

PRZEWÓZNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik. Nr 3 (96) 2025
(lipiec – wrzesień)
egzemplarz bezpłatny



W numerze:

Rekordowe plany inwestycyjne MPK w Krakowie

Wyjątkowy sezon Krakowskiej Linii Muzealnej

W środku plakat ze zdjęciami zwycięzców
konkursu plastycznego z okazji 150 lat
komunikacji miejskiej



Obchody 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie

PROGRAM

- 📅 29 CZERWCA – Parada autobusów
- 📅 14 WRZEŚNIA – Bieg 150 pracowników na 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie
- 📅 18 WRZEŚNIA – Uroczysta gala, wręczenie nagród i odznaczeń dla pracowników MPK
- 📅 21 WRZEŚNIA – parada tramwajów
- 📅 GRUDZIEŃ – podsumowanie akcji oddawania krwi przez pracowników MPK w Krakowie – „150 litrów krwi na 150 lat”



Świat bez energii elektrycznej

Czy ktoś z Was zastanawiał się ostatnio, jak wyglądałoby nasze życie, gdyby nagle zabrakło prądu? Tak się złożyło, że w czasie blackoutu, do którego doszło 28 kwietnia w Hiszpanii, byłem w Madrycie. Zostałem tu po maratonie, w którym biegłem. W poniedziałek, 28 kwietnia kilka minut przed 12.30 wsiadłem na stacji Colombia do wagonu metra, który po kilku minutach zatrzymał się między stacjami. W środku wyłączyła się klimatyzacja. Na szczęście nie zgasło oświetlenie. Wtedy jeszcze nikt z nas przebywających w wagonie metra nie miał pojęcia, co się stało i jak długo będziemy uwięzieni pod ziemią. Ostatecznie po ponad 2 godzinach zostaliśmy ewakuowani i wyszliśmy na powierzchnię.

Nie ukrywam, że było to dla mnie bardzo poruszające doświadczenie. Człowiek w takiej sytuacji uświadamia sobie jak wiele spraw zależy tylko i wyłącznie od energii. Gdy nie ma prądu to nie ma metra, tramwajów, pociągów, sygnalizacji świetlnej, oświetlenia ulicznego, a także internetu, bankomatów, sklepów, restauracji. Jednym słowem koniec świata jaki znamy...

Dla mnie była to też okazja, aby zrozumieć, co w takiej sytuacji jest ważne i jak można się do tego przygotować. Zdecydowanie w transporcie niezwykle ważna jest dywersyfikacja źródeł zasilania w komunikacji miejskiej. Podczas globalnej awarii w Madrycie cały transport przejęły autobusy,

w tym przede wszystkim te zasilane gazem, które jak informuje strona przewoźnika stanowią ponad 80% całej floty (pozostałe ok. 17% to autobusy zasilane energią elektryczną). Równie ważne są procedury. W transporcie służby muszą wiedzieć jak zareagować i jak zająć się pasażerami. Niezwykle ważna dla pasażerów jest informacja, co się dzieje i jakie działania są podejmowane. A pasażerowie – nie powinni wpadać w panikę i stosować się do poleceń służb. W madryckim wagonie metra, w którym utknąłem, to zadziałało. Nikt nie próbował wyważać drzwi i opuścić wagonu na własną rękę, każdy stosował się do poleceń. Równie ważna jest wzajemne wsparcie i życzliwość. Nie znam niestety hiszpańskiego, ale wszystko co mówił maszynista na bieżąco tłumaczył dla mnie na angielski sympatyczny młody chłopak. Tylko dzięki temu cały czas wiedziałem co się dzieje. A moment, w którym wysiadająca seniorka podziękowała maszyniście i pracownikom metra, całując ich w policzki, zdecydowanie utkwiał mi w pamięci.

Po tym doświadczeniu w madryckim metrze, na pewno podczas kolejnych wyjazdów bardziej będę polegał na rozwiązaniach analogowych. Zapas gotówki, papierowy plan obcego miasta, naładowany powerbank – to zawsze będę ze sobą zabierał. Obawy pozostały mi tylko przed wchodzeniem do windy. Sam nie wiem jak zniósłbym podczas blackoutu zamknięcie w ciasnej windzie przez dwie godziny...

Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”

W numerze:

Marek Gancarczyk
Kraków pozyskuje dodatkowe ponad 223 mln zł z KPO 5

Marek Gancarczyk
MPK w Krakowie z rekordowymi zamówieniami – chce kupić 90 nowych tramwajów i 237 nowych autobusów 6

Marek Gancarczyk
Bohaterka, mama, motornicza – Monika 10

Anna Gazda
Dzień Dziecka z MPK w Krakowie 12

Jacek Kisielak
Nowa strona internetowa MPK 14

Marek Gancarczyk, Agnieszka Nowak
Kraków przekazał pięć używanych autobusów do miasta Sumy 16

Renata Połomska
„Żonkilowy tramwaj” wspierał Hospicjum św. Łazarza 17

Katarzyna Szymańska
Projekt #Ogarniam Życie 17

Marek Gancarczyk
Most Grunwaldzki w remoncie 18

Agata Krzyżek-Gola
Wyjątkowy tramwaj z okazji Światowego Dnia Osób z Zespołem Downa 19

Tomasz Grabowski
Z biletomatem za kratami – MPK wspiera cyfrową resocjalizację 20

Sławomir Suchoszek
Konkurs, w którym liczy się bezpieczeństwo pracowników MPK w Krakowie 21

Katarzyna Sadowska
Co z rowerami w tramwajach i autobusach? 22

Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej
MPK odbudowało wyjątkowy wagon historyczny ND 23

Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej
Odbudowany przez MPK w Krakowie wagon SN1 z 1922 roku dołączył do floty historycznych pojazdów MPK w Krakowie 25

Anna Gazda
Na Krakowskiej Linii Muzealnej pojawiły się tramwaje z Poznania, Warszawy i Wrocławia 27

Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej
Kultowe Jelcze PR110 po niemal 40 latach wróciły na krakowskie ulice 29

Marek Gancarczyk
23. Sezon Krakowskiej Linii Muzealnej – wyjątkowy i z niespodziankami 31

Marek Gancarczyk
Dwie drużyny MPK zagrały w 11. Turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa 32

Sławomir Suchoszek
Drużyna MPK w Krakowie zwyciężyła w piłkarskim turnieju sędziów i prokuratorów ... 34

Marek Gancarczyk
Stacja Obsługi i Remontów zwycięzcą 16. Turnieju im. P. Pruchnickiego 35

Tomasz Bałabański
Jest rekordzistą Polski w maratonie. Udowadnia, że wiek to tylko liczba 36

M.M.
Śliska szyna, czyli przypadki motorniczego Mądrali 40

Marek Gancarczyk
MPK w Krakowie nagrodzone Dyplomem Honorowym Nagrody im. Józefa Dietla 42

Małgorzata Rzychniak
Wspominamy przejazd tramwajem w Krakowie zmarłego papieża Franciszka 43

Władysław Michalski
80 lat najstarszego koła PCK w Krakowie 44

PRZEWÓŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Tomasz Bałabański, Katarzyna Sadowska, Jacek Kołodziej, Justyna Mierzwa, Leszek Uchański.
Fotografia na okładce: Nowy autobus Solaris Urbino 12 na linii nr 264.
Fotografie w numerze: Grzegorz Mental, Grzegorz Szydło.

Wydawca: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.

Nakład: 1000 egz.

Adres redakcji: ul. J. Brożka 3, 30-347 Kraków, tel.: 12 254 11 04; e-mail: mgancar@mpk.krakow.pl

MAREK GANCARCZYK

KRAKÓW POZYSKUJE DODATKOWE PONAD 223 MLN ZŁ Z KPO



MPK w Krakowie uzyskało dofinansowanie do 50 Lajkoników

Do Krakowa trafią kolejne miliony z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. W sumie będzie to dodatkowe ponad 223 mln zł dofinansowania do 32 tramwajów Lajkonik dostarczonych do stolicy Małopolski w 2023 roku. Wszystko dzięki temu, że Ministerstwo Infrastruktury zdecydowało o zwiększeniu wartości przyznanego już wsparcia dla realizowanego przez MPK w Krakowie przedsięwzięcia pod nazwą „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości komunikacji zbiorowej w Krakowie – część IV i V” (komponent „E Zielona, inteligentna mobilność” – Inwestycja: E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach).

Przypomnijmy, że krakowski przewoźnik podpisał już pod koniec marca umowę z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, która gwarantuje mu niemal 128 mln zł dofinansowania do zrealizowanej w 2023 roku dostawy 18 tramwajów Lajkonik II. Teraz ta kwota zo-

stanie powiększona o dodatkowe ponad 223 mln zł. To oznacza, że MPK uzyska w sumie 351 356 850,00 zł wsparcia do 50 Lajkoników II. Tym samym krakowski przewoźnik pozyska pełną kwotę dofinansowania, o którą wnioskował. Jednocześnie oznacza to, że to właśnie do Krakowa trafi najwięcej środków z KPO z wszystkich czterech miast, które wnioskowały o dofinansowanie do zakupu tramwajów.

Dla Krakowa to bardzo dobra wiadomość. Dodatkowe środki z KPO zwiększą bowiem możliwości finansowe MPK w Krakowie w zakresie realizacji zakupu wszystkich 90 nowych tramwajów. Przypomnijmy, że krakowski przewoźnik podpisał już z firmą PESA Bydgoszcz S.A. umowy ramowe na realizację dostaw nowych wagonów. Dla mieszkańców Krakowa to niezwykle ważna inwestycja. Podpisanie tych umów to bowiem znaczący krok do deklarowanego przez Prezydenta Miasta Krakowa Aleksandra Miszańskiego całkowitego wycofania z ruchu wszystkich tramwajów bez niskiej podłogi i bez klimatyzacji. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE Z REKORDOWYMI ZAMÓWIENIAMI – CHCE KUPIĆ 90 NOWYCH TRAMWAJÓW I 237 NOWYCH AUTOBUSÓW

W czwartek, 3 kwietnia w gabinecie prezydenta Krakowa Aleksandra Miszałskiego zostały podpisane umowy ramowe na dostawę w sumie 90 nowych tramwajów dla stolicy Małopolski. Ich wartość to ok. 1.8 mld zł netto. Nowe tramwaje dostarczy polski producent – firma PESA Bydgoszcz S.A., z którą w kolejnych etapach będą podpisywane umowy realizacyjne na konkretne typy wagonów.

Chodzi o trzy rodzajów wagonów:

- 30 tramwajów dwukierunkowych o długości 33 m,
- 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 43 m,
- 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 33 m.

Po dostawie pierwszej partii nowych tramwajów cała flota MPK będzie złożona wyłącznie z pojazdów z niską podłogą, wyposażonych w klimatyzację i system informacji pasażerskiej. To szczególnie ważne dla osób z ograniczoną mobilnością, przede wszystkim poruszających się na wózkach oraz niewidomych i słabowidzących.

Priorytetem dla MPK w Krakowie jest zamówienie 30 wagonów dwukierunkowych. Jest to szczególnie ważne dla Krakowa w związku z planami budowy linii na Azory, która w pierwszym etapie ma powstać bez pętli. To właśnie tam będą one mogły przewozić mieszkańców miasta. Będą to pierwsze nowe wagony tego typu. Do tej pory krakowski przewoźnik dysponował wyłącznie wagonami dwukierunkowymi, które sprowadzał jako używane, a następnie modernizował.



Umowa ramowa na dostawę 90 nowych tramwajów firmy Pesa została podpisana w gabinecie prezydenta Krakowa

JAKIE BĘDĄ NOWE TRAMWAJE DLA KRAKOWA?

PESA TWIST 3.0 to platforma nowoczesnych tramwajów, wyznaczających nowe standardy w swojej kategorii. Projekt oparty jest na najnowszych rozwiązaniach technicznych modułowej platformy TWIST 3.0 oraz doświadczeniach eksploatacyjnych tramwajów TWIST i Fokstrot, projektu i produkcji PESA. Tramwaje te wykorzystują konfigurację w oparciu o wózki skrętne, dzięki czemu m.in. ograniczają hałas i zużycie obręczy w trakcie eksploatacji.

Innowacje zastosowane przy budowie pojazdów PESA TWIST 3.0:

- Nowoczesna, lekka, modułowa konstrukcja skorupowa zapewniająca bezpieczeństwo podróżnych, dużą wytrzymałość pudła oraz pozwalająca na redukcję masy,
- Konstrukcja spawana laserowo na zrobotyzowanych stanowiskach gwarantujących wysoką jakość, precyzję wykonania i powtarzalność elementów,
- Nowy projekt wózków napędowych i tocznych obniżających masę przy wykorzystaniu sprawdzonych w eksploatacji komponentów,
- Energooszczędność, niska masa i precyzyjnie dobrany napęd pojazdu z systemem odzyskiwania energii i zasobnikami, pozwalają na redukcję zużycia energii,
- Ochrona pieszych, czoło tramwaju zaprojektowane zgodnie z normą CEN TR 17420 2020 EN,
- Dostępność, dzięki zastosowaniu konfiguracji umożliwiającej uzyskanie 100% niskiej powierzchni podłogi bez ograniczeń w postaci stopni,
- Przyjazne dla środowiska – ciche, energooszczędne i zbudowane z materiałów nadających się do recyklingu i ponownego użycia,
- Podejście projektowe i dbałość o wysoką jakość wykonania – zapewniające optymalne koszty eksploatacyjne w całym okresie użytkowania pojazdów.



Dostawcą pierwszych autobusów wodorowych do Krakowa będzie firma PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy sp. z o. o.

ZAKUPY AUTOBUSÓW WODOROWYCH I ELEKTRYCZNYCH

PK w Krakowie podpisało umowę z firmą PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy sp. z o. o. na dostawę 10 autobusów zasilanych wodorem marki NesoBus. To pierwsze pojazdy z takim zasilaniem, które kupuje krakowski przewoźnik. Umowa została zawarta 3 czerwca. Nowe autobusy zaczną wozić pasażerów za 12 miesięcy.

Autobusy wodorowe NesoBus będą mieć 12 m długości. Wszystkie będą niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację i dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością (wydzielona przestrzeń dla osób poruszających się na wózkach i opiekunów jadących z dziećmi na wózkach oraz platformy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom na wózkach). W pojazdach będzie działał nowo-

czesny system informacji pasażerskiej – tablice wyświetlające trasę przejazdu oraz głosowe zapowiedzi w środku i na zewnątrz. Nowe autobusy będą także zapewniać komfortowe warunki pracy kierowcom.

Autobusy NesoBus to pojazdy wyposażone w ogniwa paliwowe oraz baterie trakcyjne. Centralny silnik elektryczny napędza koła osi tylnej, a zbiorniki na dachu mogą pomieścić 37,5 kg wodoru przy ciśnieniu 350 bar, co zapewnia zasięg do 450 km na jednym tankowaniu. Autobus będzie mógł przewieźć jednorazowo 88 pasażerów, w tym 29 na miejscach siedzących.

Przypomnijmy, że MPK w Krakowie uzyskało już wsparcie finansowe na realizację tej inwestycji w ramach przedsięwzięcia o nazwie „Rozwój floty autobusów zeroemisyjnych dla potrzeb realizacji

usług transportu publicznego w Krakowie”. Z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w ramach Inwestycji: G 1.3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy), III edycja programu „Zielony Transport Publiczny” realizowane go przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, MPK uzyska 100 proc. dofinansowania na zakup 10 wodorowców.

37 NOWYCH AUTOBUSÓW DOŁĄCZYŁO DO FLOTY MPK W KRAKOWIE

Mieszkańcy Krakowa będą mogli podróżować nowymi autobusami. Do floty krakowskiego przewoźnika dołączyło bowiem 37 nowych pojazdów Solaris Urbino 12 z napędem mild hybrid. Ich przekazanie i prezentacja odbyła się w poniedziałek 14 kwietnia na terenie zajezdni autobusowej w Bieńczykach. W wydarzeniu wziął udział Stanisław Kracik, zastępca Prezydenta Krakowa. Nowoczesne, niskopodłogowe pojazdy o długości 12 metrów zostały wyposażone w klimatyzację, system informacji pasażerskiej, ładowarki USB oraz nowoczesne systemy wspierające bezpieczeństwo, w tym system antykolizyjny MobilEye Shield+. Zamówienie obejmowało dwa warianty autobusów:

25 pojazdów przeznaczonych do obsługi linii miejskich (zostały wyposażone w 29 miejsc siedzących, autobus może jednorazowo przewieźć do 94 osób).

12 pojazdów, które będą wykorzystywane na trasach aglomeracyjnych (zhomologowano je w klasie II, co oznacza, że mają one zwiększoną moc silnika oraz większą liczbę miejsc siedzących – 37, autobus może jednorazowo przewieźć do 83 osób).

