

XXI Zjazd Komunikacji Miejskiej

Czas na realne programy co z tego zostanie za dwa lata?

CZWARTEK, 18 września.
W oddanej w tym roku do użytku funkcjonalnej sali

Zjazdowe

DUŻE zainteresowanie budziły stojące na rynku, nie opodal sali obrad, prototypowe autobusy z Sanoka i „Ikarusa”. Nie mamy jednak dobrych wiadomości, zwłaszcza dla kierownictwa zajezdni w Płazowie. Najnowszy produkt tej ostatniej firmy jest o kilka metrów dłuższy od „Ikarusa 280” i jak zauważyliśmy w zajezdni we Włocławku, nie mieści się nawet na kanale przeznaczonym dla „przegubów”. Wygląda na to, że w Płazowie, jeśli te autobusy zostałyby sprowadzone, trzeba będzie je ustawiać wzdłuż, a nie w poprzek hali.

◆ Podczas zjazdu Włocławek przybrał odświętny wygląd. Duże plansze informowały przechodniów w centralnych punktach miasta, że oto tu właśnie spotkali się przedstawiciele przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Gdy w piątek wyjeżdżaliśmy hotel udekorowano flagami i transparentami już z okazji 100-lecia sportu włocławskiego. Sie transit gloria mundi...

◆ Niczym sen jaki złoty zniknęły ze stołika recepcyjnego „Sygnały MPK”. To prawda, że było ich znacznie mniej niż bydgoskiego „Echa WPK” i poznańskiego „Z życia WPK”, ale tym większa satysfakcja dla tych, którzy „zdobili” naszą gazetę.

◆ Wprawdzie oficjalnie ustalono, że następny zjazd odbędzie się w Białymstoku, ale w kuluarach głosno mówiono, że w 1988 r. 100-lecie będzie obchodziło WPK w Bydgoszczy. Czy coś z tego wyniknie?...

(kg)

migawki

Z ROKU na rok przybywa w MPK nowych maszyn. Są one nowocześniejsze i bardziej „delikatne” od starych. Wymagają fachowej obsługi i konserwacji. Tymczasem w większości zakładów brak brygad konserwatorsko-naprawczych. Prawidłowo wykorzystywane i konserwowane są maszyny i urządzenia tylko w dwóch zakładach: ZNA i ZNT.

Nieprawidłowości występują już przy montażu. Te prace wykonują bądź brygady MPK, bądź inne przedsiębiorstwa, bądź też serwis wytwórczy urządzenia. Do eksploatacji maszyna powinna być dopuszczona dopiero po odbiorze technicznym. Niestety tu bywa różnie. Na dobrą sprawę, to nie bardzo wiadomo, w jakim procencie wykorzystywana jest część

konferencyjnej Naczelnej Organizacji Technicznej we Włocławku, punktualnie o godzinie 10.03 rozpoczyna się XXI Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej. Wśród obecnych m. in. I sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR Krystian Łuczak, wiceminister komunikacji Andrzej Markowski, przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej Janusz Janak, wojewoda włocławski Tadeusz Gembicki, przedstawiciele władz miasta, goście z Bułgarii, Czechosłowacji i NRD, delegaci z większości spośród 91 działających w Polsce przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, reprezentanci placówek naukowych, producentów taboru.

Po otwarciu zjazdu odznaczenia. Niewiele ich. Odnajdujemy, że srebrną odznakę „Za zasługi dla transportu PRL” otrzymał dyrektor krakowskiego MPK Tadeusz Trzmiel. I zaraz potem kolejny krakowski akcent. Dyrektor Trzmiel zostaje przewodniczącym pierwszej części obrad. A te są ciekawe i przebiegają sprawnie. Organizatorzy: Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, Sekcja Główna Komunikacji Miejskiej Ministerstwa Komunikacji, Zrzeszenie Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej w Polsce, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Włocławku, mogą być usatysfakcjonowani.

Dyskusja jest wielowątkowa, dotyka chyba wszystkich istotnych problemów naszych przedsiębiorstw. Dyrektor Departamentu Komunikacji Miejskiej i Samochodowej w Ministerstwie Komunikacji Zbigniew Mikulski mówi o zadaniach i warunkach działania komunikacji miejskiej w najbliższych pięciu latach. Podkreśla, że od roku 1981 miejskie autobusy zaczęły jeździć w 32 miejscowościach, że w tym czasie długość stałych linii komunikacyjnych wzrosła o 25 proc. W tym czasie przedsiębiorstwa otrzymały 11 689 autobusów,

853 tramwaje i 147 trolejbusów. To dużo, ale wypowiedź te skonfrontować wypada z tezą Andrzeja Markowskiego, że ministerstwo popiera i będzie popierać elektryfikację komunikacji miejskiej. To prawda, że ta dziedzina znalazła się w resorcie dopiero u schyłku zeszłego roku, ale niepokoić musi, że dostawy tramwajów w minionym pięcioleciu były mniejsze od ilości wozów wycofywanych z ruchu. Dziś już tylko 26 procent tramwajów to wozy starego typu, mniej pojemne, ale prawda jest też, że komunikacja autobusowa, jako najłatwiejsza we wprowadzaniu, niestety wciąż jeszcze dominuje w naszym kraju zdecydowanie.

(Dokończenie na str. 4)



Tadeusz Trzmiel podczas dekoracji srebrną odznaką „Za zasługi dla transportu PRL”.
Fot. JERZY SOLTYSIK

Przed wyborami ławników

„W imieniu Rzeczypospolitej”

DOBIEGA końca 4-letnia kadencja ławników sądowych, zbliżają się wybory. Do pełnienia tej odpowiedzialnej funkcji zostało zarekomendowanych 22 pracowników przedsiębiorstwa. Co o ławnikach trzeba wiedzieć i co wiedzieć warto? — redakcja rozmawia z wiceprezesem Sądu Wojewódzkiego w Krakowie, sędzią **Adamem Solarzem**.

— Funkcje i zadania ławników to przede wszystkim realizacja fundamentalnej zasady szerokiego udziału obywateli w rządzeniu państwem, a co za tym idzie, również w wymiarze sprawiedliwości. To przecież bardzo ważny obszar sprawowania władzy. Udział czynnika społecznego w wymiarze sprawiedliwości, a więc praktyczna realizacja zasady ludowładztwa, jest sprawą tak istotną, iż znalazł swój wyraz w Konstytucji PRL, której art. 59 postanawia, że rozpoznawanie spraw sądowych odbywa się z udziałem ławników ludowych.

— Jakże miejsce zajmują

ławnicy w polskim systemie wymiaru sprawiedliwości?

— Ławnicy mają w orzecnictwie równe uprawnienia z sędziami zawodowymi — głos ławnika przy ferowaniu wyroku liczy się tak samo, jak głos sędziego. W codziennej praktyce oznacza to, że jeżeli ławnicy np. w kwestii winy czy kary mieć będą odmienne zdanie niż sędzia zawodowy — treść wyroku będzie odpowiadać poglądom ławników, bowiem w pierwszej instancji najczęstszy skład sądowny to jeden sędzia i dwóch ławników.

— Nie powoduje to niebezpieczeństwa niewłaściwego stosowania i wykonywania prawa przez „niefachowców”?

— Ławnicy, zanim ubiorą togi i zasiądą za stołem sędziowskim, by wydawać wyroki, przechodzą podstawowe szkolenie w zakresie swoich uprawnień i obowiązków, a także w podstawowych przepisach ustawy, którą będą stosować. Oczywiście, istnieje „wentyl bezpieczeństwa”, ja-

kim jest tryb odwoławczy, bowiem stronom procesowym przysługuje prawo wniesienia rewizji od wyroku pierwszej instancji, a sady rewizyjne z reguły orzekają w składzie trzech sędziów zawodowych. Na tej drodze znajduje się zabezpieczenie przed możliwością wypaczenia wymiaru sprawiedliwości czy jego skrzywienia skutkiem niepełnej znajomości przepisów czy braku doświadczenia prawniczego. Dominująca rola czynnika społecznego w orzecnictwie rysuje się bardzo wyraźnie, co można dowiedzieć choćby liczbowo. W kończącej się obecnie kadencji, we wszystkich sprawach w Krakowie łącznie brało udział ponad 2.000 ławników, a sędziów zawodowych jest 164.

Poprzez udział tak wielkiej ilości ławników splaya do orzecnictwa, wprost na salę rozpraw, doświadczenie ludzi pracy, splaya opinia społeczna. Przecież ludzie ci tkwią w różnych środowiskach i

(Dokończenie na str. 4)

maszyn i urządzeń, bo dane na ten temat i sposób ich podawania powodują obawy, że są brane z sufitu. Także likwidacja zużytych urządzeń nie wygląda tak jak powinna. Decyzję o likwidacji podejmuje kierownik zakładu, przy udziale głównego me-

u nas np. walcarka z... 1910 roku. Zakłady wołają o maszyny nowe, polskiej produkcji. Tymczasem można kupić, ale importowane. Te cieszą się gorszą opinią. Częściej się psują a pracują tylko do momentu wyczerpania części zamiennych, przyjeżdżają-

jednak dobrze, jeżeli o kontroli maszyn i urządzeń trzeba przypominać średniemu dozorowi technicznemu na naradach? Problem ten wywołany jest ciągle i jak z narady na naradę widać, skutek — żaden.

