prawidłowo funkcjonuje ten system w Bieńczycach i tam też plan cechuje duże prawdopodobieństwo.

Proponowane zmiany zarządzania gospodarką materiałową przewidują takie rozwiązania, by za zapasy, ale i braki, odpowiadały od początku do końca zakłady. Nie chodzi tu tylko o odpowiedzialność moralną ale i skutki finansowe. Zakłady, w myśl tego rozwiązania, miałyby swoje magazyny. Jeżeli zaplanują za dużo, one poniosą konsekwencje, one też będą się martwiły, gdy zamówiły za mało, a ZZP — jeżeli nie sprowadził zgodnie z planem.

W silnej opozycji do tego rozwiązania są niektórzy przedstawiciele obu trakcji. Twierdzi się, że to nic nie da, że jest to jedynie takt[illegible]ne przerzucenie odpowiedzialności. Dużo tu racji. Moim zdaniem logiczne jest też, by skutki finansowe ponosili „winowajcy”. Pomocą w kontroli zapasów ma być komputer i komputeryzacja. Przy tym wszystkim zakłady byłyby tylko pozornie nie krępowane zapasami i zużyciem. Przewiduje się w tym systemie roczny limit zakupów i zużycia, korygowany w zależności od wzrostu cen i zadań. Twórcy zmian w gospodarce materiałowej obiecują, sobie, że te przedsięwzięcia pozwolą na zmniejszenie zapasów i zwolnienie powierzchni magazynowej.

No cóż, może i tak będzie. Ja mam wątpliwości. Jeżeli nie zmieni się sytuacja na rynku, a tego jakoś nie widać — jakiekolwiek działania będą tylko połowiczne i mimo wszystko doraźne. Myślę jednak, że jeżeli zmniejszą się zapasy w magazynach, to i tak się opłaci.

Zdaję sobie sprawę, że jest to powierzchowne przedstawienie problemu, że podniesie się larum w zakładach, iż zapasy tworzy także samo Zaopatrzenie, że dużo zakupów jest nie takich jak zamawiane i dlatego zalegają w magazynach. Temat jest otwarty. Wrócę do niego niebawem.

**F. SERWIN**

# W rytmie walca i...

**Red. JACEK BALCEWICZ z WIEDNIA**
**specjalnie dla „SYGNAŁÓW MPK”**

**MÓWI SIĘ** Wiedeń, a niemal odruchowo myśli się o muzyce. W pierwszym rzędzie niewątpliwie o nieśmiertelnych walcach Straussa i pełnych temperamentu operetkach Lehara, Kalmana i Stolza Ale Wiedeń to nie tylko Strauss. Lehar, Kalman i Stolz. Tu swoją atonalną muzykę tworzył Schönberg i jego uczniowie Berg i Webern. A także Haydn, Mozart, Beethoven, Brahms, Bruckner i Mahler wybrali atmosferę tego miasta jako miejsce swojej twórczości. Chyba w żadnym innym mieście nie działało tak wielu sławnych kompozytorów.

I dzisiaj tak jak dawniej rozbrzmiewają tutaj dźwięki najlepszej muzyki w najwspanialszym wykonaniu. Prym wiodą filharmonicy i symfonicy wiedeńscy, pielęgnujący klasyczne dziedzictwo. Pamiętają zapewne Państwo tradycyjne koncerty noworoczne, transmitowane za pośrednictwem Eurowizji także przez naszą telewizję ze Złotej Sali Towarzystwa Muzycznego, charakteryzującej się niebywałą wprost akustyką. Natomiast w każdą niedzielę, zgodnie z wielowiekową już tradycją, wiedeński chór chłopięcy („Wiener Stängerknaben”) założony w 1948 roku przez cesarza Maksymiliana I śpiewa w zabytkowej kaplicy dworskiej wiedeńskiego Hofburga uroczystą msze. Mówiąc o Wiedniu nie można przeoczyć jeszcze jednej niebywałej atrakcji: Hiszpańskiej Szkoły Jazdy Konnej. Białe konie szlachetnej krwi hiszpańskiej dosiadane przez wytrawnych jeźdźców już od 400 lat wystawiają na publiczny pokaz swoje artystyczne umiejętności w sali maneżu wiedeńskiego Hofburga. Bilety na ten koński balet są z reguły wyprzedane ze sporym wyprzedzeniem. Zmartwionym wypada więc polecić poranny trening. Efekt w gruncie rzeczy ten sam, a w kieszeni zostanie nieco szylingów.

Natomiast w dawnym skarbcu cesarskim można podziwiać koronę i jabłko cesarskie — symbole dawnej potęgi monarchii austriackiej oraz insygnia Świętego Cesarstwa Rzymskiego Narodu Niemieckiego. Muzeum Historii Sztuki posiada w swoich zbiorach największą w świecie kolekcję dzieł Bruegla, wiele znaczących obrazów Rembrandta, Rubensa i Velasqueza. Z kolei do głównych atrakcji Albertiny — największego światowego zbioru grafiki — należy obszerna kolekcja prac Dürera.

Obok wielkich muzeów Wiedeń posiada także bardzo oryginalne zbiory, pomieszczone w mniejszych placówkach jak np. Muzeum Zegarów, Muzeum Dorożek czy ponoć jedyne w świecie Muzeum Sztuki... Cyrkowej. A skoro jesteśmy przy dorożkach, to nie trzeba muzeum, wystarczy w niedzielne południe wyjść w okolice katedry św. Stefana, by zobaczyć jak jeżdżą, rzec by można, na co dzień. Konie odczyszczone aż lśnią, woźnica we fraku i meloniku, a sam powóz, szkoda gadać. Nasi trzej dorożkarze, którzy są ponoć chlubą i jedną z nielicznych atrakcji podwawelskiego grodu wyglądają jak ubodzy krewni od wożenia... węgla.

A skoro jesteśmy w Wiedniu, to po wyczerpującym spacerze, wypada przysiąść na chwilę. Gdzie? W prawdziwej wiedeńskiej kawiarni. Tym bardziej, iż to przecież nasz rodak, po wiedeńskiej wiktorii nad Turkami, przechwyciwszy ich zapasy kawy, pozakładał wiedeńczykom kawiarnie. Nawiasem mówiąc w samym Wiedniu niezbyt chętnie przyznają się do długu wdzięczności wobec naszego monarchy. Jako zwycięzca czczony jest zupełnie kto inny. Wiadomo, sukces zawsze ma wielu ojców. Ale wróćmy do rzeczy bardziej przyjemnych — właśnie w Wiedniu można przekonać się, że kawę da się parzyć na co najmniej dwadzieścia sposobów, zaś lody robić w czterdziestu smakach. Wypada także poznać typowe wiedeńskie ciastka, torty i słodkie potrawy mączne. Koniecznie trzeba spróbować strucle jabłkową, tort od Sachera a także „cesarski omlet w kawałkach”. Detektywom kulinarnych tajemnic rekomendujemy Gugelhupf, Buchteln czy Palatschinken. Zwolennicy szlachetniejszych trunków znajdą zapewne coś dla siebie wśród słynnych austriackich win. Choć nadużywanie ich może skończyć się... rauszem. Na nocnych marków czekają w Wiedniu liczne małe, oryginalne, pełne nastroju lokale i lokaliki, dyskoteki z „ostrą muzyką” czy bary z atmosferą „na luzie”. A także „Ogród erotyki” należący do Klubu Emanuelle, czynny od 11 do 4 rano w samym centrum miasta przy Operringu. Natomiast w Variete „Maxim” (pod tym samym adresem) czeka 30 superdziewczyn w 6 godzinnym show Tak przynajmniej głosza zachęcające reklamy. Zna[illegible] można wysłać całą czarną kartkę z napisem: VIENNA BY NIGHT.

# Jaki „maluch" wyjedzie z Bielska

Na łamach włoskiego miesięcznika motoryzacyjnego QUATTROROUTE ukazał się materiał dotyczący nowego modelu minisamochodu koncernu FIAT. Jak wiadomo pojazd ten wytwarzany będzie w Polsce i sprzedawany w sieci FIATA w całej Europie. Jest to model o roboczym oznaczeniu X1/79 zwany także we Włoszech „topolino", czyli myszka.

Nadwozie tego pojazdu będzie dwubryłowe o współczynniku aerodynamicznym Cx = 0,33 (dotychczas produkowany „fiat 126p" ma współczynnik Cx = 0,47) Dzięki powiększonemu wnętrzu pojazd rejestrowany będzie na 5 osób. Nowoczesna konstrukcja nadwozia spowodowała ograniczenie liczby jego wytłoczek do ok. 200. Na części zewnętrzne nadwozia stosowane będą blachy cynkowane elektrolitycznie, natomiast elementy wewnętrzne cynkowane będą ogniowo. Koło zapasowe w podłodze bagażnika, zbiornik paliwa pod siedzeniem tylnym ma pojemność 35 litrów

Do napędu nowego „malucha" wykorzystany zostanie zespół stosowany obecnie w „fiacie 126 BIS", ale zmodyfikowany pod kątem zwiększenia trwałości i zmniejszenia czynności oosługowych. Moc silnika zostanie podniesiona do 30 KM (22 kW), m. in. dzięki zastosowaniu zapłonu elektronicznego tzw. drugiej generacji, dostosowującego się samoczynnie do chwilowych warunków pracy silnika Filtr oleju pełnoprzepływowy, a nie odśrodkowy jak dotychczas. Pierwszy bieg w skrzyni przekładniowej będzie zsynchronizowany.

Zawieszenie wszystkich 4 kół samochodu będzie niezależne — z przodu na kolumnach Mac Phersona, z tyłu na wahaczach wleczonych współpracujących z niskimi sprężynami śrubowymi i amortyzatorami teleskopowymi, które nie spowodują zawężenia przestrzeni bagażowej. Zawieszenie tylne będzie montowane do nadwozia jako jeden zespół. Tarcze kół mają mieć średnicę 13 cali, natomiast niskoprofilowe ogumienie wymiary 145/70×13 lub 135/70×13. Z przodu hamulce tarczowe, z tyłu bębnowe.

Samochód „fiat X1/79 topolino" (pozostańmy przy tej kodowej nazwie) ma ważyć 600 kg Długość 3200 mm przy rozstawie osi 2200 mm. Prędkość maksymalna 120 km/godz., zużycie paliwa przy stałej prędkości 90 km/godz. — ok. 4 litrów na 100 km Wypada tylko czekać, kiedy pierwsze tego typu pojazdy pojawią się na naszych drogach. Jak zapowiada fabryka ma to nastąpić w roku 1991 Można się domyślać, iż raczej w pierwszej jego połowie, bo premiera tego samochodu mieć będzie miejsce chyba na salonie samochodowym w Turynie, który odbywa się w kwietniu.

**WOJCIECH MACHNICKI**

**Na zdjęciu: rysunek nowego „malucha" i „szpiegowskie" zdjęcie samochodu o zdeformowanym nadwoziu, który przechodzi próby w okolicach Turynu Repr. W. Klag**

# Sezon narciarski tuż, tuż...

## Sport i rekreacja i turystyka

**ZACHĘCAJĄC** wszystkich miłośników sportów zimowych do udziału w imprezach sekcji narciarskiej TKKF — PTTK w bieżącym sezonie, chcemy przede wszystkim zaprosić na wypady z nartami śladowymi, po nieprzetartych szlakach. Z pewnością większość narciarzy będzie wolała poślizgać się przy wyciągach, lecz w sytuacji wciąż rosnących w górę cen biletów za przejazdy oraz braków dostatecznej ilości wyciągów, a w związku z tym koniecznością godzinnego stania w kolejkach — mamy nadzieję, że ilość zwolenników turystyki narciarskiej będzie systematycznie rosnąć.

Zalecając uprawianie właśnie tej formy „białego szaleństwa" zapraszam do udziału w naszych wycieczkach narciarskich, które planujemy w każdą wolną sobotę i niedzielę, a jeśli będą chętni również w środy — z myślą przede wszystkim o pracownikach pracujących w tzw. ruchu ciągłym, nie mających możliwości wyjazdów w soboty lub niedziele. Tradycyjnie nasze wyjazdy odbywać się będą z parkingu ZAW przy ul. Gwardii Ludowej — gdzie mieści się również wypożyczalnia i przechowalnia sprzętu narciarskiego.