Warto podkreślić, że napęd typu mild hybrid, który posiadają nowe autobusy MPK w Krakowie, wykorzystuje silnik spalinowy wspomagany tzw. maszyną elektryczną, która podczas hamowania odzyskuje energię i przekazuje do magazynów energii. Zgromadzona energia jest wykorzystywana podczas zwiększonego zapotrzebowania na moc, np. podczas ruszania. Rozwiązanie to przekłada się na zmniejszenie zużycia paliwa i redukcję emisji zanieczyszczeń.

Dostarczone autobusy mild hybrid są pierwszymi Solarisami z tym napędem w Krakowie. Dostawcą nowych autobusów jest konsorcjum firm Solaris Bus & Coach sp. z o.o. wraz z Millennium Leasing sp. z o.o. Koszt jednego autobusu to ponad 1,6 mln zł netto.

Zakup nowych autobusów wodorowych został poprzedzony testami trwającymi trzy lata. W tym okresie MPK eksploatowało pojazdy pięciu producentów: Solaris, Mercedes, ArthurBus, Autosan i NesoBus. Tankowanie wodoru w stacji autobusowej Płaszów zapewnia stacja mobilna Orlenu, która była pierwszą stacją tego koncernu w Polsce.

Poza autobusami wodorowymi MPK w Krakowie zamawia także 37 autobusów zasilanych energią elektryczną – 15 z nich dostarczy Solaris Bus & Coach, a 22 Irizar.

MPK W KRAKOWIE WYBRAŁO DOSTAWCĘ 190 NOWYCH AUTOBUSÓW

We wtorek, 3 czerwca MPK w Krakowie wybrało dostawcę 190 nowych autobusów wyposażonych w silniki spalinowe Euro 6, spełniające najwyższe normy ochrony środowiska. Będzie nim konsorcjum Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. i PKO Leasing S.A.

Zamówienie obejmuje dostawę kilku rodzajów pojazdów i jest podzielone na cztery zadania:

1. do 90 sztuk standardowych autobusów o długości ok. 12 m (cena za jeden autobus to 1.350.000 zł netto),
2. do 60 sztuk autobusów przegubowych o długości ok. 18 m (cena za jeden autobus to 1.825.000,00 zł netto),
3. do 30 sztuk autobusów midi o długości ok. 10,5 m (cena za jeden autobus to 1.300.000,00 zł netto),
4. do 10 autobusów przystosowanych do jazdy pozamiejscowej o długości ok. 12 m (cena za jeden autobus 1.390.000.00 zł netto).

Autobusy będą dostarczane na podstawie umów realizacyjnych na poszczególne zadania.

Zamówienie nowych autobusów pozwoli na wycofanie z ruchu najstarszych autobusów spalinowych krakowskiego przewoźnika. Jeżeli to zamówienie zostanie zrealizowane w całości to mieszkańców Krakowa będą przewozić tylko autobusy wodorowe, elektryczne, hybrydowe oraz wyposażone w najwyższą europejską normę silnika Euro 6.

Każdy z 190 nowych pojazdów będzie oczywiście niskopodłogowy, wyposażony w klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej, monitoring oraz innowacyjne systemy wspomagające pracę kierowców. Kierowcy będą mieć do dyspozycji zamkniętą kabinę oraz lodówkę. Każdy z autobusów będzie spełniał najwyższe wymagania dotyczące bezpieczeństwa, komfortu i ekologii. ■

BOHATERKA, MAMA, MOTORNICZA – MONIKA

O niezwyklej akcji ratunkowej rozmawiamy z Moniką Mól, motorniczą MPK w Krakowie

Marek Gancarczyk: Jest Pani obecnie chyba najślawniejszym pracownikiem MPK w Krakowie. Można było Panią zobaczyć w programie ogólnopolskiej telewizji, lokalnych portalach i ogólnopolskich portalach, tygodnikach. Coś pominąłem?

Monika Mól: Rzeczywiście było tego sporo. Moi znajomi to nawet widzieli moje zdjęcia w budynku Urzędu Miasta Krakowa, na których stoję z prezydentem Krakowa i prezesem MPK. W urzędzie gminy, gdzie mieszkam też jest informacja o mojej osobie.

MG: Oczywiście zainteresowanie mediów Pani osobą jest w pełni uzasadnione. Zrobiła Pani coś niesamowitego – uratowała Pani życie niemowlęciu. Wiem, że pewnie opowiadała już Pani o tym ze sto razy, ale proszę opowiedzieć jeszcze raz tę historię.

MM: To było 9 kwietnia. Podjeżdżałam do przystanku Krowodrza Górka tramwajem linii nr 78. Zobaczyłam kobietę trzymającą na rękach małe dziecko, ciągle zaglądającą mu do buzi. Była przestraszona, spanikowana. Na początku nie wiedziałam, o co jej chodzi. Ponieważ inni ludzie byli tą sytuacją mało zainteresowani, szybko wysiadłam z kabiny i zapytałam, czy coś się stało. Kobieta odpowiedziała, że jej dziecko nie oddycha. Od razu zaczęłam działać. Wysłałam tylko status na główną dyspozytornię i pobiegłam udzielać pierw-

szej pomocy. Wzięłam dziecko od matki, położyłam je brzuszkiem na swojej ręce dłonią trzymając za główkę. Uklękałam, rękę na której było dziecko skierowane główką do dołu oparłam na swoim udzie i zaczęłam je poklepywać kilka razy po plecach. W przerwie między klepaniem dwoma palcami delikatnie uciskałam klatkę piersiową niemowlaka i później znów poklepywałam aż dziecko zaczęło oddychać a pokarm ze śliną wyleciał. Na początku oddech był ciężki słychać było płyn w płucach. Potem zaczęło spokojniej oddychać, poruszało rączkami i otworzyło oczka. Mama była spanikowana, cały czas sprawdzała czy oddycha. Nie była w stanie opiekować się dzieckiem. Dlatego ja opiekowałam się nim do przyjazdu karetki. Gdy przyjechali ratownicy, oddałam im dziecko i opowiedziałam co się stało.

MG: Czy naprawdę nikt z pozostałych osób nie przyszedł Pani z pomocą?

MM: Muszę tu wspomnieć o jednej pasażerce, która zadzwoniła po karetkę. To od niej dowiedziałam się, że obie kobiety jechały wcześniejszym tramwajem i już wtedy nagle dziecko przestało oddychać. Jego mama nie wiedziała co zrobić więc postanowiła wysiąść. Ta kobieta pomogła jej wyjść z tramwaju bliźniaczym wózkiem z drugim dzieckiem. Niestety nie potrafiła udzielić pomocy niemowlakowi więc dzwoniła po karetkę i wtedy

ja nadjechałam tramwajem. Ta kobieta najbardziej po całym zajściu dziękowała mi, że wysiadłam i bez chwili zastanowienia udzieliłam dziecku pomocy. Myślała, że skończy się to tragicznie.

MG: Nadal jestem pod wrażeniem. Pasażerowie MPK w Krakowie mogą się czuć bezpiecznie mając taką motorniczą. Nie bała się Pani reagować w tej sytuacji? Udzielanie pierwszej pomocy niemowlęciu różni się od tej udzielanej dorosłemu.

MM: Ja bardzo dużo pracowałam z dziećmi, bo byłam zatrudniona w żłobku. Nie mam żadnego lęku przed udzielaniem pomocy dzieciom. Ja to zrobiłam bez zastanowienia, jak by to było moje własne dziecko. Nie zastanawiałam się, czy moja pomoc będzie skuteczna. Po prostu robiłam to co uznałam, że powinnam zrobić.

MG: Czy od tego czasu skontaktowała się z Panią mama tego uratowanego dziecka?

MM: Nie kontaktowała się. Nic nie wiem na temat stanu zdrowia tego niemowlęcia. Miałam nadzieję, że mama tego dziecka się odezwie.

MG: Znakomitej postawy gratulował Pani prezydent Krakowa, prezes zarządu MPK w Krakowie, wójt gminy Zielonki. Zdziwiło Panią to zainteresowanie?

MM: Tak, ja to na początku byłam przestraszona, że zrobiłam zatrzymanie. Martwiłam się nawet, że nie zdążyłam zgłosić wszystkiego dyspozytorom. Ale od razu się uspokoiłam, gdy wszyscy zaczęli mi gratulować – kierownik, prezydent, prezes i wójt. Byłam tym zaskoczona ale bardzo mnie to ucieszyło.

MG: To jeszcze zapytam, czy zdążyli Pani pogratulować wszyscy koledzy i koleżanki z zajezdni Nowa Huta, w której Pani pracuje?

MM: Myślę, że o tej sytuacji to już wszyscy wiedzą. Każdy mi gratulował, wysyłali smsy, dzwonili. Nawet jak się mijaliśmy to przez okienko gratulowali i krzyczeli, że super akcja.

MG: Czuje się Pani bohaterką?

MM: To zainteresowanie mediów było przede wszystkim dla mnie stresujące. Ja wcześniej nie lubiłam takiego rozgłosu. Gdy się dowiedziałam, że mam jechać na nagranie do studia „Pytanie na śniadanie” strasznie się stresowałam. Niektórzy to się nawet martwili, że ucieknę ze studia (śmiech). Do tej pory byłam zwykłą nie wyróżniającą się osobą z tłumu. Ale potem jakoś się do tego zainteresowania przyzwyczaiłam i teraz jestem już spokojna. No a bohaterką trudno się nie czuć, gdy czyta się o sobie tyle informacji (śmiech).

MG: Powiedziała Pani, że wcześniej pracowała w żłobku? Skąd pomysł na prowadzenie tramwaju?

MM: Ja bardzo lubiłam pracę w żłobku i ciężko było mi się rozstać. Wypłakałam morze łez, gdy się rozstawałam z moimi dziećmi. Niestety nie doszłam do porozumienia w kwestii finansowej z moimi pracodawcami. Gdy jechałam z pracy do domu w tramwaju zobaczyłam na monitorze reklamę, że MPK zatrudnia motorniczych. Złożyłam CV, przesłam rozmowę kwalifikacyjną i poszłam na kurs. Te pół roku kursu minęło mi bardzo szybko. Wszystko od początku bardzo mi się podobało. Dzięki wykwalifikowanym wykładowcom i instruktorom jazdy bardzo szybko przyswoiłam wiedzę i zdobyłam umiejętności potrzebne do prowadzenia tramwaju. Uwielbiam jeździć i uwielbiam swoją pracę. Ja przychodzę do pracy i się uśmiecham. Przyjście do MPK było najlepszą decyzją jaką ostatnio podjęłam w moim życiu.

MG: Bardzo się cieszę, że Pani do nas trafiła. Mam nadzieję, że zostanie Pani u nas na zawsze. Co w tej pracy podoba się Pani najbardziej?

MM: Jazda tramwajem sprawia mi ogromną przyjemność. Ja mogę mieć najgorszy dzień, ale jak wsiałam do tramwaju, to od razu jestem zadowolona. Mogłabym nie wysiadać z tramwaju. Czasem, gdy mam krótką pracę, to aż jest mi jakoś nieswojo, że tak mało pracowałam. Dla mnie ten czas, gdy prowadzę tramwaj bardzo szybko ucieka. Cały czas się coś dzieje. Pojawiają się ciągle inni ludzie. Można obserwować miasto. Nie lubię siedzieć za biurkiem. Każdemu, kogo spotkam mówię, że praca motorniczego jest super i że jak tylko ktoś lubi jeździć, to niech przychodzi do MPK. Nawet moja rodzina i znajomi zauważyli, że odkąd pracuję w MPK to jestem inna. Ta praca pozytywnie na mnie wpłynęła. Jak mam dzień wolny to często zdarza się, że zabieram dzieci na miasto i po Krakowie jeździmy tramwajem. Nie mogę się jakoś z tymi tramwajami rozstać (śmiech).

MG: Jaką radę skierowałaby Pani do nowych, początkujących prowadzących, gdyby znaleźli się w sytuacji konieczności udzielenia pomocy drugiemu człowiekowi? Co jest w takiej sytuacji najważniejsze?

MM: Nie bać się, żeby strach nie sparaliżował człowieka. Iść i pomóc, nieważne czy się do końca nawet wie, co robić. Najważniejsza jest reakcja. Jeżeli cokolwiek się zrobi to jest szansa na uratowanie drugiego człowieka. No i obserwować, nie być obojętnym.

MG: Jeszcze raz bardzo gratuluję Pani odwagi, empatii i umiejętności!

Rozmawiał Marek Gancarczyk ■

DZIEŃ DZIECKA Z MPK W KRAKOWIE

W niedzielę, 1 czerwca MPK w Krakowie zorganizowało po raz kolejny obchody Dnia Dziecka na Zajeźdni Tramwajowej w Nowej Hucie. Bardzo nam zależało, aby było to wyjątkowe spotkanie z naszymi najmłodszymi pasażerami, bo i rok jest wyjątkowy – świętujemy przecież 150 lat krakowskiej komunikacji miejskiej.

Zadbaliśmy o to, aby nasi goście czuli się jak u siebie. Gwarantowana doskonała zabawa dla dużych i małych, dla szczęśliwych i markotnych, dla niewyspanych i wypoczętych, dla łasuchów i niejadków. Przygotowaliśmy mnóstwo atrakcji:

- Zwiedzanie Stacji – zejście do kanału w pięknym niebieskim kasku – prawie jak mechanik,
- Zabytkowe Autobusy – zwiedzanie, są ślicznie, jest jak w muzeum,
- Nowoczesne autobusy – wyjątkowa ekologiczna lekcja w nowoczesnym wydaniu,
- Super jazda – możliwość samodzielnego po-

rowadzenia tramwaju! Ale emocje!

- Zabytkowe tramwaje – zwiedzanie, zwiedzanie, podziwianie,
- Współczesne tramwaje, nowoczesny magazyn, przejazd przez myjnię, wkolejanie tramwajów, pojazdy techniczne – czyli „szkolenie” dla zainteresowanych nowoczesnymi rozwiązaniami i zaawansowaną techniką
- Wycieczka historycznymi tramwajami
- Straż pożarna, straż miejska i policja – prezentacja pojazdów służbowych, pobawimy się z psem,
- Kącik relaksu – staw, rybki i mnóstwo leżaków, to dla tych, którzy się zmęczyli, albo chcą się opalać...
- Wszędzie balony, pyszne mleczne krówki, i hit – model pięknego nowoczesnego tramwaju do samodzielnego składania.

W tym dniu rozstrzygnęliśmy jubileuszowy konkurs plastyczny pod nazwą „KOMUNIKACJA MIEJSKA WCZORAJ I DZIŚ”. Cieszył się on dużym



Setki dzieci wraz z opiekunami odwiedziło zajezdnię tramwajową w Nowej Hucie

zainteresowaniem wśród dzieci. Przedmiotem konkursu było wykonanie pracy nawiązującej do jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie. Byliśmy pewni, że wyobraźnia i talent plastyczny dzieci sprawią, że ta długa historia i rozwój krakowskiego transportu zostaną ukazane w wyjątkowy i oryginalny sposób. Tak też się stało. Wszystkie nadesłane prace były piękne i niezwykle ciekawe, kolorowe, jedne bardzo poważne, drugie lekkie, radosne, z humorem.

Za piękne prace dzieci otrzymały równie piękne prezenty, było ich dużo i podobno (w opinii dzieci) torby były ciężkie. Wszystkim zwycięzcom gratulujemy!

Pozostałym konkursowiczom w dniu ich święta nie tylko za udział, ale przede wszystkim za chęci, zaangażowanie i niezwykle pomysły rozdano nagrody. Kto się zgłosił ze swoją pracą otrzymał niespodziankę. Dzieci potwierdziły, że było warto, bo nagroda przyjemna i mięciutka – pamiątkowa poduszka.

Fantastyczna zabawa. Szkoda, że Dzień Dziecka jest tylko raz w roku. To była wyjątkowa okazja, aby w jednym miejscu zrobić sobie zdjęcie z Prezydentem Miasta Aleksandrem Miszałskim, przybić piątkę z Trambusiem i powyglądać się z Lajkonikiem!

Serdeczne podziękowania za udział dla:

- Młodych artystów z Państwowej Ogólnokształcącej Szkoły Muzycznej II stopnia im. F.

