

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik. Nr 3 (101) 2026  
(lipiec – wrzesień)  
egzemplarz bezpłatny



## W numerze:

Nowe autobusy w Krakowie

Pracownik MPK przebiegł maratony  
na 7 kontynentach

Krakowska Linia Muzealna



# PARADA TRAMWAJÓW Z OKAZJI 125-LĘCIA TRAMWAJU ELEKTRYCZNEGO W KRAKOWIE

Niedziela, 28 czerwca 2026 r.

# Lato z MPK w Krakowie nigdy nie jest nudne

**W**akacyjny numer „Przewoźnika Krakowskiego” rozpoczynamy artykułami informującymi o najnowszych zakupach MPK w Krakowie. Krakowski przewoźnik nie zwalnia tempa wymiany taboru autobusowego. W kwietniu 2026 roku na terenie zajezdni w Bieńczycach zaprezentowano 48 autobusów spalinowych z silnikami Euro 6, miesiąc później w zajezdni Wola Duchacka 22 autobusy zasilane energią elektryczną. Cel tych działań niezmienny – nowoczesna, przyjazna dla pasażerów, naszych prowadzących i środowiska flota autobusowa.

Skoro jest to numer wakacyjny, to nie może w nim zabraknąć informacji o Krakowskiej Linii Muzealnej. Mocno zachęcam do tego, aby zaplanować sobie w tym roku przejazd historycznymi pojazdami. Warto to zrobić, nie tylko ze względu na krakowskie zabytki, ale także dla możliwości przejechania się tramwajami z czterech innych

rejonów Polski: Poznania, Wrocławia, Warszawy i Śląska.

W „Przewoźniku Krakowskim” nie mogło zabraknąć relacji z konkursu na najlepszego kierowcę, mechanika, inspektora ruchu, motorniczego i elektromechanika. Wszystkim uczestnikom tego konkursu należą się gratulacje, bo te zawody wymagają nie tylko wiedzy, znakomitych umiejętności i precyzji, ale także opanowania i działania pod presją czasu. Wszystkie te elementy przydają się w codziennej pracy, więc ich trenowanie ma duże znaczenie.

Na koniec chciałbym mocno pogratulować mojemu koledze Jarkowi Sabatowi. Na co dzień to informatyk w naszej firmie. Po pracy to człowiek, który z wielką determinacją realizuje swoje marzenia. Jego ostatni wyczyn robi wielkie wrażenie, bo Jarek ukończył cykl siedmiu maratonów na siedmiu kontynentach, w tym na Antarktydzie. Ja mocno gratuluję i zachęcam do przeczytania relacji z tego niezwykłego osiągnięcia.

Miłej lektury i udanych wakacji.

*Marek Gancarczyk  
Redaktor Naczelny  
„Przewoźnika Krakowskiego”*

# W numerze:

<i>Anna Gazda</i> Dzień Dziecka w zajezdni tramwajowej MPK . . . . .	5	<i>Jarosław Sabat</i> Siedem Kontynentów . . . . .	29
<i>Marek Gancarczyk</i> 48 nowych autobusów z silnikami Euro 6 . . . . .	9	<i>Marta Czepiel-Rozwadowska</i> Marek Gancarczyk. Człowiek, który nie zatrzymuje się na mecie . . . . .	33
<i>Marek Gancarczyk</i> 22 nowe autobusy elektryczne Irizara w Krakowie . 11		<i>Marek Gancarczyk</i> ZUE zwycięzcą 17. Turnieju im. P. Pruchnickiego . . . . .	34
<i>Danuta Walas</i> Nowe tory i hala na terenie zajezdni Podgórze . . . 13		<i>Sławomir Suchoszek</i> VI Turniej im. R. Parysa . . . . .	35
<i>Marek Gancarczyk</i> Jak dbać o tabor tramwajowy? . . . . .	14	<i>Marek Gancarczyk</i> Sławomir Suchoszek ponownie SIP . . . . .	35
<i>Marek Gancarczyk</i> Transport publiczny w czasie kryzysu . . . . .	15	<i>Marta Czepiel-Rozwadowska</i> Strażacki Runmageddon, czyli zawody sportowo-pożarnicze Zakładowej OSP MPK w Krakowie . . . . .	36
<i>Piotr Reclaw</i> Krakowska Linia Muzealna. Kalendarz sezonu 2026 . . . . .	17	<i>Krzysztof Francuz</i> Już trzy sezony Siatkarskiej Ligi MPK Kraków . . . . .	38
<i>Jacek Kołodziej</i> Do kolekcji MPK dołączył wyjątkowy wagon typu Lowa . . . . .	18	<i>Krzysztof Francuz</i> Koło SITK przy MPK rozpoczęło kolejną kadencję. . . . .	38
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie wymieniło się historycznymi tramwajami . . . . .	19	<i>Marta Czepiel-Rozwadowska</i> Mistrzowie precyzji, wiedzy i opanowania . . . . .	39
<i>Aleksander Koch</i> Historia komunikacji miejskiej ukryta w... tablicach z numerem linii . . . . .	21	<i>Sylvia Kozieł i Piotr Mrowiec</i> KTG MPK Kraków – u nas ciągle coś się dzieje! . . . . .	43
<i>Anna Gazda</i> Dzień Ziemi w Krakowie. . . . .	23	<i>Jolanta Tęcza-Ćwierz</i> Tramwajem przez Kraków. Opowieści motorniczych . . . . .	44
<i>Małgorzata Rzyczniak</i> MPK na Święcie Rodziny Krakowskiej . . . . .	24	<i>Jerzy Maszewski</i> Fotozabawa . . . . .	47
<i>Marek Gancarczyk</i> Rozmowa z Grzegorzem Dyrkaczem, byłym wice- prezesem MPK w Krakowie . . . . .	25		

## PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Redaktor naczelny: Marek Gancarczyk

Redakcja: Jacek Kołodziej, Katarzyna Sadowska,  
Marta Czepiel-Rozwadowska

Sekretarz redakcji: Justyna Mierzwa

Współpraca: Mariusz Szałkowski, Leszek Uchański,  
Małgorzata Rzyczniak, Anna Gazda, Lilianna Jakiel,  
Jerzy Maszewski, Tomasz Bałabański

Fotografia na okładce: Nowy autobus elektryczny marki  
Irizar.

Fotografie w numerze: Grzegorz Mental, Grzegorz Szydło,  
Krzysztof Wardała.

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

Druk: Drukarnia Printgraph, ul. Mickiewicza 19,  
32-800 Brzesko

Nakład: 1000 egz.

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

ANNA GAZDA

# DZIEŃ DZIECKA W ZAJEJDNI TRAMWAJOWEJ MPK



**31** maja w zajezdni tramwajowej Podgórze odbyło się kolejne radosne wydarzenie. Jak co roku świętowaliśmy piękny, wyczekiwany od miesięcy przez najmłodszych Dzień Dziecka. Zainteresowanie wydarzeniem było ogromne, kolejka do wejścia ustawiła się wzdłuż ulicy Brożka na długo przed otwarciem bram.

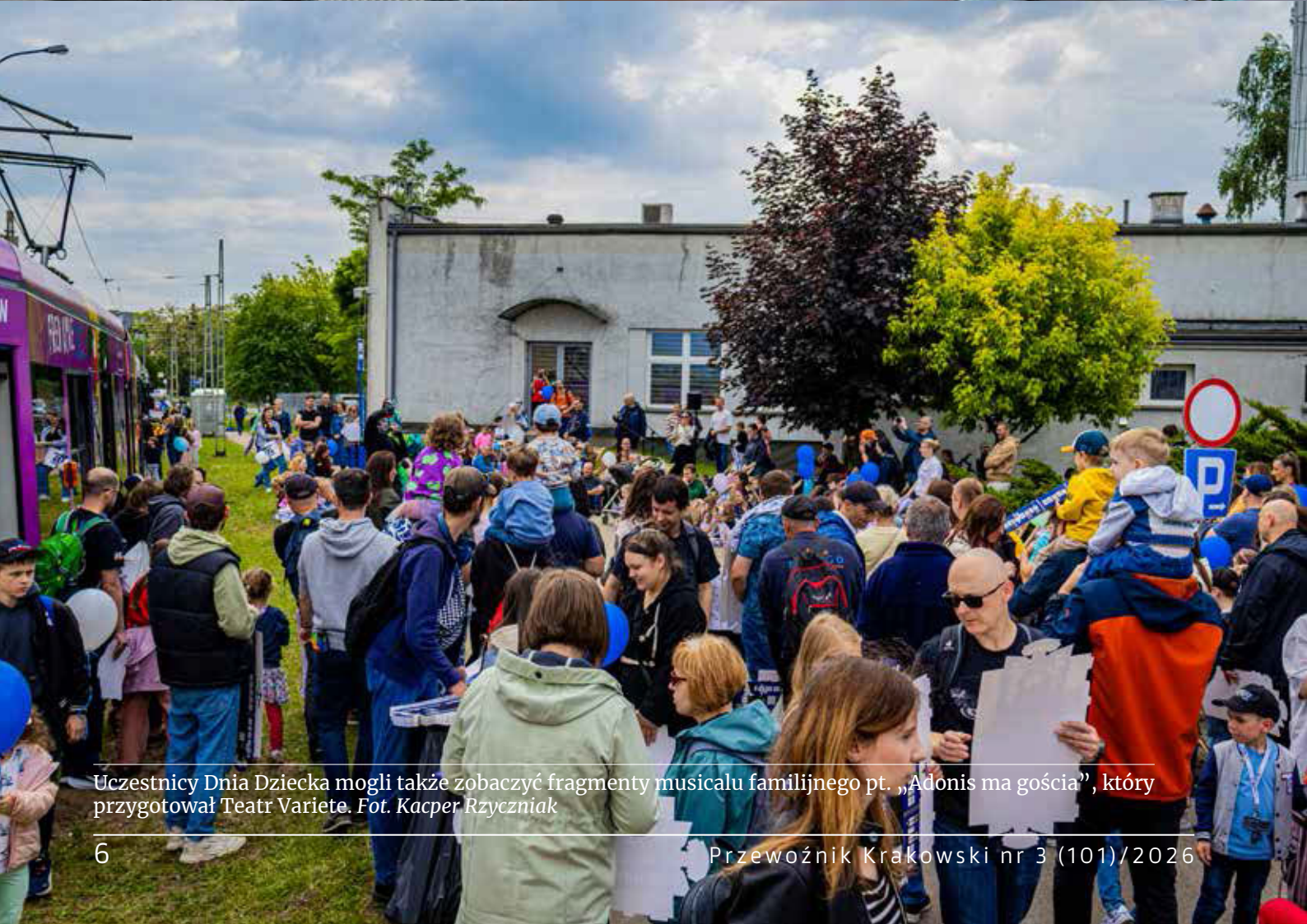
Dla naszych gości przygotowano kilkanaście przystanków z atrakcjami. Postawiliśmy na zabawę i edukację. Dzieci zwiedzały zabytkowe auto-

busy i tramwaje, aby namacalnie chłonąć wiedzę historyczną na ich temat. Podziwiały nowoczesne autobusy elektryczne i wodorowe, gdzie miały możliwość porozmawiać z kierowcą i sięść za kierownicą. Przed nowoczesnym tramwajem słuchały bajek czytanych przez naszą panią motorniczą.

Na dwóch przystankach rozdawano kartonowe modele pojazdów, którymi zainteresowanie rośnie z roku na rok. Cechą charakterystyczną tego gadżetu jest to, że jest on uniwersalny, bez użycia nożyczek i kleju każdy może sprawdzić się w precyzyjnym składaniu. ➔



To jest radość – usiąść za kierownicą zabytkowego autobusu



Uczestnicy Dnia Dziecka mogli także zobaczyć fragmenty musicalu rodzinnego pt. „Adonis ma gościa”, który przygotował Teatr Variete. Fot. Kacper Rzycki



Podczas Dnia Dziecka można było spotkać Trambusia



Koło fortuny – gwarancja dobrej zabawy i atrakcyjnych nagród

Dzieci otrzymały kolorowe baloniki, a niestrudzony w zabawie z najmłodszymi Trambuś rozdawał cukierki. Z wielką radością pozował z dziećmi do zdjęć.

Tradycją tego dnia jest możliwość skorzystania z nie lada okazji, samodzielnego poprowadzenia tramwaju. Wszystko oczywiście pod czujnym okiem instruktora. Kolejka do tej atrakcji jak zwykle nie miała końca. Każdy uczestnik „Super Jazdy” otrzymał pamiątkowy certyfikat poprowadzenia tramwaju.

Przystanki bezpieczeństwa obsługiwały straż pożarna, straż miejska, pogotowie i policja. Prezentacje służb, ich umundurowanie, wyposażenie zawsze wzbudzą sporo emocji, tak było też tym razem. Wodociągi Krakowskie dostarczyły uczestnikom wydarzenia pyszną wodę pitną.

W tym roku przygotowaliśmy także przystanek teatralny. Aktorzy krakowskiego teatru Variete w pięknych strojach przedstawili scenę z musicalu familijnego pt. „Adonis ma gościa”. Rozdawali dzieciom piękne prezenty i kupony rabatowe na spektakl.

Kto miał ochotę, ten mógł odpocząć na leżaku. Na dociekliwych czekał przystanek z po-

jazdami technicznymi. Aby się schłodzić, wystarczyło wybrać się na wycieczkę przez myjnię, gdzie jadąc w środku tramwaju, można było zobaczyć jak dokładnie myte są krakowskie wagony.

Kolejnym z najbardziej obleganych przystanków było stoisko MPK, gdzie sprawdzano wiedzę o komunikacji miejskiej, a za poprawne odpowiedzi losowano nagrody, używając do tego celu zabawnie terkoczącego „Koła fortuny”. Za udział w zabawie dzieci otrzymały opaski odblaskowe z tramwajem Lajkonik, breloczki z zabytkowymi autobusami, podkładki pod myszki, piłki, maskotki i słodycze.

Dzieci chętnie pozowały do zdjęć z radiowozem naszych inspektorów, odrestaurowanym przez MPK kultowym Tarpanem oraz zabytkową taksówką. Kto lubi dużo czytać i chce być dobrze poinformowany, ten mógł zabrać do domu nasz kwartalnik „Przewoźnik Krakowski”.

To był piękny, wesoły i pełen uśmiechu dzień. Wszystkim dzieciom życzymy dużo słońca nie tylko w Dniu Dziecka.

Zapraszamy na kolejne ciekawe wydarzenia organizowane przez MPK w Krakowie. ■

MAREK GANCARCZYK

# 48 NOWYCH AUTOBUSÓW Z SILNIKAMI EURO 6



## Nowe autobusy marki Solaris

**M**ieszkańcy Krakowa zyskali kolejne nowe autobusy. Tym razem jest to 48 nowoczesnych pojazdów wyprodukowanych przez Solaris Bus & Coach. Wśród nich 35 to standardowe autobusy miejskie o długości 12 metrów oraz 13 autobusów typu midi o długości 10,5 metra. Wszystkie są wyposażone w silniki Euro 6, speł-

niające najwyższe europejskie normy związane z ochroną środowiska. Pierwsze nowe autobusy zaczęły wozić pasażerów już w środę, 8 kwietnia. Obsługują kilkanaście linii, z czego część tras przebiegających po terenie Nowej Huty.

Wszystkie są niskopodłogowe, klimatyzowane, wyposażone w nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, monitoring oraz zaawansowane ➔



Podczas prezentacji nowych autobusów nie mogło zabraknąć kierowców MPK

systemy wspomagające kierowców. Autobusy są w pełni dostępne dla osób ze szczególnymi potrzebami – z myślą o nich są tam zamontowane platformy najazdowe dla wózków inwalidzkich, wydzielona przestrzeń dla wózków oraz dedykowane dla nich przyciski. Autobusy o długości 12 m przewożą jednocześnie do 97 pasażerów, z czego 32 na miejscach siedzących. Z kolei w autobusach o długości 10,5 m będzie mogło podróżować jednocześnie do 82 pasażerów. Sporo udogodnień zyskają kierowcy. Kabiny nowych autobusów, zgodnie z ich oczekiwaniami, są zamknięte. Dodatkowo zostaną wyposażone w lodówki. Są to

pierwsze autobusy we flocie MPK z takim rozwiązaniem.