Oto co przygotowaliśmy na obecny sezon:

— 22 wycieczki szkoleniowe z możliwością skorzystania ze wskazówek instruktorów PZN w zakresie pierwszych kroków narciarskich

— 6 wycieczek turystycznych, na których będzie można podziwiać góry zimą, zdobywając jednocześnie punkty do narciarskich odznak

— 6 wycieczek szkoleniowych dla pracowników ruchu (w miarę wolnych miejsc również dla innych chętnych)

— w styczniu 4-dniowy rajd narciarski dla narciarzy-turystów naszego koła PTTK, z bazą prawdopodobnie na Buńdówkach

— 3 siedmiodniowe obozy narciarskie z instruktorami — dla początkujących i zaawansowanych — organizowane w naszych ośrodkach wypoczynkowych w Zakopanem

— udział w spartakiadach narciarskich: „Ogniwa", TKKF „Śródmieście" i naszej zakładowej MPK

— udział w zawodach narciarskich takich jak: „Kryterium pierwszego i ostatniego śniegu" oraz „Dzień Narciarza"

Chcemy również dwóch młodych narciarzy wysłać na przeszkolenie i przygotować do kursu na instruktora narciarskiego — chętnych prosimy o jak najszybszy kontakt. Na wszystkich wycieczkach można będzie zaliczyć tzw. próbę sprawnościową do klas narciarskich z wpisaniem do karnecika.

Mamy nadzieję, że ci poważnie traktujący zimowe sporty, doświadczeni narciarze wiedzą o tym, że bez odpowiedniego przygotowania kondycyjnego nie można sobie pozwalać na szaleństwa, gdyż ryzykuje się powstaniem urazów, kontuzji, nadwerężeń przede wszystkim układu kostno-stawowego. Dlatego pilnie wszyscy uczęszczają na już trwające zajęcia, przygotowujące do sezonu, w sali gimnastycznej ZSZ przy ul. Wąskiej 7 w każdy wtorek i piątek o godz. 17.50, gdzie pod fachowym okiem instruktora wf sprawność nabywać można na przyrządzie siłowym „Atlas".

Szczegółowe informacje oraz zapisy na nasze imprezy — w Oddziale Sportu i Rekreacji MPK — pawilon ZKS „Tramwaj" ul. Brożka 3 tel. 66-20-22 wew. 10-42 oraz u członka zarządu ogniska TKKF — kol. Krzysztofa Irzyka, tel. wew. 10-60.

**ZYGFRYD FENRYCH**

# Piłkarze bez sukcesów

**DOBIEGŁY** końca jesienne rozgrywki piłkarskie w okręgu krakowskim. Brały w nich udział trzy drużyny Tramwaju. O wynikach zespołu seniorów informowaliśmy systematycznie. Odnotujmy więc tylko, że w ostatnim meczu Tramwaj zremisował na własnym boisku z Clepardią 1—1 (bramka — Banaś). Ten wynik pozwolił drużynie zająć 9 miejsce w tabeli, o 4 punkty przed przedostatnim zespołem Prokocimia. Ważna jest to różnica, gdyż najprawdopodobniej z klasy okręgowej spadną w tym roku dwie drużyny. A oto tabela „okręgówki" po rundzie jesiennej:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Kabel | 13 | 21 | 22— 8 |
| 2. | Grębał. | 13 | 20 | 32—11 |
| 3. | Świt | 13 | 20 | 24— 8 |
| 4. | Hutnik II | 13 | 17 | 34—16 |
| 5. | Gościbia Sułk. | 13 | 16 | 34—13 |
| 6. | Wisła II | 13 | 13 | 21—24 |
| 7. | Bronowianka | 13 | 11 | 13—17 |
| 8. | Cracovia II | 13 | 11 | 17—22 |
| 9. | TRAMWAJ | 13 | 11 | 13—20 |
| 10. | Borek | 13 | 11 | 14—22 |
| 11. | Dalin Myśl. | 13 | 9 | 8—16 |
| 12. | Clepardia | 13 | 9 | 14—23 |
| 13. | Prokocim | 13 | 7 | 14—36 |
| 14. | Piłkarz Podł. | 13 | 6 | 16—40 |

Jak widać, szans na awans do tworzonej w przyszłym roku klasy międzywojewódzkiej, w której Kraków otrzymał 5 miejsc, raczej już nie ma, ale grać trzeba, przede wszystkim by nie mieć problemów z zachowaniem statusu drużyny okręgowej.

Dodajmy, że w jedynym występie w rozgrywkach Pucharu Polski, ZKS przegrał z Kablem II (A klasa) 1—2.

Juniorzy ZKS występują w rozgrywkach A klasy. W ub. roku byli o krok od awansu na wyższy szczebel rozgrywek. Nie udało się, a że najstarsi (7 piłkarzy) przekroczyli już wiek uprawniający do występowania w zespole juniorów, rozgrywki rozpoczęto od porażek. 4 zwycięstwa w późniejszej fazie wystarczyły na zajęcie 6 miejsca wśród 10 zespołów. A oto wyniki Tramwaju i tabela I grupy A klasy juniorów: z **Cracovią III** na jej boisku 0—2, z **Proszowianką** u siebie 0—2, z **Nadwiślanem** na wyjeździe 4—2, z **Juvenią** przy ul. Praskiej 2—1, z **Orłem** w Piaskach Wielkich 4—0 z **Prokocimiem** u siebie 4—1, ze **Spartą Nowa Huta** także przy ul. Praskiej 0—2 i w Słomnikach ze **Słomniczanką** 0—3. Po zamknięciu numeru miał odbyć się mecz z **Orlętami Rudawa.**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Słomniczanka | 9 | 16 | 29— 7 |
| 2. | Sparta | 8 | 14 | 21— 3 |
| 3. | Orzeł | 9 | 10 | 17—26 |
| 4. | Prokocim | 9 | 9 | 19—14 |
| 5. | Proszowianka | 8 | 8 | 16—12 |
| 6. | TRAMWAJ | 8 | 8 | 14—13 |
| 7. | Cracovia III | 7 | 7 | 14—23 |
| 8. | Juvenia | 8 | 5 | 13—14 |
| 9. | Nadwiślan | 9 | 5 | 18—24 |
| 10. | Orlęta R. | 7 | 0 | 5—31 |

I wreszcie jedyna uczestnicząca w rozgrywkach drużyna trampkarzy ZKS, gra w tzw. grupie CS, czyli II lidze trampkarzy starszych. Nasi trampkarze zaliczają się do lepszych zespołów swej grupy, choć zdecydowanie ustępują Górnikowi Wieliczka, który nie stracił jeszcze punktu w rozgrywkach:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Górnik Wiel. | 7 | 14 | 41— 7 |
| 2. | Słomniczanka | 6 | 10 | 26— 1 |
| 3. | TRAMWAJ | 7 | 9 | 26—26 |
| 4. | Juvenia | 7 | 7 | 22—23 |
| 5. | Krakus Sw. | 6 | 6 | 17—14 |
| 6. | Radziszowianka | 7 | 4 | 9—29 |
| 7. | Orzeł P. W. | 7 | 2 | 21—37 |
| 8. | Lutecja Wróbl. | 7 | 2 | 10—33 |

Starsze zespoły powrócą na boiska dopiero wiosną, natomiast najmłodsi piłkarze wkrótce rozpoczną rozgrywki XXVIII turnieju im. St. Jesionki. Odbywa się on, już tradycyjnie, w hali sportowej Wawelu przy ul. Zwierzynieckiej. Z terminarza wynika, że Tramwaj będzie grać swe 20-minutowe spotkania: 26 listopada o 9.00 z Wandą I i o 10.30 z Wieczystą. 10 grudnia o 11.00 z Wisłą II i o 12.00 z Grzegórzeckim oraz 18 grudnia o 15.30 z Nadwiślanem. **(kg)**

**6 PAŹDZIERNIKA** — kierowca **Marek Hładczuk** z ZTX na skutek poślizgu samochodu doznał stłuczenia klatki piersiowej i rozcięcia naskórka na głowie Wypadek powstał w wyniku niedostosowania techniki hamowania wozu do panujących warunków

**26 października** — uczeń klasy III ZSZ **Ireneusz Węglarz** doznał stłuczenia trzeciego palca lewej lęki podczas oczyszczania podwozia samochodu za pomocą wiertarki z przystawką szczotki drucianej, podczas gdy do tego celu powinien używać szczotki ręcznej. Dodać należy, że uczeń samowolnie pobrał z narzędziowni wiertarkę.

**27 października** — motornicza **Zofia Romanowska** z ZTP, na skutek wejścia na wadliwie ułożoną płytę na torowisku doznała zwichnięcia prawej nogi w kostce. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanej.

—O—

W październiku pojazdy MPK brały udział w 135 wypadkach i kolizjach drogowych. W 34 z nich zawinili pracownicy naszego Przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 13 wypadków i kolizji, w tym 4 zawinione, w ZAC — 12 (2 zawinione), w ZAW — 19 (8 zawinionych), w ZAP — 14 (4 zawinione), w ZTH — 29 (6 zawinionych), w ZTP — 38 (8 zawinionych), w ZTX — 5 (2 zawinione), w ZTS — 1, inne pojazdy — 4.

—O—

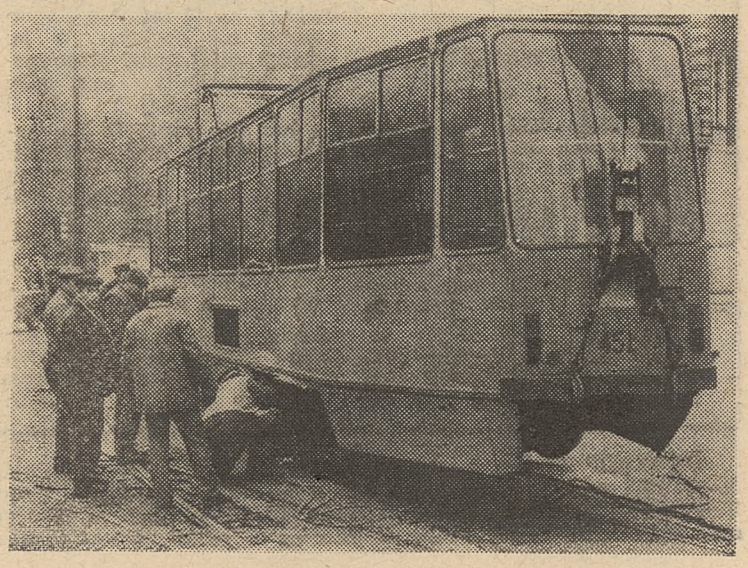
**3 października** o godz. 13.10 przy ulicy Westerplatte, motorniczy K. A., prowadzący tramwaj linii „10"-01, dojeżdżając do przystanku przy Poczcie Głównej, najechał na stojący i oczekujący na wjazd na przystanek tramwaj linii „22"-04. W wyniku najechania 6 osób zostało rannych.

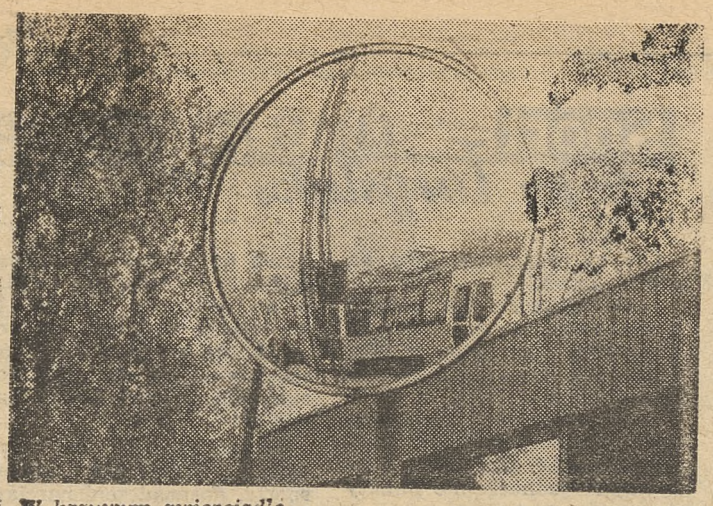
**3 października** o godz. 22.45 na pętli tramwajowej w Cichym Kąciku tramwaj linii „15"-11, prowadzony przez motorniczego R. E., najechał na stojący na przystanku tramwaj linii „15"-10, prowadzony przez C. A. W wyniku najechania trzy wagony zostały uszkodzone. Przyczyną wypadku była nieostrożna jazda motorniczego R. E. Wymieniony ma krótki staż pracy w charakterze motorniczego.

**10 października** o godz. 17.00 na Matecznym tramwaj linii „7"-06, kierowany przez motorniczego K. J., opuszczając rondo zderzył się z samochodem straży pożarnej. W wyniku zderzenia 6 strażaków zostało rannych, a oba pojazdy uszkodzone. Suma strat wynosi około 1.500.000 złotych. Przyczyną wypadku było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu przez kierującego wozem strażackim — „starem".