Zwycięzcy konkursu „Komunikacja miejska wczoraj i dziś”:

Grupa wiekowa do 7 lat: I miejsce: Aleksander Bałuk, II miejsce: Zofia Jaje, III miejsce: Maciej Kuś, wyróżnienie: Anna Kisielewska

Grupa wiekowa 8-11 lat: I miejsce: Jan Madej, II miejsce: Karina Zverieva, III miejsce: Aleksandra Guzik, wyróżnienie: Aleksandra Wasik

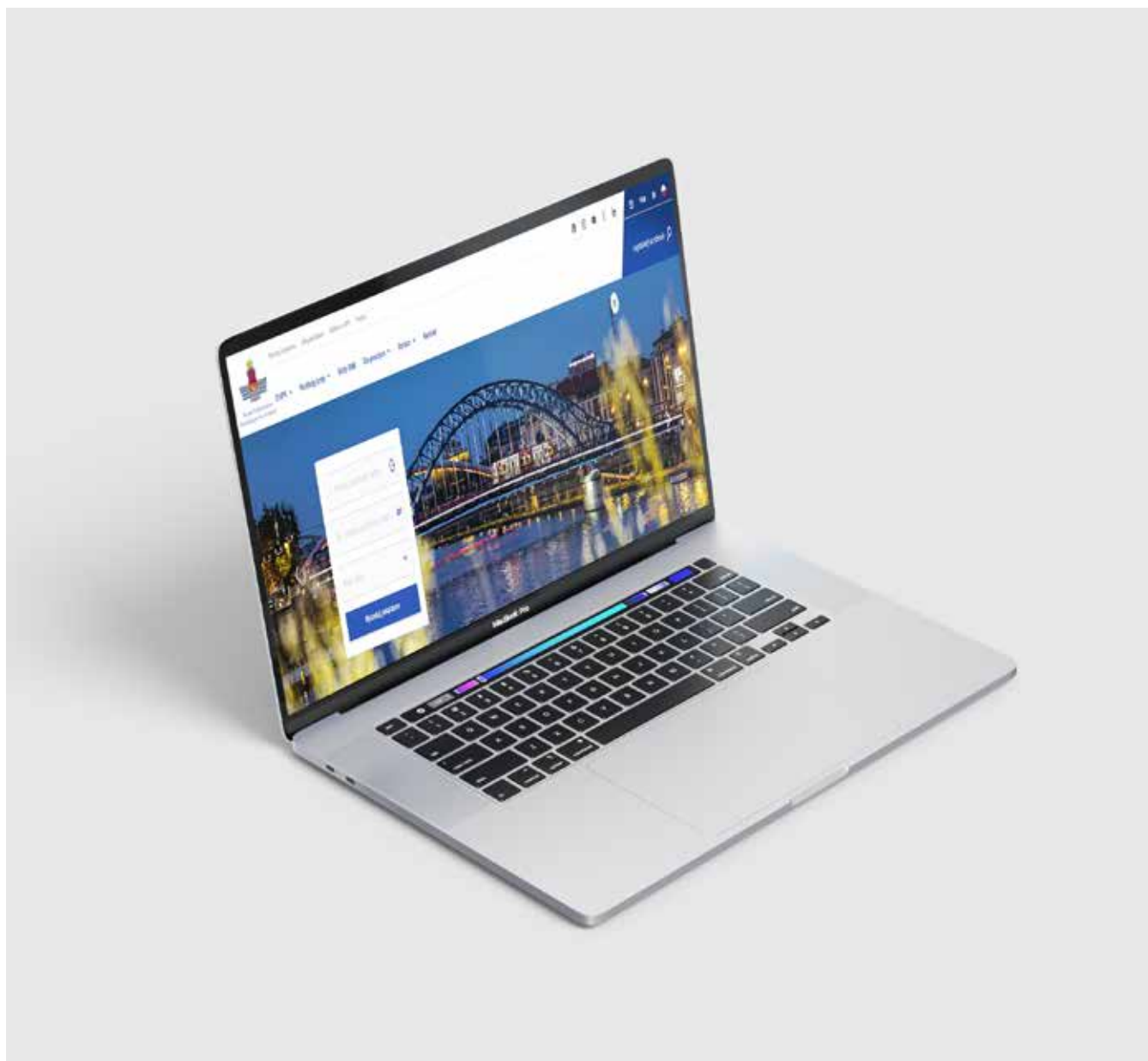
Grupa wiekowa 12-15 lat: I miejsce: Klara Piwoarczyk, II miejsce: Piotr Jędrychowski, III miejsce: Barbara Gil, wyróżnienie: Maciej Kawa.

Chopina z ul. Basztowej w Krakowie oraz ich opiekunki Pani Magdaleny Pilarz – Bobrowskiej, którzy zaprezentowali swoje umiejętności na scenie.

- Lajkonika – Piotra Piecha – aktora Teatru Ludowego w Krakowie, który godnie reprezentował gospodarza.
 - Podopiecznych i Trenerów ze Stowarzyszenia Rodziców i Przyjaciół Osób z Zespołem Downa „Tęcza” w Krakowie, którzy przygotowali animację, ale także częstowali dzieci przepyszny tortem.
- Do zobaczenia za rok! ■

JACEK KISIELAK

NOWA STRONA INTERNETOWA MPK



Wdobie dynamicznego rozwoju technologii i rosnących oczekiwań użytkowników, nowoczesna strona internetowa to nie tylko wizytówka firmy, ale przede wszystkim narzędzie codziennego użytku. Z tą myślą MPK S.A. w Krakowie uruchomiło zupełnie nową wersję swojego portalu internetowego. To nie tylko zmiana wizualna – to kompleksowe przemyślenie potrzeb pasażerów i dostosowanie cyfrowych usług do współczesnych standardów.

Z MYŚLĄ O WSZYSTKICH

Nowa strona MPK powstała w odpowiedzi na sugestie samych użytkowników – zarówno mieszkańców Krakowa, jak i osób regularnie korzystających z komunikacji miejskiej. Szczególną uwagę poświęcono dostępności. Projektując nową wersję portalu, uwzględniono potrzeby osób z niepełnosprawnościami – zwłaszcza niewidomych i słabowidzących. Strona przeszła szczegółowy audyt zgodności z wytycznymi WCAG (Web Content Accessibility Guidelines) i została oceniona pozytywnie. Dzięki temu każ-

dy użytkownik – bez względu na stopień sprawności – może bez przeszkód korzystać z serwisu, planować podróże czy sprawdzać zmiany w komunikacji.

NOWOCZESNY WYGLĄD I INTUICYJNA NAWIGACJA

Już na pierwszy rzut oka widać, że nowa strona MPK została zaprojektowana według aktualnych trendów – jest przejrzysta, estetyczna i zoptymalizowana pod kątem różnych urządzeń. Intuicyjna nawigacja ułatwia znalezienie informacji, a nowy układ treści pozwala szybko dotrzeć do najważniejszych funkcji. Strona automatycznie dopasowuje się do ekranu komputera, tabletu czy smartfona – co ma ogromne znaczenie w świecie, gdzie coraz więcej osób korzysta z internetu mobilnie, często w biegu, na przystanku lub w tramwaju.

PLANOWANIE PODRÓŻY? TERAZ JESZCZE ŁATWIEJSZE

Jedną z najbardziej oczekiwanych nowości jest zaawansowana wyszukiwarka połączeń. Dzięki niej można szybko znaleźć najdogodniejsze połączenie w Krakowie i aglomeracji – zarówno z konkretnego przystanku, jak i z dowolnego adresu. Wyszukiwarka uwzględnia realne czasy odjazdów, co oznacza, że plan podróży odzwierciedla aktualną sytuację na trasach. Dla osób, które często korzystają z tych samych linii lub przystanków, przygotowano możliwość tworzenia „Ulubionych”. Dzięki temu można zapisać najczęściej wybierane połączenia i błyskawicznie do nich wracać – bez potrzeby każdorazowego wyszukiwania.

ROZKŁADY JAZDY Z DODATKOWYMI INFORMACJAMI

Zmienił się również sposób prezentacji rozkładów jazdy. Od teraz są one powiązane z komunikatami – jeśli linia zmienia trasę z powodu remontu lub wydarzenia specjalnego, informacja o tym pojawi się automatycznie przy rozkładzie. To ważne udogodnienie, które pozwala lepiej planować codzienne podróże i uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek.

KOMUNIKACJA NIE TYLKO Z PASAŻERAMI

Nowa strona MPK to także ukłon w stronę partnerów biznesowych, firm i instytucji. Przedsiębiorcy zainteresowani reklamą na pojazdach MPK znajdą teraz znacznie więcej informacji –

od typów pojazdów, przez lokalizacje reklam, po możliwość dopasowania oferty do własnych potrzeb i budżetu. Z kolei firmy i dostawcy zainteresowani współpracą z MPK zyskali bardziej przejrzysty dostęp do aktualnych zamówień i przetargów. Zmieniona została także sekcja z ofertami pracy, dzięki czemu kandydaci mogą w prostszy sposób zapoznać się z aktualnymi rekrutacjami.

STAŁY KONTAKT Z PASAŻERAMI

Choć strona zyskała nowy wygląd i funkcje, jedno pozostało niezmiennie – otwartość na głos pasażerów. Nadal działa formularz kontaktowy, za pomocą którego można zgłaszać uwagi, pomysły czy problemy związane z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej. Strona internetowa MPK pozostaje zatem nie tylko źródłem informacji, ale także istotnym kanałem dialogu z mieszkańcami Krakowa.

TECHNOLOGIA Z KRAKOWSKIM RODOWODEM

Za realizację projektu odpowiada krakowska firma Amistad Mobile, która zwyciężyła w postępowaniu przetargowym. Dzięki współpracy z lokalnym wykonawcą możliwe było dokładne dopasowanie funkcji strony do specyfiki krakowskiego transportu publicznego oraz sprawna komunikacja na każdym etapie wdrożenia.

NOWA STRONA NA 150-LECIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

Warto dodać, że uruchomienie nowej strony internetowej zbiega się z wyjątkowym jubileuszem – w 2025 roku obchodzimy 150-lecie komunikacji miejskiej w Krakowie. To symboliczne podkreślenie, że mimo długiej i bogatej historii, MPK nie stoi w miejscu – wręcz przeciwnie, stale się rozwija i dostosowuje do wyzwań współczesności.

ZACHĘCAMY DO KORZYSTANIA!

Nowa strona MPK to narzędzie stworzone z myślą o pasażerach – dostępne, funkcjonalne i przyjazne. Zachęcamy wszystkich mieszkańców Krakowa oraz gości naszego miasta do regularnego korzystania z portalu: www.mpk.krakow.pl.

Sprawdźcie sami, jak łatwo można teraz zaplanować podróż, znaleźć potrzebne informacje czy poznać aktualne zmiany w komunikacji. Wierzymy, że ta zmiana będzie realnym wsparciem w codziennym poruszaniu się po mieście. ■

MAREK GANCARCZYK, AGNIESZKA NOWAK

KRAKÓW PRZEKAZAŁ PIĘĆ UŻYWANYCH AUTOBUSÓW DO MIASTA SUMY



Formalne przekazanie autobusów odbyło się z udziałem przedstawicieli MPK w Krakowie i władz miasta Sumy

W związku z apelem władz ukraińskiego miasta Sumy, położonego tuż przy granicy z Rosją, Kraków zdecydował o przekazaniu temu miastu w ramach pomocy humanitarnej pięciu używanych autobusów. Z powodu toczącej się wojny to ukraińskie miasto stawia czoła licznym wyzwaniom w zakresie zabezpieczenia ciągłości funkcjonowania usług komunalnych, w tym także transportowych. Brakuje tam m.in. autobusów.

Autobusy, które trafiły do tego miasta to pojazdy marki Mercedes Citaro o długości 12 metrów z 2011 roku. Zostały one wycofane z ruchu przez MPK w Krakowie w związku z dostawą nowych pojazdów i ich wysłanie do Ukrainy w żaden sposób nie wpłynęło na ograniczenie kursów w krakowskiej komunikacji miejskiej.

Formalne przekazanie autobusów do miasta Sumy odbyło się w środę, 16 kwietnia w obecności przedstawicieli tego ukraińskiego miasta: Vitaliia Zhylenko, doradcy Mera ds. Komunalnych,

Kostiantyna Tykhenko, dyrektora spółki komunalnej „Misksvitlo” oraz radnych miasta Sumy – Oleksandra Korolyova i Maksyma Didukha.

W spotkaniu wziął także udział Waczesław Wojnarowski, Konsul Generalny Ukrainy w Krakowie oraz Valentyna Kuzmin, Wicekonsul Ukrainy w Krakowie. Goście podczas swojej wizyty uzyskali informację o zakresie i zasadach funkcjonowania MPK w Krakowie oraz zwiedzili Stację Obsługi i Remontów MPK.

W poniedziałek 28 kwietnia pięć autobusów MPK w Krakowie wyjechało z zajezdni Wola Duchacka i pojechało do granicy polsko-ukraińskiej. Do granicy były prowadzone przez kierowców MPK S.A. w Krakowie. Tam zostały przekazane kierowcom z Ukrainy, którzy sami poprowadzili je do swojego miasta. Nasze autobusy szczęśliwie dotarły do miasta Sumy i służą mieszkańcom Ukrainy.

Przypomnijmy, że po wybuchu wojny w Ukrainie Kraków przekazał używane autobusy także do Lwowa oraz miasta Chmielnicki (w sumie sześć autobusów). ■

RENATA POŁOMSKA*

„ŻONKILOWY TRAMWAJ” WSPIERAŁ HOSPICJUM ŚW. ŁAZARZA

Zonkilowy Tramwaj, którego kursy są darem Honorowych Dawców Krwi Koła PCK przy MPK, wpisał się trwale w krajobraz Krakowa. Trzydniowa doroczna akcja w tramwaju organizowana podczas trwania Pól Nadziei daje Hospicjum św. Łazarza sposobność do propagowania opieki hospicyjnej, informowania o pomocy, którą świadczy Hospicjum osobom chorym u kresu życia, oraz możliwość pozyskiwania środków finansowych na hospicyjną działalność.

Żonkilowy Tramwaj jest ulubionym wydarzeniem młodzieży, nigdy nie mamy problemu z pozyskaniem wolontariuszy do prowadzenia kwest. Bierze w nich udział młodzież pod opieką nauczycieli. Żonkilowa kwesta w tramwaju jest barwnym wydarzeniem, okazją do spotkań i rozmów. Tradycyjnie, każdego roku w dekorowaniu tramwaju pomagają nam wolontariusze ze Szkoły Podstawowej w Bibicach pod opieką Pani Anny Tataruch. Kolejne dyżury przejmują uczniowie z innych szkół.

Tramwajowa akcja, każdego roku przykuwa zainteresowanie mediów, które chętnie podejmują temat Żonkilowego Tramwaju. Daje nam to poczucie, że hospicyjne sprawy i troski chorych są istotne także dla innych. Bardzo doceniamy ten gest Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie oraz wszystkich zaangażowanych pracowników: Honorowych Dawców Krwi, Zespołu odpowiedzialnego za promocję MPK, motorniczych, mamy także w pamięci Panów zaangażowanych w kolejne tramwajowe akcje Pana Marka Nawrota, Pana Zygmunta Borsuka, Pana Andrzeja Ostafina oraz Władysława Michalskiego.

Żonkilowy Tramwaj wyrusza każdego roku na ulice Krakowa w celu wsparcia Hospicjum św. Łazarza. Dziękujemy wszystkim wolontariuszom oraz pasażerom, którzy nim podróżują. Dziękujemy, że jesteście! ■

*) Hospicjum Świętego Łazarza

KATARZYNA SZYMAŃSKA

PROJEKT #OGARNIAM ŻYCIE

Wdobie rosnących wyzwań emocjonalnych i społecznych, z jakimi mierzy się współczesna młodzież, coraz bardziej zauważalna staje się potrzeba budowania przestrzeni, które wspierają nie tylko rozwój intelektualny, ale przede wszystkim kondycję psychofizyczną młodych ludzi. Projekt #OgarniamŻycie, będący miejską inicjatywą skierowaną do uczniów krakowskich szkół, idealnie wpisuje się w tę potrzebę. Jednym z jego najbardziej poruszających elementów było wydarzenie Tramwaj Mocy nr 20, które po raz drugi przemierzyło ulice Krakowa, niosąc pozytywne przesłanie i emocjo-

nalne wsparcie. W przejeździe wzięła udział Maria Klaman, wiceprezydent Krakowa.

14 kwietnia i 6 maja 2025 roku mieszkańcy Krakowa mieli okazję uczestniczyć w wyjątkowej akcji zorganizowanej przez uczniów Szkoły Podstawowej nr 8, przy wsparciu koordynatorów szkolnych projektu p. Katarzyny Szymańskiej, oraz p. Marioli Ziółko. Dzięki współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A., tramwaj stał się mobilną przestrzenią troski o zdrowie psychiczne, emocje i relacje – zarówno wśród młodzieży, jak i mieszkańców miasta. Celem wydarzenia było nie tylko promowanie wartości takich jak empatia, życzliwość i współodpo-

wiedzialność społeczna, ale także uświadamianie, jak ważne jest dbanie o siebie – psychicznie i fizycznie. W obliczu codziennego stresu, presji i wyzwań dojrzewania, uczniowie wyszli z przesłaniem: „mam w sobie siłę, by zmieniać każdy dzień w lepszą chwilę” – przesłaniem, które ma moc dodawania otuchy, ale też przypomina o sile wypoczynku, równowagi emocjonalnej i zdrowych relacji.

Wnętrze tramwaju wypełniono afirmacjami, cytatami wzmacniającymi poczucie własnej wartości, a także „biletami mocy”, które zawierały nie tylko pozytywne hasła, ale też numery telefonów

pomocowych – wskazując, gdzie szukać wsparcia w trudnych momentach. To właśnie profilaktyka zdrowia psychicznego stała się ukrytą osią tego wydarzenia – pokazując, że rozmowa, uważność i kontakt z drugim człowiekiem mają realną moc wzmacniania kondycji psychofizycznej młodych osób.