Gospodarka maszynami jest zdecentralizowana. Zakłady mają maszyny, ale nie mają fachowców do ich obsługi i konserwacji. Główny mechanik może tylko mówić, jak powinno być i piętnować nieprawidłowości. Sam nie może zrobić, bo nie ma „kim”. Zbyt drogi jest park maszynowy, by dłużej mógł trwać taki stan rzeczy. Zamiast ciągle kupować, trzeba zacząć dbać o to, co już jest.

Lepiej kupować niż konserwować?

chanika. Urządzenie jest formalnie zlikwidowane, a faktycznie tkwi na swoim miejscu nierzadko i wiele lat. W przedsiębiorstwie nie dokonuje się analizy kosztów eksploatacji maszyn i urządzeń. W ocenie ich przydatności bierze się pod uwagę rok produkcji, a nie faktyczne zużycie. Pracuje

cych wraz z nimi. Nie oznacza to oczywiście, że są one gorsze. Po prostu ludzie przyzwyczaili się do starych technologii, czego nowoczesny sprzęt nie toleruje. Jeżeli do tego dodamy nieprawidłową obsługę, brak konserwacji i fachowych napraw, dziwić się nie ma czemu. Czy może być

● **WZOREM** lat ubiegłych, nasi pracownicy i ich rodziny będą mogli korzystać także w tym roku, z lodowiska przy ul. Siedleckiego 7. Sprzęt potrzebny korzystającym z lodowiska będzie można wypożyczać w kole TKKF.

● Rozpoczął się sezon pływacki. Od 20 września można w każdą sobotę popływać w basenie „Korony”. Wszystkich chętnych informujemy, że zgodnie z ostatnimi zarządzeniami Sanepidu, w obiektach „Korony” potrzebne są specjalne kaptcie filcowe typu muzealnego. Ci, którzy ich nie posiadają, będą mogli wypożyczać je na miejscu.

● Miłośników tenisa ziemnego zapraszamy na kolejny etap rozgrywek. Odbędzie się w każdy poniedziałek, środę i piątek, przy ul. Redemptorystów.

● Sympatycy zespołu „Śląsk” będą mogli uczestniczyć w koncercie organizowanym w hali Wisły w październiku br. Bilety rozprowadzi Dział Kultury i Sportu.

● Kupiono także bilety do Starego Teatru na „Termopile Polskie”.

● A teraz coś dla ciała. Z przyjemnością donosimy, iż jedzący w naszej stołówce bardzo chwalą sobie ostatnio obiady. Są i smaczne i estetycznie podane. Telefonowano do nas z Pionu Ruchu, by podziękować pracującym tam paniom. Robimy to tym chętniej, iż parę miesięcy temu niezadowolonych było wielu. A więc smacznego.

15 DNI W MPK

● 22 września problem zimy „stał” na naradzie. Niestety, nie było jeszcze potwierdzenia naszych zamówień na paliwo płynne i stałe. Znowu zapowiadają się kłopoty, znane z poprzedniej zimy.

● Jest wiele problemów tak zwanych „całorocznych”, choćby kłopoty z zakupem pewnych części zamiennych. Niby trudności normalne, ale szczególnie uciążliwe zimą. Stwierdzono, iż w tym roku obiekty są lepiej przygotowane do zimy, mniej jest ciekających dachów. Niestety, wszystko wskazuje na to, że w pomieszczeniach przegrzewać się jednak nie będziemy, ale to już sprawa tak zwanego, ustalonego czynnika grzewczego.

● Sprawy kosztów i realizacji zadań na szczęście nie wywołują się nam spod kontroli. Szczególną uwagę zwrócono na te zagadnienia na ostatniej kadrze kierowniczej.

● Uczniowie naszej szkoły przyzakładowej będą mogli uczestniczyć w prelekcji Czesława Dylowicza pt. „Kossakowie są w Krakowie”. Organizatorzy zapraszają za naszym pośrednictwem 29 października.

● 29 września na Plenum Komitetu Zakładowego PZPR rozpoczęto rok szkolenia partyjnego. Zebrani wysłuchali i zatwierdzili sprawozdanie z działalności Egzekutywy i Sekretariatu KZ za trzeci kwartał oraz przyjęli plan pracy na kwartał IV.

(F.S.)

Kto tu rządzi?

MOTOROWA poprosiła dyspozytora, by zmienił jej pracę na krótszą o godzinę, gdyż chciała pójść na pogrzeb tragicznie zmarłego kolegi, także motorniczego. Inny motornik wyraził zgodę na taką zmianę. Dyspozytor odmówił. Ponieważ motorowa chciała pójść na pogrzeb, a nie na wódkę, wydaje się, że dyspozytor zajął niewłaściwe stanowisko. (M.M.)

Gościliśmy dziennikarzy z Leipzigervokszeitung

22 WRZEŚNIA br. gościliśmy w przedsiębiorstwie dziennikarzy z lipskiej gazety „Leipzigervokszeitung” (LVZ). MPK odwiedzili: Hans Werner Studie, Joerg Welitzek i Baarbel Mueller.

Wizyta w naszym przedsiębiorstwie była jednym z punktów programu pobytu niemieckich gości na zaproszenie Gazety Krakowskiej. Z przedsiębiorstwem zapoznali dziennikarzy zastępcę dyrektora do spraw komunikacji autobusowej — Stanisław Kowalczyk. Trzeba przyznać, iż goście znają się na komunikacji. Interesowały ich nasze prace nad autobusem na gaz i tramwajem tyrystorowym. Nie były to wprawdzie dla nich nowości, bo i autobusy, i taksówki typu „volga” korzystają w Lipsku z paliwa gazowego. Także wagony z napędem tyrystorowym kupowane w CSRS kursują po Lipsku.

Mężczyzna to jest to...

Wieloletnia pracownica MPK pytała, jakie możliwości pracy w przedsiębiorstwie miałaby jej córka. Dziewczyna skończyła w czerwcu szkołę odzieżową. Jest specjalistką od krawiectwa ciężkiego, męskiego i damskiego. Okazało się, że w warsztacie krawieckim MPK owszem jest wolne miejsce, ale... dla mężczyzny.

Zawsze wydawało mi się, że praca powinna być wykonana dobrze. Okazuje się, że ważniejsze jest czy wykonuje ją mężczyzna, czy kobieta. O przydatności zdecydowała pięć. Zarówno wśród krawców, jak i wśród kierowców znam takich, co szją dobrze i źle. Podobno w MPK nie ma zbyt wielu zawodów wyłącznie męskich. Mówią też niektórzy o równouprawnieniu.

Okazuje się jeszcze raz, że teoria jedno, a praktyka to zupełnie inna sprawa. Są kraje, gdzie w równouprawnieniu nikt się nie bawi, dominują mężczyźni i już. Za to kobiety mogą i są przywódczyniami rządów i partii. Ciekawe czy mogą być krawcowymi?

F. SERWIN

Tramwaj nie ogier

POD „JUBILATEM” tramwaj jadący od Salvatora najechał na samochód osobowy, który zmierzając od Wawelu na ul. Retoryka nagle wjechał na tory. W tym miejscu jest to nagminna praktyka kierowców, którym tramwaj myli się z ogierem mogącym stanąć dęba i wg legendy nigdy nie trafiającym człowieka. Straty były niewielkie, gdyż awaryjnie hamującemu tramwajowi brakło dosłownie 5 cm. Przybyły na miejsce kolizji funkcjonariusz WRD WUSW wlepił mandat w wys. 2000 zł motorniczemu, argumentując, że „skoro pan tyle wyhamował, to mógł pan wyhamować jeszcze 5 cm”.

Rozmawianie funkcjonariusza nie było konsekwentne. Skoro można przyjąć, że motorniczemu mógł hamując 15 m wyhamować jeszcze 5 cm, to równie dobrze można by przyjąć, że skoro kierowca przejechał o wiele dłuższą drogę, to mógł przejechać jeszcze 1 m i stanąć poza torowiskiem. W miejscu kolizji, o której mowa, pierwszeństwo ma tramwaj.

(M.M.)

Okazuje się jednak, że nasze rozwiązanie może być lepsze, bo czeskie opiera się na tradycyjnym zasysaniu powietrza z zewnątrz i w zimie do przewodów dostaje się śnieg z błotem. Nasza konstrukcja natomiast powoduje zasysanie powietrza z wnętrza wozu tramwajowego.

Dość szczegółowo pytano o sposób naboru pracowników do przedsiębiorstwa i rolę jaką spełnia szkoła przyzakładowa. Zainteresowanie budził ruch racjonalizatorski. Dość trudno było nam wytłumaczyć istotę działania samorządu pracowniczego. Zresztą u wszystkich odwiedzających nas grup zagranicznych zainteresowanie tym tematem jest ogromne.

Należy dodać, że wizyta nie była zapowiadana wcześniej. Dowiedzieliśmy się o niej godzinę przed jej rozpoczęciem, a mimo wszystko wypadła niezle. Dobrze to świadczy o organizacji MPK. Nie było nic na pokaz, goście zwiedzali to, co sami chcieli. Niemiecy dziennikarze zwiedzili ZNT i ZAW.

(fis)

Z nożem do autobusu

W RÓŻNYCH zakładach wprowadza się różne systemy motywacyjne. Szczególnie dla motorniczek i kierowców zachęty do podejmowania pracy w dni wolne są przemyślane szczególnie dokładnie. Mają swoje sposoby na kierowców i pasażerowie. Ten, o którym niżej, był wprawdzie przekonujący, ale na szczęście tym razem „argumenty” kierowcy wzięły górę.