**12 października** o godz. 18.50 na pętli w Bronowicach Nowych, idący chodnikiem nietrzeźwy 57-letni G. S. zatoczył się i upadł na jezdnię, dostając się pod podwójne koło ruszającego autobusu linii „228"-01. W wyniku przejechania kołami człowiek poniósł śmierć na miejscu. **(M.B.)**

**Fot. Jacek Bednarczyk**





*W krzywym zwierciadle*

Fot. Władysław Malec

*Po spartakiadzie zakładowej pani Zosia opowiada pani Basi:*

*— Wyobraź sobie, nigdy bym nie przypuszczała, że nasz Waldek jest takim doskonałym sportowcem! Biegł na 800 metrów i jak skoczył w dal!*

*— Pht, wielkie mi rzeczy! Po tak długim rozbiegu...!*

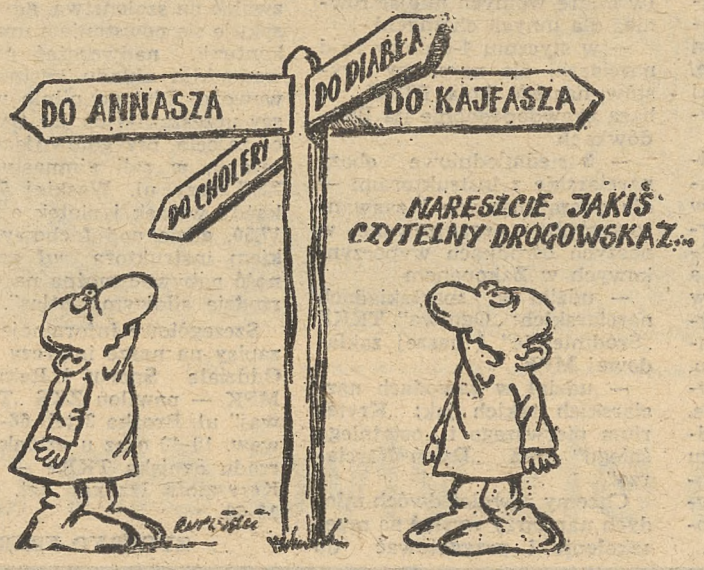
*

*

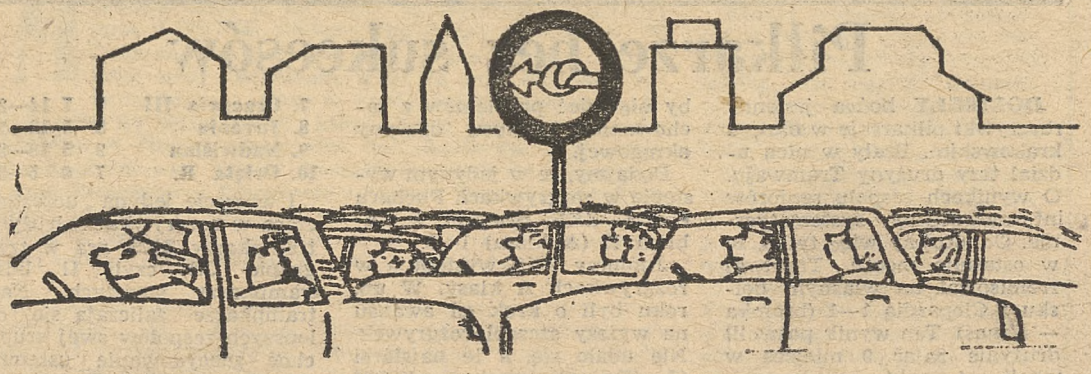
*Przez ulicę w nie oznakowanym miejscu przechodzi staruszka.*

*— Na zebry, babciu, na zebry! — Woła do niej podenerwowany kierowca, który musiał ostro przyhamować.*

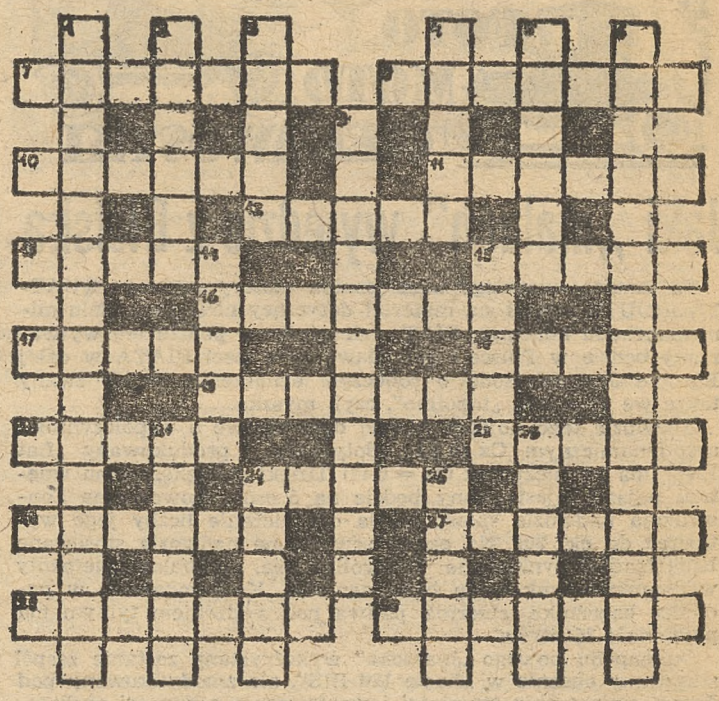
*— Idź pan sam na żebry! Ja mam rentę! — zdenerwowała się staruszka.*




*Uspokójmy się!...*



# KRZYŻÓWKA NR 20



**POZIOMO:** 7. sprzeciw, 8. twórca chrupiących bułeczek, 10. każdy o niej marzy, 11. film Ewy i Czesława Petelskich, 12. tworzywo sztuczne imitujące skórę, 13. kula ziemska, 15. powstaje ze śmietany, 16. grochodrzew, 17. nieodzowna w teatrze, 18. ptasi, ma zastosowanie w medycynie jako środek przeciw kaszlowi, 19. walczył z nim Don Kichot, 20. jej twórcą był Ezop, 22. składa się z przedsionka i komory, 24. popularny program telewizyjny, 26. klient w urzędzie, 27. gliniany lub blaszany, 28. żaba w „powijakach", 29. sztuczny satelita.

**PIONOWO:** 1. jest drugą naturą człowieka, 2. pozwany lub powód, 3. port promowy w Szwecji, 4. tłum, gromada, 5. zespół klasztorny Paulinów w Krakowie, miejsce spoczynku Stanisława Wyspiańskiego, 6. bezprawne rozporządzanie cudzym dobrem, 9. handlarka obozowa, towarzysząca wojsku, 14. pożywienie dla krowy, 15. twórca „Manifestu Komunistycznego", 21. poruszany przez zwierzęta w zaprzęgu, 23. biała czapla, 24. mityczna rzeka w Hadesie, 25. obrzędowa uczta u pierwszych chrześcijan.

**ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 18**

**Prawoskrętnie:** selen, Marek, wirus, beryl, taras, kasar, fagot, wanad, feler, tupet, motel, Milet, nawis, baton, welon, pilot.

**Lewoskośnie:** silos, melon, walon, biret, teren, karuk, farys, wasal, fagas, tenor, mulat, moped, niter, balet, Wawel, petit.

**Nagrodę** za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowała **Ewa Knapik.**

# MIESZANKA FIRMOWA NIE TYLKO

### TROLEJBUSAMI PO KRAKOWIE?

Przebywający ostatnio w Krakowie z okazji 110-lecia Zakładów Mięsnych wiceminister rolnictwa, dyrektor generalny KRP „Igloopol" Edward Brzostowski zaoferował władzom miasta 2 miliardy złotych na budowę sieci trolejbusowej. Nowa linia połączyłaby przemysłowy Bieżanów i Rybitwy z centrum miasta. W Bieżanowie powstaje kompleks produkcyjno-chłodniczy „Igloopolu". Wiceprezydent Marian Kulig zapowiedział rozpoczęcie prac projektowych nad utworzeniem sieci trolejbusowej.

### NIE OPŁACA SIĘ RYZYKOWAĆ

Bardzo ostro traktuje się w NRD tych wszystkich kierowców, którzy przewożą pasażerów i nielegalnie pobierają za to pieniądze. Taka „przyjemność" zabrania pasażera „na łebka" może kosztować karę od 10 do 500 marek.

### PREZYDENT NA DYWANIKU

650-tysięczny Wrocław ma przestarzały układ komunikacyjny, pełen wąskich gardeł, dziur i innych pułapek, a komunikacja zbiorowa funkcjonuje źle. Ostatnio sytuacja jeszcze się pogorszyła, m. in. z powodu zamknięcia mostu Zwierzynieckiego oraz licznych „wykopków" powstają zatory na ulicach. Chaos pogłębia kiepskie oznakowanie, wadliwa organizacja objazdów, złe zabezpieczenie miejsc robót, słowem — beztroska służb komunalnych i ogólna niemożność. Sytuację tę zauważył wojewoda wrocławski i dyrektor Wydziału Komunikacji ukarany został naganą z ostrzeżeniem, a prezydent miasta został wezwany na tzw. rozmowę dyscyplinarną.

### CORAZ WOLNIEJ I CORAZ DROŻEJ

Metro w stolicy było (do mniej więcej połowy 1985 r.) realizowane w tempie wolnym, natomiast od tamtego czasu w tempie jeszcze wolniejszym. I nie jest to wina załóg ani przedsiębiorstw wykonawczych. Wolne tempo narzuciła decyzja rządu z 1982 r. przewidująca czas trwania budowy na 12 lat. Ale ślamazarność nie popłaca. W jej wyniku, czyli rozwlekłego sposobu budowania, kraj nasz traci co najmniej 3,6 mld zł rocznie. W kwotę tę nie zostały wliczone olbrzymie koszty związane z uciążliwością budowy — pisze „Kurier Polski".

### RAPORT O TRAGEDII NA KING'S CROSS

W rok po tragedii w londyńskim metrze, gdzie w wyniku pożaru na ruchomych schodach stacji King's Cross zginęło 31 osób, opublikowano tu obszerny raport o jej przyczynach. Raport odrzuca wypowiadane wcześniej — zwłaszcza przez polityków z Partii Pracy — poglądy, iż na zmniejszenie stanu bezpieczeństwa w sieci londyńskiego metra wpłynęło obniżenie dotacji z budżetu państwa, wskazuje natomiast na serię poważnych zaniedbań natury organizacyjnej i szkoleniowej i formułuje aż 175 zaleceń na przyszłość. Raport ujawnia, iż przez 16 minut od momentu, gdy jeden z pasażerów dostrzegł płomienie i powiadomił kasjera, do chwili gdy przez stację przetoczyła się śmiercionośna ściana ognia — nie wylano na ognisko ani jednej kropli wody. Pracownicy stacji nie byli przeszkoleni w zwalczaniu pożarów i nie wiedzieli nawet, gdzie znajdują się hydranty i instalacja zraszająca. Zapaloną szmatę, którą znaleziono na parę minut przed owym pożarem na torach innej linii przebiegającej przez stację King's Cross jeden z pracowników zgasił.. gazetą.

### SKUTKI STRAJKU POLICJANTÓW

W pierwszych dniach listopada ruch uliczny w centrum Brukseli został praktycznie sparaliżowany. Mieszkańcy stolicy, którzy zaryzykowali jazdę samochodem, tracili godziny w gigantycznych korkach, tworzących się na skrzyżowaniach. Poważnie zakłócona została też praca miejskiego transportu publicznego. Karetki pogotowia i wozy strażackie z ogromnymi trudnościami torowały sobie drogę wśród stłoczonych samochodów. Takie były najbardziej zauważalne następstwa strajku, ogłoszonego przez funkcjonariuszy policji brukselskiej. Strajk objął swym zasięgiem także większość innych dużych miast kraju. Policjanci Antwerpii, Liege, Ostendy i in. odmawiali wykonywania obowiązków, wyjeżdżając tylko w wypadkach bardzo pilnych wezwań, ponieważ związki zawodowe policjantów stwierdziły, że w ostatnich latach warunki ich pracy i życia znacznie pogorszyły się. Domagają się podwyżki płac oraz podniesienia dodatków za dyżury nocne i w niedziele, a także innych świadczeń.

### SPOSÓB NA KOREK

Nieznany automobilista spowodował ostatnio dwukrotnie w Madrycie niesamowite korki, rozrzucając z jadącego samochodu na trasie ok. 3 km, olbrzymie ilości banknotów po 1000 i 5000 pesetów (równowartość 8 i 40 dolarów). Kiedy okazało się, że na ulicy wiatr roznosi banknoty, kierowcy porzucili na jezdni samochody w miejscu zatrzymania i przystąpili do zgarniania pieniędzy. Zakrawa na cud, że incydent nie spowodował żadnego wypadku, zważywszy na fakt, że gapowaci kierowcy, którzy nie spostrzegli okazji, nie zwalniali szybkości, podczas gdy między pojazdami uwijali się kierowcy biegnący z przeciwległego pasa ruchu po resztę banknotów. Zdaniem środków masowego przekazu, „dowcipniś" musiał rozrzucić co najmniej milion peset. O ile zostanie wykryty i uznany za poczytalnego grozi mu kara pozbawienia wolności w zawieszeniu za zniszczenie biletów bankowych. Może być także sądownie ścigany za rozrzutność, czyli „zbędne" wydatki ze szkodą dla swej rodziny.