Symbolem wspólnoty i wsparcia były papierowe skrzydła, do których uczestnicy przypinali własnoręcznie zapisane pióra z dobrymi myślami. Ten prosty, lecz wymowny gest stał się metaforą emocjonalnego ukojenia i wspólnego działania na rzecz dobra. ■

MAREK GANCARCZYK

MOST GRUNWALDZKI W REMONCIE



Od 10 maja trwają prace na moście Grunwaldzkim. Remont przeprawy potrwa 10 miesięcy, w tym przez 7 miesięcy nie będą mogły przejeżdżać po niej samochody, a przez 5,5 miesiąca tramwaje.

W związku z zamknięciem mostu została uruchomiona linia tramwajowa nr 72, na której kursują tramwaje dwukierunkowe z Czerwonych Maków P+R przez ul. Kapelanka i Monte Cassino do Centrum Kongresowego ICE Kraków. Została także uruchomiona linia autobusowa zastępcza

z Łagiewnik przez rondo Grunwaldzkie do pętli na Powiślu – „Nowy Świat”. Podczas prowadzonych prac, aby zachować dostęp do przystanku „Orzeszkowa”, powstała linia nr 784 jako wydłużenie trasy przejazdu autobusu nr 184.

Z ul. Dietla tramwaje zostały przekierowane na ul. Krakowską. Zamknięcie mostu oznacza, że ruch tramwajowy i autobusowy musiał zostać skierowany na trasę objazdową przez ul. Kalwaryjską/Limanowskiego do ul. Krakowskiej/Staro-wiejskiej. ■

AGATA KRZYŻEK-GOLA*

WYJĄTKOWY TRAMWAJ Z OKAZJI ŚWIATOWEGO DNIA OSÓB Z ZESPOŁEM DOWNA



Pasażerowie specjalnego tramwaju mogli poznać osoby z zespołem Downa

21 marca obchodzimy nie tylko Pierwszy Dzień Wiosny, ale również Światowy Dzień Osób z Zespołem Downa. To wyjątkowy dzień dla wszystkich osób z tą wadą genetyczną i członków ich rodzin. W tym roku do wspólnego świętowania dołączyło krakowskie MPK!

Na ulice Krakowa wyjechał specjalny, kolorowy i rozśpiewany tramwaj. Podróżni mieli okazję włączyć się w wiosenne śpiewy, wziąć udział w konkursach z nagrodami, a przede wszystkim poznać osoby z zespołem Downa i przełamać swoje bariery. Organizatorem wydarzenia było Stowarzyszenie Rodziców i Przyjaciół Osób z Zespołem Downa „Tęcza” w Krakowie.

Nasze Stowarzyszenie od ponad 25 lat walczy o to, aby osoby z zespołem Downa postrzegane były w pozytywnym świetle. Staramy się pokazywać ich mocne strony, pogodę ducha, otwartość na innych i ogromną chęć do działania. Ogromnie cieszymy się, że w tym roku do wspólnego świętowania dołączyło MPK w Krakowie, dzięki tej współpracy mogliśmy dotrzeć do zdecydowanie większej liczby mieszkańców naszego miasta. Z doświadczeń

Stowarzyszenia jasno wynika, że najlepszym sposobem na zmianę stereotypów jest bezpośredni kontakt z osobami z trisomią 21. Pozwala on na zweryfikowanie swoich przekonań, przełamanie barier i prawdziwe poznanie drugiego człowieka. Pasażerowie specjalnego tramwaju mogli również dowiedzieć się więcej o zespole Downa z okolicznościowej gazetki Stowarzyszenia.

Niezwykłą, wiosenną atmosferę zapewniły śpiewające studentki krakowskich uczelni wyższych. Do wspólnej podróży zachęcał znany i lubiany głos redaktora radiowego – Przemysława Skowrona, ambasadora Stowarzyszenia. Na odważnych czekały konkursy z nagrodami – kolorowe skarpetki nie do pary, które są symbolem tego dnia.

W akcję włączyli się również wolontariusze – uczniowie Szkoły Podstawowej nr 92 w Krakowie. Wiosenna Akcja Tramwajowa była więc wydarzeniem ze wszech miar integracyjnym, włączającym i podkreślającym, że osoby z zespołem Downa są taką samą częścią naszego społeczeństwa, jak każdy z nas. ■

*) Stowarzyszenie Rodziców i Przyjaciół Osób z Zespołem Downa „Tęcza” w Krakowie.

TOMASZ GRABOWSKI*

Z BILETOMATEM ZA KRATAMI – MPK WSPIERA CYFROWĄ RESOCJALIZACJĘ



Tomasz Garbowski z MPK w Krakowie podczas zajęć edukacyjnych z więźniami

W marcu tego roku nasza firma została zaproszona do wyjątkowej inicjatywy – programu „Cyfrowy re-start”, realizowanego w Zakładzie Karnym w Nowym Wiśniczu. Jako przedstawiciel MPK w Krakowie wraz z Kierownikiem Sekcji zajmującej się obsługą automatów biletowych Pawłem Gruszczyńskim, miałem przyjemność uczestniczyć w spotkaniu z osadzonymi, którego celem była edukacja cyfrowa oraz przygotowanie skazanych do powrotu do życia w społeczeństwie.

Niecodziennym tłem tego wydarzenia był sam obiekt, który posiada nie tylko funkcję penitencjarną, ale również wyjątkową wartość historyczną i architektoniczną. Zakład Karny w Nowym Wiśniczu mieści się w murach XVII-wiecznego klasztoru Karmelitów Bosych. To jeden z najstarszych i najbardziej charakterystycznych budynków więziennych w Polsce – z monumentalnymi krużgankami, zabytkową kaplicą i grubymi, kamiennymi murami, które same w sobie opowiadają. Dziś, w tych

historycznych wnętrzach, nowoczesna technologia wkracza w codzienność osób pozbawionych wolności.

Podczas wizyty zaprezentowaliśmy dwa modele biletomatów mobilnych – bardzo popularny obecnie w naszej Spółce; automat Mera BM-102 oraz najnowsze urządzenie, które zaczyna pojawiać się w krakowskich tramwajach i autobusach – biletomat Mera EMV. Osadzeni uczyli się obsługi ekranu dotykowego, zakupu biletu, korzystania z płatności bezgotówkowych oraz poruszania się po menu. Dla wielu z nich była to pierwsza w życiu styczność z taką technologią – niektórzy ostatni raz widzieli automat biletowy kilkanaście lat temu w epoce, w której wspomniany ekran dotykowy był nowinką technologiczną.

Reakcje uczestników przeszły nasze oczekiwania – pytania były konkretne, zainteresowanie duże, a zaangażowanie szczere. Osadzeni porównywali funkcje nowych automatów z tymi znanymi im sprzed lat, testowali różne scenariusze zakupu i upewniali się, jak wygląda kontrola biletu

w wersji elektronicznej. Nie zabrakło też rozmów o tym, jak bardzo technologia zmieniła komunikację miejską w ostatnich dwóch dekadach. Osadzeni zadawali także mnóstwo pytań o codzienne funkcjonowanie komunikacji miejskiej, a także wyrażali duże zainteresowanie zabytkowymi pojazdami będącymi w posiadaniu naszej Firmy. Poniżej te właśnie pojazdy kojarzą im się z czasami, w których mieli możliwość korzystania z nich w życiu codziennym.

„Cyfrowy re-start” to nie tylko biletomaty. To kompleksowy program edukacyjny, w którym skazani uczą się m.in. zakładania kont mailowych, korzystania z bankowości internetowej, paczkomatów, kas samoobsługowych i podstaw bezpieczeństwa cyfrowego. Część zajęć oparta była na specjalnie przygotowanych symulatorach urządzeń, co pozwoliło uczestnikom na realistyczne ćwiczenia, mimo że dostęp do prawdziwego Internetu w zakładzie karnym jest oczywiście zabroniony.

Dla nas, pracowników MPK, udział w tym przedsięwzięciu był czymś więcej niż tylko

prezentacją urządzenia – to przykład realnego zaangażowania Spółki w działania społeczne i wsparcie integracji cyfrowej. Samo wydarzenie oraz współpraca z Służbą Więzienną jako się nawiązała pokazuje, że jako przewoźnik możemy pełnić również funkcję edukacyjną i wspierać tych, którzy po latach izolacji będą musieli nauczyć się życia w nowej cyfrowej rzeczywistości.

Na zakończenie Pani Rzecznik Prasowy Dyrektora Okręgowego Służby Więziennej w Krakowie mjr Anna Margelist-Czajczyk podziękowała za przeprowadzoną prezentację i wyraziła nadzieję na kontynuację współpracy w kolejnych edycjach programu „Cyfrowy re-start”.

Wspólna refleksja z tego spotkania? Dla wielu z nich to dopiero początek w nowym cyfrowym, świecie, ale jak powiedział jeden z osadzonych biorących udział w zajęciach:

„Teraz już wiem, że dam radę. Potrzebowałem tylko okazji, żeby spróbować.” ■

*) Kierownik Działu Obsługi Technicznej.

SŁAWOMIR SUCHOSZEK

KONKURS, W KTÓRYM LICZY SIĘ BEZPIECZEŃSTWO PRACOWNIKÓW MPK W KRAKOWIE

W kolejnej edycji Konkursu o tytuł „Najlepszej Stacji Obsługi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w MPK Kraków”, drugi raz z rzędu zwyciężyła Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Kolejne miejsca zajęły Stacje Autobusów Bieńczyce oraz Płaszów. Dyplomy i nagrody pieniężne z rąk Wiceprezesa Zarządu MPK, pana Mariusza Szałkowskiego odebrali Kierownicy: Tomasz Możdziej, Krzysztof Wieczorek oraz Marcin Tucharz.

Kierownik zwycięskiej stacji otrzymał również od przedstawiciela NSZZ Solidarność oraz Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie specjalną statuetkę. Dalsze miejsca zajęły Stacje Obsługi Tramwajów Nowa

Huta, Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze oraz Stacja Obsługi i Remontów.

Konkurs, który od wielu lat organizowany jest w naszym przedsiębiorstwie ma na celu przede wszystkim poprawę warunków pracy. Komisja, nad którą patronat sprawuje Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy, a w skład której wchodzi również kierownik Działu Kontroli Techniczno-Eksplatacyjnej, przedstawiciel Inspektoratu BHP oraz przedstawiciele Związków Zawodowych oceniają m.in. czystość, utrzymywanie ładu i porządku na stanowiskach pracy, przestrzeganie przepisów BHP i ppoż., stan i oznakowanie dróg itp.

To ważne, aby pracownicy czuli się bezpiecznie na stanowiskach pracy i aby wszystko było zgodne z obowiązującymi przepisami. ■

KATARZYNA SADOWSKA

CO Z ROWERAMI W TRAMWAJACH I AUTOBUSACH?

Obowiązująca obecnie uchwała Rady Miasta Krakowa w sprawie: przepisów porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami Komunikacji miejskiej w Krakowie określa sposób przewożenia rowerów „w pojazdach nie wyposażonych w bagażnik zewnętrzny – wewnątrz pojazdu w szczególności w miejscu do tego wyznaczonym, o ile nie zachodzą okoliczności uniemożliwiające wniesienie roweru np.: znaczna ilość pasażerów w pojeździe nie pozwalająca na swobodne wprowadzenie i ustawienie roweru”

W taborze MPK S.A. w Krakowie jedynie wagony firmy PESA posiadają miejsca wyznaczone do przewozu rowerów, pozostałe pojazdy nie posiadają specjalnych oznaczeń. W Przepisach porządkowych brak bardziej szczegółowych zapisów dotyczących przewożenia rowerów, co powoduje, że na tym tle pomiędzy prowadzącymi pojazdy a rowerzystami coraz częściej dochodzi do sytuacji konfliktowych. Szczególnie, gdy rowerzyści zajmują wydzielone i oznaczone znakiem graficznym (piktogramem) stanowiska dla wózków inwalidzkich lub dziecięcych. Duża grupa kierowców i motorniczych domaga się wprowadzenia w Przepisach porządkowych zapisów, które wyznaczają odpowiednie miejsca w pojazdach wraz z systemem mocowań, a także określenia reguł, kto i na jakich zasadach pierwszeństwa może jechać w pojeździe w tak wyznaczonym miejscu. Właściwe oznaczenie powinno być wewnątrz, jak i na zewnątrz pojazdu, a prowadzący rower powinien mieć świadomość, że w przypadku pojawienia się pasażera na wózku inwalidzkim lub wózka dziecięcego będzie zmuszony opuścić wyznaczone miejsce, a zarazem pojazd.

Dodatkowym problemem jest całkowity brak uregulowań w kwestii zasad przewozu hulajnóg, rowerów elektrycznych, itp. W przypadku dopuszczenia przewozu hulajnóg elektrycznych należałoby rozważyć wprowadzenie podobnych zasad, jak w przypadku przewozu rowerów. Ze względów bezpieczeństwa hulajnoga elektryczna



Bagażniki na rowery są zamontowane na autobusach kursujących na linii nr 134 do ZOO

powinna być przymocowana do pojazdu w miejscu wyznaczonym, tak, żeby w przypadku hamowania awaryjnego lub zdarzenia drogowego nie zagrażała innym pasażerom podróżującym w pojeździe komunikacji miejskiej.

Obowiązujące przepisy w sposób jednoznaczny obciążają kierowców i motorniczych podjęciem decyzji, czy w pojeździe w danym momencie może podróżować osoba z rowerem, hulajnogą lub UTO. Dlatego właśnie to przede wszystkim prowadzący pojazdy MPK S.A. w Krakowie oczekują wprowadzenia jednoznacznych wytycznych. Mając to na względzie MPK S.A. w Krakowie skierowało wniosek do organizatora transportu, tj. Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie w sprawie konieczności wypracowania odpowiednich, czytelnych przepisów. Pożądane jest jak najszybsze rozpoczęcie prac nad stworzeniem odpowiednich uregulowań. Tym bardziej, że ich brak coraz częściej rodzi konflikty i ma wpływ na bezpieczeństwo użytkowników komunikacji miejskiej. ■

MAREK GANCARCZYK, JACEK KOŁODZIEJ

MPK ODBUDOWAŁO WYJĄTKOWY WAGON HISTORYCZNY ND



Zielony wagon ND dołączył do floty historycznych pojazdów MPK w Krakowie

Jest zielony i powstał z części zebranych z czterech miast: Krakowa, Poznania, Katowic i Łodzi. Tak więc pomimo tego, że jest z rodziny wagonów typu N, które w przeszłości były w Polsce niezwykle popularne, stanie się wyjątkowym egzemplarzem w kolekcji historycznych pojazdów MPK w Krakowie. Mowa o wyremontowanym przez pracowników MPK w Krakowie historycznym wagonie doczepnym ND nr 454, który MPK w Krakowie zaprezentowało w czwartek, 10 kwietnia w nowohuckiej zajezdni tramwajowej.

Co ciekawe Kraków jest obecnie jedynym miastem w Polsce, gdzie ten typ wagonu doczepnego ND można zobaczyć i gdzie będzie się można nim przejechać. Pojazd nie przetrwał do naszych czasów, ale zgromadzone przez MPK w Krakowie części tramwajów typu N pozwoliły na jego odtworzenie przy wykorzystaniu oryginalnych elementów.

Do odbudowy wagonu posłużyło nadwozie wagonu z Tramwajów Śląskich osadzone na podwoziu (wózku) krakowskiego tramwaju. Zamontowane drzwi pochodzą z tramwajów łódz-



Wnętrze wagonu ND

TARPAN MPK W KRAKOWIE Z NAGRODĄ

W sobotę 7 czerwca 2025 zabytkowy Tarpan z zajezdni MPK w Krakowie został zaprezentowany na Uniwersytecie Rolniczym wśród kultowych traktorów i zabytkowych samochodów wyprodukowanych przez 1985 rok. Było to spotkanie dla miłośników starych maszyn rolniczych i starych samochodów w ramach V Zlotu Starych Ciągników i Samochodów w Krakowie. W tym roku przypadła jubileuszowa (drewniana) edycja zlotu. Dla gości przygotowano liczne konkursy i animacje. Odbywały się prezentacje i przejażdżki. Wśród znamienitych gości znaleźli się Marszałek Województwa Małopolskiego, Łukasz Smółka, Rektor Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie, dr hab. inż. Sylwester Tabor, prof. URK oraz władze Wydziału Inżynierii Środowiska i Geodezji. Piękny Tarpan MPK w Krakowie zdobył II miejsce w konkursie na najładniejszy samochód.