Nowe autobusy zostały zakupione w formie leasingu. Za kwestie związane z finansową stroną realizacji tego kontraktu odpowiada PKO Leasing. Wartość zamówienia i dostawy 48 pojazdów to 102,46 mln zł brutto.

Dostawa 48 nowych autobusów to część bardzo dużego zamówienia MPK w Krakowie, które obejmuje w sumie do 190 pojazdów, spełniających normę emisji spalin Euro 6 (w 2025 roku MPK podpisało już umowy ramowe na dostawy). ■

MAREK GANCARCZYK

# 22 NOWE AUTOBUSY ELEKTRYCZNE IRIZARA W KRAKOWIE



**W** czwartek, 28 maja w zajezdni autobusowej Wola Duchacka zostały zaprezentowane 22 nowoczesne autobusy elektryczne marki Irizar. To pojazdy o długości 12 metrów, wyposażone w najnowocześniejsze rozwiązania zapewniające bezpieczny i komfortowy przejazd dla pasażerów. Niska podłoga i inne ele-

menty wyposażenia zapewniają dostępność tych pojazdów dla wszystkich pasażerów, także tych ze szczególnymi potrzebami. Autobusy zostały tak zaprojektowane, aby wygodnie i komfortowo prowadziło się je kierowcom.

W wyposażeniu nowych pojazdów znalazły się m.in. zamknięte kabiny, a w nich lodówki i możliwość schłodzenia wody dla prowadzących, ➔



Do floty MPK dołączyły 22 nowe autobusy elektryczne Irizarar

nowoczesny system informacji pasażerskiej, monitoring, klimatyzacja oraz porty USB do ładowania urządzeń mobilnych.

Podczas prezentacji pojazdów nie mogło zabraknąć kierowców MPK, którzy będą je prowadzić i przewozić pasażerów. Pierwsze elektryki Irizarar wyjechały na krakowskie linie nr 107, 124, 424 i 304.

Po dostawie pojazdów liczba elektrycznych autobusów we flocie MPK wzrosła do 143 sztuk.

Wartość dostawy 22 nowych Irizararów z ładowarkami to 53 994 556,00 zł netto. Ich zakup jest dofinansowany ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, w ramach Inwestycji: G 1.3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy), a kwota wsparcia stanowi blisko 100% wydatków netto. Wsparcie zostało przyznane dla przedsięwzięcia pn. „Rozwój floty autobusów zeroemisyjnych dla potrzeb realizacji usług transportu publicznego w Krakowie”, na podstawie umowy zawartej z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. ■

23 kwietnia 2026 roku MPK w Krakowie ogłosiło przetarg na dostawę kolejnych 20 nowoczesnych, przegubowych autobusów elektrycznych. Zamówienie autobusów dojdzie do skutku, jeżeli Spółka otrzyma dofinansowanie na realizację tego zadania w ramach konkursu w programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FENIX). Wybrany wykonawca będzie miał rok na dostarczenie pojazdów od momentu podpisania umowy.

Fabrycznie nowe pojazdy będą w pełni niskopodłogowe i klimatyzowane. Dla komfortu pasażerów zostaną wyposażone w:

- nowoczesne systemy informacji pasażerskiej,
- gniazda USB do ładowania urządzeń mobilnych,
- zaawansowany system monitoringu.

*Lilianna Jakiel*

DANUTA WALAS

# NOWE TORY I HALA NA TERENIE ZAJEJDNI PODGÓRZE



**W** latach 2026–2027 zostaną przeprowadzone prace polegające na realizacji kolejnych elementów dużego projektu przebudowy obszaru Rzemieśnicza – Brożka.

Zadanie jest skomplikowane logistycznie, a z uwagi na zachowanie konieczności normalnej pracy Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, również technicznie.

Prace będą prowadzone w dwóch obszarach. Jeden to przebudowa budynku przy ul. Rzemieśniczej 19. Docelowo pod koniec 2027 r. powstanie budynek z halą obsługową jednokondygnacyjną, w której będzie zabudowanych pięć torów tramwajowych:

- tor nr 38 wyposażony w podnośnik liniowy o wysokości podnoszenia 1,6 m (podnośnik umożliwi podniesienie pojazdu na długości 66 m i wadze 64 ton,
- tor nr 39 z kanałem szerokim wyposażonym w kłapy technologiczne,
- tor nr 40 wyposażony w podnośniki mobilne i obrotnice,
- tor 41 z szerokim kanałem technologicznym wyposażonym w kłapy uchylne i obrotnicę,

- tor nr 42 ze strefą odkładczą wyposażony w obrotnicę.

W pozostałej dwukondygnacyjnej części budynku planowana jest na poziomie „0” zabudowa części technicznej, magazynowej, biurowej i sanitarnej. Na poziomie +1 zaprojektowany jest warsztat elektroniczny oraz pomieszczenie socjalne dla pracowników, szatnie, umywalnia i sanitariaty. Tory w hali na wyjeździe zostaną połączone z nowo wybudowanym torem biegnącym drogą wzdłuż stacji trafo. Ten dodatkowy tor umożliwi przejazd wokół hali.

Drugi obszar to przebudowa torowisk na terenie Stacji Obsługi Podgórze, sieci trakcyjnej, kabli zasilających i powrotnych infrastruktury podziemnej. Prace te kolidują z obsługą pojazdów i ruchem na terenie Stacji.

W efekcie, po zakończeniu wszystkich prac w przedstawianym powyżej zakresie powstanie nowoczesna hala do obsługi i napraw tramwajów, nowy układ drogowo-torowy umożliwiający sprawną komunikację po terenie stacji oraz przygotowanie pod budowę nowych miejsc postojowych dla tramwajów. ■

# JAK DBAĆ O TABOR TRAMWAJOWY?

**P**rzez dwa dni, 11 i 12 czerwca (czwartek – piątek) w Krakowie odbywała się Komisja Taboru Tramwajowego Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. To wydarzenie, które zgromadziło ekspertów oraz przedstawicieli przedsiębiorstw komunikacyjnych całej Polski. Głównym tematem rozmów była kwestia utrzymania taboru tramwajowego i związane z tym wyzwania.

Swoimi doświadczenia w tym zakresie dzieliли się z uczestnikami przedstawiciele krakowskiego przewoźnika. Danuta Walas, Kierownik Działu Inwestycji, Remontów i Obsługi Infrastruktury w MPK mówiła o tym, jak ważne są inwestycje w zaplecze techniczne, modernizacja i rozwój zajezdni. To dzięki temu jest możliwe serwisowanie tramwajów na najwyższym poziomie, a także usprawnienie procesu obsługi na terenie zajezdni. MPK w Krakowie mocno inwestuje w rozwój zajezdni, zarówno w Nowej Hucie jak i w Podgórzcu. Krakowski przewoźnik uwzględnia przy tym dostosowanie tych miejsc do nowoczesnego taboru, a jednocześnie stawia na bezpieczeństwo i wygodę dla pracowników. Nie zapomina przy tym o środowisku, montując na dachach nowych hal panele fotowoltaiczne.

Równie ważne jak zaplecze jest inwestowanie w zakup nowego taboru. O tym mówił Adam Kaniowski, Kierownik Sekcji Taboru Tramwajowego i Autobusowego z MPK. Kraków jest obecnie w trakcie realizacji dostawy 65 nowych wagonów. Z kolei Jan Macała, Kierownik Działu Technicznego MPK podzielił się doświadczeniami w zakresie krakowskiego systemu utrzymania taboru tramwajowego.

Uczestnicy Komisji nie tylko dyskutowali i wymieniali poglądy. Mieli także okazję zobaczyć pokaz usuwania groźnego w skutkach zdarzenia, w efekcie którego zostało zasymulowane wykołowanie i przewrócenie się tramwaju. Zadaniem pracowników MPK było wstawienie tramwaju na tory. Ten pokaz potwierdził przygotowanie krakowskiego przewoźnika do radzenia sobie z nawet najbardziej trudnymi sytuacjami w ruchu tramwajowym. Był także okazją do sprawdzenia umiejętności pracowników oraz testem dla sprzętu technicznego.

Uczestnicy Komisji mieli także okazję zwiedzić nowoczesną halę obsługi, stanowiska diagnostyczne i tokarkę podtorową w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. ■

MAREK GANCARCZYK

# TRANSPORT PUBLICZNY W CZASIE KRYZYSU



O zagrożeniach dla transportu rozmawiali: Zbigniew Papierski, prezes MPK w Łodzi, Jan Kuźmiński, prezes zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie, Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK w Krakowie, Krzysztof Dostatni, prezes MPK w Poznaniu i Maksym Bratko, prezes MPK w Rzeszowie

**W** ramach Drugiego Ogólnopolskiego Kongresu i Forum Samorządowego Obrony Cywilnej, który odbywał się w Krakowie w dniach 25 i 26 maja, jednym z ważnych poruszonych tematów było funkcjonowanie transportu publicznego w sytuacjach zagrożenia i kryzysu. O wyzwaniach jakie się z tym wiążą mówili eksperci z całej Polski podczas dwóch paneli.

## TRANSPORT W SYTUACJI KRYZYSU I UNIKANIE PANIKI

Pierwszy z paneli poświęcony był transportowi w sytuacji kryzysu i temu, jak unikać paniki. Wzięli w nim udział: Daniel Kubek z Politechniki

Krakowskiej, Paweł Obrzut z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, Łukasz Strutyński – prezes zarządu Międzynarodowego Portu Lotniczego w Balicach i Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK w Krakowie. Dyskusja dotyczyła najtrudniejszych kryzysów, które mogą wpływać na transport, takich jak blackout czy cyberatak.

Łukasz Strutyński, zarządzający krakowskim lotniskiem podkreślał rolę procedur bezpieczeństwa, które w sytuacjach zagrożenia dają gwarancję skuteczności działania. Równie ważne są wtedy zarówno odpowiedni sprzęt, jak i wykwalifikowana kadra. Nie da się pominąć roli sprawnej komunikacji, aby skutecznie informować nawet o tych najtrudniejszych sprawach. →

## BLACKOUT I CYBERATAKI

Mariusz Szałkowski, wiceprezes MPK w Krakowie przypomniał, że MPK w Krakowie ma wiele doświadczeń w radzeniu sobie z różnymi wyzwaniami, tymi mniejszymi, które powodują problemy punktowe, w określonym miejscu miasta oraz takimi, które obejmują konieczność mobilizacji całej floty i pracowników (m.in. Światowe Dni Młodzieży i transport uchodźców po wybuchu wojny w Ukrainie). Zaznaczył, że duże problemy dla transportu miejskiego w Krakowie niesie ze sobą zagrożenie black-outem, który wyłącza z ruchu tramwaje i w dłuższej perspektywie autobusy elektryczne, które nie mogą być ładowane (to dlatego krakowski przewoźnik w najbliższej przyszłości planuje zakup agregatów, które mają zapewnić funkcjonowanie ładowarek do baterii autobusów elektrycznych, gdy nie ma prądu).

Daniel Kubek z Politechniki Krakowskiej mówił o tym, że cały system transportowy musi współpracować, bo to sieć naczyń połączonych. W sytuacji paraliżu muszą być przede wszystkim wyznaczone korytarze do przejazdu, aby z miejsca zagrożenia wywieźć ludzi.

O możliwych rozwiązaniach w sytuacjach, gdy nie ma prądu, mówił Paweł Obrzut z Małopolskiego Urzędu Marszałkowskiego. Zaznaczył, że aby system transportowy zasilany energią elektryczną podczas kryzysu nie został zablokowany, potrzebne są rozwiązania na szczeblu centralnym. Jako jedno z największych wyzwań w przypadku blackoutu wymienił zakup i rozmieszczenie lokomotyw spalinowych w różnych punktach państwa.

## TRANSPORT PUBLICZNY I MOBILNOŚĆ MIESZKAŃCÓW, UNIKANIE BLOKAD DRÓG

Drugi panel poświęcony był transportowi publicznemu, mobilności mieszkańców i unikaniu blokad dróg. Dyskusję prowadził Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK w Krakowie, który o zagrożeniach rozmawiał z Janem Kuźmińskim, prezesem zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie, Zbigniewem Papierskim, prezesem MPK w Łodzi, Maksymem Bratko, prezesem MPK w Rzeszowie i Krzysztofem Dostatnim, prezesem MPK w Poznaniu.

Jedno z pytań, na które odpowiadali uczestnicy tego panelu, dotyczyło konieczności poradzenia sobie z trydniowym black-outem. Wszyscy pane-

liści zgodzili się, że w takiej sytuacji najważniejsze jest dysponowanie autobusami spalinowymi, które mogą zastąpić tramwaje i autobusy elektryczne. Okazuje się, że duże miasta, dzięki posiadaniu agregatów o dużej mocy, mogą zapewnić tankowanie autobusów, a tym samym transport, nawet przez kilkanaście dni, podczas których nie będzie prądu.

Krzysztof Dostatni, prezes MPK w Poznaniu podzielił się planami, że w stolicy Wielkopolski w takiej sytuacji autobusy będą kursować, zgodnie z rozkładami komunikacji nocnej, która co prawda kursuje rzadziej od tej dziennej, ale obejmuje całe miasto. Powinno to wystarczyć w sytuacji zmniejszonego zapotrzebowania na transport mieszkańców podczas blackoutu.

## MILITARYZACJA

Wszystkie duże przedsiębiorstwa w Polsce są zmilitaryzowane i mają nałożone obowiązki w sytuacji wystąpienia zagrożenia dla państwa. Każde ma określoną liczbę autobusów spalinowych, która musi zostać przeznaczona na cele wojskowe oraz do ewakuacji mieszkańców w sytuacji zagrożenia. Wszyscy uczestnicy dyskusji zgodzili się, że te obowiązki są w pewnej sprzeczności z ustawą o elektromobilności, która zakłada zakup przez duże miasta tylko i wyłącznie autobusów zeroemisyjnych. Ich zdaniem ta ustawa wymaga pewnej korekty uwzględniającej potrzebę zakupu pojazdów spalinowych do wykorzystania podczas sytuacji kryzysowych. Chodzi o to, aby źródła zasilania autobusów były zdywersyfikowane, a tabor składał się zarówno z pojazdów zeroemisyjnych, jak i spalinowych.

Wszystkie przedsiębiorstwa stale zwiększają wydatki na obronę przed cyberatakami, które stają się coraz częstsze i coraz groźniejsze. Mówił o tym Rafał Świerczyński, prezes MPK w Krakowie przypominając o ataku hakerskim, do którego doszło pod koniec 2024 roku, którego celem był paraliż krakowskiej komunikacji. MPK w Krakowie było w stanie się wtedy obronić i szybko przywrócić zablokowane systemy. Ale to zdarzenie poskutkowało podjęciem działań, które jeszcze skuteczniej mają chronić systemy MPK przed cyberatakami.

Uczestnicy dyskusji zwrócili także uwagę na problemy z ładowaniem autobusów elektrycznych w okresie bardzo niskich temperatur, które mogą skutecznie ograniczyć efektywne wykorzystanie floty tych pojazdów w okresie zimowym. ■

PIOTR REŁAW



**R**usza kolejny sezon Krakowskiej Linii Muzealnej. Znow na nasze tory i ulice wyjadą żywe legendy komunikacji miejskiej. Jaki jest główny cel tej akcji? Wyciągnąć historię z ciasnych hal i pokazać zabytkowe tramwaje oraz autobusy w ich naturalnym środowisku, czyli w ruchu. Oczywiście wyglądają one pięknie na statycznych wystawach i zdjęciach, ale prawdziwą duszę pokazują dopiero wtedy, gdy dzielnie wspinają się pod górkę na al. Solidarności albo z dumnym zgrzytem pokonują zakręty wokół Plant.