### „RADIO-TAXI" W SZCZECINIE

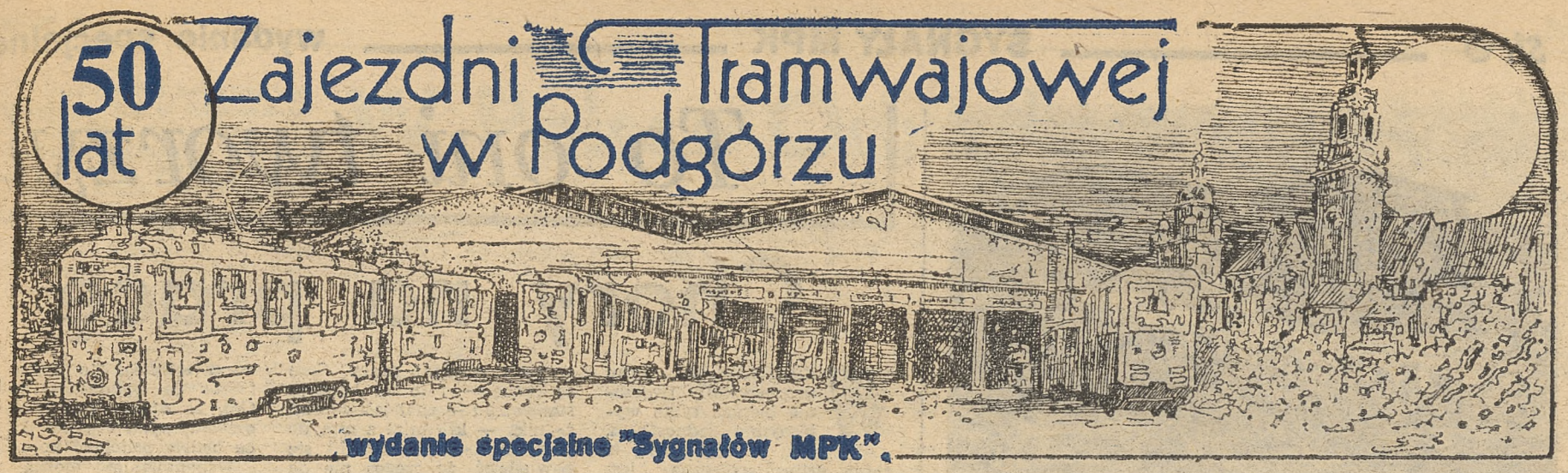
Szczecin będzie miał wkrótce prywatne „radio-taxi" — poinformowały miejscowe gazety.

### 50 MLN DOLARÓW ZA „IKARUSY"

Węgierski „Ikarus" jest największym w Europie producentem autobusów. W I połowie br. zakłady opuściło 6321 pojazdów, przy czym 80 proc. produkcji przeznaczono na eksport. W ub. roku wartość eksportu do krajów zachodnich wyniosła 20 mln dolarów. Na ten rok planuje się wpływy w wysokości 50 mln dolarów.

**(Oprac. I-k)**

„SYGNAŁY MPK" — dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: MARIA BUBACZEWSKA, WACŁAW DROBOBYCKI (redaktor naczelny), LECH KŁECZEK (redaktor techniczny) STANISŁAW MAKAREWICZ (fotoreporter) JERZY MICHAŁEK (sekretarz redakcji), FILOMENA SERWIN. Adres redakcji: MPK Kraków, ul. Brożka 3, pokój 301 tel. 66-79-37 oraz 66-20-22 wewn. 14-16, 14-36. Wydawca: Krakowskie Wydawnictwo Prasowe RSW „Prasa — Książka — Ruch". Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, al. Pokoju 3. M-3



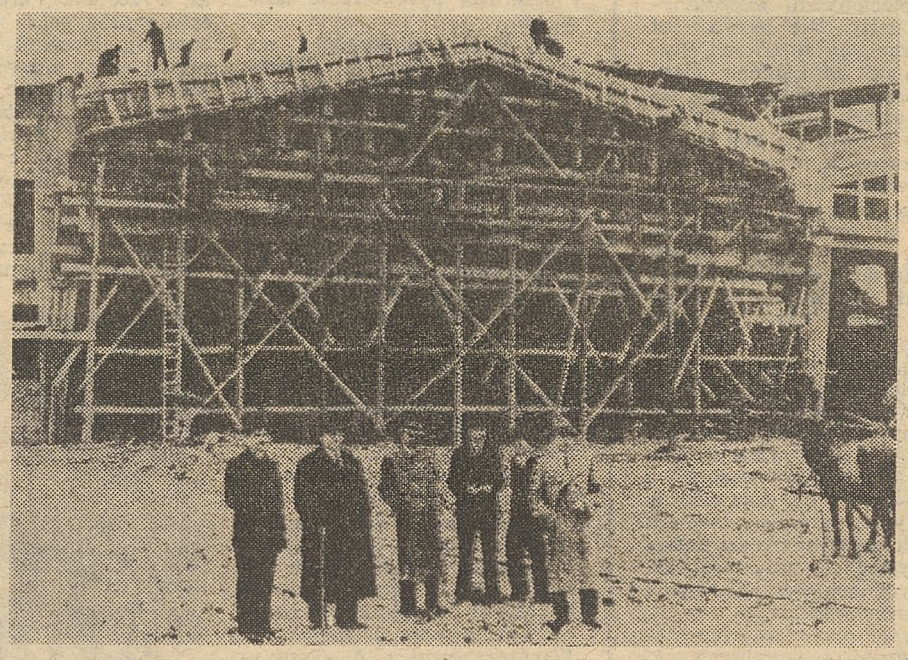

# Po prostu tradycja

**DYREKTOR TADEUSZ TRZMIEL** swoje kontakty z przedsiębiorstwem pamięta od najwcześniejszych lat. Bardzo często w dni świąteczne przychodził do pracy z ojcem. Właśnie w Podgórzu „uczył się" przedsiębiorstwa. Jest więc z ZTP związany emocjonalnie i merytorycznie.

Pracę rozpoczął w 1964 roku na stanowisku elektromontera w Wydziale Warsztatów Tramwajowych. Już w 1968 zostaje kierownikiem do spraw zajezdni tego wydziału. Przyjaźnie z załogą rozwiązał będąc jeszcze w technikum. Ten jego koleżeński stosunek do pracowników budził zastrzeżenia przełożonych. Obawiali się, czy potrafi być kierownikiem wśród kolegów. Sam nie miał tych wątpliwości. Cecha zdecydowania „ciąży" na nim i dziś. Potrafi pogodzić przyjaźnie z efektami. Mimo iż podlegała mu także podgórska zajezdnia, „miejscem" pracy była zajezdnia w Nowej Hucie.

W 1973 roku został szefem utworzonej trakcji tramwajowej. Kierownictwo trakcji zlokalizowano tym razem w Podgórzu. Tam jest jego biuro — on sam w nim rzadko. Najczęściej spotykało go się wśród ludzi, na ich stanowiskach pracy. Przez cały okres uczy się kierować i techniki obsługi taboru. Tramwaj nie ma dla niego tajemnic. Ten okres swojej pracy ceni sobie najbardziej. Od starszych uczył się solidności, od młodszych przejmował nowe rozwiązania techniczne. W latach 1979—81 przechodzi przez wszystkie stanowiska zastępców dyrektora w MPK. Od lipca 1981 r. pełnił obowiązki dyrektora, a w maju 1982 powołano go na to stanowisko.

Wspominając minione lata mówi o ogromnej różnicy pracy wykonywanej dawniej i dziś. W tamtych odległych latach mistrz nie był urzędnikiem. Był przygotowany do pracy w produkcji. Dziś inne czasy, inne potrzeby. Biurokracja i tu wycisnęła swe piętno. Wtedy duże znaczenie miał indywidualny kontakt pracownika z przełożonym, dziś nie jest to możliwe. I ludzi, i zagadnień więcej. Znając ciężkie warunki pracy włożył wiele serca i wysiłku, by to zmienić. Ukoronowaniem — przybudówka socjalno-warsztatowa w ZTP.


1938 rok — budowa hali nowej zajezdni

Nie chciałby już, by ZTP nadal się rozrastała. Uważa, że zajezdnia na 200, 250 jednostek, to maksimum. Gdy większa, problemy są trudne do opanowania. Uwarunkowania zewnętrzne nie pozwalają na stworzenie mechanizmów samoregulacji, na systemowe rozwiązywania problemów. Teraz oczkiem w głowie będzie mechanizacja prac w Podgórzu i całym przedsiębiorstwie.

# Miałem szczęście do nauczycieli

*TRZEBA mieć zdrowie* — zaczęłam swoją rozmowę z kierownikiem **STANISŁAWEM MIKULSKIM** — *by 20 lat być kierownikiem*

— *Już go nie mam* — odpowiedział.

Do pracy w MPK trafił w 1956 roku. Trafił to może niezbyt precyzyjne określenie, bo pracę rozpoczął ze ślusarstwem elektromechanika tramwajów. Początkowo pracował przy remontach kapitalnych. Po zakończeniu służby wojskowej — w 1962 roku — wrócił do przedsiębiorstwa. Pracował już w nowych warsztatach przy przezwajaniu silników trakcyjnych równocześnie ucząc się w technikum. W 1966 został starszym technologiem, w następnym roku przeszedł z warsztatów do zajezdni tramwajowej. Przez cały czas pracował pod kierownictwem A. Trzmiela, a po odejściu tegoż w 1968 r., został kierownikiem oddziału zaplecza. W 1973 kierował wydziałem, a od kolejnej reorganizacji jest do dziś kierownikiem ZTP.

Za nauczycieli miał Czarnika, Słupskiego, Trzmiela. Wspominając tamten okres, podkreśla serdeczność i fachowość przełożonych. Praca była oczywiście całkiem inna od dzisiejszej. Stary tabor częściej potrzebował „kowala" niż elektryka. Inna też była załoga. Tylko około 30 proc. załogi przychodziło z kwalifikacjami, resztę trzeba było przyuczać do zawodu. Dziś jest nie do pomyślenia, by pracować bez przygotowania przy wagonach 105 i tyrystorach.

— *Nastąpiła całkowita zmiana organizacji pracy w zapleczu* — wspomina. — *Przeszliśmy z systemu stanowiskowego na potokowy. Jeszcze parę lat temu na teren zajezdni tramwaje wjeżdżały od ul. Rzemieślniczej — tyłem. Na jednym stanowisku robiło się wszystko. Pracownik latał z drabiną od tramwaju do tramwaju i naprawiał pod napięciem sieciowym pantografy. Nie ułatwiało pracy karbidowe oświetlenie. Dziś jest oświetlenie takie, iż w hali igłę można by znaleźć. Każdy rodzaj pracy ma swoje stanowisko. Jest się gdzie umyć i zjeść w godziwych warunkach śniadanie. Są szatnie. Są też takie prace, że niewiele przesadzę jeżeli powiem, iż można je wykonywać w białych rękawiczkach — np. regeneracja części elektrycznych. Bezpowrotnie zniknęła suszarnia piasku. Nowoczesnemu taborowi nie jest potrzebna.*

*Mimo iż utrzymanie ruchu ciągłego, podczas jednoczesnych prac modernizacyjnych i rozbudowie zajezdni, stale wymaga wielkiego wysiłku i od kadry, i od pracowników, to najtrudniejszymi latami był okres 1980—81. Nie chciałbym tego powtarzać* — twierdzi kierownik Mikulski — *ale najgorszy był sierpień i grudzień. Przecież sytuacje wtedy były naprawdę dramatyczne, a i podejmowane decyzje również.*

# Zajezdnia Tramwajowa w Podgórzu ma 50 lat

## Narodziny...

**BYŁ ROK** 1927, kiedy Zarząd Miejskiej Kolei Elektrycznej wystąpił do Rady Miejskiej m. Krakowa o przydzielenie terenu pod budowę remizy tramwajowej. Z Dziennika Rozporządzeń m. Krakowa z 10 października 1928 roku dowiedzieć się można, że przyznana została na ten cel parcela gminna w Łagiewnikach wielkości 14 ha 52 a. Panujący w całej Europie kryzys gospodarczy, który nie ominął również Polski i Krakowskiej MKE, spowodował, że zabrakło środków na sfinansowanie zaplanowanej inwestycji. Dopiero w 1937 roku Zarząd miejski Stołecznego Królewskiego m. Krakowa zezwala na prowadzenie budowy według projektu opracowanego przez Wydział Budowlany Zarządu Miejskiego. Realizacja trwa krótko. W grudniu 1938 roku cały obiekt doprowadzony zostaje do stanu surowego, a w 1939 roku, tuż przed wybuchem wojny, remiza tramwajowa w Łagiewnikach oddana zostaje do eksploatacji. Remiza na Bonarce — bo tak również ją nazywano — była na ówczesne czasy obiektem nowoczesnym. Oprócz dwóch hal z 5 kanałami w każdej i warsztatów, posiadała również pomieszczenia pomocnicze — biura, portiernię. Była długa na 57 m i szeroka na 48 m. Całość przeznaczona była na czynności obsługowo-naprawcze dla 40 wagonów tramwajowych.