Tarpan 233 należący do MPK w Krakowie został zakupiony wiosną 1975 roku przez mieszkańca Koprzywnicy (województwo świętokrzyskie), który użytkował go do własnych potrzeb w rolnictwie. Zakupiony przez MPK został poddany naprawie z zachowaniem wszystkich oryginalnych elementów pochodzących z okresu produkcji. Niewielki oryginalny przebieg samochodu i pełne pierwotne wyposażenie czynią ten samochód jednym z najlepiej zachowanych Tarpanów w Polsce.

Anna Gazda

kich. Ramy okienne подарowane zostały przez krakowskiego miłośnika. Tramwajowi miłośnicy z Poznania przygotowali z kolei niezbędne materiały ilustracyjne z okresu eksploatacji wagonu oraz obecne oznakowanie wagonu. Dzięki takim zabiegom udało się odtworzyć wagon doczepny będący odwzorowaniem poznańskiego tramwaju nr 454. Nic więc dziwnego, że w prezentacji wagonu w Krakowie wzięli udział przedstawiciele MPK w Poznaniu oraz z Tramwajów Śląskich.

Poznańskie wagony doczepne (o numeracji od 451 do 455) eksploatowane były w latach 1963–1970 w parze ze zmodernizowanymi wagonami silnikowymi, ale z czasem z uwagi na brak elektrycznego sterowania drzwiami łączono je w składy także z wagonami najstarszymi.

Wagony doczepne ND to efekt modernizacji prowadzonej m.in. przez poznańskiego przewoźnika (oprócz Poznania takie modernizacje prowadziły także Wrocław, Gdańsk, Łódź i Kraków). Jej elementem był m.in. poprawiający bezpieczeństwo pasażerów montaż mechanicznie zamykanych drzwi sterowanych przez motorniczego, a także hamulców szynowych, przewidzianych już w trakcie projektowania wagonu. Oprócz tego wagon wyposażono w światła stopu, kierunkowskazów oraz lusterka umożliwiające obserwację składu. Dla ułatwienia pracy warsztatów modernizowane wagony przewidziano wyłącznie jako jednokierunkowe, co pozwoliłoby zmniejszyć koszty eksploatacji. Namiastką nowoczesności dla pasażerów miała być podłoga pokryta gumą zabudowana na jednym poziomie, miękkie wyściełane dermą siedzenia dla pasażerów. ■

MAREK GANCARCZYK, JACEK KOŁODZIEJ

ODBUDOWANY PRZEZ MPK W KRAKOWIE WAGON SN1 Z 1922 ROKU DOŁĄCZYŁ DO FLOTY HISTORYCZNYCH POJAZDÓW MPK W KRAKOWIE



W historycznej hali zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca 15, która obecnie jest częścią Muzeum Inżynierii i Techniki, MPK w Krakowie zaprezentowało wyjątkowy tramwaj SN1 o numerze 59. Miało to miejsce 3 czerwca, dokładnie po 103 latach od momentu, kiedy ten wyjątkowy tramwaj zaczął wozić pasażerów.

Tramwaj SN1 został oddany do ruchu w czerwcu 1922 roku. Jest jednym z zaledwie 15 wagonów tego typu, które zbudowali pracownicy Krakow-

skiej Spółki Tramwajowej w warsztatach przy ul. św. Wawrzyńca. Musieli się na to zdecydować, bo po zakończeniu I Wojny Światowej i odzyskaniu niepodległości, Kraków nie było stać na zakup, a nawet na zaciągnięcie kredytu na nowe wagony. A te były bardzo potrzebne, bo sieć tramwajowa w mieście była rozbudowywana.

Odbudowany SN1 był pierwszym tramwajem w Krakowie, który nie posiadał wewnętrznego podziału na klasę pierwszą i drugą (ten podział znie-



Prezentacja wagonu SN1 odbyła się przed halą historycznej zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca

siono latem 1919 roku). Stąd wyróżniało go wnętrze – jedna duża przestrzeń z ławkami wzdłuż ścian bocznych wagonu z 16 małymi oknami. W miarę upływu lat wagon zmienił swoje wyposażenie i wygląd. Największe zmiany przeprowadzono w latach 40. i 50. ubiegłego wieku. W efekcie remontów wagon unifikowano z innymi eksploatowanymi pojazdami, zwłaszcza nowymi wówczas wagonami typu N. Przede wszystkim upraszczano konstrukcję – zamiast obłych ścian zastosowano proste elementy, a w miejsce ośmiu okien po każdej ze stron, wstawiono dwukrotnie większe cztery okna.

Niewiele brakowało, aby ten wyjątkowy eksponat nigdy nie odzyskał swojego wyglądu i funkcji. Gdy w 1959 roku wagon wycofano z ruchu, jego nadwozie po zdemontowaniu urządzeń elektrycznych i mechanicznych, wykorzystano w... ośrodku wczasowym MPK w Osieczanach. Przerobiono go na domek mieszkalny, w którym przez

kolejne niemal 12 lat spędzali urlopy pracownicy krakowskiego przewoźnika wraz z rodzinami.

Po wybudowaniu nowego domu wczasowego w Osieczanach nadwozie SN1 zostało sprzedane prywatnej osobie zamieszkującej okolice Myślenic. W 1986 roku odkupiło go MPK i SN1 jako wrak trafił do ówczesnej Składnicy Taboru Zabytkowego MPK. W 1998 roku został przekazany do Muzeum Inżynierii Miejskiej (obecnie Muzeum Inżynierii i Techniki), a latem 2020 roku powrócił do swojego pierwotnego właściciela, czyli MPK w Krakowie.

Prace przy odbudowie SN1 rozpoczęły się w styczniu 2022 roku. W trakcie renowacji pracownicy MPK starali się zachować jak najwięcej elementów oryginalnych wagonu, w tym drewnianych konstrukcyjnych i wyposażania. Ostatecznie tramwaj odzyskał dokładnie taki wygląd i kolor, jaki miał w ostatnim okresie eksploatacji, czyli w latach 50. ubiegłego wieku. ■

ANNA GAZDA

NA KRAKOWSKIEJ LINII MUZEALNEJ POJAWIŁY SIĘ TRAMWAJE Z POZNANIA, WARSZAWY I WROCŁAWIA

W jubileuszowym roku, w którym MPK w Krakowie świętuje 150 lat komunikacji miejskiej 23. sezon Krakowskiej Linii Muzealnej jest absolutnie wyjątkowy. Kursują na niej nie tylko tramwaje z Krakowa, ale także wagony z trzech innych polskich miast, które na tegoroczny sezon wakacyjny trafiły do stolicy Małopolski.

Te atrakcje to efekt współpracy MPK w Krakowie, MPK w Poznaniu, Tramwajów Warszawskich oraz Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego we Wrocławiu, którzy wymienili się historycznymi wagonami ze swoich kolekcji. Pomysł takiej wymiany narodził się już cztery lata temu i rozpoczął od współpracy MPK w Krakowie i MPK w Poznaniu. Rok później do tego projektu dołączyła Warszawa, a w tym roku po raz pierwszy Wrocław. Właśnie w ten wyjątkowy sposób pol-

skie miasta, w tym Kraków, prezentują historię pojazdów komunikacji miejskiej.

Po raz pierwszy w 150-letniej historii krakowskiej komunikacji miejskiej na tory wyjechał tramwaj elektryczny z XIX wieku. Nigdy wcześniej taka sytuacja nie miała miejsca. Pierwsze tramwaje elektryczne jeździły w Krakowie w XX wieku. Starsze, z poprzedniego stulecia, na krakowskich torach do tej pory nie jeździły wcale.

Jakie wagony będą kursować w Krakowie w okresie wakacyjnym?

WARSZAWSKI WAGON K

W 1939 roku Warszawa zamówiła aż 60 takich tramwajów. Niestety wybuch II Wojny Światowej sprawił, że nie trafiły one do stolicy Polski, tylko zostały wykupione przez berlińskiego przewoźnika. Tam woziły pasażerów do zakończenia



MPK w Krakowie wymieniło się historycznymi tramwajami z Poznaniem, Warszawą i Wrocławiem

wojny. W końcu jednak w 1945 roku ocalałe tramwaje udało się sprowadzić do Warszawy, gdzie po modernizacji służyły mieszkańcom do połowy lat siedemdziesiątych. Wagon, który trafił do Krakowa pochodzi z 1940 roku.



WROCŁAWSKI WAGON 4N

Wagon został wyprodukowany w 1960 roku w Chorzowie. Jeździł we Wrocławiu do lat 90. XX wieku na linii, a później stał się wagonem gospodarczym na zajezdni Dąbie. W 2012 roku został odkupiony przez KSTM i ponownie przywrócony do ruchu pasażerskiego.

POZNAŃSKI WAGON TYP I Z PRZYCZEPĄ CARL WEYER

Tramwaje Typ I wyprodukowane zostały w latach 1897–98. Było ich tylko 15. W latach 1923–1927 dwa wagony przebudowano na ciężarowe, w latach 1925–1927 dwa kolejne przeniesiono do taboru gospodarczego, pozostałe jedenaście przebudowano na doczepne, które kursowały do końca lat 60. ubiegłego wieku. Z kolei wagony typu Carl Weyer wyprodukowano dla Poznania w latach 1904–1911 w liczbie 37 sztuk w zakładach Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weyer & Cie. w Düsseldorfie. Ostatni wagon silnikowy tego typu wycofano z ruchu liniowego w Poznaniu w połowie lat pięćdziesiątych XX wieku. Przejazd tym składem jest niezwykle atrakcyjny ze względu na jego nietypową budowę; to najstarsze tramwaje jakie pojawiły się na Krakowskiej Linii Muzealnej. ■

MAREK GANCARCZYK, JACEK KOŁODZIEJ

KULTOWE JELCZE PR110 PO NIEMAL 40 LATACH WRÓCIŁY NA KRAKOWSKIE ULICE



Miłośnicy historycznych autobusów z całej Polski mieli w sobotę, 31 maja wyjątkową okazję przejechać się kultowymi autobusami Jelcz PR11. Tego dnia do Krakowa przyjechały bowiem Jelcze PR110 z Rzeszowa, Poznania, Wrocławia i Warszawy (dwa autobusy), które wyjechały na specjalną linię PR. Kursowały z Alei Przyjaźni w Nowej Hucie do Nowego Kleparza. Na trasie tej linii pojawiło się w sumie pięć zabytko-

wych autobusów. Wydarzenie zostało zorganizowane w ramach obchodów 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie.

Warto podkreślić, że był to pierwszy taki przejazd. Do tej pory w żadnym innym polskim mieście nie odbył się przejazd historycznych Jelczy PR110 w takiej liczbie.

Dodatkowo tego dnia można było zobaczyć wyremontowany przez pracowników MPK krakowski autobus Jelcz PR110. To pojazdy, które



Jelcz Pr110 znów na ulicach Krakowa!

jednoznacznie kojarzą się z czasami PRL i kur-
sami na terenie Nowej Huty. Do Krakowa pierw-
sze autobusy Jelcz PR110 zostały sprowadzone
w styczniu 1978 roku. Wzbudziły bardzo duże
zainteresowanie i dobry odbiór wśród pasażer-
ów i mechaników. Czar prysł jednak dość szybko.
Mimo unieruchomienia wielu pojazdów z powo-
du awarii i braku części, dostawy tych autobusów
trwały nadal. Do 1982 roku dostarczono łącznie aż
340 pojazdów tej marki. Od 1981 roku, gdy nastą-
piła dostawa pierwszych autobusów węgierskiej
firmy Ikarus, systematycznie wycofywano Jelcze
PR110 z ruchu. Ostatnie z nich skreślone zostały
z inwentarza w 1988 roku.

Jelcze PR110 często nazywane są Berlietami.
Nazwa wzięła się stąd, że w 1972 roku to właśnie

od francuskiej firmy Berliet zakupiona zosta-
ła licencja na budowę dwudrzwiowego autobu-
su w fabryce Jelcza. Pojazdy przekonstruowano
i w 1975 roku powstały pierwsze egzemplarze
autobusu z oznaczeniem PR110. Był to pierwszy
w Polsce seryjny autobus z fabryki Jelcza z sil-
nikiem umieszczonym z tyłu (WSK Mielec na
licencji Leyland), z synchronizowaną skrzynią
biegów.

Pomimo sporej liczby autobusów Jelcz PR110
w Krakowie, żaden z nich nie przetrwał do cza-
sów współczesnych. Jednak dzięki wysiłkowi
pracowników MPK w Krakowie, udało się taki
pojazd pozyskać w Rzeszowie, a następnie wyre-
montować go z najwyższą dbałością o przywróce-
nie oryginalnego wyglądu. ■

MAREK GANCARCZYK

23. SEZON KRAKOWSKIEJ LINII MUZEALNEJ – WYJĄTKOWY I Z NIESPODZIANKAMI



Pierwsza niedziela, otwierająca 23. sezon Krakowskiej Linii Muzealnej, była wyjątkowa. Nie było wtedy tradycyjnych kursów linii nr 0 z ul. św. Wawrzyńca do Cichego Kącika, ale dwie wyjątkowe linie, które zabrały pasażerów do każdej z pięciu zajezdni MPK w Krakowie. W tym roku obchodzimy jubileusz 150 lat komunikacji miejskiej, więc KLM musi być wyjątkowa.

8 czerwca zabytkowe wagony kursowały na linii nr 40 z pętli Łagiewniki do Zajezdni Nowa Huta. Pojawiły się na niej najstarsze tramwaje posiadane przez MPK: tramwaj SN1-59 z 1922 roku, SN1-37, czyli Gracówka z 1912 roku oraz SN3, czyli Zeppelin z 1906 roku.

Tramwaje na tej linii wjeżdżały na teren obu zajezdni tramwajowych, tej w Podgórzu oraz w Nowej Hucie. Z okien zabytkowych tramwajów można więc było zobaczyć nie tylko piękne zabytki Krakowa, w tym Wawel, ale także hale i teren zajezdni MPK.

Równie atrakcyjne były kursy na specjalnej linii autobusowej nr 150 (tyle lat liczy krakowska komunikacja miejska). Pojawiły się na niej auto-

busy: MAN SL200, Ikarus 280, Jelcz M120, Jelcz RTO, Scania 113CLL i Scania 111CR. Ta linia połączyła ze sobą trzy zajezdnie autobusowe: Wolę Duchacką, Płaszów i Bieńczyce. Był to pierwszy w historii Krakowskiej Linii Muzealnej przypadek, kiedy jednego dnia zabytkowymi tramwajami i autobusami można było odwiedzić wszystkie pięć zajezdni MPK w Krakowie.

Na trasie tegorocznej, 23. edycji Krakowskiej Linii Muzealnej pojadą oczywiście wagony wypożyczone na okres wakacyjny z Poznania, Warszawy i Wrocławia. Tegoroczna edycja KLM będzie ciekawa nie tylko ze względu na historyczne pojazdy, które się na niej pojawiają, ale także ze względu na trasy i czas w jakich będą kursować. Po raz pierwszy zabytkowe pojazdy pojawią się na specjalnej linii w godzinach wieczornych i będą wozić pasażerów do 22.00.

W ramach obchodów 150 lat komunikacji miejskiej MPK w Krakowie zorganizuje dwie parady. Pierwsza autobusowa odbędzie się 29 czerwca. Parada tramwajowa została zaplanowana na 21 września i zakończy 23. sezon Krakowskiej Linii Muzealnej. ■

MAREK GANCARCZYK

DWIE DRUŻYNY MPK ZAGRAŁY W 11. TURNIEJU O PUCHAR PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA



Zespół kierowców MPK w Krakowie zajął 6. miejsce

Zwycięzcą 11. Piłkarskiego Turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa została drużyna złożona z pracowników Wodociągów. Zespół zasłużył na pierwsze miejsce pokonując w finale drużynę Rajska Szkoła 2:1. Puchar wręczył zwycięzcom Łukasz Sęk, wiceprezydent Krakowa. Sukces Wodociągów warto docenić, bo ten zespół wystąpił w każdej edycji turnieju, wielokrotnie był w finale, ale dopiero teraz udało im się zdobyć pierwsze miejsce. Rajska Szkoła za zajęcie drugiego miejsca otrzymała puchar od Bartosza Ryta, Prezesa Małopolskiego Związku Piłki Nożnej.

Trzecie miejsce w 11. Turnieju o Puchar Prezydenta Krakowa wywalczył zespół Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A. Kolejne miejsca zajęły: Komenda Miejska Policji w Krakowie, Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania Sp. z o.o., Kierowcy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A., Komenda Miejska Pań-

stwowej Straży Pożarnej, ZUE S.A., Miejskie Centrum Obsługi Oświaty i Motorniczowie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A.

Drużyną Fair Play został wybrany zespół motorniczych MPK, który zajął ostatnie miejsce, ale swoją wolą walki i zachowaniem wobec przeciwników zasłużył sobie na to wyróżnienie.

Do zawodników trafiły także nagrody indywidualne:

- Królem strzelców został Michał Martynus z Policji, który zdobył 6 bramek,
- Najlepszym bramkarzem został wybrany Radosław Sowa z Policji,
- Najlepszy obrońca to Filip Grotkowski z Wodociągów,
- Tytuł MVP turnieju trafił do Fabiana Dobka z zespołu Rajska Szkoła,
- Najstarszym zawodnikiem grającym w turnieju okazał się Zdzisław Raczyński, motorniczy MPK.