Parę miesięcy temu kierowca jadący nocnym „143”, przewożącym pracowników, w Wieliczce o godz. 2.30, otrzymał propozycję od dwóch około dwudziestoletnich mężczyzn, odwiezienia ich parę kilometrów za Wieliczkę. Prośba poparta została długim kuchennym nożem. Jest śledką tajemnicą kierowcy, jakiej metody użył, na szczęście noż dostał się w jego posiadanie, młodzieńcy zostali zmuszeni do posłuszeństwa i do domu dotarli chyba jednak pieszo.

Dziś noż podziwiać można w Płaszowie u zastępcy kierownika zakładu, na tablicy ogłoszeń.

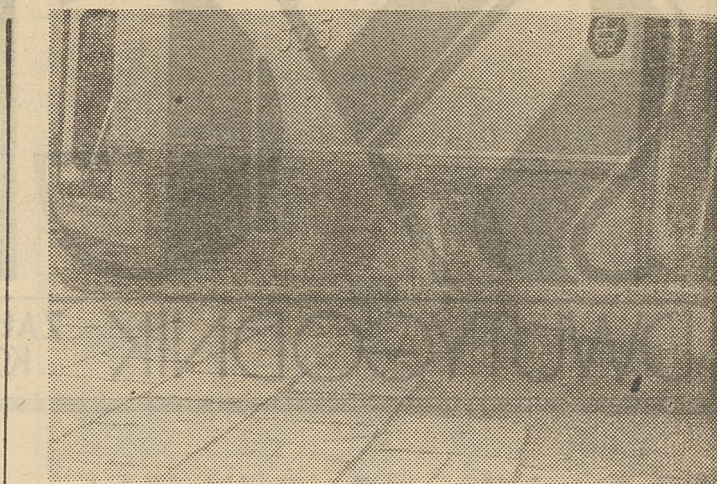
(F.S.)

Nie miał szczęścia widzieć...

KIEDYS, a było to dość dawno, umówiłem się na ważne spotkanie z jednym z zastępców naczelnego. W gabinecie, w którym miała być przeprowadzona rozmowa, znajdowały się dwa egzemplarze pięknej o zadziwiająco harmonijnych kształtach kobiecego ciała; dyrektor zauważył, że oczy mi jakoś w tym kierunku uciekały.

— Ależ panie kolego — zagadnął uśmiechnięty mój rozmówca — jest pan porządnym człowiekiem, ale gdy już pan przychodzi do dyrektora, to koniecznie wypadałoby przyjąć w mundurze i pod krawatem, a ja jakoś dotąd nie miałem szczęścia, by pana drogi kolego tak widzieć.

— Panie dyrektorze, pańska relacja jest nieadekwatna do stanu faktycznego — odpieram ze stanowczym spokojem. — Nie dalej jak wczoraj pani dyrektor K. złoży-



ZDJĘCIE to zostało zrobione w środę, 17 września o godz. 7.30 na placu Centralnym w Nowej Hucie. Z uszkodzonego torowiska wypadł drugi wagon „22”. Na szczęście nikt nie odniósł obrażeń. Dzięki sprawniej ekipie technicznej, ruch został wznowiony już po 25 min. Był to dość pechowy dzień szczególnie dla linii „22”. O tej samej godzinie na ul. Kocmyrzowskiej w jednym z wozów tej linii zablokowane zostały hamulce, w wyniku czego wstrzymano ruch w kierunku Wzgórz Krzesławickich w godz. 7.30 — 8.15.

(kk)

Fot. KRZYSZTOF KAROLCZYK

Prośba pana Tadzia

OTO dnia 22 IX o godz. 11.30 zjawił się u kasjerki ZAP ponoć bardzo przystojny Wielce Szanowny Pan Szofer z Bieńczy — pan Tadziu M. Oczywiście kasjerka to zauważyła i na potwierdzenie stanu faktycznego przekazała panu Tadziovi komplement. Rzecz, ma się rozumieć, wydarzyła się przy świadkach. Podbudowany komplementem pan Tadziu ze zdumieniem kasjerkę zapytał:

— A kiedy ja nie byłem przystojny? — po czym do mnie skierował te słowa:

— Panie Mieciu — niechże pan o tym napisze do „Sygnałów”.

Czyniąc zadość prośbie Szanownego Tadzia — uprzejmie proszę o ogłoszenie wzmianki, że pan Tadziu M. jest nie tylko najprzystojniejszym mężczyzną w MPK, ale zbiorem cnót wszelakich i to nie

tylko człowieczych, ale także i obywatelskich.

— Gdzie jest Ula? — pyta zaniepokojona portiera.

— Jest w ubikacji — spokojnie odpowiada pan portier.

— Niechże jej pan powie, żeby się pospieszyła!...

Dlatego Szanowną Redakcję zapytuję: Czy pan portier z gatunku solidnych mężczyzn ma wolny wstęp do miejsca oznakowanego „Dla kobiet” i czy powinien ponaślagać jakąś panią, aby się tam pospieszyła?

MIECZYŚLAW ADAM PIĄTEK

Naśladownictwo niewskazane

NIEKTÓRZY motorniczowie tak bardzo lubią słuchać muzyki, że zakładają słuchawki na uszy nawet w czasie pracy. Jerzy Waldorff twierdzi, że muzyka łagodzi obyczaje, a co jak co, ale łagodność jest niezwykle potrzebna w rozmowach z pasażerami, tym niemniej nie wydaje nam się, żeby ten właśnie sposób jej osiągnięcia go-dzien był polecenia. Uszy motorniczego powinny wylapywać sygnały inne niż kojące dźwięki muzyki. (kg)

Zrozumiał

GDYBY to był 1 kwietnia, mógłby ktoś nie wierzyć, że w Płaszowie na jednej zmianie w służbie ochrony mienia pracują czterej panc., przepraszam, czterej strażnicy i pies. (Ma się rozumieć licząc wraz z panem Wojciechem Pyką i jego kundlem.) Ale to jakiś szczególny i wysoko urodzony kundel, który bardzo dobrze ludzką mowę rozumie. Nie chce być gołosłowny więc przykładem służy:

30 sierpnia o godz. 5.50 wszedł do biurowca dwunożny Wojtek Pyka i jego czworonożny towarzysz służby. Od wejścia pies zaczął szczeleć, co tłumacząc na język ludzki najprawdopodobniej oznaczało „dzień dobry”. Ale pan Wojtek uznał zachowanie swojego towarzysza za nieodpowiednie do sytuacji i ostrą go zgromił „K... mać! Przecież dobrze wiesz, że nie jesteś w domu, ino w robocie — czego hałasujesz!?”

Pies natychmiast zamilkł... MIECZYŚLAW ADAM PIĄTEK

Warunkiem atestacji porządek w archiwum

ROLA gospodarki w życiu wymaga od archiwisty zapewnienia pełnej historycznej dokumentacji procesów społeczno-gospodarczych. Materiały archiwalne powinny być gromadzone w archiwach zakładowych, część jednak dokumentów trafia do muzeów zakładowych lub zakładowych izb tradycji i perspektyw, stwarzając tym samym potrzebę opracowania w przyszłości wspólnych inwentarzy archiwalnych. Większość akt jest archiwizowana po 2 latach przechowywania w komórce organizacyjnej, która je wytworzyła. Archiwum zakładowe jest komórką organizacyjną służącą potrzebom zakładu pracy, a równocześnie przechowującą wytworzoną dokumentację dla potrzeb państwa i badań naukowych. Najważniejszym zadaniem archiwów zakładowych jest chronienie, uprzednio uporządkowanej, dokumentacji wieczystej i historycznej (kat. A). Dokumentacja o wartości czasowej (kat. B) ulega segregacji, po upływie obowiązujących okresów przechowywania. Mimo wielkiego wysiłku państwowej służby archiwalnej, stan zachowania archiwaliów z okresu PRL jest zły. Akta prawie wszystkich zespołów utworzonych po II wojnie światowej posiadają większe lub mniejsze braki. Przyczyn należy doszukiwać się w niskim poziomie organizacji, techniki i kultury pracy kancelaryjno-biurowej w Polsce. Wyrazem tego jest m. in. niedoceniające przez instytucje swojej dokumentacji, nierespektowanie, nawet własnych, przepisów kancelaryjno-archiwalnych, lokowanie archiwów w skandalicznie złych warunkach.

Nadzieję na poprawę wy-suwanych od lat postulatów środowisk archiwalnych, zwłaszcza jeśli chodzi o organizację i prowadzenie archiwów zakładowych, dostrzegano się w możliwościach jakie daje uchwalona przez Sejm 14 lipca 1983 r. ustawa o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach, opublikowana w Dz. U. nr 38 poz. 173 oraz w dotychczasowych przepisach wykonawczych: rozporządzeniu min. nauki, szkolnictwa i techniki w sprawie zasad klasyfikowania i kwalifikowania dokumentacji oraz zasad i trybu przekazywania archiwalnych materiałów do archiwów państwowych z 25 lipca 1984 r. (Dz. U. nr 41, poz. 216), zarządzeniu naczelnego dyrektora Archiwów Państwowych z 25

lutego 1986 r. w sprawie szczegółowych zasad porządkowania oraz trybu przekazywania materiałów archiwalnych do archiwów państwowych (M. P. nr 4, poz. 31).