Wrzesień 1939 roku. Decyzją władz okupacyjnych remiza na Bonarce przeznaczona zostaje na garaże sprzętu wojskowego. W grudniu tego samego roku, kolejna decyzja władz okupacyjnych umożliwia podjęcie działalności obsługowo-naprawczej.

## Dzieciństwo...

Pierwszy tabor, jaki przekazano do nowej remizy w Łagiewnikach, to część wagonów normalnotorowych z zajezdni przy ul. Wawrzyńca i Gazowej. I wreszcie nadchodzi dzień, w którym z nowej podgórskiej remizy, wyjeżdża pierwszy tramwaj „2", a prowadzi go sam dyrektor krakowskiej MKE S. A. **TADEUSZ POLACZEK-KORNECKI.**

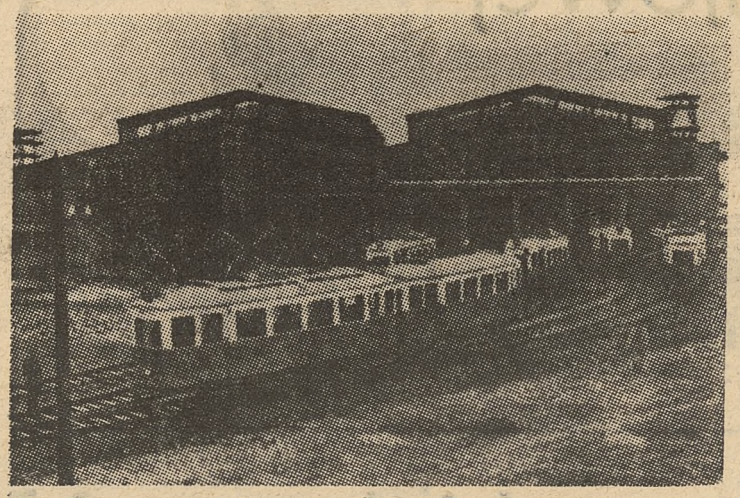
W 1941 roku Niemcy sprowadzają z Norymbergi i Eberswaldu do Krakowa mocno wyeksploatowany tabor tramwajowy: 14 wagonów silnikowych i 24 doczepne. Dla wagonów pochodzących z Eberswaldu wybudowana zostaje w pewnej odległości od obiektu remizy drewniana hala, która zburzona została dopiero parę lat temu.

Pierwsze lata działalności nowoczesnej, jak na ówczesne lata, remizy tramwajowej w **Łagiewnikach nie były łatwe.** Okupacja przez Niemców Krakowa, nowe kierownictwo MKE — wywiezionego do obozu pracy Tadeusza Polaczka-Korneckiego zastąpił Niemiec dyrektor **KLOUZAL** — nie stwarzały normalnych warunków pracy załodze. Znana jest z tego okresu szeroka działalność pracowników krakowskiej MKE w konspiracji... Na terenie remizy kolportowano ulotki, organizowano sabotaże, przechowywano aparaty radiowe i słuchano komunikatów na temat zmian na liniach frontów. Każdy liczył na przetrwanie, na rychły moment odzyskania przez kraj wolności. Nie wszyscy z członków załogi doczekali tej upragnionej chwili. Niejeden raz gestapo składało „wizytę" w remizie, zabierało na przesłuchania tych, którzy nie tylko marzyli o wolności kraju, ale również na rzecz tej wolności działali. Przeważnie z takich przesłuchań nigdy już nie wracali. Później tylko dowiadywano się, że wywiezieni zostali do któregoś z obozów pracy. Pierwsze lata działalności remizy tramwajowej w Łagiewnikach porównać można do trudnego i smutnego dzieciństwa bez matki — Ojczyzny.

Wreszcie nadchodzi upragniona wolność dla Krakowa i jego mieszkańców. Na skutek działań wojennych przy wyzwalaniu miasta ostrzelany zostaje przez artylerię budynek remizy, uszkodzona sieć i tramwaje, które pozostały na liniach w mieście. Dopiero po kilku dniach zostają ręcznie przyholowane do remizy.

Po zlikwidowaniu szkód wojennych rozpoczyna się normalna praca w podgórskiej zajezdni. Nic się w niej jednak nie zmienia. Dopiero w latach 1947—1951 zostaje ona rozbudowana. Budynek hali wydłużony do 110 m. Tym samym zwiększa się jej pojemność obsługowo-naprawcza do 100 wagonów tramwajowych. Pod koniec lat pięćdziesiątych staje się znów za mała na pomieszcze-

(Dokończenie na str. 2)



1939 — pierwsze wagony SN-2 w nowo wybudowanej zajezdni

# Znak czasu

**ILE OSÓB** pamięta pracę przy tramwajach oświetlanych lampami karbidowymi? Tak kiedyś się pracowało. Dzisiejsze oświetlenie kanałów to iluminacja — przynajmniej tak twierdzą pamiętający tamte czasy.

**MARIAN DŁUGOSZ** twierdzi, iż miał to szczęście, że w roku 1939 dostał się do pracy w ówczesnej MKE. Czemu uważa to za szczęście? No cóż, o pracę było bardzo trudno, by przyjąć się do MKE trzeba było mieć wprowadzających, starych pracowników. Jeżeli już jednak się pracowało, niepotrzebne były znajomości. Sam fakt posiadania stałego zatrudnienia nobilitował, było się kimś. Za pensję można sobie było na wiele pozwolić.

Pan Długosz pamięta okres przekazywania do eksploatacji nowej zajezdni tramwajowej „Bonarka". Zajezdnia przewidziana była na postój i przegląd tramwajów. Naprawy robione były przy ul. Wawrzyńca. Wagony do hali wjeżdżały tyłem od ulicy Rzemieślniczej. Na „Bonarce" pracowało się na dwie zmiany, w cyklu miesięcznym. Pierwszym i najlepszym mistrzem M. Długosza był Antoni Trzmiel.

Całym zapleczem socjalnym były drewniane szafki w hali i wiadro do mycia. W zimie, by zagrzać wodę, wkładało się do niej rurę z wydobywającą się parą. Chorować oczywiście można było. Pracownicy byli ubezpieczeni. Rzadko jednak korzystali ze zwolnień. Pracę się ceniło i z byle czym człowiek nie latał do lekarza. Mój rozmówca pamięta pracę motorniczego w zimie na nie osłoniętych pomostach. Motorowi mieli wprawdzie buty filcowe i kożuchy, ale podczas mrozów niezbyt długo jednak chroniły przed zimnem. „Dogrzewali" się więc słomianymi plecionkami zakładanymi na buty. Nie lepsza też była praca na solarkach. Były to paki na kółkach, ciągnięte przez tramwaj. Stało się na stopniach i w soli przekładało z boku na bok drewnianą kopyścią przez całą noc.

Oczywiście o bufecie czy stołówce nikt nie pomyślał. Jadali co przynieśli z domu. Zresztą wiele spraw wtedy było nie do pomyślenia. Wozy sprzątali także ci, co mieli czas, a mistrz kazał. Nikt się nie dopytywał, czy dodatkowo zapłacą, chociaż płacili — tyle ile wyliczył majster.

Po wojnie pracę rozpoczęli od spychania siłą własnych mięśni — tramwajów z ulic miasta. Taczkami zwożono z miasta szyby, by wstawiać je w budynku zajezdni. Dopiero parę lat po wyzwoleniu zaczęto myśleć o unormowaniu prawnym ochrony zdrowia i życia pracowników.

Wszyscy moi rozmówcy mówili o nieporównywalnych warunkach pracy. Brak było narzędzi, bufetów, stołówek, a jednak ludzie z sentymentem wspominają tamte czasy. I wcale nie dlatego, że były to lata ich młodości. Takiej atmosfery już nie będzie. Właściwie nie bardzo wiedzą, kiedy zaczęły się te zmiany w stosunkach międzyludzkich. Kiedy tak się stało, że nie mamy na nic czasu, że liczy się tylko pieniądz? Może to właśnie znak naszego czasu?

# To oni tworzyli

## Chory na pracę

**W PRZESZŁOŚCI** jedni przypisywali tworzenie historii tylko wybitnym jednostkom, inni kreują teorię, iż tylko grupa społeczna jest zdolna zmienić jej bieg. W swojej półwiecznej historii ma swoich twórców i Zakład Eksploatacyjny Tramwajowy w Podgórzu. Na jego powstanie i rozbudowę wpływ mieli także dyrektorzy, oni wszak decydowali o inwestycjach. Pracowali tam również ludzie, którzy dziś są legendami, a wcześniej pracując jako zwykli robotnicy wyrastali na dyrektorów. Były tam także postacie, które wprawdzie dyrektorami nie zostały, ale ich popularność przetrzymała czas i przerosła dyrektorskie nazwiska.

Do legend podgórskiej zajezdni należy postać **ANTONIEGO TRZMIELA**. „On był chory na pracę", mówią ludzie kiedyś z nim pracujący. Karierę rozpoczynał w 1927 roku jako dziewiętnastoletni ślusarz w Krakowskiej Spółce Tramwajowej. W 1938 r. został brygadzistą — nazywanym wtedy przodownikiem. W 1947 był mistrzem zajezdni, a w 7 lat później, kierownikiem wszystkich zajezdni. W 1969 roku zrezygnował z kierowania i przeszedł do Komórki Kontroli Technicznej. Po przejściu w 1973 roku na emeryturę, pracuje nadal w przedsiębiorstwie, w niepełnym wymiarze godzin.

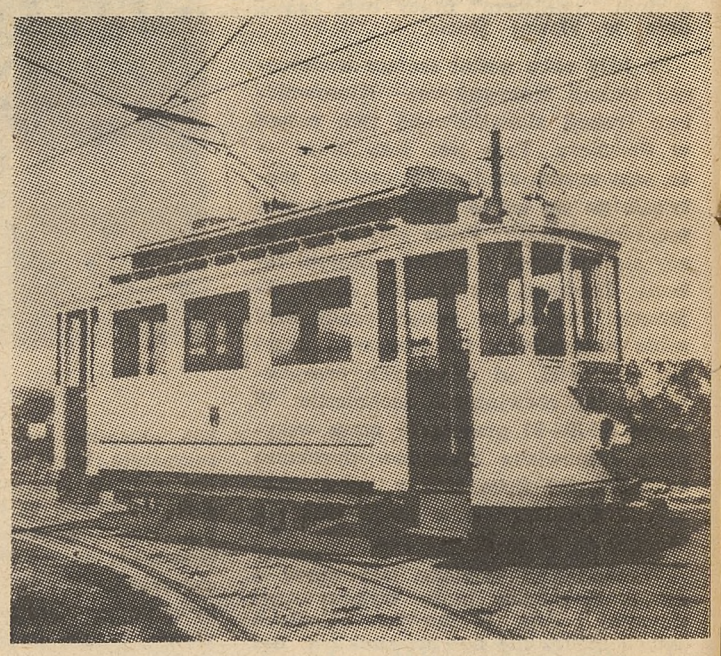
To, co do tej pory napisałam, to jedynie sucha notka biograficzna, można ją wypisać z akt. Lecz są postacie, o których napisanie tylko tyle byłoby niemal nietaktem. Współpracownicy A. Trzmiela mówią o nim z głębokim szacunkiem jak o kimś bardzo bliskim. Większość czynności w tamtych latach wymagała ogromnego wysiłku fizycznego. Bywało zimno i głodno. Mistrz, a potem kierownik Trzmiel, doskonale znał swoich ludzi, wiedział wszystko o ich sytuacji rodzinnej. Nigdy nie pozostawał wobec nich obojętny. Troskę i serdeczność wobec ludzi umiał jednak pogodzić z egzekwowaniem solidnej pracy. Sam tę pracę — i to na każdym stanowisku — znał tak dobrze, że nikt — kto miał z nim do czynienia — nie ośmielił się powiedzieć, że czegoś nie da się zrobić. Był wyrozumiały, gdy ktoś nie umiał, nie potrafił czegoś zrobić. Wchodził wtedy z nim do kanału i uczył.