Zdzisław Raczyński (pierwszy z prawej) został najstarszym zawodnikiem turnieju

Turniej został rozegrany w sobotę 17 maja na obiektach Towarzystwa Sportowego Tramwaj przy ul. Praskiej 61a. Zagrało w nim 10 drużyn złożonych z pracowników miejskich spółek – motorniczych i kierowców z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, pracowników Wodociągów Miasta Krakowa S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Sp. z o.o., a także zespoły złożone z pracowników Miejskiego Centrum Obsługi Oświaty, Komendy Miejskiej Policji w Krakowie, Komendy Miejskiej Straży Pożarnej, Grupy ZUE oraz zawodników ze Stowarzyszenie Rajską Szkoła.

Puchar dla najlepszej drużyny ufundował Prezydent Krakowa Aleksander Myszalski, który całe wydarzenie objął honorowym patronatem.

Zespoły zostały podzielone na dwie grupy po pięć zespołów. Mecze w fazie grupowej rozegrano na boisku trawiastym. Półfinały i mecze o kolejne miejsca musiały zostać przeniesione do hali TS Tramwaj, ze względu na warunki pogodowe.

W ramach 11. Piłkarskiego Turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa został także rozegrany turniej dzieci z trzech krakowskich klubów: TS Tramwaj Kraków, Płaszowianka i Wiktoria Kraków. Wszystkie dzieci otrzymały medale i upominki ufundowane przez Wodociągi oraz KrakTransRem.

Organizując 11. Turniej o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa TS Tramwaj kontynuuje rozpoczęte 12 lat temu rozgrywki piłkarskie. Turniej o Puchar Prezydenta to znakomita okazja do na-

wiązania relacji wśród pracowników krakowskich instytucji, które na co dzień służą mieszkańcom miasta. Turniej jest także elementem promocji sportu wśród mieszkańców Krakowa.

Rywalizacja i integracja pracowników zatrudnionych w miejskich spółkach oraz służbach po-



Puchar dla Wodociągów, najlepszej drużyny turnieju, wręczył Łukasz Sęk, wiceprezydent Krakowa

rządkowych była możliwa dzięki wsparciu m.in. miejskich spółek: Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A., Wodociągów Miasta Krakowa S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Sp. z o.o. ■

Fot. Bogusław Świerzowski / www.krakow.pl

SŁAWOMIR SUCHOSZEK

DRUŻYNA MPK W KRAKOWIE ZWYCIĘŻYŁA W PIŁKARSKIM TURNIEJU SĘDZIÓW I PROKURATORÓW



Zespół z MPK w Krakowie zwyciężył w turnieju sędziów i prokuratorów

17 maja, drużyna piłkarska MPK Kraków, drugi rok z rzędu wzięła udział w „Turnieju o Puchar Prezesa Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury im. Roberta Parysa”. Była to już V edycja Turnieju, który ma na celu upamiętnienie Roberta Parysa, wieloletniego Prezesa Zwierzynieckiego KS, który zmarł w 2018 roku po krótkiej ale ciężkiej chorobie.

W zeszłorocznej rywalizacji zajęliśmy III miejsce, a w tym roku wznieśliśmy Puchar Mistrzów!

Nasz zespół złożony z zawodników, zajeźdni tramwajowej Nowej Huty, Podgórze oraz autobusowej Woli Duchackiej w meczach grupowych zremisował jeden mecz oraz odniósł dwa zwycięstwa by awansować z pierwszego miejsca do finału Turnieju.

W meczu o złoto zmierzyliśmy się z Drużyną Aplikanci III, którą pokonaliśmy 4:0. Wynik nie oddaje jak ciężki to był dla nas mecz. Wznieśliśmy się na wyżyny swoich możliwości i w pełni skoncentrowani, mądrze, taktycznie i na dużej intensywności zostawiliśmy mnóstwo zdrowia i jeszcze więcej serca na boisku aby móc cieszyć się z viktorii!

Jako Kapitan tej super drużyny bardzo serdecznie dziękuję Michałowi Mądrymu i Grześkowi Prochownikowi za pomoc w kompletowaniu składu oraz Marcinowi Moskałowi za wszelką pomoc.

I to również dzięki Wam zostałem wybrany Najlepszym Zawodnikiem Turnieju, przez co pękam z dumy!

Dziękujemy Zwierzyniecki KS i Zwierzyniecki KS Oldboje za zaproszenie i do zobaczenia za rok na VI edycji Turnieju. ■

MAREK GANCARCZYK

STACJA OBSŁUGI I REMONTÓW ZWYCIĘZCĄ 16. TURNIEJU IM. P. PRUCHNICKIEGO



W sobotę 7.czerwca, na boisku TS Tramwaj Kraków odbył się 16. Turniej im. Piotra Pruchnickiego. Zwyciężyła drużyna złożona z pracowników Stacji Obsługi i Remontów, która w wielkim finale po rzutach karnych (k.2:0) pokonała zespół Zajezdni Autobusowej Bieńczyce. Trzecie miejsce wywalczyła ekipa Zajezdni Wola Duchacka, również po rzutach karnych (k.3:1) pokonując PKP PLK.

Królem Strzelców został Michał Mądry z Zajezdni Wola Duchacka, który zdobył 4 bramki. Najlepszy bramkarz to Mariusz Chmielniak z PKP PLK. Nagroda Fair Play trafiła do ZUE SA, a najwaleczniejszym zawodnikiem został wybrany Adam Błaszczyk z PKM Tychy.

Nagrody dla uczestników turnieju wręczał Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK w Krakowie.

To wyjątkowy turniej piłkarski, bo chodzi w nim nie tylko o rywalizację i dobrą zabawę. Równie ważna, a nawet ważniejsza jest pamięć o zmarłym motorniczym z zajezdni tramwajowej Podgórze – Piotrze Pruchnickim, który prawie 20 lat temu zakładał w MPK SA w Krakowie sekcję piłkarską i zachęcał kolegów do wspólnego spędzania czasu na boisku piłkarskim. To jego imię nosi turniej organizowany przez jego kolegów motorniczych nieprzerwanie już od kilkunastu lat. W sobotę, 7 czerwca 2025 roku pracownicy MPK w Krakowie zegrali dla Piotra już po raz 16. W tym roku ten turniej miał jeszcze dodatkowe znaczenie dla pracowników, bo był rozgrywany w ramach obchodów 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie. ■

Fot. K. Gajer

JEST REKORDZISTĄ POLSKI W MARATONIE. UDOWADNIA, ŻE WIEK TO TYLKO LICZBA

Z Andrzejem Maciołem, emerytowanym pracownikiem MPK w Krakowie o jego niesamowitych osiągnięciach biegowych rozmawia Tomasz Bałabański



Rekordzista Andrzej Macioł biega w koszulce grupy biegowej MPK Runners Kraków

Na rozmowę umówiliśmy się w Parku Lotników Polskich, po swoich treningach. On – przygotowujący się do kolejnych startów tej wiosny, ja – wracający po przerwie, którą zrobiłem sobie po serii maratonów. Przybiegł punktualnie, niespecjalnie zmęczony, krótko rozciągnął rozgrzane mięśnie. Średniego wzrostu, opalony, z rzadko już dziś spotykanym na męskich twarzach wąsem ale bez brody. Bez grama zbędnej tkanki na kośćcu. Zdecydowanie nie wygląda na swoje już prawie siedemdziesiąt jeden lat. Łączy nas późno rozpoczęte bieganie, przynależność klubowa i to, że ku naszej rozpaczycy ładne dziewczyny zaczęły ustępować nam miejsca w tramwajach. Różni przede wszystkim tempo biegu: tym które On

utrzymuje przez cały dystans maratoński, ja biegam interwały 500 metrowe. Mówi tak jak biega – szybko, bez zbędnych słów, konkretnie odpowiadając na pytania. Często się śmieje. Andrzej Macioł, rocznik 1954. 6 kwietnia 2025 r. podczas 22 Tauron Cracovia Maraton pobił rekord Polski w maratonie w kategorii M70.

Tomasz Bałabański: Cześć Andrzej. Jesteś rekordzistą Polski w maratonie w kategorii powyżej 70 lat. W tegorocznym Cracovia Maratonie uzyskałeś fantastyczny wynik: 3 godziny 9 minut 41 sekund, poprawiając poprzedni rekord o 4 minuty. Jak przygotowywałeś się do tego startu?

Andrzej Macioł: W lutym startowałem w Halowych Mistrzostwach Polski Masters w Toruniu i tam pobiłem rekord Polski na 3000 m, wygrałem na 800 m i byłem trzeci na 400 m w swojej kategorii wiekowej. Po powrocie trochę odpocząłem i zacząłem truchtać i biegać. Uznałem, że jestem w dobrej formie więc w kwietniu mógłbym zaatakować rekord. Porozmawiałem z kolegami, którzy mogli mi pomóc na trasie biegu, trener Franciszek Stroński opracował specjalnie dla mnie 5 tygodniowy program przygotowawczy i zaczęliśmy. Trenowaliśmy na stadionie przy ulicy Bulwarowej. Do końca wszystko było w porządku, oprócz temperatury.

TB: No właśnie. Nie biegam długo, ale to był mój pierwszy maraton w warunkach zimowych. Temperatura na starcie wynosiła okragłe 0 stopni Celsjusza. Do tego dokładał się lodowaty wiatr.

AM: Tak. Było bardzo zimno. Ja te zawody nazywałem „Bieg Sylwestrowy” (śmiech). Franio starał się mnie pocieszać, że jakby nie wyszło to dlatego że było za mało czasu, że pogoda... Jeszcze wieczorem przed startem tak sobie myślałem, że jakby oni powiedzieli, że nie robimy bo jest za zimno, to ja też bym odpuścił. Ale przyszliśmy rano na start, poubierani, ja miałem 5 warstw, z których podczas biegu 3 zrzuciłem, chłopaki nic nie gadają – no to próbujemy tak jak było zaplanowane. Umówiliśmy się przy balonikach na 3:00 bo zawsze lepiej zwolnić niż przyspieszać na trasie i poszło. Na trasie pomagali mi Marcin Tomczyk z AZS AWF Masters Kraków i Szymon Tkaczyk z Samolotowego. Zaczęliśmy dobrym tempem, 4:25 na pierwszym kilometrze. Pytali mnie co jakiś czas czy tempo w porządku. Było w porządku. Marcin podawał mi czasy i mówił ile mamy zapasu do rekordu. Po nawrocie na Suchych Stawach zaczęło mocno wiać w twarz i nie było za kim się schować, bo biegliśmy sami. Tak osłabłem na końcu trasy, że ostatnie metry leciałem jak to się mówi „na oparach”. Ten podbieg pod Wawel był masakryczny. Tam straciłem co najmniej pół minuty.

TB: Znam to. Zawsze tam „umieram”. Człowiek ma w nogach ponad 40 kilometrów a przed sobą stromy podbieg. Kto to wymyślił?

AM: Podbieg mnie wyhamował, ale na Grodzkiej już złapaliśmy rytm. Szymon narzucił tempo i poszło. Kiedy wbiegałem na metę wiedziałem, że rekord Polski już mam. Zegar zawodów pokazywał 3 godziny 10 minut i 15 sekund. Pomyślałem: Ech, jakby to ładnie wyglądało „trzy-zero dziewięć” a nie „trzy-dziesięć”. Ale przypomniałem

sobie, że przecież nie startowaliśmy z pierwszej linii, ale z balonikami 3:00. Spojrzałem na swój zegarek i zobaczyłem czas 3 godziny 9 minut i 41 sekund. Mam i rekord i złamane 3:10. Marcin i Szymon bardzo pomogli mi na trasie. Poza kontrolowaniem tempa i czasu podawali mi wodę do popicia żeli, więc rękawiczki miałem suche i nie wyziębiałem się dodatkowo.

TB. Gratuluję i podziwiam Cię tym bardziej, że dla mnie to wynik nieosiągalny. Przy okazji okazałeś się moralnym zwycięzcą tych zawodów. Według WMA factor* przebiegłeś ten dystans w czasie 2:17:20 czyli o 32 sekundy szybciej od zwycięzców, 33-letnich Kenijczyków Too i Kimaiyo, którzy uzyskali czas 2:17:52.

AM: Tak. Lubię tę klasyfikację, bo wyrównuje szanse wszystkim biegaczom, nawet tym starszym (śmiech). Jest to bardziej sprawiedliwe niż porównywanie wyników 30 latków i takich jak ja, emerytów. Chciałbym dożyć czasów że będzie to główna kategoria biegowa (śmiech), sprawiedliwa dla wszystkich.

TB: Ja też lubię ten współczynnik, bo przesuwam mnie w klasyfikacji open o kilkaset miejsc w górę (śmiech). Jeśli jesteśmy przy naszym domowym maratonie... Obecnie jesteś jednym z 24 biegaczy, którzy przebiegli wszystkie 22 edycje. Jak to się stało, że pobiegłeś w pierwszym CM w 2002 roku?

AM: Jechałem autobusem, chyba 158 i na przystanku zauważyłem plakat informujący o Cracovia Maratonie. Jak skończyłem trasę to wróciłem na to miejsce i dokładnie go przeczytałem. Pomyślałem wtedy: dobra, no to startujemy.

TB: Czy wcześniej dużo biegałeś?

AM: Nie biegałem, ale jeździłem na rowerze. Ważyłem wtedy 14 kilogramów więcej niż teraz i miałem 47 lat. Palenie rzuciłem 3 lata wcześniej. Miałem taką pętelkę, 10 kilometrów, którą prawie codziennie, możliwe szybko zacząłem biegać. Do startu miałem 2 miesiące. Nie wiedziałem wtedy jak się powinno trenować, ale jakoś poszło. No i przebiegłem mój pierwszy maraton w czasie 4 godziny 5 minut.

TB: To świetny wynik jak na debiut i to w tym wieku. Masz talent w nogach, co potwierdzasz od tamtego czasu. Jechałeś na linii 158, kiedy zobaczyłeś plakat maratonu, czyli pracowałeś wtedy w MPK. W jakiej zajeźdni jeździłeś?

AM: Na zajeźdni w Czyżynach, kiedy jeszcze tam była. Potem przenieśli ją na ul. Płk. Dąbka. Żał mi bardzo było, bo ja mieszkalem na Wieczystej wtedy i do pracy miałem blisko. Dlatego na Czy-

żynach byłem do końca. Odjeżdżaliśmy z chłopakami ostatnimi autobusami.

TB: Czym jeździłeś?

AM: Ikarusami. Jak ja sobie przypominę ten lewarek zmiany biegów... Tam były takie grube cięgna. Co miesiąc trzeba było je przesmarowywać, żeby to jakoś chodziło, bo inaczej człowiek by się zamęczył. (śmiej)

TB: Miałeś swoją ulubioną linię?

AM: Ulubioną nie. Nie ulubioną – tak. 132 spod Kombinatoru. Ja musiałem odjeżdżać zgodnie z rozkładem a ludzie chcieli żebyśmy ruszał zaraz po tym jak weszli do autobusu. Wiesz. Kombinat, 40 tysięcy ludzi, jak wychodzili z pracy to chcieli od razu jechać do domów. Autobus pełny a ja czekam na godzinę odjazdu. Co się nasłuchiłem od ludzi... Lubiłem za to jeździć po podkrakowskich wsiach. Ulubioną końcówkę miałem na Salwatorze. Ludzie się cieszyli jak punktualnie przyjeżdżałem, bo mogli złapać tramwaj. Wozilem ludzi 24 lata. Miło wspominać tamten czas.

TB: Wracając do krakowskich biegów. Co się zdarzyło na maratonie w 2005 roku? Ja to znam tylko ze słyszenia, jako legendę biegową, a Ty w tym zdarzeniu uczestniczyłeś.

AM: Pamiętam. 2005 rok – ja biegłem wtedy ze Staszkiem Byczkiem, już świętej pamięci, niedawno był jego pogrzeb, on zakładał w Krakowie klub Dystans. Kiedy biegliśmy koło mostu Kotlarskiego do nawrotki na bulwarach, pani sędzia z dwiema dziewczynami zagroziła nam drogę i kazała nam od razu skręcać na Grzegórzki. Nie mogłem przecież zmieniać decyzji sędziego więc pobiegliśmy jak nam kazały. W ten sposób ja i jeszcze 32 osoby w tym Grzesiek Ożdżyński, Romek Piątek i Mira Zięcina która wygrała pierwszy Cracovia Maraton, przebiegliśmy dystans krótszy o 2 kilometry. Potem widocznie zorientowali się, że jednak trzeba pobiec inaczej i pozostałe prawie 900 osób pobiegło już prawidłowo do nawrotki. Co ciekawe, zwycięzca tego biegu, Piotrek Gładki (jedyne polski zwycięzca krakowskiego maratonu, zginął tragicznie dwa tygodnie po tym sukcesie; na jego cześć odbywa się co roku bieg na dystansie 4,2 km – przyp. TB) przebiegł trasę dłuższą o 1406 metrów. On tam chciał sobie zrobić kwalifikacje do mistrzostw i zrobiłby to gdyby nie te dodatkowe metry. Pamiętam, że był bardzo zły z tego powodu. W sumie ja nie miałem pretensji, bo przebiegłem wtedy w czasie 2:51:39 i dodając te 2 kilometry i tak złamałbym trójkę. I co ciekawe, w tamtym roku moją kategorię wygrał Tadek Jasek, były kolarz, mój kolega, z którym teraz wy-

grywam. Pozdrawiam! (śmiej). I w tym biegu biegł też Borys Budka.