Ustawa określa definicję narodowego zasobu archiwalnego. Na narodowy zasób archiwalny składają się: wszelkiego rodzaju akta i dokumenty, korespondencja finansowa, techniczna i statystyczna, mapy i plany fotograficzne, mikrofilmy, nagrania dźwiękowe, wideofonowe i inne materiały, mające znaczenie, jako źródło informacji, o wartości historycznej, z działalności państwa polskiego, jego poszczególnych organów i innych państwowych jednostek organizacyjnych oraz o jego stosunkach z innymi państwami, o rozwoju życia społecznego i gospodarczego, o działalności organizacji o charakterze politycznym, społecznym i gospodarczym, zawodowym i wyznaniowym, o organizacji i rozwoju nauki, kultury i sztuki — dokumentacja, która powstała w przeszłości, i powstająca współcześnie. Narodowy zasób archiwalny dzieli się na państwowy zasób archiwalny i niepaństwowy zasób.

Zakłady nie dostrzegają wartości i znaczenia dokumentacji audiowizualnej, tj. głównie fotografii, nagrań, filmów z wydarzeń o znaczeniu historycznym w dziejach zakładów. Archiwa zakładowe gromadzą jeszcze wyłącznie dokumentację techniczną. Chronić należy dokumentację historyczną zakładowych systemów informacyjnych.

Ustawa archiwalna wprowadza szereg nowych zasad dotyczących działalności archiwów zakładowych, określając ich miejsca i rolę w naszym systemie archiwalnym. Archiwa zakładowe zostały włączone (przy zachowaniu odrębności organizacyjnej) do wspólnego systemu z archiwami państwowymi. Państwowe zasoby archiwalne gromadzi państwowa sieć archiwalna, którą tworzą archiwa państwowe oraz zakładowe — organów państwowych i innych państwowych jednostek organizacyjnych. W skład systemu archiwalnego wchodzi: gromadzenie, ewidencja, przechowywanie, opracowanie, zabezpieczanie i udostępnianie zbiorów oraz prowadzenia działalności informacyjnej.

Ustawa nakłada na kierowników podstawowych jednostek organizacyjnych obowiązek zapewnienia archiwom zakładowym warunków do

przechowywania, gromadzenia, ewidencjonowania oraz zabezpieczania tych materiałów pod rygorem odpowiedzialności karnej. Równocześnie kierownicy tych jednostek zostali ustawowo zobowiązani do wykorzystywania odpowiednich materiałów archiwalnych przed zleceniem prac projektowych.

Zasób archiwów zakładowych stanowią materiały archiwalne powstałe i powstające w związku z działalnością jednostek organizacyjnych, w których zostały utworzone. Archiwa te obejmują zasięg działania jednostki organizacyjnej, w której działają. W zasadzie każdy zakład powinien mieć jedno archiwum zakładowe pod jednym kierownictwem. Jeżeli zachodzi konieczność wyodrębnienia akt niektórych komórek organizacyjnych i umieszczenia ich poza lokalem archiwum, wówczas traktować je należy jako oddział (część) archiwum zakładowego.

Zezwolenie na likwidację dokumentacji przeterminowanej może być wydane tylko wówczas, gdy materiały archiwalne gromadzone i przechowywane w danej jednostce organizacyjnej są uporządkowane zgodnie z odpowiednimi przepisami. Przepis ten wymusza na państwowych jednostkach organizacyjnych obowiązek uporządkowania zasobu archiwalnego, przed jego segregacją.

Historyczne materiały archiwalne przechowuje się w archiwach zakładowych przez 25 lat, po upływie tego czasu historyczne materiały archiwalne przekazuje się do właściwego archiwum państwowego.

Czynnikiem decydującym o jakości prac archiwalnych w przedsiębiorstwach państwowych, obok spraw lokalowych i kadrowych, są dobrze opracowane i stosowane w praktyce zakładowe normatywy kancelaryjno-archiwalne: instrukcje kancelaryjne, archiwalny i zakładowy wykaz akt, schemat obiegu dokumentacji w przedsiębiorstwie. Kierownicy państwowych jednostek organizacyjnych zostali zobowiązani do opracowania lub znówelizowania własnych normatywów kancelaryjno-archiwalnych. Nieprzypadkowo ustawa z 14 lipca 1983 roku wiele miejsc poświęca działalności archiwów zakładowych. Stanowi one bowiem decydujący czynnik formowania narastającego zasobu archiwalnego. Jego przyszły kształt zależy

(Dokończenie na str. 6)



Giełda raz jeszcze

TYM razem w siedzibie dyrekcji MPK zorganizowano giełdę pracy. Okazało się, że klienci takich imprez bardzo cenią swoją wygodę, stąd niewielu pofatygowało się na ul. Brożka. Stąd siedzący w sali konferencyjnej przedstawiciele zakładów mocno się nudzili. Niewielka więc chyba korzyść z giełdy w MPK, a z kolei przy ul. św. Sebastiana nadzwyczaj ciasno. Czy jest wyjście z tej sytuacji, gdy pracowników wciąż brakuje? (kg)

Fot. WŁADYSŁAW MALEC



Miłość motorniczych do MPK jest miłością platną i gdy oferowana im taksa nie równoważy świadczonych usług, dochodzi do rozwiązania umowy o pracę. Widać często tak się dzieje, bo gdyby dokładnie policzyć to okazałoby się, że w Polsce Ludowej przeszkoliliśmy w tym zawodzie jedną trzecią dorosłych mieszkańców Krakowa. A motorniczych ciągle za mało.

Obecnie motorniczowie dzielą się na 5 kategorii: zawodowi, empekowscy zasilacze, zasilacze z obcych przedsiębiorstw, tylko zasilacze (matki małych dzieci, studenci) oraz empekowscy zasilacze na urlopie wychowawczym z podstawowego miejsca pracy (parę pań i ja).

Wszystkich nas razem firma traktuje jak frywolną acz wyrachowaną kokieta otaczających ją mężczyzn; niejednokrotnie obdarzając finansowymi wdziękami. Zasadę, fundamentalną zresztą, że za równą pracę trzeba równo płacić, schowała głęboko pod spódniczkę (tj. ma ją w d...), którą zdejmuje na różne uroczyste okazje. Motorniczych zawodowców traktuje jak męża, który wpadł, dobrowolnie

podpisując kontrakt ślubny i teraz musi tyrać w świętek piątek i w niedzielę za tyle, ile mu da.

Ostatnio wobec groźącego „rozvodu” udzieliła mu nieco więcej ze swego finansowego czaru, dając trochę grosza, ale tylko za pracę „za wolne”, tj. ryczałtem 250 zł na godzinę.

Okiem motorniczej

Im ciemniej tym przyjemniej?

Działanie to przypomina praktyki hinduskich chłopów. Gdy ich krowiny ledwie zipią, robią ze słomy sztuczne go cielaka, na widok którego, kapną jeszcze troszkę mleka, nim ostatecznie nie kipną. Mój przypadek stanowił ciężki orzech do zgryzienia dla empekowskich specjalistów od plac. Gryźli ten orzech przez rok z hakiem. Otóż na podstawie jednego i tego samego przepisu ponad rok płacono mi 160 zł za godz., a następnie obniżono wynagrodzenie do stawki 80 zł. Jak widać

dawna choroba zwana rozdwójaniem jaźni, czyli schizofrenia została u nas zastąpiona nową jednostką chorobową zwaną rozdwójaniem przepisu. Gdybym pracowała na pół etatu na stanowisku umysłowym, a pół wyjeżdżała trzymając, to sądzę, że na tym przypadku nasi placowi specjaliści już sobie całkiem zęby.

Jak każda rasowa kobieta, empekowska kokieta nie lubi... kobiet. Jest taki szczególny przypadek, w którym kobietom motorniczym zasilającym odmawia się biletu wolnej jazdy dla męża, choć mężczyźni — zasilaczowi w identycznym przypadku dają się bilet wolnej jazdy dla żony. Ponieważ nie mam męża, niuanse uszły mojej uwagi, ale pachnie to już gwałtem Konstytucji PRL (równie prawa dla obywateli bez względu na płeć).

Obiegowe porzekadło mówi, że im ciemniej tym przyjemniej. Dbając o nasze samopoczucie firma trzyma nas w ciemności. Zupelnie jak w przepowiedni „a ciemności skryją ziemię”. Nie spotkałam ani jednego motorolwego, który potrafił obliczyć ile dostanie za urlop czy „chorobowe”, choć przecież na „pasku” ma co miesiąc trzydzieści parę pozycji. Pytałam tych najbystrzejszych chłopaków. Wiem natomiast, dzięki licznym, wielonakładowym publikacjom wewnętrznym, ile i jakich było nasiadówek, jakich gości witaliśmy w naszych i miejskich murach, jaki jest wynik zakładowych rozgrywek sportowych. Papier widać mamy. Pamiętając, że płatna miłość jest zwyczajnym interesem, w którym obie strony z góry ustalają jasno i wyraźnie czego od siebie chcą, proszę dyrektora ds. ekonomicznych o wydanie instrukcji placowej dla motorniczych, z której mogłabym wyczytać ile dostanę i za co, i która nie odeśle mnie do dwudziestu paru innych załączników.

MARTA MICHAŁOWSKA



DO PRACOWNIKÓW MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Rada Zakładowa Patriotycznego Ruchu Odrodzenia Narodowego w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Krakowie - zwraca się z gorącym apelem do wszystkich pracowników o aktywne wzięcie udziału w Powszechnym Narodowym Czynie Pomocy Szkole.