— *Mimo że było ciężko, człowiek pracował z przyjemnością* — wspomina pan LUDWIK OSOBA. — *Jestem ze starej dobrej szkoły Trzmiela. Nauczeni byliśmy dbać o każdy detal, kłódkę i śrubkę. Nim się coś wyrzuciło, trzeba było parę razy tę rzecz naprawiać. Z magazynu pobierało się tylko wiertła i pilniki. Przecinaki, klucze, wkrętaki trzeba sobie było zrobić samemu. Trzmiel sprawdzał często nasze narzędzia i jeżeli któreś było zużyte, trzeba było sobie je dorobić i potem mu pokazać. Robił tak nie tylko z myślą o produkcji, chodziło mu także o nasze bezpieczeństwo. Nie przeszedł przez halę, by nie dowiedzieć się jak idzie praca, nie przywitać się, nie pogadać. On bez norm wiedział ile czasu potrzeba na wykonanie pracy. Gdy za długo się człowiek grzebał, pytał czy nie potrzeba będzie podcinać korzeń.*

Wspomnienia można by mnożyć. We wszystkich mówi się o ogromnej pracowitości, fachowości i serdeczności zarazem. „Ci Trzmiele mają chorobę dziedziczną, są chorzy na pracę. Przy takich głupio się obijać" — mówili moi rozmówcy.

Antoni Trzmiel rozmawiając ze mną 13 lat temu twierdził, że w tych trudnych latach powojennych nic nie było dziwnego. Pracownik — po akurat potrzebny do pracy materiał — brał asygnatę i szedł do sklepu. Nawet ten tytan pracy i zdrowego rozsądku nie przewidział, że za dziesiątki lat części może nie być nie tylko w magazynie, ale nie kupi jej także w sklepie.

Antoni Trzmiel to nie tylko fachowiec, to także działacz robotniczy związany od początku z PPS. Jest jednym z nielicznych, którzy odchodząc z przedsiębiorstwa pozostawili kopię swojej solidności i pracowitości.



1941 — wagon techniczny „Eberswald"

# Zajezdnia w Podgórzu

*(Dokończenie ze str. 1)*

nie całego posiadanego taboru. Wiele składów pociągów pozostaje więc na końcowych pętlach w Cichym Kąciku i Rondzie Mogilskim, gdzie wykonywane są w porze nocnej czynności obsługowe.

W pierwszych latach działalności, IV Zajezdnia nie była samodzielną jednostką organizacyjną, a tylko częścią Wydziału Warsztatów Tramwajowych, którymi kierowali: najpierw **WŁADYSŁAW CZARNIK** — późniejszy dyrektor Przedsiębiorstwa, a później **JAN SŁUPSKI**, natomiast pracą Zajezdni mistrz **ANTONI TRZMIEL**. Organizacyjnie odrębną jednostką staje się IV Zajezdnia dopiero od 1952 roku i wówczas to jej pierwszym kierownikiem zostaje Antoni Trzmiel, który funkcję tę pełni aż do 1968 roku, do chwili przejścia na emeryturę. Od 1 stycznia 1968 roku kierownikiem Oddziału Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu zostaje Stanisław Mikulski.

### Młodość...

Znacznej poprawie ulegają warunki pracy w IV Zajezdni dopiero od 1965 roku, kiedy to oddana zostaje do eksploatacji nowo wybudowana na 135 wagonów tramwajowych Zajezdnia w Nowej Hucie. Niemniej jednak w kolejnych latach znów przybywa wagonów tramwajowych typu „N" i pochodnych, które wycofane zostały z eksploatacji w Warszawie i dostarczone do Krakowa. Ten przyrost taboru powoduje, że znów zaczyna brakować miejsc postojowych w obu zajezdniach, dlatego też w 1968 roku opracowany zostaje projekt modernizacji oraz przebudowy hali IV Zajezdni z czołowej na przelotową, a także układu torowego, umożliwiającego zjazd pociągów tramwajowych przodem od ulicy Brożka. Realizując w kolejnych latach 1969 do 1976 program modernizacji Zajezdni, wykonano w niej 10 nowych bram wjazdowych, 3 myjnie, 530 m torów postojowych i podesty do odbieraków prądu. Moderenizacja ta umożliwiła obsługę 150 wagonów.

W wyniku reorganizacji w 1973 r. z Oddziału Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu powstaje Wydział Eksploatacji Tramwajów Podgórze. Jego kierownikiem mianowany zostaje **TADEUSZ TRZMIEL**, a jego zastępcą **Antoni Kądziołka**. Funkcję kierownika ds. zaplecza otrzymuje **Stanisław Mikulski**, a kierownika ds. ruchu **Zdzisław Angrocki**. Kolejna reorganizacja przeprowadzona w 1979 r. znów zmienia nazwę jednostki z Wydziału Eksploatacji Tramwajów Podgórze na Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze. Powstały Zakład jest bardziej samodzielny, zarówno organizacyjnie, jak i gospodarczo. Kierownikiem zostaje **STANISŁAW MIKULSKI**, a zastępcami ds. technicznych **Bogdan Kowalczyk**, a później kolejno **Julian Mendel** i **Stanisław Stawarz**, natomiast ds. ruchu **Zdzisław Angrocki**, a później kolejno **Władysław Klewski**, **Stanisław Świątoniowski**, ponownie **Władysław Klewski**, **Andrzej Augustyn** i **Julian Mendel**.

W 1977 roku uruchomiony zostaje tzw. system potokowy w obsłudze codziennej na kanałach 3, 4 i 5. Kanały przeglądowe wyposażone zostają w myjnie mechaniczne oraz stanowiska do wymiany i konserwacji odbieraków prądu przy wyłączonym napięciu sieci, a warsztaty podręczne w skromny park maszynowy i niewielką ilość narzędzi. Funkcjonowanie Zajezdni możliwe jest tylko dzięki pomocy Zakładu Napraw Tramwajów. W roku 1979 Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze obsługuje już 308 jednostek tramwajowych typu „N" i pochodnych.

### Wiek średni...

Od roku 1980 następuje sukcesywne wprowadzanie do eksploatacji nowoczesnych wagonów „105 N", przy równoczesnej kasacji taboru starego typu. Zajezdnia przystosowana zostaje do nowych zadań. Między innymi zainstalowane zostaje oświetlenie w kanałach rewizyjnych, urządzone stanowiska do obsługi i wymiany silników oraz rozruszników wagonów „105 Na". Wybudowane zostają na międzytorzu kanałów 5 i 6 stanowiska specjalistyczne i wymienione na 10 kanałach szyny. Po zlikwidowaniu konduktorni i pomieszczenia kasowego, w miejscu tym urządzony zostaje bufet i jadalnia dla załogi, a w pomieszczeniu na pierwszym piętrze świetlica, która później przekształcona zostaje w klub „Bajkał".

Również w latach 1980 do 1987 wybudowana zostaje od strony ulicy Brożka nowa dyspozytornia, doprowadzona instalacja gazowa do pomieszczeń socjalnych i suszarni piasku, wykonane stanowisko do podnośników wagonów „105 Na", zaadaptowane pomieszczenie na magazyn części zamiennych, wyburzony budynek Zakładu Sieci i Podstacji — tzw. „Foryszówka" — na miejscu którego zbudowane zostały tory postojowe. W 1988 roku ukończona zostaje przybudówka socjalno-warsztatowa.

Rok 1988 jest ostatnim rokiem eksploatacji wagonów typu „N". Ostatni wagon wycofany zostanie z eksploatacji w listopadzie. Obecnie Zakład posiada 263 wagony „105 Na". Wysyła codziennie do ruchu 105 pociągów i 216 wagonów, które obsługują 12 linii tramwajowych w mieście.

# dzieje Zajezdni

## Galeria dyrektorów

**JAKŻE ułomna jest ludzka pamięć! Przekonałam się o tym osobiście zbierając materiały do tekstów jubileuszowych. Pamięta się doskonale jednostki wybitne, o innych, mimo iż wiadomo, że byli, poza stwierdzeniem, że „był taki", nic więcej powiedzieć nie potrafimy. A powinien pozostać choćby ślad w dokumentach. Powinien, lecz często nawet i śladu też nie ma.**

Galerię dyrektorów, których „pamięta" podgórska zajezdnia otwiera **TADEUSZ POLACZEK-KORNECKI.** Niestety, oprócz tego, że za niego powstała zajezdnia i że był ostatnim, przedwojennym dyrektorem, moi rozmówcy nic więcej powiedzieć nie potrafili. Nie mniej bezlitośnie obeszły się z nim dokumenty. Nic ponadto, że był dyrektorem spółki, w MPK-owskich przekazach pisanych nie znalazłam. Może źle trafiłam? Wiem bowiem, że nie był postacią bezbarwną.

Okupacja to Niemiec **KLOUZAL.** Opinie o nim są różne. Był dyrektorem mianowanym przez okupanta i to zaciążyło na opiniach. „To niemiec więc" — mówiło się o nim. Ale potrafił ocenić fachowców. Są i tacy, co twierdzą, iż usiłował bronić naszych pracowników przed gestapo.

Postać niezwykle barwna, o której ludzie mówią z wielką sympatią to **WŁADYSŁAW CZARNIK.** Z Przedsiębiorstwem związany był od 1928 roku. Z relacji wynika, iż był serdeczny dla ludzi, otwarty dla wszystkiego co nowe, fachowiec. Żadna praca nie miała dla niego tajemnic. Do Krakowskiej Spółki Tramwajowej trafił bezpośrednio po studiach. Przez jedenaście lat pracował na stanowisku zastępcy kierownika warsztatów tramwajowych. W 1939 r. został kierownikiem warsztatów i trwał na tym stanowisku do zakończenia wojny. Po wyzwoleniu został przez załogę wybrany dyrektorem i już sam ten fakt świadczy wiele. Z jednej strony mimo iż pełnił kierowniczą rolę i w innym ustroju „za okupanta", ludzie ufali mu bezgranicznie, drugiej, jakąż dojrzałość wykazała załoga. Nie pomyliła się w ocenie fachowca i człowieka. A przecież w tamtych czasach nie było to takie oczywiste.

W. Czarnik kończy budowę zajezdni, (kotłownia, podstacje zasilające, nowe torowiska). W 1953 roku zostaje przeniesiony przez ministerstwo do Częstochowy. W 1956 roku załoga wystosowała petycję do ministerstwa i pojechała po „swojego" dyrektora, sprowadzając go do Krakowa. Na stanowisku dyrektora pozostaje do emerytury, do 1971 roku. Inżynier Czarnik już nie żyje. Jego wypowiedź utrwaliliśmy jednak w „Sygnałach" z 1975 roku. Powiedział wtedy między innymi: „Okres mojej pracy w MPK to całe moje życie. (...) te obiekty będące dziś w dyspozycji załogi, chociaż w trakcie starań o nie i później w czasie budowy, kosztowały mnie wiele nie przespanych nocy i siwych włosów, pozwalają mi z uczuciem zadowolenia spojrzeć wstecz... (...) Szczególnie ceniłem sobie serdeczne kontakty z załogą... ten kontakt pogłębiał się w chwilach najtrudniejszych... Ludzie bez dodatkowej zapłaty i wolnego stawali do pracy, do remontu torów, a kierowcy taksówek siadali za kółkami autobusów. Ta zgrzytająca — nieraz — zębami załoga, zawsze gdy zachodziła potrzeba stawała do wykonania najcięższych prac". Czy trzeba tu jeszcze coś dodawać?

W przerwie między dyrektorowaniem W. Czarnika, funkcję dyrektora pełnił **WŁADYSŁAW FORYSZOWSKI.** W tym Przedsiębiorstwie przeszedł wszystkie szczeble kariery. Od ślusarza, przez przodownika (brygadzistę) do dyrektora naczelnego. Ludzie twierdzą, że „był".

Bardzo krótko pełnił funkcję dyrektora **RYSZARD SZUMOWSKI.** Przyszedł do nas ze Zjednoczenia. Był dyrektorem do 1973 r.