TB: TEN Borys Budka? Polityk, Minister i poseł?

AM: Tak. On biega długie dystanse. Ja z nim biegałem może z 10 razy, bo on ze Śląska pochodzi a ja też na Śląsku dużo biegałem. Ale on był szybszy ode mnie.

TB: Teraz dla odmiany trochę liczb. Ile maratonów przebiegłeś przez te 23 lata?

AM: Równo 60. Z czego 24 poniżej 3 godzin. Kiedyś chciałem dociągnąć do trzydziestu, ale przyszła pandemia i zniszczyła wszystko.

TB: Życiówka?

AM: 2:43:08 w 2008 roku w Berlinie.

TB: Super czas. A życiówka w Krakowie?

AM: 2:46:13 w 2010 roku. To było 30 miejsce open. W 2013 roku skończyłem na 18 miejscu, ale z gorszym czasem.

TB: Biegałeś za granicą?

AM: Jasne. Z biegów zagranicznych najbardziej podobał mi się Paryż. Bardzo ciekawe miasto. Poza tym bardzo lubię biegać we Włoszech: Ravena, Bolonia, Florencja. Do Florencji pojechaliśmy z Andrzejem Madejem, on to organizował. Wspinał muzea. Piękny był też Mediolan z operą La Scala. Zwiedzaliśmy ją i śpiewaliśmy, co prawda na widowni, ale w prawdziwej LaScali (śmiej). Meta maratonu była przy Katedrze, którą też dokładnie zwiedziliśmy, łącznie z dachem. We Włoszech z resztą co roku spędzam wakacje. Słuchaj. Powiem ci taką ciekawostkę: w 2009 roku, mając 55 lat, w 2 miesiące i 2 dni przebiegłem 3 maratony w średnim czasie poniżej 2 godzin 50 minut. 27 września biegłem w Warszawie, 25 października we Frankfurcie i 29 listopada we Florencji. W tych dwóch ostatnich biegach miałem równy czas: 2:48:48. I z tego do dziś najbardziej jestem zadowolony.

TB: W 2022 roku przebiegłeś Cracovia Maraton w 4:24:58. To dwadzieścia minut gorzej od Twojego debiutu, nie mówiąc już o życiówce.

AM: No tak, ale biegłem z kontuzją. To mój najgorszy wynik. Ale jak na końcu trasy, pod Wawelem przyspieszyłem, to myślałem tak: mam zapas ponad półtorej godziny do limitu. Nawet gdyby mi się teraz coś stało, to nawet na kolanach jakoś dojdę. Ale na szczęście nic mi się nie stało i przyspieszyłem. No wiesz. Wszyscy człapią zmęczeni a ja na świeżo lecę do mety (śmiej).

TB: Jakie masz plany na ten rok?

AM: Najpierw Bieg Swoszowicki, potem półmaraton w Grodzisku Wielkopolskim, w zeszłym roku tam pobiegłem 1:29:40. A potem wakacje.

TB: A jesień?

AM: Koledzy namawiają mnie na maraton w Koszycach. Ja tam biegłem 90 Maraton Koszycki, to najstarszy maraton w Europie. Ale zdecyduję po wakacjach. I chciałbym kiedyś pojechać do Grecji, do Aten. Ale najbardziej chciałbym pobiec w Tokio. Biegałem już w Azji, w 2017 roku na mistrzostwach świata w Daegu w Korei. No i tam zdobyłem złoty medal w crossie a na dokładkę srebrny i brązowy medal na innych dystansach. I wiesz że te medale do dzisiaj się świecą? Nie spatynowały się.

TB: A co poradzilibyście Koleżankom i Kolegom, którzy wahają się, czy zacząć biegać.

AM: Jak jesteś zmęczony, to zacznij truchtać a potem biegać. Jak ja wracałem z pracy po całym dniu za kierownicą to przebierałem się w strój sportowy i leciałem. Wracałem po godzinie, brałem prysznic i mogłem dalej funkcjonować. W ten sposób zaczęła też biegać moja córka i mój zięć. Mieszkają w Kolonii i tam biegają. Nawet moja 3,5 letnia wnuczka ponoć zaczyna już biegać jak dziadek. Parę stadionów ze mną zaliczyła i ją wzięło.

TB: A jakieś inne hobby? Starcza Ci czasu na coś innego?

AM: W zasadzie tylko na rower. Czasami gdzieś pojedę ze znajomymi. W zeszłym roku, jednego dnia przejechałem 230 km.

TB: Ciągle mnie zadziwiasz...

AM: I jeszcze jedną rzecz chciałbym zrobić w tym roku, bo w przyszłym już będę za stary (śmiech). Chciałbym wbiec na Rysy. Umówić się z dwiema osobami i pobiec. Bo wiadomo, taki bieg jest niebezpieczny.

TB: Na Rysy? Tam pobiegiesz w zasadzie tylko do Czarnego Stawu, jak się uprzesz. Potem to już wspinaczka.

AM: Wiem. Ale na Kasprowy Wierch już wbiegłem, zdobyłem wtedy brązowy medal Mistrzostw Polski. Zostały mi Rysy. I marzy mi się na rowerze wokół Tatr objechać. Ale „na dwa razy”, na dwa etapy. Nie na raz. Gdzie ja się będę w tym wieku spieszył? (śmiech)

TB: W ubiegłym roku odbyły się Halowe Mistrzostwa Europy Masters w Toruniu...

AM: ... i zdobyłem tam srebrny medal w maratonie. O mało go nie otrzymałem. Biegliśmy nie w hali, ale normalnie, po ulicach. Zimno było, marzec, może z 5 stopni Celsjusza. Miałem do końca pół godziny najwyżej. I jak lunął wtedy zimny deszcz, to taki zmarznięty wbiegłem na metę, że tylko oddałem czipa i poszedłem do

hotelu. Dopiero jak zobaczyłem innych zawodników z medalami to przebrałem się, wróciłem na metę i odebrałem swój. Ładny medal, z napisem 100 lat maratonu w Polsce.

TB: Tak, celebrowaliśmy to jesienią w Warszawie z Runnersami...

AM: Tamten bieg rozegrałem tak jak zaplanowałem. Reprezentanta Niemiec doszedłem na 7 kilometrów przed metą, potem Anglika, na jakieś 800 metrów przed metą ale drugiego Niemca już nie wyprzedziłem. No ale on był dużo młodszy, ja miałem wtedy 69 lat, maksimum w tej grupie wiekowej.

TB: Ale teraz w M70 to chyba nie będziesz miał konkurencji.

AM: Nie wiem, nie wiem. Zobaczymy.

TB: Czy masz jakieś trofeum, z którego jesteś najbardziej, ale tak najbardziej dumny?

AM: W 2020 roku na Mistrzostwach Polski w Lublinie zostałem najlepszym zawodnikiem w biegach długich, średnich i w chodzie i dostałem taki piękny puchar od Prezesa Polskiego Związku Lekkiej Atletyki. I jako drugie najważniejsze trofeum – puchar za rekord Polski.

TB: Osiągnąłeś już bardzo dużo. Wielu z nas Cię podziwia i pewnie zazdrości i zdrowia, i sukcesów. Masz jakieś motto życiowe?

AM: Może powiem tak: Sukcesy osiągaj po ciachu a twoje wyniki niech mówią za ciebie.

TB: W punkt!

AM: Czasami pod moimi wynikami czytam wpisy, że jestem inspiracją dla innych. Że moje życie, treningi i wyniki wpływają na decyzje ludzi o zmianach w ich życiu. To prawdziwy sukces móc pozytywnie wpływać na innych ludzi. I mieć świadomość, że dzięki tobie zmienili się na lepsze. Wiesz, co roku w sierpniu w 7-8 osób biegniemy do Częstochowy. Ustalamy zmiany, mniej więcej co 10 kilometrów, organizujemy sobie transport i biegniemy. Starujemy o 6 rano a o 18 jesteśmy w Częstochowie. Ja na tej trasie robię na zmianach od 30 do 45 kilometrów.

TB: To piękne. Na koniec naszej rozmowy chciałbym Ci życzyć zdrowia i złamania trzech godzin w Tokio.

AM: Nie dziękuję, żeby nie zapeszać. ■

* WMA factor – współczynnik uzależniony od wieku biegacza, stosowany przez Światową Federację Lekkoatletyczną Weteranów (World Masters Athletics); pozwala oszacować wartość indywidualnego rezultatu każdego biegacza bez względu na wiek. Jest to zrównanie osiągniętych wyników do „wspólnego mianownika wiekowego”.

M.M.

ŚLISKA SZYNA, CZYLI PRZYPADKI MOTORNICZEGO MĄDRAŁI

Wstał świt. Błady, niewyraźny. Była niedziela i trzeba ze wstydem przyznać, że trochę zabalował. Ale był profesjonalnym świtem i mimo przeszkód wstał punktualnie. Podobnie jak motorniczy Mądrała, który z odpowiednim zapasem czasu stawiał się u dyspozytora na zajezdni. W odróżnieniu od świtu jednak w wydechany powietrze właściwie nic nie miał. Może jedynie zapach do pracy. Wszakże im wcześniej pracować się zacznie, tym wcześniej się skończy. Więc jak tak ruszy z entuzjazmem o tej czwartej piętnaście, to czternasta nastanie momentalnie. Po pobraniu dokumentów i wymianie zwyczajowych żartów z innymi rannymi ptaszkami, ruszył na plac postojowy w poszukiwaniu szczęścia, to jest wagonu na dziś mu przydzielonemu. Przy weekendzie szczęście zazwyczaj było niskopodłogowe i wyposażone w klimatyzację. Nie inaczej było tym razem; wóz był sprawny i dobrze służył. Może dlatego, że był niemiecki, a one przecież jeżdżą do końca. Do wyjazdu zostało mu kilka minut, postanowił spędzić je pożytecznie, więc wziął do ręki telefon i zrobił poranną prasówkę przeglądając Twittera. Świat, jak co dzień, płonął od rana. Nie było czym się martwić. Bardziej interesowało go, czy zapłonie niebo; liczył, że słońce przebiję się przez chmury, zmywając z miasta szarość. Ale teraz już skupił się na wyjeździe z zajezdni; proces niby łatwy, ale ze względu na porę i dyskusyjny poziom wyspania, można sobie uatrakcyjnić dzień już na starcie. Tylko za taki rodzaj atrakcji potem lądowało się u kierownika na pogadance. Mądrała szefa lubił, jednakże, jak to jest z przełożonymi, lepiej spotykać ich na zdjęciach niż osobiście. Zebrał się więc w sobie i bez przygód przejechał przez bramę zajezdni. Końcówka, na którą się kierował, żeby rozpocząć pracę na właściwej linii, nie cieszyła się popularnością w niedzielę po czwartej rano (czy też w nocy, zależnie od światopoglądu), więc zakładał, że nie będzie miał na pętli nikogo do budzenia. Bo bywały wyjazdy, podczas których tramwaj zamieniał się w wagon sypialniany. Uje-



chał zaledwie dwa przystanki, gdy na pierwszym przejeździe przez torowisko, pod tramwaj wjechał mu (zapewne zaspany) samochód, wymuszając pierwszeństwo.”Mhm. Czyli to tak dziś będzie wyglądało.” Ale na pętli dotarł bez dalszych przeszkód. Mógł teraz zacząć właściwą pracę. Nie było zbyt wielu chętnych, jednak kilka osób zajęło miejsca w pojeździe. Niektórzy wyglądali na takich, którzy szczęśliwie kończyli noc, a niektórzy na nieszczęśliwie rozpoczynających dzień. Po chwili usłyszał głośno grającą muzykę. Westchnął. Wyszedł z norki, to znaczy z kabiny, rozejrzał się nasłuchując w celu zlokalizowania źródła hałasu. Źródło siedziało w środkowej części wagonu ze słuchawkami na uszach. Podszedł do młodego człowieka i delikatnie postukał go w ramię.

— Dzień dobry panu. W trosce o pana słuch, a zwłaszcza o nasze gusta muzyczne, muszę pana prosić, żeby pan wyłączył muzykę albo przynaj-

mniej ściszył do właściwego poziomu. Pasażer, raczej z tych co nie jechał akurat do pracy, patrzył na niego trochę wyzywająco.

— A jaki to jest niby właściwy poziom?

— Wie pan, narzędzia pomiarowego nie mam, decybeli panu nie podam, ale właściwy poziom to taki, że ja tu drugi raz nie muszę przychodzić, żeby zwracać panu uwagę. Dziękuję.

MPK-FM podało godzinę piątą. Przez lekko uchylone okno w kabinie wpadało chłodne powietrze, działając prawie tak dobrze jak kawa.

*

Marzyło mu się słońce, to je otrzymał. I to w takiej ilości, że od dziewiątej boczną szybę rosiła mu wilgoć z pracującej klimatyzacji. Ruch na mieście zrobił się większy; zarówno pieszy jak zmechanizowany. Część podróżowała, aby dzień święty święcić, część korzystała z ładnej pogody, co nie zawsze ma miejsce przy weekendzie i wyszła na miasto z latoroślami w wózkach. W trakcie tego kursu obie te części spotkały się w jego tramwaju, więc wagon był pełen ludzi. Po obsłudze przystanku nie zamknęły się jedne drzwi. Zobaczył na ekranie monitoringu, że fotokomórkę blokował pasażer. Nadał komunikat o odsunięciu się od drzwi, ale nie przyniósł on spodziewanego rezultatu. Nikt też nie poczuł się na tyle, by zwrócić blokującemu uwagę. Wyszedł tedy z kabiny i przeszedł całą długość tramwaju.

— Dzień dobry. Jakbym mógł pana prosić, żeby pan albo wszedł albo wyszedł z tramwaju, a nie robił tych obu rzeczy naraz, bo tramwaj nie może zrobić dzyń-dzyń i odjechać.

— O przepraszam.

— A proszę.

Wrócił do kabiny. Światło uciekło i machało mu teraz szyderczo na pożegnanie.

— *No śliska szyna!* — mruknął.

*

Słyszał, jak jedna z pasażerek rozmawia przez telefon. Ciężko było stwierdzić, czy za głośno czy nie. Ale wciągnął się w jej opowieść o narośli, którą musiała usunąć operacyjnie. Jakoś miło było słuchać, jak chwali nowoczesny szpital i jego personel. Aczkolwiek spokojnie mógłby się obejść bez fragmentu, w którym opowiadała, co musiała zrobić w dzień przed zabiegiem. Nagle zabrzmiał komunikat: „Następny przystanek: Stary Kleparz”. Mądrała zgłupiał. „Jak Kleparz? Prze-

cież to inna trasa. Bez żartów, jaką ja mam linię dziś w końcu?”. Spojrzał w lusterko wewnętrzne, żeby zobaczyć czy pasażerowie też są zaskoczeni. A tam za nim stał uśmiechając się pan Robert Małkiewicz i puścił mu oko do lusterka. No tak, tamten kierunek bardziej by mu pasował. Mądrała był rozbrojony, na pana Roberta nie mógł się gniewać, a wręcz przeciwnie – nie mógł powstrzymać uśmiechu. Zrzedł mu on jednak na przystanku.

— *Auu! Przytrzasnął mnie pan drzwiami!* — „Pełna kultura” pomyślał. „Się miejsce na pana znalazło”.

— Droga pani, a nie widziała pani, że drzwi się zamykają? I nawet zadźwięczały specjalnie.

— To nie widzi pan jak ludzie do tramwaju wsiadają?!

Chciał odpowiedzieć, że wbiegała do tramwaju jak na promocję do Biedronki, więc jedynie mignęła w lusterku i nie było czasu na reakcję. Chciał odpowiedzieć, że lepiej do drzwi podejść, dać im się zamknąć i ponownie nacisnąć przycisk, bo podczas wbiegania może dojść do nieszczęścia. Ale przemilczał, a urażona pasażerka usiadła daleko od kabiny.

*

Zostało mu ostatnie kółko. Na horyzoncie widniał, zamglony jeszcze, ale dostrzegalny, koniec służby. Obsłużył przystanek. Zmieniło się światło i miał ruszać, gdy zobaczył dobiegającego pre-pasażera. Westchnął, otworzył pierwsze drzwi. Obywatel jednak wyminął te otwarte i udał się do drugich; gdyby drzwiom tramwajowym wystawiano gwiazdki na Googlach, to te miałyby najwięcej, deklasując w ocenie pozostałe. Niestety zanim się otworzyły, a następnie zamknęły (za teraz już pasażerem), światło się zmieniło. Czekala jego i cały tramwaj dodatkowa minuta stania.