Apelujemy do wszystkich pracowników, ojców i matek, działaczy organizacji społeczno-politycznych o inicjowanie przedsięwzięć, które pozwolą stworzyć najmłodszym korzystne warunki nauki, wychowania i opieki.

Większość szkół wymaga ze względu na zły stan techniczny natychmiastowych prac remontowych i modernizacyjnych. W wielu szkołach brakuje sal gimnastycznych, pomieszczeń socjalnych i urządzeń rekreacyjnych.

Każda zadeklarowana złotówka przez naszych pracowników zostanie wykorzystana na poprawę bazy oświatowej dla młodzieży.

Rada Zakładowa PRON w MPK Kraków jest przekonana, że w akcji pomocy szkole nie zabraknie żadnego pracownika, któremu zależy na dobrych warunkach nauki naszych dzieci i wnuków.

Dziękujemy za aktywne poparcie i odpowiedź na nasz apel.

Dyrektor
mgr inż. Tadeusz Trzmiel

Za Prezydium PRON w MPK
Przew. mgr inż. Bogdan Kowalczyk

Kraków, wrzesień 1986r.

„W imieniu Rzeczypospolitej”

(Dokończenie ze str. 1)

przenoszą jak gdyby do orzecznictwa to, czego ludzie oczekują od wymiaru sprawiedliwości. Nie chodzi tu oczywiście o mechaniczny wpływ opinii społecznej, bo w kwestii oceny winy i kary sędziowie zawodowi mają wiele do powiedzenia. Ale na przykład sprawa oceny właściwości osobistych oskarżonego, co może wpłynąć na obniżenie lub zaostreżenie wymiaru kary. Sady z jednej strony powinny uwzględniać opinię publiczną, lecz jednocześnie poprzez orzecznictwo tę opinię kształtować. Zachodzi tu rodzaj sprzężenia zwrotnego.

Tu ogromna, tworząca rolę spełniająca ławnicy — przynosząc duże doświadczenie i znajomość środowisk, często znajomości mechanizmów sądownictwa, z którymi walczymy. Oczekujemy od nich ogromnego poczucia odpowiedzialności, odpowiedniego zasobu doświadczenia, zaangażowania, ofiarności w tej pracy — i taką postawę reprezentuje większość naszych ławników. Są nam niezwykle pomocni i ich udział w orzecznictwie jest bardzo korzystny.

— Kto może zostać ławnikiem?

— Ławnikiem może zostać obywatel polski, który korzysta z pełni praw publicznych i cywilnych, i ukończył 26 lat. Musi to być osoba o nieskazitelnej charakterze, która daje gwarancje należytego wykonywania funkcji ławnika, pracującą lub mieszkającą, przynajmniej od roku na terenie, gdzie kandyduje. Chodzi przecież o ludzi blisko i ściśle związanych ze swym środowiskiem. Do wysuwania

kandydatów na ławników uprawnione są organizacje polityczne i społeczne, samorządowe, a także związki zawodowe. Rola związków zawodowych jest tu jakby podwójna: z jednej strony wysuwają kandydatów do sądów karnych, cywilnych i rodzinnych — na równi z innymi organizacjami, zaś z drugiej proponują kandydatów na ławników do sądów pracy i ubezpieczeń społecznych pół na pół z terenowymi organami administracji, a więc naczelnikami, prezydentami miast i wojewodami.

— A same wybory?

— Wyboru dokonują rady narodowe na sesjach: do Sądu Wojewódzkiego — Rada Narodowa miasta Krakowa, do sądów rejonowych — rady narodowe stopnia podstawowego: dzielnicowe i gminne.

— Czy sumienne wywiązanie się z funkcji ławnika nie klęci się z pracą zawodową?

— Obowiązkiem ławnika jest uczestnictwo w rozprawach przez 12 dni w roku. Zakład pracy udziela mu w tych dniach urlopu z zachowaniem prawa do pełnego wynagrodzenia. Ławnik może zostać zobowiązany do wykonywania funkcji w większym wymiarze — ma to miejsce w sprawach karnych, które na kolejnych rozprawach muszą być rozpoznawane w tym samym składzie. Niejednokrotnie zdarza się, że 12 dni w skomplikowanej sprawie karnej, o dużej wadze społecznej, szczególnie o charakterze afery — to zbyt mało. Uczestnictwo w jednej takiej sprawie powoduje konieczność obecności na rozprawach przez

kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt dni w roku. Nie powoduje to zbyt wielkich perturbacji zawodowych, bo pewna część ławników to emeryci. Ludzie, którzy przez całe życie pracowali zawodowo i społecznie, ludzie o dużym doświadczeniu i zaangażowaniu, są bardzo wartościowymi ławnikami.

Obowiązki ławnika to nie tylko udział w rozprawach, na które jest wezwany, i z nieobecności na których usprawiedliwić może tylko wypadek losowy bądź niezwykle ważna przyczyna, związana z pracą zawodową, nie wchodząca w zakres normalnie wykonywanych czynności. Jego zadania nie sprowadzają się tylko do udziału w orzecznictwie. Oczekujemy także tego, by ławnicy oddziaływali na środowiska, z których się wywodzą. Chodzi o upowszechnianie prawa, podnoszenie świadomości i kultury prawnej społeczeństwa. Można to realizować poprzez organizowanie spotkań z sędziami, prokuratorami i ławnikami, osobiste kontakty, dyskusje — by przekazywać cele, zadania i funkcje wymiaru sprawiedliwości. To jeszcze jeden aspekt społecznej działalności ławnika — i wcale niebagatelny. Jest wiele osób rzetelnie i odpowiedzialnie sprawujących tę ważną funkcję, czego najlepszym dowodem fakt, iż prezes Sądu Wojewódzkiego zgłosił 715 ławników do ponownego wyboru. Wielu z nich za swój wkład pracy i wyróżniającą się postawę uhonorowanych zostało odznaczeniami.

— Dziękuję za rozmowę.
JERZY MICHAŁEK

(Dokończenie ze str. 1)

Prognozy na lata najbliższe są dla naszych przedsiębiorstw lepsze niż poprzednio. O ile w minionych pięciu latach zapotrzebowanie na ich usługi wzrosło o 17 procent, to obecnie przewiduje się zwiększenie potrzeb o zaledwie 4 do 6 procent. Wzrosnąć ma dostawa gazu ziemnego ze Związku Radzieckiego, ale zmniejszą się ilości paliw benzynowych oraz oleju napędowego.

Plan centralny finansować ma w dalszym ciągu budowę metra w Warszawie oraz dostawy taboru dla całego kraju. Przedsiębiorstwa pracować będą w trudnych warunkach, jednak wiele dotychczasowych zapór i utrudnień powinno zostać wyeliminowanych. Trudno jednak oczekiwać nagłego, cudownego wzrostu chętnych na podjęcie pracy w MPK, czy raptownej poprawy sytuacji z taborem.

Ministerstwo Komunikacji uznaje za obowiązujący w dalszym ciągu, opracowany przez byłe Ministerstwo Administracji i Gospodarki Przemysłowej program rozwoju komunikacji miejskiej do roku 2000. Z zadań szczegółowych, szczególna uwaga poświęcona zostanie m. in.: przygotowaniu do budowy metra w Łodzi, budowie szybkiego tramwaju w Poznaniu, opracowaniu systemu szybkiej komunikacji w Krakowie, tak by można rozpocząć jego wprowadzanie w życie po 1990 r., przygotowaniu do wprowadzania szybkiego tramwaju w następnej pięcioletniej we Wrocławiu, Bydgoszczy, Lublinie, Szczecinie i ewentualnie Tarnowie, rozwijaniu komunikacji trolejbusowej we wszystkich miastach, gdzie ona funkcjonuje, a więc Słupsku, Tychach, Lublinie, Gdyni i Warszawie, rozpoczęciu budowy trolejbusu w Koszalinie, Opolu i Piotrkowie Trybunalskim lub Tomaszowie Mazowieckim, zaś przygotowaniu takich inwestycji w

Bielsku-Białej, Włocławku i Olsztynie.

Pracy jest moc. Dziś oczywiście trudno przewidywać, w jakim stopniu da się zrealizować zamierzenia. Trzeba jednak pamiętać, że obecnie zadaniem komunikacji miejskiej, będzie już nie tylko wożenie mieszkańców wciąż rozwijających się miast, ale czynienie tego w sposób możliwie najefektywniejszy, przy mniejszym zużyciu energii, sprzętu, doskonalenie wykonywania ludzkiej pracy.

Plany bardzo ambitne zostały nakreślone, wierzyć wypada, że będą one skutecznie realizowane niż uchwały i wnioski poprzedniego, kra-

ców autobusowych i 4 procent pracowników zaplecza.

Wciąż istnieją trudności z nabyciem części zamiennych do „ikarusów”, których coraz więcej jeździ po naszych drogach. Powodują je braki dewiz, konieczność składania zamówień z rocznym wyprzedzeniem, korzystania z usług pośredników. Na nie więc zdają się podnoszone przy rozmaitych okazjach wnioski o poprawę tego stanu.