Zabytkowy tramwaj to nie jest zwykły środek transportu z punktu A do punktu B. To socjologiczny mikrokosmos, w którym poszczególni pasażerowie mają różne cele przyświecające przejażdżce. Gdybyśmy się im przyjrzeni, moglibyśmy wyróżnić spośród nich kilka fascynujących podgatunków:

- **Miłośnicy komunikacji.** Rozpoznawalni po sprzęcie fotograficznym i lekkim obłędzie w oku. Podróż jest dla nich czasem intensywnego pożerania wzrokiem każdego detalu, ale także okazją do wrażeń akustycznych jak np. słuchanie mostu napędowego w Jelczu.
- **Sentymentalni podróżnicy w czasie.** Najczęściej to starsze pokolenie Krakowian, którzy wsiadają do wagonu z nabożnym szeptem: „Jezu, Kryśka, dokładnie takim jeździłam do pracy w siedemdziesiątym trzecim!”. Ich celem jest ponowne przeżycie młodości oraz edukacja wnuków. Edukacja ta polega głównie na powtarzaniu: „Zobacz, kiedyś nie było klimatyzacji i nikt nie narzekał, a ty tylko w tym telefonie...”.

- **Sprytni turyści.** Krakowska Linia Muzealna to dla nich idealny „dwupak”, który pozwala z pozycji siedzącej podziwiać zarówno zabytkowe, trzeszczące wnętrze wagonu, jak i mijany za oknem Wawel czy Barbakan. Kiedy inni obcierają sobie stopy na krakowskim bruku, on z uśmiechem zalicza historię komunikacji i całe centrum miasta w cenie jednego przejazdu.

- **Łowcy instagramowych kadrów.** Młodzi, piękni, stylowi. Ich cel to idealne selfie w klimacie vintage. Polują na miękkie światło wpadające przez drewniane okna i retro detale. Czasem wysiadają zdezorientowani na pętli, bo zapomnieli sprawdzić, dokąd ten wehikuł w ogóle zmierza.

- **Przypadkowi zagubieni.** Chcieli tylko podjechać dwa przystanki. Wsiadają, patrzą na drewniane ławki, brak biletomatu i konduktora w historycznej czapce, po czym w ich oczach pojawia się czysta egzystencjalna panika. Cel: przetrwać, nie dotykać niczego i dyskretnie ewakuować się na najbliższym przystanku. Wsiądź do tramwaju historii!

Niezależnie od tego, czy Waszym celem jest liczenie pozycji nastawnika, pokazanie dzieciom, jak wyglądał świat przed erą plastiku, czy po prostu chcecie poczuć wiatr we włosach przy zawrotnej prędkości 30 km/h – Krakowska Linia Muzealna czeka na Was przez całe lato.

Wskakujcie na pokład i pamiętajcie – w tych wagonach nie trzymamy się smartfonów, tylko drewnianych uchwytów. Do zobaczenia na trasie! ■

JACEK KOŁODZIEJ

# DO KOLEKCJI MPK DOŁĄCZYŁ WYJĄTKOWY WAGON TYPU LOWA



**K**rakowska kolekcja zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej jest bez wątpienia największą w Polsce. Kilkadziesiąt tramwajów, obrazujących niemal cały przekrój taboru krakowskiego, wzbogacany jest co jakiś czas innymi pojazdami, które niegdyś mogliśmy zobaczyć w innych miastach naszego kraju. Wagony z Wrocławia, Warszawy, Szczecina, Katowic czy Poznania dopełniają niesamowity zbiór czynnych pojazdów.

Pod koniec kwietnia do naszej kolekcji dołączył ciekawy, historyczny, nieco zapomniany w Polsce wagon. Wyprodukowany w Niemieckiej Republice Demokratycznej w zakładach Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) des Lokomotiv- und Waggonbaus in Wildau – tramwaj Lowa. Pojazdy tego typu budowane jako silnikowe (ET50) i doczepne (EB50) trafiły do wielu miast wschodnich Niemiec, ale gros produkcji była wysyłana do wielu republik Związku Radzieckiego. Pośród tej produkcji 16 doczep dostarczono w 1950 i 1951 roku do Warszawy, skąd po krótkim okresie eksploatacji wagony przewieziono do Szczecina, gdzie ostatni z dostarczonych wagonów został skasowany z początkiem lat 80 XX wieku.

Wyremontowany w Krakowie tramwaj został zakupiony w kwietniu 2025 roku od przedsiębiorstwa komunikacyjnego z Gery, gdzie był użytkowany w latach 1973-88. Wcześniej służył w Plauen oraz w Klügenthal. Wycofany z ruchu

przez kilkanaście lat używany był jako typowy fo-odtrack przed dworcem w Gerze, a przez ostatnie lata oczekiwał na remont. Dzięki inicjatywie miłośników z Gery trafił do Krakowa. Konstrukcja wagonu, mimo wieloletniego postoju na zewnątrz, zachowała się w dobrym stanie, ale przeznaczenie go do innych celów niż przewóz pasażerów wymagało niemal kompletnej odbudowy wnętrza.

Przywrócony do dawnej świetności wagon doczepny został przedstawiony w barwach warszawskich, nawiązując do tej nielicznej serii wagonów oznaczonej w stolicy jako P18 z jej kolejnym numerem. Wyprodukowany został jako wagon na tor szerokości 1000 mm, ale uniwersalna konstrukcja pojazdu umożliwiała wytwarzanie tej serii tramwajów na różne rozstawy torów. Przeróbka na tor 1435 mm, zwłaszcza przez doświadczony zakład remontowy MPK w Krakowie – Stację Obsługi i Remontów, nie była trudnym zadaniem.

28 kwietnia wagon o numerze 1817 oficjalnie zaprezentowano, a tramwajem silnikowym był warszawski wagon silnikowy 4NJ nr 838 (eksploatowany niegdyś w Szczecinie), który do Krakowa zawitał w ramach wymiany zabytkowych pojazdów szynowych. Zapewne ten „warszawski” skład będzie w bieżącym roku częstym gościem na liniach obsługiwanych w Krakowie w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej, gdzie będzie można zobaczyć nie tylko najnowszy tramwaj krakowskiej kolekcji. ■

MAREK GANCARCZYK

# MPK W KRAKOWIE WYMIENIŁO SIĘ HISTORYCZNYMI TRAMWAJAMI



**T**o kolejny rok, w którym MPK w Krakowie na okres wakacji wymienia się historycznymi wagonami z innymi polskimi miastami i regionami. W czwartek, 18 czerwca w zajezdni tramwajowej Nowa Huta zostały zaprezentowane cztery wyjątkowe wagony, które w ramach tego projektu trafiły do MPK i będą woziły przez najbliższe tygodnie mieszkańców i turystów na Krakowskiej Linii Muzealnej.

To największa jak to tej pory współpraca pol-

skich miast, przedsiębiorstw i miłośników historycznych pojazdów w Polsce w zakresie wymiany historycznych tramwajów. W tym roku po raz pierwszy do tego projektu dołączyły Tramwaje Śląskie.

A jakie wagony trafiły do Krakowa?

- Warszawę w tym roku reprezentuje wagon 4NJ nr 838, z kolekcji Tramwajów Warszawskich. To prototypowa konstrukcja z 1957 roku stworzona na potrzeby MZK w War- ➔



Wypożyczone wagony zostały reprezentowane w zajezdni tramwajowej Nowa Huta



Wymiana wagonów historycznych to także jeden z elementów obchodów 125 lat tramwaju elektrycznego w Krakowie

szawie. Na bazie dwukierunkowego wagonu typu 4N powstał wagon jednokierunkowy.

- Poznań tym razem reprezentuje nie zielony, a żółty tramwaj z MPK w Poznaniu Beijnes 3G.
- Tramwaje Śląskie wypożyczyły do Krakowa wagon 102Na nr 183.
- Wrocław wypożyczył do Krakowa wagon Maximum 325.

W ramach wymiany z Krakowa do Warszawy został wypożyczony wagon Wismar nr 506, do Poznania pojechał skład wagonów N-9 i ND-454,

do Tramwajów Śląskich został wypożyczony wagon SN1-59, a do Wrocławia z odwiedzinami wyruszył skład wagonów N-26 i ND-502. ■



### SAN H01B NA PODIUM ZŁOTU ZABYTKOWYCH AUTOBUSÓW W RZESZOWIE!

Kultowy autobus SAN H01B zajął III miejsce w konkursie „Autobus Publiczności” podczas II Złotu Zabytkowych Autobusów w Rzeszowie.

12-13 czerwca na terenie zajezdni MPK przy ul. Lubelskiej w Rzeszowie zaprezentowano rekordową liczbę 85 historycznych pojazdów. Wydarzenie przyciągnęło tysiące pasjonatów i miłośników autobusów. Głównymi atrakcjami zlotu były wielka parada ulicami miasta oraz darmowe przejazdy specjalnymi liniami 81 i 82 po Rzeszowie. Sukces produkowanego w Sanoku klasyka to dowód uznania publiczności dla pasji i pracy włożonej w jego perfekcyjne odrestaurowanie.

*Lilianna Jakiel*

ALEKSANDER KOCH

# HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ UKRYTA W... TABLICACH Z NUMEREM LINII

## TO JA, ALEKSANDER...

Brzmieć to może absurdalnie, niesamowicie czy abstrakcyjnie, ale wszystko to prawda. Każdy z nas, w swych codziennych podróżach autobusami, nie zwraca uwagi na szczegóły te małe, a także te duże. Dla większości osób podróż autobusem to potrzeba dojazdu do pracy, do szkoły, lekarza czy urzędu. Czy ktoś z Was, drodzy Państwo, podczas krótkiego przejazdu zastanawia się nad historią danej linii czy też historią miasta? Zdecydowana większość odpowie „nie”, bowiem jest zamyślona, zaspana lub wczytana w ekran smartfona...

Jest człowiek na tym świecie, w naszym kraju, którego historia autobusowych linii bardzo interesuje. Od dziecka jego świat kręci się wokół autobusów, kolei (w tym metra), tramwajów czy trolejbusów. Dzięki wujkowi, który przez prawie 30 lat pracował jako kierowca autobusu w Gliwicach, nasz dzisiejszy gość „poczuł miętę” do autobusów.

Nazywam się Aleksander Koch, pochodzę z Gliwic. Od 1994 roku moje życie jest związane z Warszawą. Tu skończyłem wszystkie etapy edukacji, ze studiami wyższymi włącznie i tutaj rozpoczęła się moja kariera zawodowa. Najpierw w 2009 roku w Zarządzie Transportu Miejskiego jako pracownik infolinii telefonicznej, a od kwietnia 2010 roku jako kierowca autobusu w Miejskich Zakładach Autobusowych. Mogłem pracować na takich autobusach jak Ikarus (jeszcze z manualną skrzynią biegów), Jelcz czy Solaris. Niestraszne mi były autobusy 18-metrowe, 16,5-metrowe, 15-metrowe czy standardowe 12-metrowe, o 10-metrowych nawet nie wspominam, bo prawie jak jazda autem osobowym.

Pasjonat historii transportu publicznego. Brzmi dziwnie? Nietypowo? Abstrakcyjnie? Cóż może być ciekawego i wartego uwagi w komunikacji miejskiej, podmiejskiej etc.? Otóż wbrew pozorom, bardzo wiele... od samego układu linii



komunikacyjnych (wraz z ich zmianami), przez proces eksploatacji oraz wymiany taboru przewoźnika, aż po zarządzanie zasobami ludzkimi, jakimi są kierowcy. Dodatkową, chyba najciekawszą możliwością zarządzania, jest realne wpływanie na realizację rozkładu jazdy poprzez minimalizację opóźnień, korygowanie odjazdów autobusów czy dysponowanie pojazdami rezerwowymi. To może być ciekawe! Nieważne, czy zarządzasz 20, czy 300 autobusami...

Dodatkowym elementem zainteresowania i pracy w transporcie publicznym jest możliwość spotkania się z jego historią. Kto jest historią komunikacji miejskiej? Sami jej pracownicy, ➔



czynni oraz emerytowani, którzy często odwiedzają swój dawny zakład pracy. Z wielką przyjemnością słucha się opowieści o czasach, o których ja, jako przedstawiciel rocznika 1988, nie mam pojęcia, bo mnie wówczas na świecie nie było... Historia komunikacji miejskiej danego miasta jest ważna, bowiem to transport publiczny jest jednym z czynników miastotwórczych, to obejmowanie siecią linii autobusowych nowych osiedli, nowych rejonów miasta pozwala mieszkańcom tych miejsc na łatwiejsze przemieszczanie się. Miasto, dbając o rozwój komunikacji miejskiej, jednocześnie dba o mieszkańców. Wiadomo, że tego tak namacalnie nie widać, ale tak jest. Odpowiednie dokumentowanie tych zmian i rozwoju jest potrzebne, bowiem wiem jak bardzo serdecznie oraz spontanicznie reagują ludzie na widok starego „ogórka”, starego znaku przystanku autobusowego czy innych przedmiotów, które pamiętają, gdy sami byli dziećmi.

## KOLEKCJA

Początkowo zdecydowane pierwszeństwo w mojej kolekcji miały przedmioty związane z Warszawą oraz rodzinnymi Gliwicami, ale szybko uległo to zmianie. Doszedłem do wniosku by spróbować skontaktować się poprzez oficjalne pismo kierowane do Zarządów spółek komunikacyjnych w Polsce z pytaniem o możliwość przekazania konkretnych przedmiotów, które od samego początku są podstawą moich zbiorów. Przedmiotów, których w tych firmach nie uważano za cenne archiwalia, a dla mnie stanowiły, i ciągle stanowią, historyczną wartość. Dlaczego? Za każdą tablicą, za każdym rozkładem jazdy dla kierowcy czy innym dokumentem kryje się historia... którądy linia jeździła. Czy jej trasa bardzo się zmieniała? Kto z Was, drodzy Państwo, pomyślałby, że z kawałka płyty drewnianej, maźniętej sprayem czy kawałka plastiku z obustronną naklejką, można wyczytać historię? Owszem, można... dlatego ponad 25 lat temu powstała moja kolekcja o nazwie „Historia Transportu Publicznego”. Zbieram ta-

blice z numerami linii i trasą przejazdu, rozkłady jazdy, bilety, wszelkie naklejki, instrukcje napraw do autobusów już wycofanych z ruchu i wiele, wiele innych przedmiotów związanych z komunikacją miejską.

## KRAKOWSKIE TABLICE W KOLEKCJI

Dzisiaj moja kolekcja liczy prawie 6.000 tablic z autobusów, tramwajów, trolejbusów oraz pociągów, które pozyskałem u przewoźników w Polsce, Czechach, Niemczech, Estonii, Bułgarii, Mołdawii, Rumunii, Turcji oraz na Słowacji, Węgrzech, Łotwie, Litwie i Ukrainie. Zdecydowana większość z nich pochodzi z Polski, a w załączonych zdjęciach zobaczycie tablice, które jakieś 20 lat temu pozyskałem w zajezdni Wola Duchacka w Krakowie. Dla wielu z Was są to tylko kawałki metalu czy plastiku, ale dla mnie, człowieka, którego interesuje historia transportu miejskiego, jakże ważnego elementu tkanki miejskiej, takie tablice są „świadkami” historii oraz rozwoju danego rejonu. Jak wszem i wobec wiadomo, gdy miasto się rozbudowuje, lub wchłania pobliskie miejscowości, to pierwsze co zmienia swoją strukturę jest właśnie transport publiczny. To właśnie on pozwala połączyć te nowe tereny z resztą tkanki miejskiej. Niejednokrotnie słyszałem i sam potwierdziłem podczas swoich podróży z aparatem po Polsce, że komunikacja miejska to kręgosłup i serce miasta.

W moim zbiorze znajdziecie tablice z takich linii jak ‘130’, ‘139’, ‘152’, ‘159’, ‘173’, ‘184’, ‘501’, ‘601’, ‘608’ czy zastępczej ‘719’. Czy ktoś z Was ma jakieś wspomnienia oraz ciekawe historie związane z kursowaniem tych linii lub z Waszych podróży nimi do szkół, pracy itd.? Liczę na Wasze zaangażowanie i podzielenie się ciekawymi informacjami oraz spostrzeżeniami.

Serdecznie zapraszam wszystkich na moją stronę internetową pod nazwą „Historia Transportu Publicznego”, którą znajdziecie pod adresem <https://www.htp.org.pl> oraz na FB <https://www.facebook.com/historiatp> ■

ANNA GAZDA

# DZIEŃ ZIEMI W KRAKOWIE



**W** tym roku Dzień Ziemi obchodzony był pod hasłem „Our Power, Our Planet – nasza moc, nasza planeta”. To święto wspólnej odpowiedzialności za środowisko i dowód, że nasze działania realnie wpływają na przyszłość Ziemi. W niedzielę, 26 kwietnia MPK S.A. w Krakowie, wraz z innymi jednostkami miejskimi i Urzędem Miasta Krakowa, obchodziło to święto na terenach zielonych przy Nowohuckim Centrum Kultury.