Następny w galerii to **EUGENIUSZ WIĘCEK.** Z Przedsiębiorstwem związany od 65 roku, kiedy to kierował zajezdnią taksówek. W 1968 zostaje kierownikiem działu bhp, by po dwóch latach zostać zastępcą dyrektora do spraw eksploatacyjnych. W 73 mianowany dyrektorem naczelnym. Podczas jego rządów Przedsiębiorstwo przeżywa skok rozwojowy. Następują poważniejsze reorganizacje MPK. Powstaje podwalina dzisiejszego „molocha". Dyrektor Więcek odchodzi po krachu komunikacyjnym w 1979 roku. Był to zresztą początek końca istniejącego „ładu" tamtej rzeczywistości. Niezmiernie trudno ocenić tę postać. Niedalekie wypadki lat 80 sprawiły, że na wiele spraw trzeba było spojrzeć inaczej. Na obiektywną ocenę chyba za wcześnie. Ocena jest tym trudniejsza, że znałam tamte uwarunkowania i byłam świadkiem późniejszych przemian. Ludzie mówią po prostu: „to było panisko. Przeleciał ze świtą przez halę i tyle. Nie wiemy jaki był".

Przedostatnim jak do tej pory dyrektorem w historii MPK był **IGNACY WILK.** Pełnił funkcję w jednym z najtrudniejszych okresów naszej historii najnowszej. Pracę rozpoczął zapowiedzią zmian i rozbudowy. I były zmiany... schematów. Wśród kadry kierowniczej zapanowała panika. Ludzie z dnia na dzień zmieniali stanowiska, znajdowali się w innych schematach organizacyjnych. By w tym wszystkim się połapać, schematy były przedstawiane graficznie. Każdy następny był w innym kolorze. Wielu czytelników pamięta, iż i w naszej gazecie z niecierpliwością czekaliśmy na schemat ostateczny, najlepszy, bo w kolorze różowym.

Historię dyrektorów związanych z zajezdnią kontynuuje dziś **TADEUSZ TRZMIEL.** Jaki jest? Syn „legendy" także jego wychowanek w pracy, wychowanek Czarnika. Jaki może więc być? Do pracy wychowawców dodał własną fachowość, upór, pracowitość, charakter. Ludzie mówiąc o nim jednak siłą rzeczy oceniają. Odważny być musi, bo już w 1975 roku zdecydował się być przełożonym... ojca. Jak widzą go starsi koledzy kiedyś, dziś podwładni? *Jakiż on był ciekawy* — wspominają. *Wszystko chciał wiedzieć. Gdy przychodził — jeszcze jako chłopiec z ojcem, wchodził wszędzie. Będąc pracownikiem warsztatów tuż po szkole, chciał nauczyć się jeździć. No i nielegalnie nauczyliśmy. Ale też gdy w 80 i w 81 roku pełnił funkcję zastępcy dyrektora i mówiono mu, że połowa tramwajów nie wyjedzie bo niesprawna, wziął brygadę wszedł do kanału i sprawdził. Wyjechali. Nie przejdzie przez halę, by nie przywitać się, nie pogadać — stara dobra szkoła".*

1939 — dyrekcja Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej

**NIEWIELE jest takich osób, jak pan MARIAN WALCZAK, który pochwalić się może 46-letnim stażem pracy w MPK, w tym 43 latami pracy w charakterze motorniczego IV Zajezdni. Jest żywą kroniką lat 1942—1985 zakładu. Okazją do rozmowy z panem Marianem Walczakiem na temat jego długoletniej pracy, jest 50-lecie Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu.**

## Jest żywą kroniką zakładu

**— Jakie było Pana pierwsze spotkanie z IV Zajezdnią, zwaną też dawniej remizą na Bonarce?**

— Jestem podgórzaninem... Najpierw więc patrzyłem na jej budowę... a po kilku latach postanowiłem pracować w ówczesnej krakowskiej MKE. Decyzja podjęcia przeze mnie pracy — jak to się wtedy mówiło — w „Tramwaju" była przemyślana. Był okres okupacji, a praca w komunikacji dawała pewne poczucie bezpieczeństwa, chroniła przed wywiezieniem na roboty do Niemiec i innymi represjami. Niełatwo się jednak było do niej dostać. Mnie udało się to dopiero po ukończeniu przymusowej dla młodych Polaków, rocznej służby budowlanej. Krakowska MKE była w tym czasie stosunkowo bezpiecznym azylem dla wielu wykształconych Polaków. Na przykład w charakterze motorniczych pracowali oficerowie, prawnicy, aktorzy, profesorowie, lekarze... kwiat polskiej inteligencji. W tym czasie nieważne było kim kto jest, jakie zajmował stanowisko, czy też jakie posiadał wykształcenie. Wszyscy się rozumieli, byli wobec siebie życzliwi i koleżeńscy, a tramwajarski mundur tak wówczas, jak i w pierwszych latach po wojnie wzbudzał szacunek...

**— Po rozpoczęciu pracy ukończył Pan kurs kwalifikujący do zawodu motorniczego i...**

— Nie zaraz. Najpierw przez ponad pół roku pracowałem jako konduktor, dopiero później po sprawdzeniu się w tej pracy, skierowany zostałem na kurs dla motorniczych. Po jego ukończeniu też nie codziennie prowadziłem tramwaj. W jednym dniu pracowałem jako konduktor, w drugim znów jako motorniczy, a wszystko zależało od tego, na jaką pracę było większe zapotrzebowanie.

**— Jakie wagony Pan wówczas prowadził?**

— Wszystkie jakie wówczas jeździły po Krakowie, a więc wąskotorówki, dla których remiza znajdowała się przy ul. Wawrzyńca, „gratzkie", „sanoki", które były bardzo udanymi wagonami, a w 1943 roku również „norymbergi". Wąskotorówki jeździły wówczas na liniach „1" — biegnącej z placu Wolnica do Dworca Osobowego i „4" sprzed kościoła Mariackiego przez Rynek Główny, ulice Szewską i Piłsudskiego — obecnie Manifestu Lipcowego — do Błoń. Nową linią i najdłuższą obsługiwaną przez wagony „sanockie" była „2", która biegła z Rakowic do Bronowic. „Norymbergi" obsługiwały linię „5" — trasę od Salwatora do ulicy Mogilskiej. Było tych wagonów 10, a ich numeracja zaczynała się od 89, a kończyła na 98. Wagony wąskotorowe i „norymbergi" miały otwarte pomosty. Poza tym „norymbergi" różniły się od innych wagonów również kolorem, były bowiem ciemnoseledynowe.

**— Kto przydzielał prace na liniach?**

— Wydział Ruchu, który mieścił się przy ulicy Wawrzyńca, a kierownikiem jego był w tym czasie **Józef Mrozowski.** Tam właśnie przeprowadzano rozdział służb, również dla IV Zajezdni. Po wojnie kierownikiem Wydziału Ruchu został pan **Mitko,** który przed samą wojną sprawował tę funkcję. Później po przejściu Mitki na emeryturę, stanowisko to objął jego zastępca **Tadeusz Paleczny.**

**— Jak wyglądała wówczas IV Zajezdnia?**

— Początkowo była jednokierunkowa. Wszystkie wagony wyjeżdżały i wjeżdżały od ulicy Rzemieślniczej. Wyjeżdżały przodem, ale zjeżdżały tyłem. Właśnie przy zjazdach do zajezdni konduktorzy stawali na pomostach przyczepy lub stopniach wagonu i na wszystko co działo się wokół zjeżdżającego tramwaju zwracali baczną uwagę. W przypadku zauważenia czegoś co mogłoby spowodować wypadek, dawali odpowiedni sygnał motorniczemu. Z zajezdni wyjeżdżało się prawym torem, zjeżdżało lewym. Wewnątrz zajezdni, po lewej stronie, znajdowały się warsztaty napraw tramwajów, konduktornia i sala wykładowa dla motorniczych, natomiast po prawej, na górze świetlica, w której odbywały się zebrania z motorniczymi. Najpierw mistrzem, a później kierownikiem zaplecza zajezdni był **Antoni Trzmiel.**

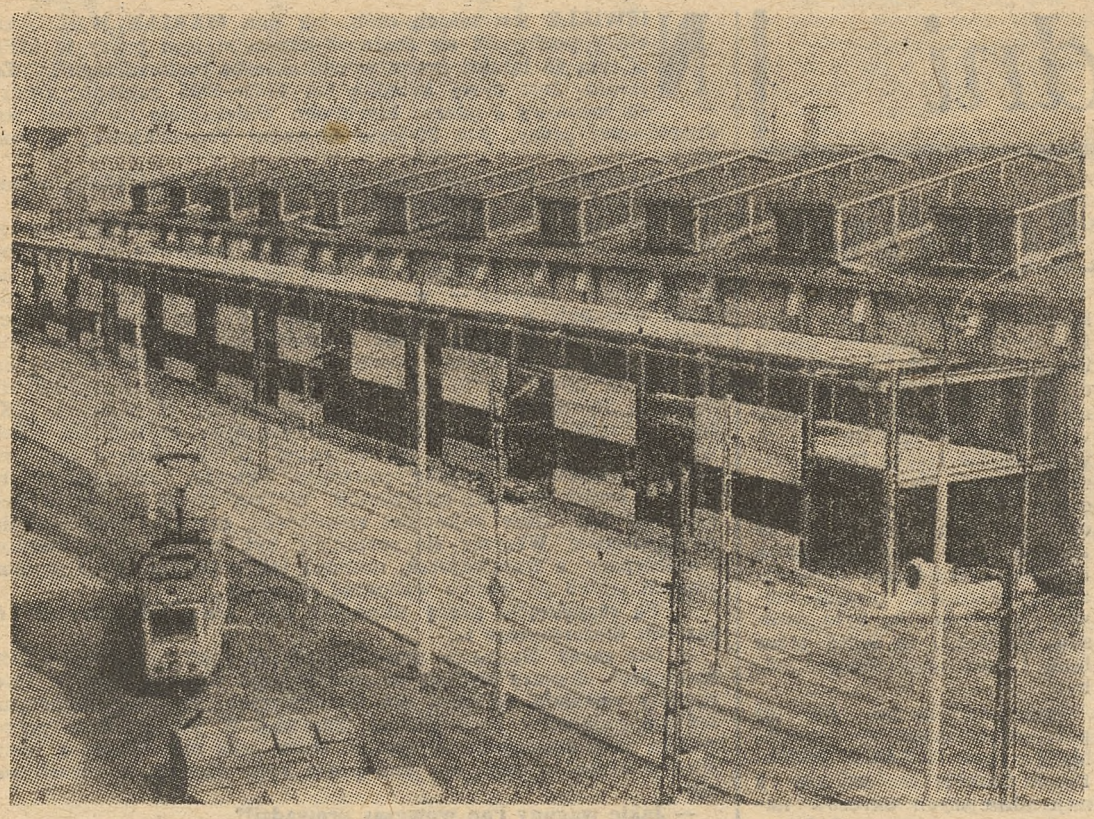
**— Praca w okresie okupacji...**

— Niemcy, którzy zatrudnieni zostali na kierowniczych stanowiskach, byli jak to ludzie... różni. Na przykład dyrektor **Klouzal** starał się być wszędzie... w dzień i w nocy... Chciał wszystko widzieć i o wszystkim wiedzieć. Kierownikiem Wydziału Ruchu był jakiś czas najpierw Niemiec kpt. **Klein,** a później **Weber.** Niemcy bardzo zwracali uwagę na stan techniczny wyjeżdżających z zajezdni wagonów, oraz na ich wygląd zewnętrzny. Musiały być naprawdę bardzo czyste.

Ponieważ już od zmierzchu obowiązywało zaciemnienie miasta, to również wszystkie okna wagonów były zamalowane na niebiesko, natomiast na reflektorach nałożone były kapturki, które przepuszczały niewielki promień światła, pozwalający motorniczemu widzieć tylko na odległość 1 metra. Podczas jazdy po mieście, w bardzo różnych miejscach „łapały" motorniczych alarmy przeciwlotnicze. Od ogłoszenia takiego alarmu, aż do odwołania, upływało nieraz kilka godzin, podczas których trzeba było stać bez ruchu. Podczas takich alarmów ściągało się nawet kabłąki z dachów wagonów. W czasie okupacji, pierwsza połowa wagonu silnikowego oddzielona linką należała do pasażerów Niemców, w reszcie tramwaju z reguły bardzo przepełnionym znajdowali się pasażerowie Polacy. Linia „8" przeznaczona była wyłącznie dla Niemców. W latach okupacji, w IV Zajezdni prowadzona była działalność konspiracyjna. Kolportowano ulotki, organizowano sabotaże. Pamiętam jak rozstrzelano jednego z naszych młodych motorniczych. Innym razem znów gestapo zabrało z linii motorniczego, który, jak się później dowiedzieliśmy, był przedwojennym porucznikiem Wojska Polskiego. Nazywał się chyba Ciociński. Z 17 na 18 stycznia 1945 roku, nie wszyscy motorniczowie zdążyli zjechać z ulic miasta do zajezdni. Pozostawione wagony uległy tak samo jak sieć częściowemu zniszczeniu. Do zajezdni zmuszeni byliśmy ściągać je później ręcznie.