Fatalnie wręcz wygląda sprawa centralnej bazy, w której można by remontować tramwaje. Poczyniono już wiele prac, by przystosować do tego celu zakłady WUKO w Stąporkowie. Reorganizacja

nie jest tak oczywista. Przecież wreszcie tam, gdzie nie ma monopolu przewozowego, konkurujące firmy używają pojazdów różnych typów. I z całą pewnością jest to ekonomicznie uzasadnione. Prof. Suchorzewski próbował też polemizować z przyjmowaną przez wszystkich jako oczywistość, tezę o niezbędności subsydiowania miejskiej komunikacji. Takie stawianie sprawy zwalnia z obowiązku kalkulacji. A przecież są na świecie miasta, gdzie miejscy przewoźnicy nie korzystają z dotacji. Np. w Paryżu wszystkie zakłady pracy zatrudniające więcej niż 10 osób odprowadzają 1,2—2 proc.

wciąż jeszcze wywołać uśmiech, o wykorzystaniu rowerów w komunikacji wewnętrznej miast. Oczywiście potrzebne są do tego specjalne drogi, nieco inna organizacja ruchu, ale w dobie coraz intensywniejszych ruchów ekologicznych, gra chyba warta jest świeczki. Tu przypomnieć wypada, że w latach budowy Nowej Huty, przy głównych ulicach budowano specjalne ścieżki rowerowe, które dziś są zupełnie zdewastowane.

Trudno tu omawiać wszystkie, bardzo różnorodne wystąpienia. Odnotujmy więc jeszcze krakowskie akcenty XXI Zjazdu. Z dużym zainteresowaniem zebrani wysłuchali wystąpienia Zdzisława Skubiedy o zapleczu technicznym i obsłudze środków komunikacji miejskiej. Trudno zajmować tu czytelników wysoce fachowym wystąpieniem, zwłaszcza że zostało ono wydrukowane w materiałach ze zjazdu i zainteresowanym dostęp do niego nie powinien sprawić trudności.

Marian Dudek wraz z Zygmuntem Uzdalwiczem przygotował wystąpienie o efektywności gospodarowania potencjałem przewozowym komunikacji miejskiej. Zwrócili oni uwagę, że sprawa niekwestionowana przy rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych w miastach, powinien być absolutny priorytet komunikacji zbiorowej. Także jednak przedsiębiorstwa komunikacyjne muszą starać się w maksymalnym stopniu sprostać potrzebom swych klientów. Nie należy bać się stosowania rozwiązań niekonwencjonalnych, gdyż właśnie one mogą sprostać sytuacji, nierozwiązywalnym tradycyjnymi metodami.

Zjazd zakończył obrady w piątek w godzinach południowych. Następny, już XXII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej, wola zebranych odbędzie się w 1988 r. w Białymostku.

KRZYSZTOF GACEK

Czas na realne programy

kowskiego Zjazdu Komunikacji Miejskiej. Mówiacy o tym Zdzisław Bieliński nie mógł, niestety, powstrzymać się od krytycznych uwag. Wiele słusznych postulatów nie doczekało się wcielenia w życie, bądź zrealizowano je tylko we fragmentach. Np. postulowano, w celu ograniczenia nadmiernie obciążających budżety rad narodowych dotacji, taką regulację cen biletów, by wpływy z nich wynosiły ok. 50 procent kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa. Niestety, mimo podwyżek cen, wpływy wzrosły niewiele szybciej niż koszty i dotacje w roku 1986 muszą być takie same jak w poprzednim.

Podobnie nie spełnił oczekiwań nowy, zakładowy system wynagrodzeń. Mimo wprowadzenia ustawy z 26 stycznia 1984 regulującej ten problem, pracowników w komunikacji miejskiej wciąż ubywa. 31 grudnia 1984 pracowało w niej 44 715 osób, rok później 43 571, a 31 marca 1986 — 42 895. Tylko w ciągu pierwszego kwartału br. ubyło 3,4 procent kierow-

urzędów centralnych spowodowała jednak, że zakłady te znalazły się w resorcie budownictwa i, jak dotąd, rozmowy w sprawie ich przejęcia przez Ministerstwo Komunikacji nie przyniosły efektów.

Oczywiście nie wszystkie wnioski z minionego zjazdu spotkał taki los. Trwają i przynoszą efekty prace nad tramwajami tyrystorowymi w Krakowie i Warszawie, poprawia się jakość taboru, zwłaszcza kontrakt z „Ikarusem” przyniósł tu wiele korzyści. Wiele cennych uwag wynoszą też konstruktorzy ze spotkań z użytkownikami pojazdów. Zmienia się też rodzaj używanych w naszych miastach tramwajów, autobusów i trolejbusów. Coraz więcej jest wielkopojemnych „ikarusów-280”. Tu jednak przytoczyć wypada słuszną uwagę prowadzącego drugą część pierwszego dnia obrad prof. Wojciecha Suchorzewskiego. Stwierdził on, że dość bezkrytycznie przyjmujemy w Polsce tezę o konieczności wprowadzania wielkich pojazdów. Tymczasem sprawa

funduszu, płac na koszty transportu. Inaczej także rozwiązane są sprawy biletów ulgowych. Nie pracownik płaci połowę ceny biletu, lecz pracodawca zwraca mu taką właśnie kwotę. Mówił też profesor o realności planów. Porządkując domowe archiwum z lat 1955—80 znalazł wiele dokumentów, dziś już budzących tylko uśmiech. Np. wynikało z nich, że jeżeli do 1985 r. nie powstanie w Warszawie metro, komunikacja zostanie w mieście sparaliżowana. Trzeba chyba bardziej realnie układać programy, uwzględniając też w jakim czasie mogą one w pełni zostać wykonane — kontynuował.

Ciekawe było również wystąpienie przedstawicieli przedsiębiorstwa z Bratysławy. I w CSRS odchodzi się obecnie od komunikacji autobusowej. Wszędzie, gdzie istnieje po temu warunki, wykorzystuje się przede wszystkim kolej, tramwaj, trolejbus. To, nieodwracalna już chyba, tendencja światowa. W Czechosłowacji myśli też się poważnie, choć u nas może to

Kobieta za kierownicą autobusu

DZIS kobiety nie mogą być kierowcami autobusów MPK, pracują natomiast jako motor-niczowie tramwajów. Widząc kobietę prowadzącą tramwaj, wsiadamy bez jakichkolwiek uprzedzeń czy oporów. Jak zachowalibyśmy się gdyby na przystanek podjechał autobus, za którego kierownicą siedziałaby kobieta? Większość oczekujących zrezygnowałaby prawdopodobnie z jazdy tym wozem i poczekałaby na następny, chyba że wcześniej MPK ogłosiłoby, że na stanowiskach kierowców autobusów zatrudniło również kobiety.

A tymczasem dwie kobiety prowadziły już w Krakowie autobusy MPK. Było to w latach 1954 do 1962. Panie — **Elżbieta Kuczały** i **Eugenia Szejka**, po ukończeniu kursu kierowców autobusowych, pracowały na miejskich liniach. Tej pierwszej, mimo usilnych starań, niestety nie odnalazłam. Nawet krakowskie biuro adresowe nie potrafiło udzielić informacji. Ktoś w przedsiębiorstwie powiedział, że pani Elżbieta wyjechała poza granice kraju. Eugenia Szejka odwiedziła, na moje zaproszenie, redakcję. Rozmowa dotyczyła oczywiście długich trzydziestu dwóch lat pracy w przedsiębiorstwie.

— Do MKE przyszedł w 1945 roku. Pracował tu już mój ojciec. Najpierw zatrudniono mnie w charakterze



konduktorki. Potem zrobiłam kurs dla motorniczek i zaczęłam prowadzić tramwaje. Nie powiem, praca nawet mi się podobała, ale zaczęłam marzyć o tym, aby prowadzić nie tramwaj, a autobus. W przedsiębiorstwie organizowano kursy na prawo jazdy dla kierowców autobusowych, ale, jak dotąd, kobiety na nie nie przyjmowano. Postanowiłyśmy jednak z Elżbietą, że taki kurs musimy ukończyć i przejść „na autobusy”. No i ukończyłyśmy za pierwszym podejściem, mimo że „piłowaliśmy” nas bardziej niż mężczyźni. I wreszcie usiadłyśmy za wymarzoną kierownicą. Jeździłam na „102”, „101”, „103”, „105”, woziłam wycieczki po

Polsce, dowoziłam do pracy i odwoziłam do domów pracowników MPK. Cate 8 lat pracowałam jako kierowca autobusowy. A przydzielano mi niełatwe linie. Na przykład do Łasku Wolskiego. Muszę się przyznać, że różne były reakcje pasażerów na widok kobiety za kierownicą. Właśnie wtedy, kiedy jeździłam na tej trudnej linii, pasażerowie zadzwonili do nadzoru ruchu i prosili aby przysłać do pomocy drugiego kierowcę — mężczyznę. Początkowo koledzy wyzywali się na nas. Była to zwykła zazdrość zawodowa. Nie chcieli, żeby baby prowadziły autobusy. Uważali, że to męska praca. Nie tylko słownie nam dokuczali, robili również głupie kawały. Na przykład odkręcali śruby przy kierownicy. Miałam uspaniałego kierownika, pana Jana Jedynaka, na którego zawsze mogłam liczyć. Ludzie też byli w tamtym czasie inni... mniej zawistni, pasażerowie mniej kłótniwi, spokojniejsi. Prowadziłam „stary”, „mavagi”, „ikarusy”, „sany”... Kochałam ten swój zawód, a lata za kierownicą na ulicach miasta, uważam za najwspanialszy okres w życiu. Później pracowałam przez kilka lat jeszcze w „Transporcie”. Również jako kierowca. Jeździłam „starem” albo „żukiem” i wykonywałam zlecenia Wydziału Torów. Gdybym jeszcze raz mogła wybrać zawód, to nie miałabym wątpliwości — zostałabym kierowcą.