Wydarzenie zorganizowane zostało przez Wydział Środowiska Klimatu i Powietrza UMK, a towarzyszyło mu wiele atrakcji. W specjalnych namiotach i na dedykowanych stanowiskach zaprezentowane zostały projekty, programy ekologiczne oraz działania wydziałów Urzędu Miasta Krakowa, spółek miejskich oraz organizacji związanych z ideą Dni Ziemi.

Każdy, kto w niedzielę przyniósł elektrośmieci albo zbierał na stoiskach pieczątki, dostał w za-

mian sadzonki kwiatów. Dla prawdziwych koneserów sztuki zorganizowano także występy zespołów artystycznych. W punktach informacyjnych można się było dowiedzieć wszystkiego na temat ekologii, ochrony środowiska, poruszano problemy globalnego ocieplenia i wpływu klimatu na nasze życie. Wszędzie było mnóstwo gier, zabaw i konkursów ekologicznych dla najmłodszych.

Na stoisku MPK S.A. w Krakowie odbyła się prezentacja radiowozu i autobusu elektrycznego. Śmiałkowicie mogli wygodnie zasiąść na miejscu kierowcy autobusu, wziąć udział w zabawie, odpowiedzieć na pytania związane z komunikacją miejską. Długa kolejka dzieci ustawiła się po pyszne ciasteczka oraz kartonowe modele autobusów. Wielu młodych i ambitnych modelarzy zostało z nami do końca i składało z nami modele kartonowe. To był bardzo intensywny i przede wszystkim edukacyjny dzień. ■

MAŁGORZATA RZYZCZNIK

# MPK NA ŚWIĘCIE RODZINY KRAKOWSKIEJ



„**R**odzina to drużyna – w relacjach nasza siła” – tak brzmiało hasło tegorocznych już XIV obchodów Święta Rodziny Krakowskiej. Ich finał odbył się w dniu 24 maja 2026 roku na terenach zielonych przy Tauron Arenie Kraków. Nie mogło na nich zabraknąć stoiska MPK, tym bardziej że jako pracownicy też czujemy się jak wielka rodzina, w której dobre relacje przekładają się na jakość i efektywność naszej służby.

Wśród kilkudziesięciu stoisk rozmieszczonych na terenie finałowego wydarzenia, w strefie numer 5, pomiędzy stoiskiem Państwowej Straży Pożarnej a Mammobusem Centrum Medycznego Maszchaba, stanął nasz elektryczny autobus wraz z radiowozem, a na ich pokładzie laureaci 22. edycji konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” – Mateusz Mucha, kierowca autobusu oraz inspektor ruchu Artur Bielak. Wraz z koleżankami z działu marketingu MPK, już od progu witali gości zapraszając do konkursowej zabawy, finałem której była słodka nagroda oraz kartonowy model autobusu – takiego właśnie jak ten wystawowy. Pytania na

specjalnie przygotowanych bilecikach jednym wydawały się łatwe, a dla innych były okazją do zdobycia nowej wiedzy, bo o to nam w tym wydarzeniu chodziło. Dodatkową atrakcją była możliwość wejścia do kabiny kierowcy i zajęcia miejsca za kierownicą, by wczuć się w rolę prowadzącego i popatrzeć na świat jego „okiem”, tj. m.in. w lusterko.

Podczas tej akcji promowaliśmy komunikację miejską jako przyjazny środek transportu, ekologiczny, komfortowy i bezpieczny, a do tego klimatyzowany. W tym dniu, kiedy żar lał się z nieba, wielu szukało komfortu właśnie w naszym autobusie, gdzie odrobina chłodu pomagała odzyskać siły, a witaminowy baton – energię. Jak wspaniałe są pojazdy komunikacji miejskiej mogli się też przekonać szczudlarze – Strażnicy Dobrych Słów, którzy zaszczytili nas swoją obecnością.

Jesteśmy bardzo zadowoleni, że tak wiele rodzin nas odwiedziło. Wśród nich byli też nasi pracownicy wraz ze swymi pociechami. Usłyszeliśmy wiele miłych słów pod adresem naszej firmy. Za te słowa i za obecność na kolejnej akcji z udziałem MPK – dziękujemy! ■

# Z MPK W KRAKOWIE BYŁEM ZWIĄZANY OD DZIECKA

Rozmawiamy z Grzegorzem Dyrkaczem – byłym wiceprezesem MPK S.A. w Krakowie



Grzegorz Dyrkacz, jako wiceprezes MPK w Krakowie

**Marek Gancarczyk: 31 grudnia 2025 roku był Pana ostatnim dniem pracy w MPK. Co Pan czuł odchodząc po 38 latach z przedsiębiorstwa?**

GD: Był to jeden z trudniejszych dni w moim życiu. Jednak dniem, który zapamiętam do końca życia, nie będzie ostatni dzień pracy, a dzień 18 grudnia 2025 roku, gdy miałem okazję po raz ostatni spotkać się z całą kadrą kierowniczą MPK i przyjąć wiele wzruszających życzeń od zarządu i załogi MPK, a także od licznie zaproszonych gości, z którymi na co dzień współpracowałem. Skłamałbym gdybym powiedział, że te dni były dla mnie łatwe, pozbawione wspomnień, wzruszeń i nawet łez, bo one się też w którymś momencie pojawiły. To była burza uczuć, bo jednak całe moje życie zawodowe

i moja edukacja związane były z firmą, która mnie ukształtowała. Z MPK miałem kontakt od wczesnych lat dziecięcych, bo pracował tu przecież mój tata. Jako dziecko brałem udział w wielu wycieczkach, imprezach sportowych, koloniach i obozach organizowanych przez MPK. Również wiele lat byłem zastępowym, jak również zastępcą komendanta w drużynie harcerskiej Tramwaj.

**MG: Czy może Pan wyjaśnić co Pana skłoniło do takiej decyzji? Odszedł Pan sam, na własne żądanie?**

GD: Decyzja o odejściu z MPK po tylu latach pracy nie była decyzją pochopną ani wymuszoną przez kogokolwiek. Postanowiłem dokonać radykalnej zmiany, tym razem w sferze czysto za- ➔



Grzegorz Dyrkacz swoim doświadczeniem dzielił się podczas wielu konferencji, w których brał udział

wodowej. Wykonując swoje codzienne obowiązki zawsze podchodziłem do nich z dużym zaangażowaniem i profesjonalizmem. Dawałem z siebie wszystko, każdego dnia, każdej nocy. Byłem zawsze tam, gdzie kierowcy, motorniczowie potrzebowali mojej obecności – podczas przesłuchań na policji, w prokuraturze, przy zdarzeniach drogowych. W takich momentach nigdy nie patrzyłem na zegarek i nie miało dla mnie znaczenia, że odbywa się to również kosztem mojego prywatnego czasu i życia rodzinnego. Moi najbliżsi już się do tego przyzwyczaili, że gdy w telefonie odezwie się dzwonek tramwaju Bombardier, to znaczy, że coś się w firmie wydarzyło.

**MG: Czyli był Pan już zmęczony tą ciągłą dostępnością?**

GD: Wszyscy moi najbliżsi wiedzieli, że każdego dnia, nawet podczas urlopu, godzina 20.00 była dla mnie bardzo ważna, bo wtedy otrzymywałem raport z Głównej Dyspozytorni Ruchu. I o tej godzinie wielokrotnie uzgadniało się ważne sprawy. Takich telefonów było dużo więcej, zwłaszcza kiedy dochodziło do tragicznych zdarzeń z udziałem tramwajów czy auto-

busów, gdzie niezbędny był kontakt z biegłymi, policją czy też pogotowiem. Uzgadnianie każdej akcji, organizowanie wspólnych odpraw wymagało mojej obecności w godzinach wieczornych i nocnych. Z tej perspektywy było to bardzo obciążające życie wokół spraw służbowych przez 24 godziny na dobę.

**MG: Ale chyba ta praca dawała też Panu satysfakcję, bo miał Pan na pewne sprawy duży wpływ?**

GD: Oczywiście. Przejeżdżając przez miasto nie potrafiłem nie zareagować na nieprawidłowości w funkcjonowaniu krakowskich autobusów i tramwajów, na brudne wiaty przystankowe czy przepełnione kosze na śmieci. Takich zgłoszeń w rejestrach jest ode mnie bardzo dużo. Cieszyłem się, że i w ten sposób mogę wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa pracowników MPK, pasażerów oraz estetykę miasta. Bardzo dużą wagę przywiązywałem do warunków socjalnych kierowców i motorniczych. Dobrze pamiętam, jak punkty socjalne wyglądały w latach 90. ubiegłego wieku. Brakowało często wody i środków czystości. Jestem dumny, że dzisiaj krakowscy kierow-

cy i motorniczowie mają punkty z wyposażeniem ponadstandardowym, funkcjonalnym, których zazdrości im wielu kierowców z przedsiębiorstw komunikacyjnych z innych miast Polski. Cieszę się też bardzo, że stworzyliśmy nowoczesne miejsca pracy pracownikom w zajezdniach, funkcjonalne warsztaty dla pogotowia technicznego, jak również z wymiany całej floty zaplecza. Dumni jestem również z inspektorów ruchu, z tego, jak dzisiaj się prezentują i w jakich radiowozach wykonują swoje codzienne obowiązki.

**MG: Za swoją pracę był Pan wielokrotnie nagradzany. Trzy lata temu otrzymał Pan Brązowy Krzyż Zasługi od Prezydenta Polski.**

GD: Tak. To bardzo miłe, gdy inni pozytywnie oceniają to co robimy. Dla mnie wszystkie te medale i odznaki były i są ważne, bo potwierdzają, że moje działania były potrzebne. Cieszę się, że poza tym Brązowym Krzyżem Zasługi, który Pan wymienił otrzymałem jeszcze kilka innych wyróżnień m.in. medal srebrny i brązowy za zasługi dla Policji, odznakę Zasłużony dla komunikacji miejskiej IGKM, odznakę Zasłużony dla MPK w Krakowie, odznakę Zasłużony dla Straży Miejskiej Krakowa oraz odznakę Honoris Gratia przyznawaną przez Prezydenta m. Krakowa. Jestem bardzo dumny z każdego. Ale równocześnie zdaje sobie sprawę z tego, że gdyby nie moi współpracownicy – ich codzienna trudna praca na każdym szczeblu zarządzania – nie otrzymałbym tytułu honorów.

**MG: Na spotkaniu pożegnalnym, byli obecni przedstawiciele wszystkich miejskich jednostek, spółek i służb mundurowych, zarządzania kryzysowego. Padło mnóstwo ciepłych i pozytywnych słów pod Pana adresem i wykonywanej przez Pana pracy. Był Pan zaskoczony tak liczną obecnością i charakterem tego spotkania?**

GD: Oczywiście, że byłem, tym bardziej, że był to okres przedświąteczny i każdy miał pewnie swoje plany. Bardzo się ucieszyłem gdy zobaczyłem przedstawicieli Wojewódzkiej Policji w Krakowie, obecnego i byłych komendantów krakowskiej miejskiej policji, naczelników wydziału ruchu drogowego, z którymi na co dzień pracowałem. Był też komendant Straży Miejskiej, Państwowej Straży Pożarnej, dyrektor Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego, dyrektor krakowskiego pogotowia ratunkowego, przedstawiciele zarządów miejskich spółek i dyrektorów wydziałów Urzędu Miasta Krakowa, a także zarząd zaprzyjaźnionego klubu sportowego TS Tramwaj. Oczywiście nie mogło zabraknąć

moich koleżanek i kolegów, współpracowników z MPK. Widząc tylu wspaniałych gości, mogę nawet powiedzieć, że przyjaciół, trudno mi było zapanować nad emocjami i udawać, że decyzja o odejściu z MPK, którą podjąłem była dla mnie łatwa. Otrzymane podziękowania, a nawet wiersze i symboliczne pamiątki od służb, utwierdziły mnie w przekonaniu, że moja codzienna praca dla dobra mieszkańców Krakowa została przez te lata dobrze wykonana. Ja wspomnę tu tylko o współpracy z Policją i Strażą Miejską, z którymi m.in. z mojej inicjatywy zostały podpisane porozumienia o działaniu na rzecz bezpieczeństwa mieszkańców.

**MPK: Jak Pana słucham, to odnoszę wrażenie, że MPK nadal jest dla Pana bardzo ważne i nadal Pan o tej firmie myśli.**

GD: To prawda. Firma, ale przede wszystkim jej pracownicy są i będą dla mnie niezmiennie ważni, a wspomnienia te dobre i te trudne pozostaną ze mną na całe życie.

**MG: Jak już jesteśmy przy wspomnieniach, czy Pan pamięta swój pierwszy dzień pracy w MPK?**

GD: Tak, to było 1 września 1987 roku, a ja byłem uczniem szkoły przyzakładowej MPK. Mam z tego okresu pamiątkę, gdyż jako jeden z uczniów zostałem wyróżniony za wyniki w nauce, otrzymałem dyplom i nagrodę finansową od ówczesnego dyrektora MPK Tadeusza Trzmiela. Do MPK trafiłem w 1990 roku, z założeniem, że przychodzę tu tylko na pół roku. Jedynym powodem tej decyzji było bliskie sąsiedztwo zajezdni autobusowej Czyżyny od mojego miejsca zamieszkania. Zwłaszcza, że ogrodzenie tej zajezdni było takie, że można było wejść na obiekt na skróty przez tzw. „tajwan”. Myślę, że wielu pracowników pamięta dobrze to sformułowanie (uśmiech).

**MG: Jak się to MPK wtedy spodobało i co Pan robił?**

GD: Zacząłem pracę na warsztacie pomp wtryskowych i przy nowoczesnych, jak na tamte czasy, autobusach Ikarus. Kontynuując edukację, szybko trafiłem do działu technicznego w Czyżynach i z mojego założenia, że będę pracował w MPK tylko pół roku, szybko nie zostało nic. Spotkałem tam na bardzo sympatycznych pracowników. Jeszcze przed uzyskaniem świadectwa dojrzałości trafiłem z Czyżyn do działu socjalnego na ul. J. Brożka 3. Tam pełniłem funkcje dyspozytora autobusów turystycznych, ponieważ MPK organizowało wtedy przewozy międzynarodowe. Wielokrotnie byłem nawet pilotem na trasie Kraków – Wiedeń czy ➔

Kraków-Berlin, gdzie podróżowali także pracownicy MPK w ramach funduszu socjalnego.

**MG: Co było potem?**

GD: Potem, po raz pierwszy – bo było to dwa razy – trafiłem do służb nadzoru ruchu, a konkretnie do grupy wypadkowej, jako inspektor ruchu. Dość szybko zostałem kierownikiem sekcji likwidacji szkód, a następnie kierownikiem działu. Z ciekawych doświadczeń wymienię także krótki epizod pełnienia funkcji rzecznika prasowego spółki. Podczas mojej pracy zawodowej podnosiłem swoje kwalifikacje i tak ukończyłem studia na wydziale zarządzania na AGH, potem studia podyplomowe public relations na Uniwersytecie Jagiellońskim. Z kolei na Politechnice Krakowskiej uczęszczałem na studia podyplomowe na wydziale inżynierii lądowej, a w roku 2022 ukończyłem studia MBA.

**MG: W pewnym momencie kariery został Pan kierownikiem zajezdni autobusowej w Płaszowie, w której spędził Pan trochę czasu.**

GD: Zarządzałem tą zajezdnią przez siedem lat. Dla mnie to była wielka i pierwsza lekcja pracy z kierowcami. Wtedy też postanowiłem zrobić uprawnienia na kategorię D, czyli mieć możliwość prowadzenia autobusu. Pamiętam dobrze jak w roku 2004 wprowadziłem nowatorskie rozwiązanie, oparte na modelu z Drezna, czyli wprowadzenie m.in. funkcji pilota zajezdniowego. To była rewolucja w zakresie odciążenia kierowców od obowiązków przed i po zjeździe autobusu do zajezdni. Wtedy też narodził się w mojej głowie pomysł konkursu „Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską” dla kierowców, motorniczych i mechaników. Były także inne konkursy o mniejszej randze, dedykowane dla kierowców w Płaszowie, w tym m.in. „Dbam o moje miejsce pracy”. Oba są do dzisiaj organizowane w MPK.