**— A lata powojenne...**

— Właśnie w latach powojennych rozbudowana została IV Zajezdnia w kierunku obecnej ulicy Brożka i przerobiona na zajezdnię przelotową. Zaczęły przychodzić nowe wagony. Rosła zajezdnia, przybywało w niej załogi i taboru, i stale coś w niej zmieniano, ulepszano i tak jest do dzisiaj.



1988 — powstaje dobudówka socjalno-warsztatowa

# To nie były złe czasy

**Marzenia mają to do siebie, że spełniają się nielicznym. LUDWIK OSOBA chciał być muzykiem. W tamtym, powojennym okresie, trzeba było jednak mieć swój instrument, a na to jego niepełnej rodziny (ojciec zginął w czasie wojny) stać nie było. Poszedł więc do takiej szkoły, która miała internat. Po jej ukończeniu, w Opolu, przyjeżdża do Krakowa. Miał prawo jazdy, chciał więc jeździć. Początkowo trafił do Wojewódzkiej Bazy Remontowej Transportu i Sprzętu Budowlanego. Tam pracował 3,5 roku. O pracy w MPK zdecydował przypadek. Awantura o dziewczynę na potańcówce stworzyła konieczność szybkiej zmiany zatrudnienia. W MPK praca była.**

Wspominając tamte lata, zwraca uwagę na ogromną pracowitość swoich przełożonych. Dziwne, byli tolerancyjni, pracowało się wtedy jak w rodzinie, a jednak człowiek musiał zrobić solidnie swoją robotę. Każda była odbierana przez przełożonych, sprawdzali też pod koniec pracy stan narzędzi. Najmłodszy z brygady przychodził najwcześniej do pracy i gdy starsi stażem rozpoczynali, mieli narzędzia ułożone wzdłuż kanałów. Nie do pomyślenia było, by przychodzić dopiero o 6. O tej porze trzeba było już być przebranym i rozpoczynać pracę. Była też duża różnica między pensją pracownika doświadczonego a nowicjusza. Nowy pracownik miał stawkę... 3,80 zł na godzinę, a stary 8 zł. By uzyskać przeszeregowanie trzeba było zdać egzamin. Przeważnie na egzamin pracowało się przy remoncie wagonu. Kierownictwo bardzo dokładnie sprawdzało jakość pracy. Był też egzamin ustny.

Pan Ludwik nie może zrozumieć jednego. Wtedy za dniówkę pracy można się było zabawić i to w porządnym lokalu. Dziś i pensja by nie wystarczyła. O czym tu zresztą mówić, jeżeli dziś bilet do kina to duży wydatek? *Wtedy nie tylko pracowało się jak w rodzinie. Wiedzieliśmy o sobie wszystko. Jeżeli kogoś spotkało nieszczęście mógł liczyć na pomoc kolegów. Gdy komuś zginęły pieniądze, koledzy robili składkę. Wspólnie także spędzano czas wolny. Do dobrej zabawy wystarczył stół ping-pongowy, paletki i piłeczka.* Dziś kontakt między pracownikami kończy się z chwilą wyjścia za bramę, ale też dziś ludzie lecą do kolejki, odebrać dzieci z przedszkola, do drugiej pracy, bo jednej pensji nie wystarczy. W tamtych latach dom utrzymywał ojciec rodziny, żona pilnowała dzieci. Wycieczka w niedzielę integrowała pracowników i ich rodziny. Chyba już niemożliwa jest tamta atmosfera.

*Kiedyś imieniny obchodziło się w zakładzie pracy. Co ciekawe, myśmy wtedy tutaj pili wódkę. Ale majster wiedział, czyje imieniny kiedy przypadają. „Zadaną" robotę trzeba było zrobić, osobiście ją odbierał. Jeśli było wszystko w porządku zwalniał nas. Wiedział gdzie jesteśmy. Wypijaliśmy po dwa kieliszki i albo do domu, albo — jeżeli trzeba było coś zrobić — do pracy. A dziś? Niby pić nie wolno, a ludzie piją. Gdzieś w krzakach, w ubikacji, czy licho wie gdzie. Wtedy z pracy nie wychodziliśmy pijani, a dziś? Nie było takiego pijaństwa.*

A jakże szumnie ludzie odchodzili na emeryturę. Oficjalne pożegnania, wszyscy wiedzieli ile lat przepracował. Teraz pracownik odchodzi jakoś tak po cichu, odchodzi i dalej nie wiadomo co się z nim dzieje. Nagradzano wtedy też oficjalnie. Wisiały listy, każdy mógł przeczytać. Teraz też inaczej. Nagroda to tajemnica, dostają ciągle ci sami. Nie do pomyślenia było wtedy by mistrzowi mówić na ty. Miał autorytet, był nim najlepszy pracownik. Dziś mistrzem zostaje ten, kto się na to zgodzi.

Pan Ludwik Osoba pracuje w Przedsiębiorstwie 28 lat. Dziś „urzęduje" w Narzędziowni. Czy przynajmniej marzenia o godnym odejściu na emeryturę mu się spełnią?

# Przewody i... ścierki

**STANISŁAW KWIATEK** rozpoczął pracę w MKE w 1930 roku w dziale mechanicznym. Wtedy ani bhp ani warunkami pracy nikt specjalnie się nie przejmował. Od samego początku usiłował coś zmienić. Niechętni nowinkom byli zarówno koledzy kierownicy jak i współpracownicy. Twierdzili, iż nie ma sensu cokolwiek zmieniać, bo i tak będą się przenosić do nowej zajezdni (budowa IV zajezdni był w planie już w 1929). Pracę przerywa wybuch wojny. Po kampanii wrześniowej i powrocie do Krakowa zgłasza się do MKE i zostaje przyjęty. Podczas okupacji pracownicy po zmianie popołudniowej często spali na terenie zakładu w... szafach. Prawdopodobieństwo łapanek było duże. Wprawdzie pracownicy MKE mieli przepustki — już sam mundur był ochroną, ale...

*Tamte warunki pracy z dzisiejszego punktu widzenia byłyby nie do przyjęcia. O bufecie nawet nikt nie marzył. W zimie w piecykach piekliśmy ziemniaki i to było nasze śniadanie. Na tym procederze złapał nas dyrektor — Niemiec. Z duszą na ramieniu daliśmy mu ziemniaka, zjadł. Konsekwencji nie było.*

*Po wojnie trudno było o wszystko, ale jak pracownik już dostał ubranie robocze, to było solidne, buty nie rozlatywały się po paru tygodniach. Można także dopatrzeć się analogii. By uzyskać zgodę na przydział butów trzewików, jeździliśmy do ministra, potem ich zakup załatwiałem z... trenerem drużyny piłkarskiej „Chełmka"*

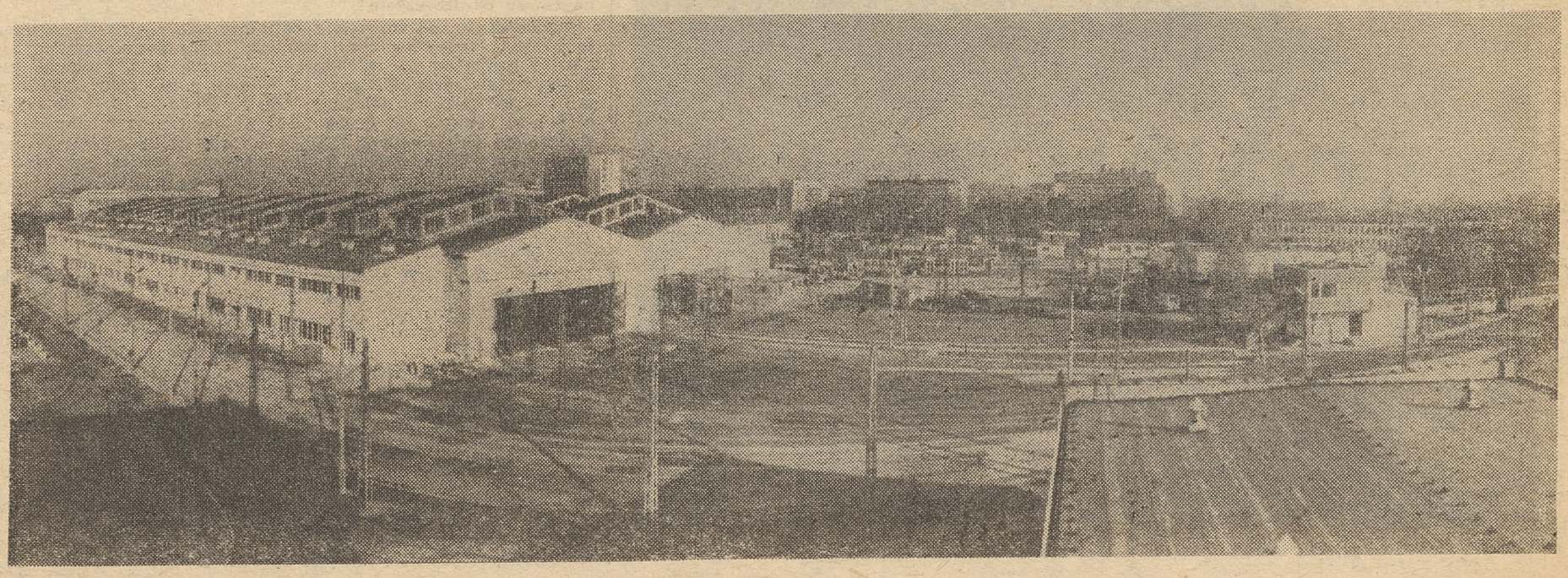
Mój rozmówca twierdzi, że ludzie kiedyś byli bardziej odpowiedzialni, bardziej chcieli się czegoś nauczyć. Pan Kwiatek aż do roku 1973 zajmował się w Przedsiębiorstwie sprawami bhp. Był wykładowcą trzeciego stopnia w gospodarce komunalnej w kraju. Uważa, że podstawą zmniejszenia wypadków przy pracy jest usuwanie zagrożeń. Przez wiele lat tematykę behapowską propagował w ukazujących się od 1954 roku „Nowych Torach" — ówczesnej gazecie zakładowej. Przed czym ostrzegał pracowników? W swych tekstach zabraniał: prania, mycia rąk, napełniania lamp i zapalniczek... benzyną etylizowaną. Przestrzegał przed wieszaniem ścierek i... pieluszek na przewodach elektrycznych. Znalazłam też w starych rocznikach, „nakaz" by motorowi jeździli w śródmieściu na stojąco, w związku z dużą ilością wypadków w tym rejonie. Było też opisane szkolenie praktyczne całej grupy. Inspektor podczas wycieczki po Krakowie uczył posługiwania się... telefonem. No cóż, takie to były czasy i taka konieczność wyboru tematów szkoleń.

# Żal atmosfery tamtych lat

**ANTONI BUJAK** pracę w MPK rozpoczął w 1955 roku. W ZTP pracuje od 18 lat, wcześniej zatrudniony był w Ruchu. Mówi niewiele, ot, pracowało się na ile człowiek miał siły. Inne czasy, inna praca, inna atmosfera. Dziś ludzie myślą tylko jak zdobyć pieniądze. Świat nie był kiedyś taki zagoniony. Mimo że mało się zarabiało, wiele za to można było kupić, prawda też, że szło się do sklepu i kupowało co potrzeba. Dziś kupuje się co „rzucili", bo jutro nie będzie. W efekcie nie starcza na to co potrzeba.

W Ruchu też była inna praca. W ważniejszych punktach stali kontrolerzy, informowali, gdzie trzeba uważać, bo na przykład ślisko czy korek na drodze. Można było spokojnie zjeść śniadanie, bo kontroler zrobił za motorowego kółko. Dziś inspektorzy są postrachem. Mimo że taki był stosunek nadzoru, nie do pomyślenia było, by pracownik nie był w mundurze i nawet w największy upał nie zapięty na ostatnią pętelkę pod szyję.

*Praca uciążliwa, zimą w wozach zimno, ale wolałbym pracować właśnie w tamtych czasach. W zajezdni kierownik nie przeszedł, by się nie przywitać, nie pogadać chwilkę. Nie było tyle tych papierków. Na wszystkie zmiany były trzy „rozdzielcze" i one załatwiały wszystko, mistrz był przy produkcji, inżynier też z nami. Dziś widzimy ich jak latają z papierkami, co jednak robią? Zajezdnię prowadził mistrz, znał się na wszystkim.*

*A dziś? Co tu zresztą gadać. Chcę w spokoju przepracować jeszcze ten rok do emerytury.*

**WYDANIE** specjalne opracowali: **M. Bubaczewska, F. Serwin, P. Bielecki, W. Drohobycki, L. Kleczek, S. Makarewicz, J. Michałek**, reprodukcje **K. Prądzyński**.