Kończymy rozmowę. Z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych wracamy do chwili obecnej, kiedy kierowcami autobusów MPK są tylko mężczyźni. I myślę, że gdyby dziś pani Eugenia usiadła za kierownicą autobusu MPK, pasażerowie przyjeliby ją z taką samą jak kiedyś rezerwą, a koledzy kierowcy zapewne też robiliby złośliwe uwagi i głupie kawały. No cóż, baby za kierownicą autobusów miejskiej komunikacji po prostu nie przyjęły się.

MARIA BUBACZEWSKA

Powrót trolejbusu

SKOŃCZYŁ się okres nienasi, w którą w czasie dostatku ropy naftowej popadł trolejbus. Wszystkie miasta czeskosłowackie poza Pragę wracają lub pragną wrócić do komunikacji trolejbusowej.

Tylko stolica ich nie chce. Jej gospodarz na moje pytanie dlaczego w Pradze nie lubią tego środka komunikacji, wyjaśnił, że metro wymaga elastycznego systemu komunikacji, który może zapewnić tylko autobus. Gdyby nastąpiła awaria metra tysiącom podróżnych trzeba dać dodatkowe autobusy, a trolejbusy są jednak przywiązane do linii. Nie wszystkie miasta będą miały metro, sieć trolejbusowa będzie rozwijana tak, by w całej komunikacji miejskiej do roku 1990 osiągnąć równowagę w liczbie obu środków transportu.

Nowa kariera trolejbusu rozpoczęła się wraz z zaostrożoną oszczędnością ropy naftowej. Ale nie była to jedyna przyczyna. Zwolennicy trolejbusu wśród konstruktorów dokonali przełomu i praktycznie zaprzeczyli tezę, że pojazd ten osiągnął wszystkie możliwe rozwiązania techniczne i ekonomiczne. Zastosowano np. tyrystorową regulację pulsacyjną, oszczędzającą prąd, rozwinięto konstrukcję podwozi i zawieszek. W przeciwieństwie do tramwajów zmniejszono ciężar, połączono szeregi wozów w elastyczne pociągi, zastosowano również w niektórych typach pomocnicze silniki spalinowe, ułatwiające przejazd przez ruchliwe skrzyżowania. Nie bez znaczenia były również coraz surowsze wymagania ochrony środowiska. Trolejbus jeździ cicho i nie zostawia spalin.

BOHDAN ROLIŃSKI



Plac Komsomolski w Moskwie jest ważnym centrum komunikacji miejskiej w radzieckiej stolicy.



Piętrowe autobusy to normalny widok w Sztokholmie.

Z różnych stron...



Węgierskie „ikarusy” znane są we wszystkich krajach socjalistycznych. Na zdjęciu: pod wiaduktem dworca Friedrichstrasse w Berlinie.



Komunikacja miejska w Adelajdzie, milionowej stolicy stanu Australia Południowa, oparta jest na „MAN-ach”.



Na pekińskiej ulicy w oczekiwaniu na autobus...

Widziane w Pekinie

Płótno pod ogonem

PEKIN, 10-milionową stolicę ponadmiliardowego państwa poznaliśmy trochę przez telewizyjny ekran i częste ostatnio stamtąd doniesienia i reportaże. Jest Bejing (ak brzmi nazwa tego miasta w oficjalnej transkrypcji) jedną z metropolii Wschodu. Której ulice zatłoczone są autobusami i trolejbusami komunikacji miejskiej, mnogością taksówek, bo samochodów prywatnych nadal w nim niewiele, i dostawczych mikrobusów oraz masą rowerów — podstawowym środkiem transportu mieszkańców. Jednak w dzielnicach położonych dalej od centrum często można jeszcze spotkać wózki zaprzężone w konie.

I tu właśnie widać niewielki wynalazek, skutecznie rozwiązujący problem „spalin” transportu koni. Nie wiem, czy rzecz regulowana jest jakimś zarządzeniem, czy też wynika z zapobiegliwości i zamiłowania do czystości samych obywateli — lecz do uprząży każdego zwierzęcia, w okolicach podogonowych, zamocowany jest kawał grubego płótna, do którego trafiają produkty przemiany materii, nie brudząc świetnie utrzymanych asfaltowych jezdni.

Co prawda konny omnibus zniknął już w tym sezonie z Drogi Królewskiej lecz przez całe wakacje fekalne skutki tej niewątpliwie turystycznej atrakcji zatruwały całą trasę, ze szczególnym nasileniem między Bramą Floriańska a Barbakanem. Co prawda spory kompetencyjny między MPO a MPK w sprawie sprzątania jezdni ucichły już kilka lat temu, ale z samym sprzątaniem, jak zawsze w Krakowie, nie jest najlepiej. Może chińskie rozwiązanie to jest pomysł — przynajmniej na tymczasem.

PS: Podobno wiedeński magistrat zobowiązał wytwornych fiaków, stacjonujących przy Stephansplatz do zamontowania podobnych urządzeń przy „rurach wydechowych” swych pojazdów.

(jmm)



SPRAWY MIEJSKIE

POSIEDZENIE Rady Miejskiej odbędzie się jutro w czwartek 19 października o godzinie 5. Na porządku dziennym między innymi jest wniosek Sekcji Ekonomicznej o projektowanych przystankach na linii tramwajowej, z dworca kolei żelaznej do Mostu Podgórskiego, tudzież wniosek Sekcji Prawniczej o złożeniu kaucji przez Towarzystwo Tramwajowe na ubezpieczenie przyjętych przez to Towarzystwo zobowiązań.

(„CZAS” — 19 października 1882 roku)

POSIEDZENIE RADY MIEJSKIEJ

Z porządku dziennego: dyrektor budownictwa Niedziałkowski jako sprawozdawca Sekcji Ekonomicznej stawia wniosek, aby w projektowanym podziale linii tramwajowej od dworca kolei żelaznej do Mostu Podgórskiego zamiast dwóch przyjąć trzy sekcje: od Mostu Podgórskiego do Poczty, od Poczty Głównej do Rynku i od Rynku do dworca kolei z 7 przystankami, mianowicie: Rondel Bramy Floriańskiej, Hotel pod Różą, Rynek, Magistrat, Poczta Główna, Stradom i ulica Józefa na Kazimierzu, z tem zastrzeżeniem, że sekcja Poczta — Rynek ma rozciągać się do Hotelu Drezdeńskiego, sekcja zaś Dworzec — Rynek do Kościoła św. Wojciecha i że w tych dwóch punktach mają być przystanki, aby zatwierdzić bez zmian rozkład jazdy na sezon zimowy, co do czasu i ilości pociągów na linii od Mostu Podgórskiego do dworca kolei, przedłożony przez Towarzystwo Tramwajowe, wreszcie, aby zatwierdzić podane w rozkładzie jazdy ceny, mianowicie w pierwszej klasie za każdą sekcję 4 centy, za całą linię 12 centów od osoby, w drugiej klasie za każdą sekcję 3 centy, za całą linię 8 centów od osoby. Po długiej dyskusji, w której przemawiali r.m. pp. Zieleniewski, Hajdukiewicz, Zoll, Grosse, Faintuch, Gwiazdomorski, Friedlein, Wechsler, Mendelsburg, Oettinger, Bochenek. Rada przyjęła cały wniosek Sekcji Ekonomicznej projektowany zaś przez Towarzystwo podział linii tramwajowej na sekcje i przystanki, w myśl wniosków pp. Feintucha i Wechslera, zatwierdziła tymczasowo na sześć miesięcy z zastrzeżeniem zmian, gdyby się takowe potrzebnymi okazały, wskutek jakichś niedogodności podziału. Na wniosek tej samej Sekcji uchwaliła Rada Namienictwa w myśl rozporządzenia z 19 czerwca br., że na mocy punktów 1. 15 i 22 umowy zawartej przez Towarzystwo Banque de Belgique z gminą miasta Krakowa, obowiązane jest to Towarzystwo utrzymywać ruch na kolei konnej w Krakowie i na zabezpieczenie wszelkich zobowiązań złożyła kaucję w kwocie 10.000 złotych w książeczkach kasy oszczędności do depozytu miejskiego i że ta kaucja wydana ma być dopiero po upływie koncesji, to jest po 45 latach, jeżeli koncesjonariusz dopełni wszystkich zobowiązań w umowie zawartych.

(„CZAS” — 21 października 1882 roku)

Wybrała: (M.B.)

Koncepcja już jest...

NAJWAŻNIEJSZA sprawą poruszaną na ostatnim spotkaniu Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, które odbyło się w Zakładzie Napraw Autobusów, był problem zabytkowych obiektów MPK, znajdujących się przy ulicy św. Wawrzyńca. Mówiono o obecnym stanie każdego z nich i roli jaką będzie pełnił w przyszłym muzeum. Szczegółowo z historią tych budynków, z przełomu XIX i XX wieku, zapoznał członków Klubu kierownik Sekcji Historycznej MPK Jan Koźmic. Najstarszymi zabudowaniami są trzy parterowe obiekty powstałe w 1886 roku dla tramwaju konnego. Wśród nich są dwie stajnie dla zwierząt zdrowych, a druga dla chorych. Późniejsza nieco, bo zbudowana około roku 1900, jest hala byleż remizy z wąskimi torami, wychodzącymi w kierunku ulicy Bocheńskiej. Z lat dwudziestych pochodzi znajdujące się na rogu ulic Wąskiej i św. Wawrzyńca, najstarsze w przedsiębiorstwie garaże autobusowe. W późniejszych latach, wybudowano piętra na tych budynkach, co oczywiście związane było z rozwojem miejskiej komunikacji. Przyszłe muzeum ma zachować pierwotne przeznaczenie obiektów i wprowadzić do nich odpowiednie, związane z pierwszą rolą, ekspozycje. Przy jego tworzeniu dążyć się będzie do możliwie jak najwierniejszego odtworzenia historii komunikacji miejskiej Krakowa. Przy muzeum powstana: ośrodek informacji, którego załącznikiem jest właśnie już Sekcja Historyczna, pomieszczenia administracyjne związane z jego działalnością, a przede wszystkim zakład remontowo-rekonstrukcyjny, tak bardzo potrzebny by nieraz bardzo zniszczony, zabytkowy tabor można było doprowadzić do jak najlepszego stanu.