**MG: Wiele osób kojarzy Pana z zarządzania Główną Dyspozytornią Ruchu.**

GD: Nie dziwi mnie to, bo przed podjęciem funkcji w zarządzie MPK, zostałem powołany na stanowisko głównego specjalisty ds. zarządzania przewozami i kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem. W tym czasie zrobiłem uprawnienia do prowadzenia tramwajów. To był czas, kiedy dokonana się wielka zmiana w organizacji pracy dyspozytorni. Wtedy też zaangażowałem się w zorganizowanie Izby Pamięci w siedzibie spółki przy ul. św. Wawrzyńca 13. W tym czasie pojawiła się usługa Tele-busa w Główniej Dyspozytorni Ruchu (wcześniej od kilku lat była w zajezdni w Płaszowie), wprowadziliśmy nowe oprogramowania

i przebudowaliśmy pomieszczenia, gdzie pracują do dziś dyspozytorzy.

**MG: Jakie są największe wydarzenia, najbardziej stresujące, które Pan pamięta ze swojej pracy w MPK?**

GD: Wielkim wydarzeniem była organizacja komunikacji podczas piłkarskich Mistrzostw Europy w 2012 roku w Polsce. Wtedy wprowadzaliśmy innowacyjne rozwiązanie – możliwość podglądu on-line dla dyspozytorów tego, co dzieje się w autobusach i wokół nich. Jednocześnie na rozkłady jazdy na przystankach, jako pierwsze miasto w Polsce, wprowadziliśmy QR kody. Poza mistrzostwami był jeszcze pogrzeb Jana Pawła II i pielgrzymka Benedykta XVI, kiedy miałem okazję brać udział w organizacji transportu podczas jego wizyty w Krakowie. Wiele pracy wymagało zorganizowanie komunikacji miejskiej podczas pogrzebu pary prezydenckiej, która zginęła w katastrofie w Smoleńsku. Mieliśmy na to bardzo mało czasu. Do dzisiaj to pamiętam, jak ok. 22.00 przyjechali pod mój dom funkcjonariusze BOR-u w celu zabrania mnie do udziału w wizji lokalnej na trasie przejazdu konduktu. Nie mogę nie wspomnieć o Światowych Dniach Młodzieży. Nadzór nad funkcjonowaniem komunikacji podczas tego wydarzenia wymagał ode mnie dużego zaangażowania, zdarzyło mi się zasnąć w nocy przy biurku, nie wracałem do domu.

**MG: Jeszcze przed ŚDM zostaje Pan członkiem zarządu MPK. Jak to się stało?**

GD: W 2012 roku powołano mnie na członka zarządu MPK i zostaje jednocześnie dyrektorem ds. operacyjnych. Rok później startuję w konkursie na członka zarządu ds. przewozów. W 2017 roku zostałem wiceprezesem zarządu MPK.

**MG: Czego Panu najbardziej brakuje po odejściu z MPK?**

GD: Dziś z perspektywy kilku miesięcy mogę powiedzieć, że najbardziej brakuje mi kontaktu z pracownikami, a także tej codziennej operacyjnej pracy ze służbami miejskimi. Rzeczami, za którymi nie tęsknie to telefony służbowe w nocy i dni świąteczne. Nadal zwracam uwagę na nasze autobusy i tramwaje, bo uważam, że są to nasze pojazdy i nasze wiaty przystankowe. Mimo wszystko, jako mieszkańcowi Krakowa i byłemu już pracownikowi MPK, zależy mi na dobrym wizerunku spółki i miasta.

**MG: Czego Panu życzyć na kolejne lata?**

GD: Spokoju nie trzeba, bo i mam go zdecydowanie więcej niż wtedy, gdy pracowałem w MPK. Ale na pewno jeszcze więcej czasu dla rodziny i zdrowia. ■

JAROSŁAW SABAT

# SIEDEM KONTYNETÓW

**K**lub Siedmiu Kontynentów (ang. Seven Continents Club Finishers) to elitarny klub zrzeszający biegaczy, którzy ukończyli maraton na każdym z siedmiu kontynentów. Takim wyczynem może się poszczycić niespełna 1400 zawodników na całym świecie. Od marca bieżącego roku ja również mogę się zaliczyć do tego grona. Jak wyglądała moja droga do tego osiągnięcia?

## PRZYSTANEK 1 ATENY

Jest godzina 5 rano. Idę wzdłuż długiego rzędu autobusów w kierunku placu Omonia. W umówionym miejscu czeka na mnie Marek. Wsiadamy do pierwszego wolnego pojazdu, który zawozi nas 40 kilometrów za miasto do miejscowości Maraton. Kiedy docieramy do stadionu, z którego będzie startował bieg zaczyna świtać. Szukamy miejsca pod dachem, w którym możemy się schronić przed porannym chłodem. Godzinę później już w pełnym słońcu, stoję na środku stadionu w oczekiwaniu na start. Po odczytaniu przysięgi olimpijskiej rozpoczynam, wraz z blisko 20 tysiącami innych zawodników, bieg po historycznej trasie, która dała początek tej konkurencji biegowej. Słońce od początku świeci mocno. Już po pierwszym kilometrze jestem zlany potem. Pomimo tego mogę podziwiać najpierw imponujące gaje oliwne, następnie historyczny kopiec upamiętniający poległych w bitwie pod Maratonem, a po chwili po lewej stronie pojawia się imponujący widok na Morze Egejskie. Z każdym kilometrem przybywa kibiców na trasie i doping staje się coraz głośniejszy. Pojawiają się zespoły muzyczne i pokazy taneczne. Doping bardzo się przydaje, gdyż warunki biegu są trudne. Temperatura jest coraz wyższa, a po pierwszym płaskim odcinku pojawiają się deprymujące wielokilometrowe podbiegi na długich prostych. Trwają one nieprzerwanie aż do 32 kilometra. Służby medyczne na trasie mają pełne ręce roboty, wielu zawodników wymaga ich pomocy. Po dotarciu do najwyższego punktu trasy zaczynam zbiegać w dół, w kierunku Aten. Pojawiają się przedmieścia stolicy z charakterystyczną białą zabudową. Biegnę powoli, przy punktach



Jarek Sabat podczas maratonu na Antarktydzie

z wodą pozwalając sobie na krótkie chwile odpoczynku. Nie ma gdzie uciec przed ostro prażącym słońcem. Ulice są szerokie, a zabudowa niska. Staram się tak rozłożyć pozostałe jeszcze siły, aby dotrzeć do mety. Kiedy skręcamy w ulicę Ilissos pojawia się wreszcie zbawczy cień. Cała ulica, aż do stadionu jest zacieniona przez wysokie drzewa. Ciesząc się z tej odmiany docieram, po kilkuset metrach, do bramy i wbiegam na wypełniony kibicami starożytny stadion. Przede mną ostatnia prosta, znów pojawia się słońce, ale to już ostatnie metry, finiszuję na bieżni Stadionu Panateńskiego czując ogromną satysfakcję z ukończenia tego wyjątkowego maratonu.

## PRZYSTANEK 2 MARAKESZ

Jadę miejskim autobusem w kierunku centrum miasta czując na sobie spojrzenia innych pasażerów. Oprócz mnie podróżują nim sami miejscowi. Wsiadam na Plaża Gueliz. W dwóch niewielkich namiotach działa tu biuro zawodów. Ustawiam się w krótkiej kolejce, aby po chwili dowiedzieć się, że nie ma mnie na liście startowej. Mimo nieznamości francuskiego udaje mi się wyjaśnić sytuację i otrzymuję numer oraz zestaw startowy. Z biura zawodów kieruję się w stronę historycznego centrum miasta, gdzie mam zarezerwowany nocleg. W niewielkim hotelu spotykam grupę rodaków, także maratończyków. Rano w dzień biegu, ➔

jest bardzo zimno. Startujemy z ulicy księcia Rachida, gdzie zebrali się uczestnicy biegu w liczbie około tysiąca. Tym razem nie ma depozytu, stref startowych ani pacemakerów. Kiedy nadchodzi odpowiednia godzina, rozpoczynam bieg. Trasa jest wyjątkowo płaska, ulice szerokie, a poranek chłodny. Biegniemy jedną dużą pętlę wokół miasta. Początkowo kierujemy się na północ, a po lewej w oddali rysują się ośnieżone szczyty gór Atlas. Od początku biegu świeci słońce, które pozwala rozproszyć poranny chód. Mijam po drodze zadbane miejscowe ogrody, gaje oliwne, drzewa mandarynkowe. Warunki sprzyjają utrzymaniu równego tempa biegu. W połowie dystansu przebiegamy przez Ogrody Agdal, a po ich opuszczeniu kierujemy się w stronę lotniska. Rejestruję coraz więcej dźwięków klaksonów i co jakiś czas pojedyncze auta są przepuszczane przed biegnącymi. Na 34 kilometrze, kiedy walczę z kryzysem, organizatorzy wypuszczają na trasę biegu ruch samochodowy. Zupełnie się tego nie spodziewałem. Po chwili droga korkuje się i zapach spalin staje się nie do zniesienia. Pojedynczy biegacze poruszają się teraz skrajem jezdni, obok jadących samochodów, ciężarówek i autobusów. Moja motywacja do biegu spada i zaczynam maszerować. Ten drogowy armagedon trwa aż do 40 kilometra. Co jakiś czas próbuję wznowić bieg, muszę jednak bardzo uważać, aby nie wpaść pod samochód. Na jednym ze skrzyżowań kierujący ruchem puszcza tuż przede mną potok aut zmuszając do zatrzymania. Dopiero po 40 kilometrze trasa skręca w stronę centrum i na drodze zostają znów tylko maratończycy. Wznawiam bieg i w dość spokojnym tempie pokonuję ostatni odcinek trasy ulicą Króla Mohameda VI. Mijam ostatni zakręt i w odległości kilkuset metrów widzę baner z oznaczeniem mety. Dobiegam do końca ciesząc się, że to już koniec tego wyścigu. Odbieram medal, dostaję owoce, ale nie ma dla mnie wody, stoiska gdzie ją wydawano wyglądają jakby przeszło przez nie tornado.

### PRZYSTANEK 3 SEUL

Z dzielnicy Myeong-dong do miejsca startu na Gwanghwamun Square mam do przejścia prawie 3 kilometry. Google Maps tym razem mi nie pomoże. W Korei nie działa. Utrzymuję kierunek na północny wschód, aż w końcu dostrzegam w mroku innych biegaczy, zmierzających w tę samą stronę. Po chwili jestem na miejscu. Mgła skrywa Plac i znajdujące się za nim góry, od których czuć przejmującą chłód. Wolontariusze są ubrani w grube pu-

chove kurtki. Nie spieszę się z oddaniem rzeczy do depozytu, robię to dopiero na kwadrans przed startem, pozostając jeszcze w grubym płaszczu przeciwdeszczowym, który mam zamiar porzucić w momencie rozpoczęcia biegu. Wśród biegaczy można dostrzec niewielu obcokrajowców. Nadchodzi godzina 8.00 i zaczyna się bieg. Mgła nieco ustępuje. Startując mamy przed sobą panoramę wysokich budynków Seulu. Biegniemy początkowo na południe, szeroką reprezentacyjną ulicą, co pozwala uniknąć tłoku. Trasa maratonu w Seulu przecina miasto, prowadząc od Pałacu Królewskiego do Kompleksu Olimpijskiego po drugiej stronie rzeki Han. Kiedy skręcamy na wschód, po drugiej stronie drogi widzę biegnącą w przeciwnym kierunku czołówkę biegu. Na końcu prostej okrążamy futurystyczny budynek Centrum Konferencyjnego i zawracamy, aby bieć w przeciwnym kierunku. Docieramy nad rzekę Cheonggyecheon i ciągnący się wzdłuż niej blisko 10 kilometrowy szeroki deptak. Tutaj pojawia się boczny wiatr, który przeszkadza w biegu. Przez kolejne kilometry przemierzam seulski odpowiednik krakowskich bulwarów, starając się trzymać założonego tempa. Wreszcie opuszczamy nabrzeża rzeki i po przemieszczeniu się o jedną przecznicę na północ, ponownie biegniemy w kierunku wschodnim. Tymczasem mgła oraz chmury rozproszyły się zupełnie i nad Seulem pojawiło się ostro świecące słońce. Przebiegamy przez dość dużą rzekę, przez chwilę zastanawiam się czy to Han, ale na to jest jeszcze za wcześnie. Za rzeką znów pojawia się wysoka zabudowa i więcej cienia. Biegnę teraz wśród wysokich budynków mieszkalnych. Na 38 kilometrze docieramy w końcu nad rzekę Han. W tym miejscu jest bardzo szeroka. Z trudem pokonuję podbieg na most. Widać stąd kawał miasta, staram się zapamiętać ten widok. Przeprawa przez rzekę Han dłuży się, most ma ponad kilometr długości. W końcu z ulgą witam drugi brzeg mając świadomość, że do mety już blisko. Biegnę dalej w stronę Centrum Olimpijskiego szeroką Olympic Road mając po obu stronach wysokie budynki, następnie skręcam w prawo, na ostatnią finiszową prostą i po kilkuset metrach osiągam metę, usytuowaną na wysokości Stadionu Olimpijskiego. Odbieram medal, który jest wręczany do ręki i kieruję się do strefy regeneracyjnej.

### PRZYSTANEK 4 CHICAGO

Do strefy startowej mam tylko kilkaset metrów, ale utknąłem w gęstym tłumie biegaczy, kierujących się do pierwszego z kilku kręgów bramek kontrolnych. Wejście do środka zajmie mi więcej czasu niż

zakładałem. W międzyczasie nad Chicago wstaje dzień. W końcu udaje mi się przebić do wyznaczonej dla mnie strefy startowej G. Kiedy po godzinie 8:00 zaczynam przesuwać się w stronę startu, tysiące biegaczy przede mną odrzucają na pobocze swoje wierzchnie nakrycia. Ten swoisty deszcz ubrań trwa dobre kilka minut. Gdy przychodzi kolej na moją falę wyruszam na trasę tego wielkiego masowego biegu, w tłumie blisko 50 tysięcy maratończyków. Zaczynam szeroką ulicą Columbus. Po chwili tunel i rzeka Chicago. Przebiegam most po czerwonej wykładzinie ułożonej na kratownicach. Pojawiają się tłumy głośno dopingujących kibiców. Biegnę teraz wśród najwyższej zabudowy miasta, po lewej stronie wznosi się Willis Tower. Kibice głośno nas dopingują, pojawiają się ciekawe przebrania, hasła motywacyjne i rekwizyty. Na końcu długiej prostej wbiegam do Parku Lincolna, jest dużo zieleni. Biegnie mi się dobrze, jest chłodno, pomaga gorąca doping. Z wielką ciekawością obserwuję kolejne mijane dzielnice Chicago. Teraz kolej na Old Town, to stara część miasta znana z wiktoriańskich budynków, charakterystycznych uliczek i sklepów. Skręcam ponownie w stronę wyższej zabudowy i biegnę długą, szeroką prostą wśród wieżowców, aż po raz kolejny przekraczam rzekę Chicago i osiągam półmetek biegu. Następnie trasa biegnie na zachód oddalając się od centrum. Zabudowa staje się niższa i po chwili w oddali widać halę sportową United Center. Obiegam ją i kieruję się ponownie na wschód. Docieram do dzielnicy włoskiej, gdzie widać liczne włoskie knajpy oraz zielono-biało-czerwone flagi. Po dzielnicy włoskiej przychodzi pora na meksykańską. Pojawiają się kibice ubrani w tradycyjne meksykańskie stroje i słysząc głośny doping: „Yariba! Yariba!”. To najgłośniejszy fragment trasy. Meksykanie częstują tequilą. Następnie wbiegam do Chinatown przez charakterystyczną bramę i mogę poczuć się jak w Chinach. Doping nie ustaje. Po około 10 minutach opuszczam sympatycznych Chińczyków i rozpoczynam ostatnią część maratonu. Najpierw skręt na południe w szeroką Michigan Avenue, a kilka zakrętów dalej powrót na tę samą ulicę, ale z przeciwnego kierunku i bieg na północ prosto prawie do samej mety w Grant Parku. Dobiegam do skraju parku i skręcam w prawo, tutaj na koniec mały podbieg, skręt w lewo i ostatnia finiszowa prosta. Kończę maraton mając przed sobą panoramę chicagowskiego downtown.