— *Niech ryczy z bólu ranny łos...* — mruknął pod nosem. Jechał i rozmyślał, co go jeszcze ze strony ludzi czeka. Co jeszcze wymyśla, na co wpadną. Wjechał na skrzyżowanie. Tylko nie popatrzył, że wjeżdżają już na niego dwa inne tramwaje i właśnie zablokował drogę wyjazdu jednemu, co automatycznie zablokowało drugiego, a znowuż z powodu tego drugiego i on nie miał jak opuścić skrzyżowania. Życie przeleciało mu przed oczami. A w zasadzie nie życie, ale cały dzisiejszy dzień. Poluzował krawat, przełknął ślinę. — *No śliska szyna...* — wyszeptał. Do odbioru to nie dojedzie punktualnie. ■



MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE NAGRODZONE DYPLOMEM HONOROWYM NAGRODY IM. JÓZEFA DIETLA

Podczas uroczystej gali zorganizowanej 27 maja w pałacu Krzysztofora, Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK w Krakowie odebrał Dyplom Honorowy Nagrody im. Józefa Dietla. Wręczyli go Kazimierz Barczyk, wiceprzewodniczący Sejmiku Województwa Małopolskiego oraz Jakub Kosek, przewodniczący Rady Miasta Krakowa. Dyplom został przyznany dla MPK w tegorocznej edycji tej nagrody w kategorii firma.

To duże wyróżnienie dla krakowskiego przewoźnika. Nagroda im. Józefa Dietla jest przyznawana od 2008 r. Jej celem jest uhonorowanie osób i instytucji działających na rzecz dobra wspólnego, miasta Krakowa i Małopolski oraz osób wyróżniających się postawami patriotycznymi i obywatelskimi. Dla organizacji pozarządowej, firmy, instytucji państwowej lub samorządowej dedykowano Dyplom Honorowy Nagrody.

To wyróżnienie trafia do MPK w szczególnym roku, w którym krakowska komunikacja miejska świętuje 150 lat funkcjonowania. Krakowski przewoźnik od wielu lat dba o środowisko i czy-

ste powietrze inwestując w ekologiczne pojazdy. Podejmuje wiele działań, aby z transportu mogły korzystać wszystkie osoby, w tym także osoby z ograniczoną mobilnością, m.in. poruszające się na wózkach oraz osoby niewidome. MPK w Krakowie dba także o lokalną społeczność i angażuje się w wiele akcji charytatywnych, wspierając krakowskie instytucje.

To właśnie tę wieloletnią służbę MPK dla mieszkańców Krakowa jednogłośnie doceniła Kapituła Nagrody im. Józefa Dietla. Cieszymy się i jesteśmy wdzięczni, że ten wkład pracowników MPK na rzecz Krakowa został zauważony i doceniony.

Tegorocznym laureatem Nagrody im. Józefa Dietla został Stanisław Kracik, zastępca prezydenta Krakowa. Kapituła Nagrody przyznała również Dyplomy Honorowe Nagrody w kategorii organizacja pozarządowa dla Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP Województwa Małopolskiego oraz w kategorii instytucja dla Muzeum Fotografii w Krakowie. ■

Fot. Wojciech Matusik

MAŁGORZATA RZYCZNIK

WSPOMINAMY PRZEJAZD TRAMWAJEM W KRAKOWIE ZMARŁEGO PAPIEŻA FRANCISZKA



W Wielkanocny Poniedziałek, 21 kwietnia 2025 r., zmarł papież Franciszek. Podczas 12 lat Jego pontyfikatu odwiedził 66 państw, w tym raz w 2016 r. Polskę. Uczestniczył wówczas w Światowych Dniach Młodzieży w Krakowie. My pamiętamy jego wyjątkowy przejazd tramwajem na spotkanie z młodzieżą. Był to symboliczny przejazd na trasie z rezydencji biskupów krakowskich przy ul. Franciszkańskiej na Błonia. Był to też pierwszy w historii przypadek, gdy urzędujący papież skorzystał z komunikacji miejskiej. Naszemu przedsiębiorstwu przypadł wielki zaszczyt i wyróżnienie gościć tego wyjątkowego pasażera na pokładzie specjalnie na tę okazję przygotowanego pojazdu. Tramwaj, którym pa-

pież podróżował został pomalowany w biało-żółte barwy Watykanu i nazwany „Tram del Papa”. W podróży papieżowi towarzyszyli młodzi z niepełnosprawnościami wraz z opiekunami, co podkreślało Jego bliskość z ludźmi oraz troskę o osoby wykluczone społecznie.

Ten gest nawiązywał do czasów, gdy jako kardynał Jorge Bergoglio w Buenos Aires regularnie korzystał z komunikacji miejskiej. Po zakończeniu ŚDM tramwaj w tych samych barwach nadal kursuje po krakowskich torach, przypominając o tej wyjątkowej chwili. Pojazd ten uczestniczy też w wydarzeniach w czasie których bramy zajezdni zostają otwarte dla naszych pasażerów – ostatnio był to Dzień Dziecka zorganizowany 1 czerwca w zajezdni tramwajowej Nowa Huta. ■

80 LAT NAJSTARSZEGO KOŁA PCK W KRAKOWIE

Koniec I Wojny Światowej i załamanie się wszystkich trzech potęg zaborczych umożliwiło odrodzenie państwa polskiego. Wykuwanie granic w walce spowodowało, że wojna na ziemiach polskich, w różnych formach walk wojsk regularnych i akcji powstańczych, trwała do roku 1921.

Każda taka akcja zbrojna wymagała organizacji zaplecza sanitarno-medycznego. Wysiłkom tym towarzyszyła myśl o utworzeniu jednej organizacji narodowej, która pod znakiem Czerwonego Krzyża koordynowałaby całość przedsięwzięć. W dniu 18 stycznia 1919 r. w Warszawie rozpoczął się zjazd zjednoczeniowy. Postanowiono utworzyć narodową organizację Czerwonego Krzyża pod nazwą Polskie Towarzystwo Czerwonego Krzyża. Zrąb organizacji tworzyły: Centralny Komitet Opieki nad Żołnierzem, Warszawskie Pogotowie Ratunkowe, Sanitariusz Polski i Polski Komitet Pomocy Sanitarnej. 27 kwietnia 1919 r. ukonstytuowały się pierwsze władze Czerwonego Krzyża w niepodległej Polsce. Prezesem został przedstawiciel zasłużonego dla Polski rodu – książe Paweł Sapieha, a po jego ustąpieniu wybitna działaczka społeczna – Helena Paderewska, żona Ignacego Paderewskiego, wówczas premiera rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Akces zgłosiły również dwie organizacje regionalne: powstały na bazie stowarzyszeń galicyjskich Małopolski Czerwony Krzyż i utworzony w byłym zaborze pruskim Wielkopolski Czerwony Krzyż. Z dniem 14 lipca 1919 r. Polskie Towarzystwo Czerwonego Krzyża uznane zostało przez Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża.

Walki o ustalenie granic sprawiły, że niemal cały kraj stał się jednym wielkim teatrem działań wojennych. Polskie Towarzystwo Czerwonego Krzyża obok niesienia pomocy bezpośredniej żołnierzom i ludności cywilnej starało się zorganizować własne zaplecze sanitarne, na które składały się: szpitale, domy ozdrowieńców, kantyny,

herbaciarnie czy punkty zborne dla zagubionych. W warunkach zagrożenia epidemiami niezwykle ważną rolę spełniały kolumny dezynfekcyjne i pralnie parowe, a także rozprowadzanie szczepionek. W obliczu nędzy i głodu potrzebne było niemal wszystko. Polskie Towarzystwo Czerwonego Krzyża organizowało w tej sytuacji rozdawnictwo żywności i odzieży, zaopatrywało żołnierzy w środki opatrunkowe i tytoń. Niezwykle ważną rolę z punktu widzenia społeczeństwa odgrywała Sekcja Informacyjno-Wywiadowcza. Prowadziła ewidencję rannych i zabitych żołnierzy oraz zajmowała się poszukiwaniem osób zaginionych na skutek wydarzeń wojennych na prośbę ich rodzin.

W okresie międzywojennym PCK prowadził różnorodną działalność w dziedzinie ochrony zdrowia, pomocy socjalnej (bezrobotnym, bezdomnym) i udzielania pierwszej pomocy, a także pracę wychowawczą z młodzieżą. Wyszkolił dziesiątki tysięcy siostr PCK, pielęgniarek i ratowników, którzy udzielali pomocy zarówno w czasie działań wojennych, jak i w czasie pokoju.

Odegrał także pionierską rolę w rozwijaniu krwiodawstwa. W 1935 r. w Łodzi powstał pierwszy Ośrodek Przetaczania Krwi przy Centralnej Stacji Wypadkowej PCK. W 1938 r. taki Ośrodek powstał także w Krakowie.

Obecnie PCK nadal pomaga osobom potrzebującym, a szczególnie ludziom starszym, chorym, niepełnosprawnym, ubogim i rodzinom wielodzietnym, które znajdują się w szczególnie trudnej sytuacji materialnej. Zadaniem PCK w zakresie popularyzacji honorowego krwiodawstwa jest zachęcanie jak największej liczby zdrowych osób do bezpłatnego oddawania krwi.

Wielu pracowników ówczesnej Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej należało do PCK.

Już w 1935 roku została założona drużyna sanitarna, która stała się załącznikiem działalności Polskiego Czerwonego Krzyża na terenie naszego Przedsiębiorstwa.



Honorowe krwiodawstwo MPK w Krakowie promuje na jednym z tramwajów

Zakładowe Koło PCK powstało w roku 1945 r. (zebranie założycielskie odbyło się w dniu 25 marca), jako pierwsze nie tylko w Krakowie, ale także w całym ówczesnym województwie krakowskim. To właśnie z naszego Koła wyłonił się później Zarząd Miejski PCK w Krakowie.

Założycielami Koła byli: Tadeusz Paleczny (jego wieloletni przewodniczący), Arnold Bajorek i Stefan Grabowski (którzy reaktywowali drużynę medyczno – sanitarną) oraz Klemens Kuś, Stanisław Kwiatek, Adam Król, Franciszek Segiet i Włodzimierz Pietruszka.

Koło liczyło wówczas 109 członków.

Działająca w ramach Koła drużyna medyczno – sanitarna składała się z 5 sekcji 6 osobowych, brała ona udział w corocznych zawodach zdobywając czołowe miejsca w mieście i w województwie. Komendantką drużyny była Elżbieta Kurkiewicz, a zastępcą komendantki Stanisława Budzoń.

Drużyna ta, podobnie, jak i przed wojną była podstawową formą działalności PCK, który właśnie na wypadek działań wojennych, klęsk żywiołowych i wypadków szkolił młodzież, zwłaszcza kobiety do funkcji pielęgniarek udzielających pierwszej pomocy.

Koło rozwinęło działalność na rzecz oświaty sanitarnej i propagandy ochrony zdrowia. Pro-

wadzano systematyczne szkolenia sanitarne, odczyty i pogadanki, konkursy czystości i gazetki ściennych. W trudnych latach powojennych należało uczyć ludzi na przestrzeganie podstawowych zasad higieny: jak mycie rąk przed posiłkiem, spożywanie posiłków w miejscach do tego przeznaczonych, itp. Mówiono też o szkodliwości palenia tytoniu i spożywania alkoholu. Zachęcano także do systematycznych badań.

W 1962 roku powstał przy Kole PCK Klub „Honorowych Dawców Krwi”.

Obecnie Koło PCK i Klub „HDK” PCK przy MPK S. A. w Krakowie funkcjonują w ramach Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie. Nasz wkład w działalność najstarszej charytatywnej organizacji w Polsce to przede wszystkim honorowe oddawanie krwi i kwesty w specjalnym tramwaju, a także propagowanie humanitarnych zasad PCK.

W przygotowaniu powyższego artykułu korzystałem z:

- „W służbie bliźniemu” – Album 90 – lecia Polskiego Czerwonego Krzyża, autor Andrzej Pankowicz, wyd. Małopolski Zarząd Okręgowy PCK w Krakowie 2009 r.
- „70 lat Koła PCK przy MPK Kraków”, autor Władysław Michalski, wyd. okolicznościowe MPK S.A. w Krakowie 2015 r. ■

JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Wagon SN1-59

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Tramwaj SN1 został oddany do ruchu w czerwcu 1922 roku. Jest jednym z zaledwie 15 wagonów tego typu, które zbudowali pracownicy Krakowskiej Spółki Tramwajowej w warsztatach przy ul. św. Wawrzyńca. Musieli się na to zdecydować, bo po zakończeniu I Wojny Światowej i odzyskaniu niepodległości, Kraków nie było stać na zakup, a nawet na zaciągnięcie kredytu na nowe wagony. A te były bardzo potrzebne, bo sieć tramwajowa w mieście była rozbudowywana.

Odbudowany SN1 był pierwszym tramwajem w Krakowie, który nie posiadał wewnętrznego podziału na klasę pierwszą i drugą (ten podział zniesiono latem 1919 roku). Stąd wyróżniało go wnętrze – jedna duża przestrzeń z ławkami wzdłuż ścian bocznych wagonu z 16 małymi oknami. W miarę upływu lat wagon zmienił swoje wyposażenie i wygląd. Największe zmiany przeprowadzono w latach 40. i 50. ubiegłego wieku. W efekcie remontów wagon unifikowano z innymi eksploatowanymi pojazdami, zwłaszcza nowymi wówczas wagonami typu N. Przede wszystkim upraszczano konstrukcję – zamiast obłych ścian zastosowano proste elementy, a w miejsce ośmiu okien po każdej ze stron, wstawiono dwukrotnie większe cztery okna.

Dane techniczne:

.....
Wielkość: Wagon jednoczłonowy
Rodzaj: Silnikowy, dwukierunkowy, wysokopodłogowy
Długość: 10 650 mm
Szerokość: 2 270 mm
Wysokość nadwozia: 3 390 mm
Rozstaw osi: 3 000 mm
Masa własna: 13 200 kg
Masa całkowita: 17 400 kg
Miejsca ogółem: 54
Miejsca siedzące: 24
Wysokość podłogi: 730 mm
Silniki: 2 x 40 kW
Średnica kół tocznych: 850 mm



Wagon ND 454

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Do odbudowy wagonu posłużyło nadwozie wagonu z Tramwajów Śląskich osadzone na podwoziu (wózku) krakowskiego tramwaju. Zamontowane drzwi pochodzą z tramwajów łódzkich. Ramy okienne podarowane zostały przez krakowskiego miłośnika. Tramwajowi miłośnicy z Poznania przygotowali z kolei niezbędne materiały ilustracyjne z okresu eksploatacji wagonu oraz obecne oznakowanie wagonu. Dzięki takim zabiegom udało się odtworzyć wagon doczepny będący odwzorowaniem poznańskiego tramwaju nr 454. Nic więc dziwnego, że w prezentacji wagonu w Krakowie wzięli udział przedstawiciele MPK w Poznaniu oraz z Tramwajów Śląskich.

Poznańskie wagony doczepne (o numeracji od 451 do 455) eksploatowane były w latach 1963-1970 w parze ze zmodernizowanymi wagonami silnikowymi, ale z czasem z uwagi na brak elektrycznego sterowania drzwiami łączone je w składy także z wagonami najstarszymi.

Wagony doczepne ND to efekt modernizacji prowadzonej m.in. przez poznańskiego przewoźnika (oprócz Poznania takie modernizacje prowadziły także Wrocław, Gdańsk, Łódź i Kraków). Jej elementem był m.in. poprawiający bezpieczeństwo pasażerów montaż mechanicznie zamykanych drzwi sterowanych przez motorniczego, a także hamulców szynowych, przewidzianych już w trakcie projektowania wagonu. Oprócz tego wagon wyposażono w światła stopu, kierunkowskazów oraz lusterka umożliwiające obserwację składu. Dla ułatwienia pracy warsztatów modernizowane wagony przewidziano wyłącznie jako jednokierunkowe co pozwoliłoby zmniejszyć koszty eksploatacji. Namiastką nowoczesności dla pasażerów miała być podłoga pokryta gumą zabudowana na jednym poziomie, miękkie wyściełane dermy siedzenia dla pasażerów.

Dane techniczne:

.....
Wielkość: Wagon jednoczłonowy
Rodzaj: Doczepny, wysokopodłogowy
Długość: 10 400 mm
Szerokość: 2 167 mm
Wysokość nadwozia: 3 140 mm
Rozstaw osi: 3 000 mm
Masa własna: 10 000 kg
Masa całkowita: 17 400 kg
Miejsca ogółem: 50
Miejsca siedzące: 12
Wysokość podłogi: 735 mm



Wagon SN1-59

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK



Wagon ND 454

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