## PRZYSTANEK 5 I 6 LIMA I BRISBANE

Relacja z maratonu w Limie znajduje się w nr 5(98)2025 Przewoźnika Krakowskiego. Tu dodam

tylko, że specyficzny klimat tego miasta, ze stałą temperaturą około 20°C. i utrzymującą się codziennie w godzinach przedpołudniowych mgłą pozwolił mi w dobrym zdrowiu ukończyć ten bieg, co było ważne w kontekście moich dalszych planów. Z Limy udałem się bowiem w dalszą podróż, aby tydzień później stanąć na starcie maratonu w australijskim Brisbane. Był to ambitny plan, ale byłem przekonany, że wykonalny. Po maratonie w Limie czułem zmęczenie, ale mimo wszystko ten bieg poszedł mi dość sprawnie. Brakowało mi natomiast snu, złapanie odpowiedniego rytmu dobowego przy takich zmianach czasowych okazało się niewykonalne.

Ogród Botaniczny Brisbane jest większy niż się spodziewałem, a roślinność tak gęsta, że utrudnia orientację. Po kilku nieudanych próbach skręcam wreszcie we właściwą alejkę i trafiam na EXPO, dobrze ukryte w gąszczu miejscowej roślinności. Wokół dużej polany rozstawiono tu namioty organizatorów. Pomiędzy nimi spacerują nieznanne mi ptaki. Odbieram pakiet startowy i analizuję informacje o trasie. Kiedy opuszczam EXPO zaczyna padać deszcz, który po chwili zamienia się w ulewę. Mam tego dnia zaplanowany półgodzinny rozruch, ale wobec takiej pogody rezygnuję z niego udając się na obiad. Wracam przemoczo-ny do hostelu, gdzie rozmawiam o jutrzejszym biegu z Javierem, mieszkającym w Gold Coast Hiszpanem, z którym dzielę pokój, a który ma jutro zadebiutować w maratonie. Kiedy w Brisbane zapada zmrok, ustawiam budzik na godzinę 4:00 i idę spać. Utrzymujący się od tygodnia deficyt snu powoduje, że zasypiam szybko. Niestety przed północą mój sen zostaje gwałtownie przerwany przez intruza, który upiera się, że zająłem jego miejsce. Po wyjaśnieniu sprawy w recepcji okazuje się, że pomylił piętra, ale ta sytuacja powoduje, że przez następne kilka godzin nie udaje mi się już zasnąć. O godz. 5.00 wyruszam z Javierem w kierunku Ogrodu Botanicznego, do strefy startu. Na miejscu okazuje się, że Ogród po wczorajszej ulewie zamienił się w bajoro. Taplając się w błocie oddaję rzeczy do depozytu i idę na start. Rozpoczynamy bieg jeszcze przed wschodem słońca. Od początku trasa mocno faluje. Pojawia się ostry podbieg na most Story Bridge, za mostem gwałtowny zbieg w dół. Na końcu długiej prostej zawracamy i wbiegamy na promenadę po drugiej stronie rzeki. Naszym oczom ukazuje się imponująca panorama centrum Brisbane. Część biegaczy zatrzymuje się tu, aby zrobić zdjęcia. Przy trasie znajduje się dużo kibiców, ale doping jest zróżnicowany. Jedni są bardzo zaangażo- ➔

wani, inni milczący. Po godzinie biegu pojawia się słońce i od tego momentu warunki biegowe zmieniają się na niekorzyść. Temperatura znacznie wzrasta. Teraz usytuowanie punktów z wodą co 3 km jest dla mnie niewystarczające. Szukam każdej okazji, aby napić się wody, w tym z punktów po przeciwnej stronie drogi, prywatnych i miejskich. Zwalniam tempo biegu i zaczynam ponownie dostrzegać kibiców na trasie oraz architekturę miasta. Tak mijają kolejne kilometry, w końcuce na przemian maszeruję i biegnę. Kiedy docieram na promenadę po raz drugi mam okazję podziwiać panoramę Brisbane. Staram się zapamiętać ten widok. Piję wodę z miejskiego kranu, jest bardzo gorąco. Gdzie tylko można szukam cienia. Do mety pozostało jeszcze kilka podbiegów. Ponownie wbiegam na Story Bridge, wyraźnie teraz odczuwając, że pierwsza połowa mostu jest pod górę. Po chwili słyszę już odgłosy mety, jeszcze ostatni zakręt i Brisbane City Botanic Garden wita mnie ostatnią prostą.

## PRZYSTANEK 7 ANTARKTYDA

Zodiak mknie przez fale, nad wodą unosi się poranna mgła. Brzeg jest na razie niewidoczny. Siedzę w łodzi ściskając przed sobą plecak z ekwipunkiem, spoglądając na siedzących naprzeciw mnie maratończyków. Każdy z nich, podobnie jak ja, ma na sobie ciepłą kurtkę z kapturem, wysokie nieprzemakalne buty i trzyma mocno swój plecak. Z mgły wyłania się powoli zarys brzegu. Po chwili jestem już na lądzie i stawiam swoje pierwsze kroki na Antarktydzie. Pierwsze wrażenie: grunt jest surowy, zmrożony i twardy, ale w strefie przybrzeżnej pozbawiony o tej porze roku śniegu. Mgła ogranicza widoczność. Kieruję się za innymi i trafiam do strefy startu. Jest zimno i wietrznie. Ściągam kurtkę i zakładam buty biegowe. Wokół mnie trwa przedbiegowa krzątania niespełna setki zawodników, którzy za chwilę rozpoczną maraton w tych surowych warunkach. Rozglądam się za znajomymi twarzami, widzę że Marek ambitnie ustawił się w pierwszej linii. Spoglądam na zegarek, ale nie ma tu żadnych odczytów. Zaczyna się krótkie odliczanie i bieg startuje. Widoczność jest na razie ograniczona. Na początek biegniemy na południe w stronę bazy chińskiej. Zaczyna się podbieg, który jest zaskakująco stromy, kolejny jeszcze bardziej. Za nimi droga opada w dół w stronę zatoki, przy której widzę spacerujące pingwiny. Pojawia się kamień z charakterystycznymi znakami, co oznacza, że wbiegliśmy na teren Chińczyków.

Jeszcze kilkaset metrów i w miejscu oznaczonym stosownym znakiem zawracam upewniwszy się jeszcze o tej decyzji u stojącego obok wolontariusza. Czeka mnie teraz droga powrotna, w tym wspinaczka na dwa dość duże wzniesienia. Znow mogę obserwować pingwiny, tym razem po mojej prawej, przez drogę tuż przede mną przechodzi też foka. Za wzgórzami zbiegam w dół i rozpoczynam kolejny podbieg w kierunku północnym, tym razem w stronę bazy urugwajskiej. Tu pojawiają się co chwilę błoto i kałuże, spływa woda z topniejących obok lodowców. Kiedy wybiegam na pierwsze wzgórze, wieje mocny wiatr, który w tej części trasy mocno daje się we znaki. Podbiegi pojawiają się jeden za drugim, są zazwyczaj krótkie, ale bardzo strome. Po lewej widzę jezioro oznaczone tabliczką z napisem Lago Uruguay. Przez kolejne kilometry zmagam się z podbiegami, błotem i kałużami oraz bardzo nierówną nawierzchnią. Znow pojawia się zatoka, a także obrazy upolowanego przez ptaki pingwina. Widoczność poprawiła się na tyle, że po lewej widzę wzgórze pokryte śniegiem i lodem, z których spływa woda tworząc naturalne przeszkody. Kiedy docieram do 40 kilometra pojawia się słońce, które rozprasza chmury. Jestem teraz w najwyższym punkcie trasy i mam okazję podziwiać widoki na zatokę po lewej oraz na ośnieżone pasmo gór i lodowiec po prawej. Jeszcze przez około kilometr zmagam się z niewdzięcznymi podbiegami, aż w końcu widzę w oddali metę. Zaczynam zbiegać w dół w tym kierunku.

*Pomysł na bieganie maratonów na różnych kontynentach pojawił się u mnie po ukończeniu Maratonu w Atenach, który miał być początkowo moim pierwszym i ostatnim biegiem na tym dystansie. Dwa pierwsze etapy tj. Ateny i Marakesz zrealizowałem wspólnie z Markiem Gancarczykiem (w relacji z Antarktydy wspominał o Marku Nowakowskim z Guelph w Kanadzie, którego poznałem na tym wyjeździe). Razem z kolegami z MPK Runners mieliśmy następnie w planach maraton w Tel Avivie, ale został on odwołany po wybuchu kolejnego konfliktu na Bliskim Wschodzie. Zamiast tego poleciałem do Seulu. Z kolei do maratonu w Chicago dostałem się w drodze losowania. Kolejne trzy biegi stanowiły już domknięcie tego cyklu, choć trzeba przyznać, że były najtrudniejsze logistycznie. Dojście do tego celu zajęło mi w sumie 5 lat, w czasie których przebiegłem na treningach blisko 10 tys. kilometrów. Najdłuższą drogę pokonałem jednak między marzeniem, a odwagą aby je spełnić. ■*

MARTA CZEPIEL-ROZWADOWSKA

# MAREK GANCARCZYK. CZŁOWIEK, KTÓRY NIE ZATRZYMUJE SIĘ NA MECIE

**S**ą w redakcjach ludzie, którzy zarządzają treścią, i są tacy, którzy nadają jej sens. Marek Gancarczyk, rzecznik prasowy MPK i redaktor naczelny „Przewoźnika Krakowskiego” należy bez wątpienia do tej drugiej grupy.

Im większe osiągnięcia Marka, tym mniej sam o nich mówi. W czasach, gdy niektórzy potrafią ogłaszać sukces już na etapie pomysłu, on po prostu wykonuje swoją pracę. Rzetelnie, spokojnie i konsekwentnie. Być może właśnie dlatego cieszy się tak dużym szacunkiem zarówno wśród współpracowników, jak i przedstawicieli mediów.

Do MPK trafił w 2007 roku, a dwa lata później objął funkcję rzecznika prasowego. Wcześniej zdobywał doświadczenie jako dziennikarz „Gazety Krakowskiej”, poznając od podszewki świat informacji. Dziś odpowiada za kontakty z mediami, prowadzi konferencje prasowe, dba o wizerunek przedsiębiorstwa oraz zarządza komunikacją w sytuacjach kryzysowych. Jest człowiekiem, który potrafi zachować spokój i rozsądek. Opiekuje się profilami MPK na mediach społecznościowych i jest twarzą firmy, która każdego dnia przewozi milion pasażerów.

Wielką pasją Marka jest bieganie. Nie jest to dla niego moda ani dodatek do życiorysu. To styl życia, codzienna lekcja systematyczności i cierpliwości.

W tym roku spełnił kolejne sportowe marzenie, stając na starcie legendarnego Boston Marathon, najstarszego maratonu świata. Czas? 2.53.48. Rekord życiowy, wynik, za którym nie kryje się jeden udany start, ale lata pracy, wyrzeczeń i cierpliwości. Dwudziesty piąty maraton w karierze.

Liczby robią wrażenie, ale jeszcze większe znaczenie ma droga, która do nich prowadzi. Tysiące przebiegniętych kilometrów, treningi, dyscyplina i konsekwencja. W rywalizacji z blisko trzydziestoma tysiącami uczestników z całego świata zajął 3838. miejsce. Dla jednych to wynik. Dla innych dowód, że marzenia mają sens wtedy, gdy codziennie pracuje się na ich realizację.

Sportowa pasja Marka nie kończy się jednak na bieganiu. To dzięki m.in. jego zaangażowaniu powstały wewnętrzne rozgrywki piłkarskie i siatkarskie MPK oraz grupa biegowa skupiająca pracowników



Z medalem maratonu w Bostonie

przedsiębiorstwa. Wie, że sport nie służy wyłącznie zdobywaniu medali. Buduje wspólnotę, uczy współpracy i pomaga pokonywać własne ograniczenia.

Jest jeszcze jeden wymiar jego działalności, o którym warto pamiętać. Od lat prowadzi dialog ze środowiskami osób z niepełnosprawnościami, wspierając działania na rzecz coraz większej dostępności komunikacji miejskiej. To praca, która rzadko trafia na pierwsze strony gazet, ale ma ogromne znaczenie dla jakości życia wielu mieszkańców Krakowa.

Marek Gancarczyk jest człowiekiem wielu talentów, ale być może jego największą siłą pozostaje umiejętność pozostawania sobą. Jest skromny, życzliwy, mimo intensywnego tempa pracy znajduje czas dla ludzi i pasji.

A kiedy przekracza kolejną linię mety, zarówno tę sportową, jak i zawodową, ma się wrażenie, że nie traktuje ich jako końca drogi. Raczej jako punkt startu do następnego wyzwania.

Marek zachęca, ale nie narzuca. Inspiruje, lecz nie poucza. Wie, że ruch zaczyna się w głowie. Inteligencja emocjonalna, uważność na innych, gotowość do rozmowy – to cechy, które w jego przypadku nie wymagają deklaracji. Można powiedzieć, że redaktor naczelny „Przewoźnika Krakowskiego” biegnie od lat. Równy, bez zbędnych przyspieszeń dociera tam, dokąd zaplanował.

Tekst powstał bez autoryzacji redaktora naczelnego „Przewoźnika Krakowskiego”. ■

MAREK GANCARCZYK

# ZUE ZWYCIĘZCĄ 17. TURNIEJU IM. P. PRUCHNICKIEGO



Drużyna ZUE z pucharem i medalami

**W** sobotę 23 maja, na boisku TS Tramwaj Kraków odbył się 17. Turniej im. Piotra Pruchnickiego. Zwyciężyła drużyna złożona z pracowników ZUE S.A., która w wielkim finale po rzutach karnych pokonała zespół Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka. Trzecie miejsce wywalczyła ekipa Stacji Remontów, pokonując PKP PLK.

Królem Strzelców został Michał Mądry z Zajezdni Wola Duchacka, który zdobył 5 bramek. Najlepszy bramkarz to Damian Pazera z ZUE S.A. Nagroda Fair Play trafiła do PKM Tychy, a najstarszym strzelcem turnieju został Adam Błaszczak z PKM Tychy. Nagrody dla uczestników turnieju wręczał Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK w Krakowie oraz Wiesław Nowak, prezes ZUE S.A.

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 S.A. 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, 23 maja 2026 roku pracownicy MPK w Krakowie zagrali dla Piotra już po raz 17.

W tegorocznym turnieju wzięło udział osiem zespołów. Pięć z nich to zespoły złożone z pracowników MPK w Krakowie – Wola Duchacka, Bieńczyce, Nowa Huta, Podgórze, Stacja Obsługi i Remontów MPK, PKP PLK, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Tychach oraz ZUE S.A. ■

**SŁAWOMIR SUCHOSZEK**

## VI TURNIEJ IM. R. PARYSA

**W** sobotę, 16 maja 2026 roku drużyna złożona z pracowników MPK w Krakowie zwyciężyła w VI Piłkarskim Turnieju o Puchar Dyrektora Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury im. Roberta Parysa. Zespół krakowskiego przewoźnika pokonał w finale drużynę „Przyjaciele Roberta” w rzutach karnych.

To już trzeci raz, kiedy zespół MPK w Krakowie wziął udział w wydarzeniu, które jest organizowane, aby upamiętnić Roberta Parysa, który był m.in. prokuratorem Prokuratury Okręgowej w Krakowie, Prezesem Zwierzynieckiego Klubu Sportowego w Krakowie oraz wielkim pasjonatem futbolu.



Dodajmy, że najlepszym zawodnikiem Turnieju został wybrany nasz zawodnik – bramkarz Łukasz Byś, kierowca z Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka. ■

**MAREK GANCARCZYK**

## SŁAWOMIR SUCHOSZEK PONOWNIE SIP

**W** poniedziałek 25 maja 2026 r. wybrano Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy w MPK w Krakowie. Jednogłośnie poparcie w głosowaniu uzyskał ponownie Sławomir Suchoszek, dotychczas pełniący tę funkcję. Został wybrany na kolejną czteroletnią kadencję, obejmującą lata 2026–2030.

Sławek to pracownik cieszący się zaufaniem współpracowników, odpowiedzialny i zaangażowany w sprawy spółki. Z uśmiechem i entuzjazmem podjął się dalszego pełnienia tej funkcji, wykazując gotowość do działania na rzecz bezpieczeństwa, dobrej atmosfery oraz ochrony praw pracowników. Dzięki doświadczeniu, otwartości i pozytywnemu nastawieniu skutecznie wspiera załogę oraz firmę w trosce o jak najlepsze warunki pracy.

Sławek jest motorniczym nowohuckiej zajezdni tramwajowej. Mocno angażuje się nie tylko w kwestie bezpieczeństwa, ale także w funkcjonowanie piłkarskiej Ligi MPK. ■



Sławomir Suchoszek

MARTA CZEPIEL-ROZWADOWSKA

# STRAŻACKI RUNMAGEDDON, CZYLI ZAWODY SPORTOWO- POŻARNICZE ZAKŁADOWEJ OSP MPK W KRAKOWIE



**S**portowa rywalizacja, strażacka precyzja i praktyczny sprawdzian gotowości do działania, tak można podsumować wiosenną edycję zawodów sportowo-pożarniczych Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Wydarzenie odbyło się w maju na obiektach Towarzystwa Sportowego Tramwaj i zgromadziło drużyny reprezentujące poszczególne jednostki organizacyjne MPK.

O Puchar Prezesa MPK rywalizowały reprezentacje dwóch Stacji Obsługi Tramwajów, trzech Stacji Obsługi Autobusów oraz Stacji Obsługi i Re-

montów. Uczestnicy zmierzyli się w konkurencjach przeprowadzanych zgodnie z Regulaminem Zawodów Sportowo-Pożarniczych Ochotniczych Straży Pożarnych RP. Pierwszą z nich była sztafeta pożarnicza 7 × 50 metrów, wymagająca szybkości, zgrania i precyzji. Drugą konkurencję stanowiło szybkie rozwijanie linii gaśniczej, potocznie nazywane „bojówką” – wyścig, który nie pozostawia miejsca na przypadek. Liczy się każdy ruch, sposób podania sprzętu, tempo łączenia odciników węży, precyzja i opanowanie.

Najlepiej z tym zestawem wyzwań poradziła sobie drużyna ze Stacji Tramwajowej Nowa Huta,



która wypracowała wyraźną przewagę i sięgnęła po pierwsze miejsce w klasyfikacji końcowej. Na drugim miejscu uplasowała się Stacja Autobusowa Bieńczyce, a trzecie miejsce przypadło zespołowi ze Stacji Autobusowej Płaszów. Kolejne lokaty zajęli odpowiednio pracownicy Stacji Obsługi i Remontów, Stacji Tramwajowej Podgórze oraz Stacji Autobusowej Wola Duchacka.

Zawodom towarzyszyły duże emocje. Uczestników gorąco wspierali kibice, którzy przez cały czas dopingowali wszystkie zespoły. Widać było, że to wydarzenie integruje środowisko pracowników, niezależnie od zajmowanego stanowiska czy miejsca pracy. Strażacy-ochotnicy pokazali nie tylko wysoką sprawność fizyczną i bardzo dobre przygotowanie do wykonywania zadań ratowniczych, ale również sportowego ducha walki, zaangażowanie i wzorową współpracę w drużynie.

Tegoroczna edycja miała także wymiar szkoleniowy. Uczestnicy mogli wziąć udział w ćwiczeniach z wykorzystaniem gaśnic śniegowych oraz w zajęciach z zakresu udzielania pierwszej pomocy, przygotowanych przez zespół BHP MPK. Była to okazja do utrwalenia wiedzy i doskonalenia umiejętności, które mogą okazać się nieocenione w sytuacjach zagrożenia.

Przeprowadzone konkurencje pozwoliły również ocenić stan techniczny i niezawodność za-

Majowe zawody sportowo pożarnicze Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej MPK w Krakowie przyniosły dokładnie to, czego można się po nich spodziewać: szybkie tempo, precyzję i prawdziwą próbę zespołowego działania.

kładowego sprzętu gaśniczego, wykorzystywanego przez członków Zakładowej OSP. Tym samym zawody stanowiły nie tylko sportową rywalizację, ale także ważny element systemu bezpieczeństwa w MPK.

Nad prawidłowym przebiegiem wydarzenia czuwał prezes Zakładowej OSP Mirosław Gaczoł. Rangę zawodów podkreśliła obecność przedstawicieli Państwowej Straży Pożarnej, którzy zasiedli również w jury oceniającym przebieg konkurencji.

Stawką był Puchar Prezesa MPK, jednak równie istotna pozostaje sama możliwość spotkania i wspólnego działania poza codziennym rytmem pracy. Zawody pokazały, że Zakładowa Ochotnicza Straż Pożarna w krakowskim MPK to nie tylko formalna struktura, lecz realnie działająca wspólnota – sprawna, zdyscyplinowana i gotowa do działania wtedy, gdy będzie to naprawdę potrzebne. ■

## KRZYSZTOF FRANCUZ

### JUŻ TRZY SEZONY SIATKARSKIEJ LIGI MPK KRAKÓW



**O**d lutego 2025 roku w naszej firmie działa Siatkarska Liga MPK Kraków. W czerwcu 2026 roku kończy się już trzeci sezon tego wspaniałego przedsięwzięcia. Przez wszystkie sezony udział w lidze brało i nadal bierze aż 9 drużyn. Zespoły siatkarskie udało się skompletować na wszystkich zajezdniach tramwajowych i autobusowych, w biurowcu przy ul. Brożka 3, pracownikom Działu Pogotowia Technicznego i pracownikom pionu ruchu. Powstała też jedna drużyna, która skupia chętnych do gry pracowników z komórek organizacyjnych, gdzie nie zebrała się wystarczająca liczba osób.

Rozgrywki odbywają się co tydzień w środy, w nowoczesnej hali sportowej IX LO przy ul. Kazimierza Czapińskiego, z wyłączeniem wakacji oraz ferii szkolnych. W każdym sezonie uczestniczy ok. 100-120 pracowników.

Niezależnie od ostatecznych rozstrzygnięć, najważniejszy jest jednak fakt, że aż tylu naszym pracownikom chce się aktywnie spędzać czas po pracy. Jest to świetna okazja do wspólnej integracji, budowania relacji oraz wzmacniania współpracy między pracownikami z różnych zajezdni i działów naszej firmy. Zapraszamy wszystkich chętnych pracowników do dołączenia do naszej Ligi. Jest ona skierowana do absolutnie wszystkich, niezależnie od umiejętności, poziomu gry czy miejsca gdzie się pracuje. Szczegółowych informacji z chęcią udzieli Zarząd Ligi: Łukasz Makowski – kierownik Zajezdni Autobusowej Płaszów, Krzysztof Francuz – kierownik Działu Projektowania Przewozów i Analiz Eksploatacyjnych przy ul. Brożka oraz Dorota Tyrała – specjalista ds. wynagrodzeń przy ul. Brożka. Serdecznie zapraszamy do kontaktu.

Zapraszamy także na nasz profil na Facebooku o nazwie Siatkarska Liga MPK Kraków. ■

## KRZYSZTOF FRANCUZ

### KOŁO SITK PRZY MPK ROZPOCZĘŁO KOLEJNĄ KADENCJĘ



**18** lutego 2026 roku odbyło się zebranie sprawozdawczo – wyborcze Koła Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krakowie, działające przy MPK S.A. w Krakowie. Na spotkaniu podsumowano mijającą kadencję (lata 2022-2026) oraz wybrano nowe władze na lata 2022-2026.

Koło SITK przy MPK S.A. w Krakowie należy do struktury krakowskiego oddziału SITK, który nadzoruje działalność wszystkich kół. SITK opiera swoją działalność na dobrowolnej, społecznej pracy członków. Stowarzyszenie jest organizacją naukowo-techniczną, działającą na rzecz rozwoju szeroko pojętego transportu. Obejmuje także działalność naukowo-techniczną, informacyjno-edukacyjną oraz kulturalną. Podejmuje działania na rzecz umacniania środowiska technicznego transportu oraz utrwalania więzi zawodowej.

W ramach działalności SITK formułowane są opinie, postulaty i wnioski, wynikające z potrzeb harmonijnego rozwoju wszystkich dziedzin transportu, szerzenia wiedzy i kultury technicznej w społeczeństwie. Poprzez wyrażanie opinii w ważnych kwestiach dotyczących problematyki transportu SITK pełni rolę zbiorowego eksperta.

W skład nowego zarządu na kadencję 2026-2030 weszli:

Przewodniczący Koła – kol. Krzysztof Francuz  
Zastępca Przewodniczącego Koła – kol. Jan Podkopać

Skarbnik Koła – kol. Paweł Walasek,  
Sekretarz Koła – kol. Natalia Klimontowska  
Członek Zarządu – kol. Marek Adamski

Życzymy powodzenia w dalszej pracy na rzecz Stowarzyszenia, pracowników MPK oraz transportu! ■

MARTA CZEPIEL-ROZWADOWSKA

# MISTRZOWIE PRECYZJI, WIEDZY I OPANOWANIA

*Za nami 22. edycja konkursu „Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską*



**B**ezpieczeństwo pasażerów zaczyna się od kompetencji ludzi, którzy każdego dnia siadają za kierownicami autobusów i nastawnikami tramwajów. To właśnie ich umiejętności, refleks, wiedza i odpowiedzialność, od ponad dwóch dekad, są weryfikowane podczas konkursu „Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską”, wydarzenia, które wyznacza standardy zawodowego kunsztu w krakowskim MPK.

W środę, 20 maja na terenie zajezdni autobusowej Bieńczyce zrobiło się głośno nie tylko od pracy silników. Najlepsi prowadzący, mechanicy i inspektorzy ruchu w Krakowie rywalizowali w szeregu wymagających konkurencji, sprawdzających zarówno przygotowanie teoretyczne, jak i praktyczne.

Kierowcy zmierzyli się z zadaniami, które w wielu przypadkach odzwierciedlały sytuacje, z jakimi mogą spotkać się podczas codziennej pracy. Nie wystarczała sama znajomość przepisów ruchu drogowego. O zwycięstwie decydowały również umiejętności udzielania pierwszej pomocy, opanowanie stresu, zdolność podejmowania szybkich decyzji oraz perfekcyjne wyczucie prowadzonego pojazdu.

Król autobusu jest tylko jeden – najlepszym kierowcą okazał się Piotr Przyjemski z zajezdni Bieńczyce. Wygrał nie dzięki jednemu udanemu przejazdowi, lecz dzięki konsekwencji. Zdał wymagający test z przepisów ruchu drogowego, poradził sobie z zadaniami praktycznymi i zgromadził najwyższą liczbę punktów. Odebrał statuetkę, zestaw upominków oraz voucher o wartości 5 tysięcy złotych.

Na podium – już drugi rok z rzędu, choć w nieco innej konfiguracji – stanęli także Dominik Pajdak z Płaszowa oraz Mateusz Mucha z Woli Duchackiej/KTR. Ich obecność w ścisłej czołówce nie jest przypadkowa. To sygnał, że doświadczenie i regularna praca nad własnym warsztatem przynoszą efekty.

Choć konkurs rozstrzyga indywidualne losy, w tle zawsze widać wynik zespołowy. Najlepiej w klasyfikacji drużynowej wypadli kierowcy z Płaszowa, za nimi uplasowały się Bieńczyce i KTR. Różnice były wyraźne, ale nie wynikały z jednego elementu. Ostateczny wynik był sumą wiedzy, refleksu i zdolności pracy pod presją.

Program wydarzenia nie pozostawia miejsca na improwizację. W tym roku największe emocje wzbudził test precyzji z wykorzystaniem talerza i piłki umieszczonej na masce autobusu. Zadanie brzmi prosto, ale w praktyce okazuje się bezlitosne.

Trzeba płynnie przejechać po łuku, a następnie zahamować tak, by piłka, pod wpływem bezwładności, strąciła ustawione kręgle. Nikt nie wykonał próby w pełni. Najlepsi przewrócili trzy z sześciu. To mówi więcej niż jakikolwiek komentarz.

Obok kierowców rywalizowali w tym dniu mechanicy. Najlepszym okazał się Dariusz Piorun z Woli Duchackiej. Jego praca w czasie zawodów była popisem dokładności, tempa i jakości. Powtórzył swój sukces sprzed roku, zdobywając statuetkę oraz voucher o wartości 5000 zł. Na kolejnych miejscach znaleźli się Robert Pomykałski z Bieńczyce i Piotr Skalny z Woli Duchackiej. W klasyfikacji drużynowej zwyciężyła Wola Duchacka, przed Płaszowem i Bieńczycami. Wynik nie zaskakuje – zaplecze techniczne tej zajezdni od lat uchodzi za jedno z najmocniejszych.

Do rywalizacji stanęli również inspektorzy ruchu. Ich zadania miały bardzo dynamiczny charakter: slalom radiowozem i precyzyjne parkowanie na czas. Najlepszy okazał się Artur Bielak, który wyraźnie zdominował konkurencję. Za nim uplasowali się Zbigniew Antosiak i Marcin Miśkiewicz. Te konkurencje, pokazują inny wymiar pracy w komunikacji miejskiej. Inspektor nie tylko nadzoruje, ale często musi działać szybko i zdecydowanie w trudnych warunkach.

W drugim dniu zawodów, na terenie zajezdni tramwajowej Nowa Huta, rywalizowali motornicy i elektromechanicy. Ich zadania wymagały wręcz chirurgicznej dokładności i uważności. W konkursie prowadzących liczyła się m.in. jazda tyłem na czas, idealne zatrzymanie tramwaju na przystanku, w miejscu wyznaczonym dla osób z niepełnosprawnościami oraz test płynności z wykorzystaniem piłki. Tu nie wystarczyła pewna ręka, istotne były także precyzja i powtarzalność.

Mateusz Markowski z zajezdni Nowa Huta nie miał sobie równych. Drugie miejsce zdobył Sebastian Brykański (Nowa Huta), a trzecie Dawid Wudyka z Podgórze.

Sukces przedstawicieli Nowej Huty nie był przypadkiem. Potwierdziła go także rywalizacja elektromechaników. Tu kluczowy był czas, ale nie można było pozwolić sobie na pomyłkę. Rafał Narowski, broniąc tytułu, potwierdził swoją klasę. Jego zadania obejmowały m.in. naprawę intercomu, wymianę przycisku dla osób z niepełnosprawnościami i usunięcie usterki nagłośnienia. Za nim uplasowali się Bartłomiej Zgud również reprezentujący Nową Hutę i Mariusz Szydłowski z Podgórze. Różnice punktowe były niewielkie, co dobrze oddaje poziom tej konkurencji.



Mateusz Markowski – najlepszy motorniczycy 2026



Piotr Przyjemski – najlepszy kierowca 2026



Rafał Narowski – najlepszy elektromechanik 2026



Dariusz Piorun – najlepszy mechanik 2026



Artur Bielak – najlepszy inspektor 2026



Zwycięzcom gratulowali przedstawiciele zarządu MPK i krakowskiej policji.

Kulminacją zmagania technicznych była konkurencja drużynowa, polegająca na przygotowaniu wagonu PESA do awaryjnego holowania i bezpiecznym połączeniu go z drugim pojazdem. Najlepiej z zadaniem poradziła sobie drużyna z Nowej Huty, wyprzedzając zespoły z Podgórze oraz Stacji Obsługi i Remontów TR.

Konkurs nie ogranicza się do rywalizacji. W jego trakcie zaprezentowano m.in. robota gaśniczego Szkoły Aspirantów Państwowej Straży Pożarnej, urządzenie przeznaczone do działań w warunkach zbyt niebezpiecznych dla człowieka. Natomiast pokazy pierwszej pomocy przypomniały, że kierowca i motorniczy bywają pierwszym ogniem reakcji w sytuacji zagrożenia zdrowia pasażera.

Nad prawidłowym przebiegiem konkursu czuwali przedstawiciele Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie oraz Straży Miejskiej Miasta Krakowa, zapewniając uczestnikom bezpieczne warunki rywalizacji.

Dziś trudno wyobrazić sobie duże przedsiębiorstwo komunikacyjne bez podobnych inicjatyw. Nie zawsze jednak tak było. Jak przypomnieli wiceprezes MPK, Mariusz Szalkowski:

— 22 lata temu, gdy zaczynaliśmy, byliśmy jednym z nielicznych przedsiębiorstw, w których tego

typu konkursy miały miejsce. Dzisiaj są one organizowane przez większość dużych MPK-ów. To znaczy, że zauważono pozytywne aspekty takiego współzawodnictwa i pokazywania perfekcyjnych umiejętności prowadzących i osób utrzymujących sprawność techniczną pojazdów. W związku z tym, jeżeli nawet na początku ktoś miał wątpliwości, czy to nie jest przerost formy nad treścią, to dzisiaj chyba nikt już ich nie ma.

W tych słowach ciężko doszukiwać się przesady. Konkurs przestał być wydarzeniem wewnętrznym. Stał się punktem odniesienia.

Na koniec pozostaje najważniejsze – powód, dla którego to wszystko ma sens.

— Wartością przedsiębiorstwa są ludzie, ich umiejętności i chęć używania ich w praktyce. Takie właśnie konkursy sprzyjają temu i pokazują zaangażowanie pracowników. Za to wszystkim uczestnikom dziękuję i tego serdecznie gratuluję — mówił Mariusz Szalkowski.

Po 22 latach organizacji konkursu trudno o lepsze podsumowanie jego idei. To wydarzenie, które nagradza najlepszych, ale jednocześnie przypomina, że za bezpieczną podróż każdego pasażera odpowiadają codziennie ludzie posiadający wiedzę, doświadczenie i stale doskonalone umiejętności. ■

SYLWIA KOZIEŁ I PIOTR MROWIEC

# KTG MPK KRAKÓW – U NAS CIAĞLE COŚ SIĘ DZIEJE!

Z pewnością z niecierpliwością czekacie na informacje, co słyhać w Klubie Turystyki Górskiej MPK Kraków im. Wincentego Pola. Z przyjemnością informujemy, że nasz Klub działa pełną parą i nie brakuje nam nowych pomysłów, wyjazdów oraz wspólnych inicjatyw.

Rok 2026 rozpoczęliśmy bardzo aktywnie. Już 24 stycznia odbyła się pierwsza zimowa wyprawa KTG – „Narty biegowe śladami olimpijczyków”. Klubowicze spotkali się w Obidowej, jednej z najbardziej znanych lokalizacji dla miłośników narciarstwa biegowego w Polsce. Była to doskonała okazja do aktywnego wypoczynku, sprawdzenia swoich sił na zimowej trasie, a dla niektórych nauki nowej dyscypliny sportu pod czujnym okiem instruktora.

Kolejnym wydarzeniem była wycieczka do Kopalni Soli „Bochnia”, która odbyła się 28 lutego 2026 roku. W wyprawie uczestniczyło 26 osób. Program obejmował zwiedzanie Trasy Turystycznej z Ekspozycją Multimedialną, Podziemną Przeprowadzanie Łodzią oraz przejście Końską Drogą. Przewodnikiem naszej grupy był pan Franciszek Gebauer – pasjonat historii i komunikacji miejskiej. Dzięki jego wiedzy i zaangażowaniu wyjazd miał wyjątkowy charakter.

Klub stale rozwija także nowe inicjatywy. Jedną z nich jest uruchomienie klubowej biblioteczki z literaturą górską i turystyczną. Nasza biblioteczka jest samoobsługowa oraz ogólnodostępna dla wszystkich pracowników MPK – wystarczy wspiąć się na III piętro biurowca przy ul. Jana Brożka 3 (korytarz między segmentami A i B). Można w niej znaleźć przewodniki, wspomnienia podróżników oraz książki o tematyce górskiej. Biblioteczka cieszy się dużym zainteresowaniem i z każdym miesiącem powiększa swoje zbiory. Jeśli w Waszych domowych zbiorach kurzą się książki o tematyce górskiej – przewodniki, wspomnienia, historie ze szlaków czy opowieści o zdobywcach szczytów – dajcie im drugie życie w naszej biblioteczce. Chętnie przyjmujemy każdą „górską” pozycję. Informacje w tej sprawie zgła-



szajcie na adres e-mail: [klub\\_turystyki\\_gorskiej@mpk.krakow.pl](mailto:klub_turystyki_gorskiej@mpk.krakow.pl).

Nowością jest również klubowa przypinka. Chcemy, aby stała się ona symbolem wspólnych wypraw, zdobytych szczytów i dobrej atmosfery, która towarzyszy działalności Klubu. Coraz częściej można ją zobaczyć przypiętą do plecaków i kurtek naszych Klubowiczów.

Szczególną dumą napawają nas sukcesy naszych Klubowiczów w zdobywaniu Górskiej Odznaki Turystycznej PTTK. Wielu członków Klubu regularnie kolekcjonuje punkty GOT PTTK, zdobywając kolejne stopnie odznak i rozwijając swoje turystyczne pasje

Klub Turystyki Górskiej MPK Kraków im. Wincentego Pola jest otwarty dla wszystkich osób kochających góry, aktywny wypoczynek i dobrą atmosferę. Wspólne wyjazdy to doskonała okazja do integracji, odpoczynku od codziennych obowiązków oraz odkrywania piękna polskich szlaków. ■

JOLANTA TĘCZA-ĆWIERZ

# TRAMWAJEM PRZEZ KRAKÓW. OPOWIEŚCI MOTORNICZYCH

*Miasto budzi się wczesnie rano. Otwierają się okna mieszkań, pachnie kawą i świeżym chlebem, a na przystankach pojawiają się pierwsi zaspani pasażerowie. Nagle ciszę poranka przerywa dzwonek nadjeżdżającego tramwaju, stukot kół na szynach i szum sunących wagonów. Dla wielu Krakowian to odgłosy tak znane, że niemal niezauważalne. A jednak za każdym takim kursem stoi człowiek. Motorniczowie, tacy jak pan Kazimierz i pani Dorota, od świtu prowadzą przez miasto dziesiątki tramwajów.*



Dorota Zawadzka

## **TYLKO „NA CHWILĘ”**

Pan Kazimierz Kicek pracuje w MPK od 1989 roku. Od 27 lat prowadzi tramwaje, a od 17 szkoli przyszłych motorniczych jako instruktor nauki jazdy. Mówi, że do tej pracy trafił przypadkiem – miała być tylko „na chwilę”. Tymczasem niepostrzeżenie minęło już trzydzieści siedem lat.

— *Jak ktoś lubi tę robotę, to naprawdę jest super* — mówi z takim spokojem i pogodą w głosie, jakby opowiadał o ulubionym hobby, a nie o pracy często zaczynającej się przed świtem.

I rzeczywiście, trudno nie uwierzyć, że lubi prowadzić tramwaje. Kiedy opowiada o daw-

nym Krakowie, można niemal zobaczyć stare, kremowo-czerwone wagony 105 Na, połączone w legendarne „ufoki”, wypełnione ludźmi jadącymi do kombinatu w Nowej Hucie. W godzinach szczytu już na przystanku przy Placu Centralnym mało kto był w stanie wsiąść.

— *Ludzie stali w ścisku, żeby tylko móc dojechać do pracy* — wspomina pan Kazimierz. — *Ale takie były czasy.*

Dziś miasto wygląda inaczej. Samochodów jest więcej, pasażerowie podróżują ze słuchawkami na uszach, słysząc mniej rozmów. Jednak tramwaje nadal są ważnym środkiem transportu w Krako-

wie. A motorniczy już dawno przestał być tylko człowiekiem od prowadzenia pojazdu szynowego.

— *Dziś trzeba być trochę ochroniarzem, trochę psychologiem, a czasem ratownikiem.*

Szkolenia z pierwszej pomocy i obsługi urządzenia AED, procedury bezpieczeństwa – wszystko po to, aby tysiące ludzi codziennie dowieźć bezpiecznie do celu. Choć pasażerowie czasem zauważają tylko, że tramwaj się spóźnił.

— *Zdarza się, że ktoś ma pretensje, bo przez opóźnienie może nie zdążyć na pociąg albo ważne spotkanie. Tylko że na torach i ulicach wszystko może się zdarzyć, a dla nas najważniejsze jest bezpieczeństwo ludzi* — mówi pan Kazimierz spokojnym, wyważonym tonem człowieka, który przez lata nauczył się, że w tej pracy nerwy są najgorszym doradcą.

Trudno go zresztą wyprowadzić z równowagi. Nawet wtedy, gdy po ostrzegawczym dźwięku dzwonka ktoś odwróci się zirytowany albo pokaże obraźliwy gest przez szybę wagonu, pan Kazimierz nie odpowiada złością. Wyjaśnia, że dzwonek nie służy do poganiania pasażerów, lecz jest zwykłym ostrzeżeniem – sygnałem, że tramwaj rusza, a drzwi za chwilę się zamkną. Po tylu latach pracy dobrze wie, że w miejskim pośpiechu najłatwiej o niepotrzebne emocje.

Pan Kazimierz najbardziej lubi linię numer osiem – tę, która przecina serce miasta. Starówka nigdy nie jest taka sama: rano pachnie kawą i świeżymi obwarzankami, w południe miesza języki turystów z dźwiękiem tramwajowych dzwonek, a wieczorem odbija światła kamienic w szybach wagonu. Motorniczy mówi, że właśnie tam najbardziej czuć życie Krakowa. A on może obserwować ten rytm z ogromnej szyby tramwaju, trochę jak widz w pierwszym rzędzie teatru, który codziennie gra nowy spektakl.

— *Codziennie widzę Wawel, obserwuję ludzi i miasto, które się zmienia. A ja razem z nim.*

I może właśnie dlatego pan Kazimierz codziennie przychodzi do pracy uśmiechnięty.

— *Koledzy pytają, z czego się śmieje. Odpowiadam, że życie mnie cieszy.*

## Z MIŁOŚCI DO TRAMWAJÓW

Tymczasem w jednej z krakowskich zajezdni do porannego kursu przygotowuje się pani Dorota Zawadzka. W MPK pracuje od czterech i pół roku. Ukończyła studia inżynierskie z zakresu inżynierii pojazdów szynowych, a za kilka tygodni obroni pracę magisterską na kierunku Środki transportu i logistyka na Wydziale Mechanicznym Politechniki Krakowskiej. O tramwajach mówi z takim en-

tuzjazmem, z jakim inni opowiadają o podróżach życia. Jej miłość do pojazdów szynowych zaczęła się w dzieciństwie, kiedy wraz z rodzicami pojechała do chorzowskiego wesołego miasteczka.

— *Od zawsze fascynowały mnie pociągi. Ale kiedy w Katowicach po raz pierwszy ujrzałam tramwaj, zachwyciłam się* — wspomina pani Dorota. — *Kilka lat później przyjechałam do Krakowa na olimpiadę chemiczną i zobaczyłam naukę jazdy tramwajem. Za jego sterami siedziała kobieta. Pomyślałam wtedy: kiedyś to będę ja.*

I dopięta swego. Dziś prowadzi tramwaje, studiuje dziennie i nieraz zdarzało się, że po porannej zmianie w MPK biegła prosto na uczelnię. Bywało, że pracowała od czwartej rano do południa, a potem szła na zajęcia.

— *Lepiej być zmęczoną na wykładach niż w pracy. Za sterami tramwaju zmęczenie może być niebezpieczne* — stwierdza.

Mówi o tym z naturalnym spokojem człowieka, który z doświadczenia dobrze wie, jaką wagę ma codzienna odpowiedzialność za innych. Bo tramwaj to nie tylko dzwonek, życzliwi pasażerowie i widok miasta przesuwanego się za szybą kabiny. To także kolizje, awarie i chwile, w których zwyczajny kurs przez centrum Krakowa potrafi nagle zmienić się w scenariusz jak z miejskiej kroniki wypadków.

Jedno z takich wspomnień pani Dorota przywołuje dziś z lekkim uśmiechem, choć wtedy zdecydowanie nie było jej do śmiechu.

Zmiana dobiegała końca. Do miejsca, w którym miała przekazać tramwaj zmiennikowi, zostało zaledwie kilka przystanków, a potem pani Dorota planowała jeszcze zdążyć na uczelnię. Tramwaj spokojnie sunął przez centrum miasta, kiedy nagle w wagon uderzył samochód rozwożący jedzenie. Jedna z pasażerek tramwaju przewróciła się, konieczne było wezwanie karetki. W dodatku kierowca, który spowodował kolizję, nie znał języka polskiego. Zamiast na uczelni, Dorota spędziła kolejne godziny na formalnościach, rozmowach i wyjaśnieniach. Na szczęście nikomu nic poważnego się nie stało, choć cały dzień w jednej chwili przestał przypominać ten, który pani Dorota zaplanowała sobie jeszcze kilka godzin wcześniej.

— *Napisałam do prowadzącego, że nie dotrę na zajęcia i wysłałam mu zdjęcia po kolizji* — opowiada. — *Odpowiedź przyszła szybko: pan zapytał, czy... dowożę jedzenie. Najwyraźniej nie spodziewał się, że jego studentka może siedzieć za pulpitem krakowskiego tramwaju. Jednak nieobecność na zajęciach usprawiedliwił* — uśmiecha się motornicza. ➔



Kazimierz Kicek

Pani Dorota opowiada, że najbardziej lubi kontakt z pojazdem, skupienie, rytm miasta i poczucie, że jest częścią ulicznego ruchu, który każdego dnia budzi Kraków do życia. Ale jest coś jeszcze, czego większość pasażerów nie zauważa. Wschody słońca.

— *Zachody ogląda prawie każdy. Ale żeby zobaczyć wschód słońca, zwłaszcza latem, trzeba wstać naprawdę wcześniej* — mówi.

Motorniczowie widzą miasto o takich porach, kiedy większość Krakowian jeszcze smacznie śpi. Letni świt nad pustymi torowiskami, pierwsze promienie słońca odbijające się w szybach kamienic, puste ulice i chodniki. Miasto dopiero przeciera oczy przed porannym pośpiechem. To widok, którego nie da się zobaczyć z okien mieszkań czy biurowców.

Pani Dorota ma też swój ulubiony tramwaj. To Newag Nevelo – jedyny taki egzemplarz w Krakowie.

— *Wygląda trochę jak miniaturowy pociąg* — uśmiecha się.

A kiedy o tym mówi, w jej oczach widać dokładnie to samo, co u pana Kazimierza – dziecięcą radość z prowadzenia tramwaju.

## MIASTO W RYTMIE TRAMWAJOWYCH DZWONKÓW

Kraków od dziesięcioleci budzi się w rytmie tramwajowych dzwonków. To dźwięk tak zwyczajny, że większość mieszkańców przestała go słyszeć, tak jak nie słyszy się bicia własnego serca. A przecież za każdym punktualnym kursem, za każdym łagodnym hamowaniem na przystanku i cichym domknięciem drzwi stoją czyjaś uważność, doświadczenie i odpowiedzialność. To ludzie tacy jak pan Kazimierz i pani Dorota sprawiają, że ten wielki miejski organizm codziennie pulsuje ustalonym rytmem. Dla motorniczych tramwaj to coś więcej niż stal, przewody trakcyjne i rozkład jazdy. I może właśnie dlatego krakowskie tramwaje są tak ważną częścią miejskiej opowieści.

Kiedy późnym wieczorem ostatnie wagony zjeżdżają do zajezdni, a nad torowiskami zapada cisza, trudno uwierzyć, że za kilka godzin wszystko zacznie się od nowa. Znów rozlegnie się znajomy dźwięk dzwonka, a pierwsze tramwaje potoczą się wokół Plant, od zajezdni w Nowej Hucie czy w Podgórzu, budząc miasto kolejnego dnia. ■

JERZY MASZEWSKI

# FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





**125**

**LAT**

**tramwaju elektrycznego  
w Krakowie**

**16 marca 1901 – 16 marca 2026**