Często głośno się pytało: „kiedy powstanie muzeum?” Powstanie muzeum miejskiej komunikacji związane jest przede wszystkim z wyprowadzeniem działających w zabytkowych pomieszczeniach przy ulicy św. Wawrzyńca, zakładów MPK. (M.B.)

WE WRZEŚNIU 1983 r. Kraków był miejscem spotkania polskich ufologów. Wymienili oni doświadczenia i omówili zasady współpracy. (I Ogólnopolski Zjazd Ufologiczny). W roku następnym na miejsce swych obrad wybrali Szczecin, a w ubiegłym Lublin.

Rok bieżący nie przyniósł kolejnego zjazdu, chociaż ufologowie spotkali się na tzw. „spotkaniu roboczym” 13 września w Warszawie. W Lublinie w zeszłym roku okazało się bowiem, że pod grupy badaczy poważnie traktujących ten problem zaczęli się podszywać „pseudoufologowie”, wygłaszający na publicznym forum pod „płaszczkiem ufologii” swoje kosmiczne bzdury. Ażeby uzdrowić ruch ufologiczny należało się od nich zdecydowanie odciać, co uczyniły właśnie w zeszłym roku poważne organizacje ufologiczne rezygnując z udziału w zjazdach „nie wnoszących nic nowego do badań NOL prowadzonych w Polsce” — jak brzmiał frag-

ment oficjalnego oświadczenia z Lublina.

Na spotkaniu roboczym w Warszawie obecni byli przedstawiciele wszystkich organizacji ufologicznych w Polsce, które traktują problem NOL w sposób poważny i naukowy: Warszawskie Towarzystwo Badań NOL „UFO-Video”, Klub Kontaktów Kosmicznych, Grupa Badań NOL (Kraków), Sekcja Badań Zjawisk NOL Pomorskiego Towarzystwa Psychotronicznego (Szczecin), oraz Lubelski Klub Popularyzacji i Badań NOL.

W części pierwszej wygłoszono trzy referaty: A. Mostowicz omówił historię i prace GEPANU (Francja — kierownictwo Jean Jacques Velasco) jedynego na świecie oficjalnej naukowej instytucji rządowej prowadzącej

Słowa uznania

Z wielką przyjemnością czytamy listy od dyrekcji Szkoły Podstawowej nr 43 w Swoszowicach oraz rodziców dzieci do niej uczęszczających — chwylące nie spotykaną na co dzień grzeczność i życzliwość kierowców autobusu linii „101” i „135”. Gorące podziękowania za wysoką kulturę osobistą i stale świadczone uprzejmości jak oczekiwanie na dobiegające do przystanku dzieci czy wzmożona uwaga przy wsiadaniu i wysiadaniu młodych pasażerów kierują korespondenci szczególnie dla ADAMA GÓRY nr sl. 4177, WŁODZIMIERZA TOMCZYKA nr sl. 4054 oraz WIEŚŁAWA MRZYGŁODA nr sl. 4074. Opisała w listach postawę kierowców powinna być zjawiskiem powszechnym, ale że nie jest, stąd też kierowcy ci, wyróżniający się wrażliwością, uczynnością i sumienną pracą uhonorowani zostali pochwałami wpisanymi do akt personalnych. (JMM)

LISTY
OPINIE
POLEMIKI

Jeszcze o myciu taboru

W NAWIAZANIU do notatki pt. „Warto przeliczyć”, zamieszczonej w „Sygnałach MPK” nr 14, informuję, że dodatkowym czynnikiem, który nie pozwala myć taboru w ramach zespołów gospodarczych, jest fakt, iż czynność ta jest jednym z podstawowych zabiegów przy obsłudze taboru.

Przepisy wyraźnie precyzują, iż w ramach zespołów można wykonywać tylko produkcję dodatkową — zarządzenie nr 11 dyrektora MPK par. 7, oraz załącznik nr 1 (ostatni akapit), plus druk kalkulacji zakończonej oświadczeniem.

Jak tu mówić o dodatkowym myciu, skoro są problemy z zatrudnieniem do planowego jej wykonania. Dlatego też nie tu nie daje liczenie. W podobny sposób można by przecież załatwić np. problem wykonywania usług technicznych.

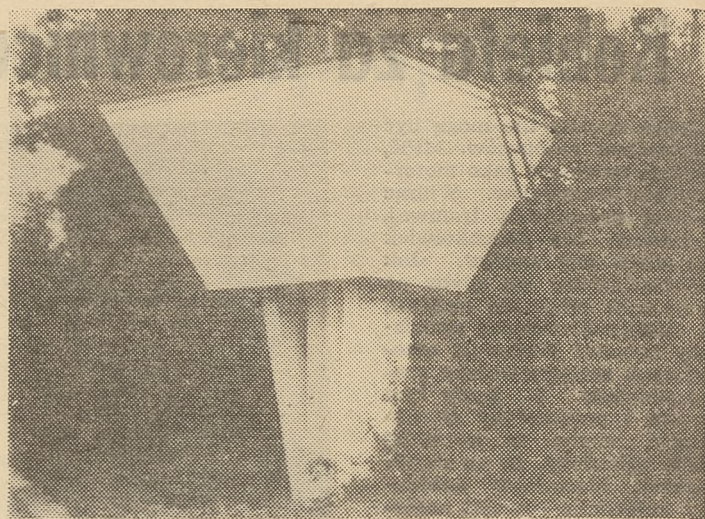
Nie popadajmy więc z jednej skrajności w drugą. Tworzenie zespołów gospodarczych dla statystyki to przecież nie recepta na poprawę czystości taboru i finansów przedsiębiorstwa.

mgr inż. JULIAN PILSZCZEK
kierownik Zakładu Eksploatacji
Tramwajów Nowa Huta

Czuje się pokrzywdzona

22 WRZEŚNIA jechałam tramwajem linii „22”. Przed mostem Grunwaldzkim stałszy przeszło 10 min. Zapytałam motorniczego, czy pojedzie dalej, a ten odpowiedział — „Daj mi pani spokój, co mnie to obchodzi, widzi pani że wozy stoją”. Po wymianie zdań, motorniczy zawołał kontrolera, który mnie spieszał. Czuje się tym zajęciem pokrzywdzona. Zajęcie miało miejsce o godzinie czternastej — wóz numer 750.

MARIA SUWAŁA



Ogłaszamy mini-konkurs dla znawców MPK-owskich obiektów. Co to jest i gdzie się znajduje — odpowiedzi prosimy nadsyłać pod adresem redakcji.

Fot. CZESŁAW DYŁOWICZ

Zdarzenie wrześniowej nocy

17 WRZEŚNIA, 22.30. Zgodnie z rozkładem jazdy z placu Centralnego powinien odjechać ostatni autobus linii „A”. Autobusu nie ma. Natomiast o 22.33, punktualnie wtedy, gdy powinien przyjechać autobus, na przystanku pojawia się wóz Nadzoru Ruchu. Chwilę oczekiwania na zielone światło i samochód rusza. Autobus już tego dnia się nie pojawił, ale cel — jeszcze większe zdenerwowanie pasażerów — został osiągnięty. (kg)

Ćwierć wieku to za mało?

POCZĄTEK roku szkolnego już za nami. Do pracy przystępują absolwenci. Zaczynają się narzekania, że młodzież szkolny przyzakładowej nie umie, że nie zna pracy, nie potrafi wykonać najprostszych czynności. Tak jest właściwie co roku. A przecież tych ludzi zawodu uczono w MPK-owskich zakładach. Uczniowie twierdzą, że nie mogą się niczego nauczyć, bo albo stoją w kolejkach, albo sprzątają. Kierownicy zakładów argumentują, że porządku na stanowisku pracy też trzeba się nauczyć, a w kolejce już lepiej, gdy uczeń stoi, niż wysoko kwalifikowany pracownik. Twierdzą też, że winna jest szkoła, bo uczniowie nie znają także teorii, nie mają pojęcia o materiałoznawstwie. Szkoła natomiast obwinia zakłady, bo mistrzowie wiedzą co uczniowie powinni poznawać w zakładzie. Mistrzowie twierdzą, że owszem wiedzą, ale muszą realizować plany a tego szkoła uwzględniać nie chce. Jeżeli do tego dodamy, że uczniowie mają wprawdzie koordynatorów odpowiedzialnych za praktyki, ale nie mających wspólnego z planem, a z mistrzem pracującym w systemie czterobrygadowym widzą się parę razy w miesiącu, koło się zamyka. Problem występuje od lat.

Narzekania i sprawozdania na naradach nie zmieniają. Dziwne, że nie ma spotkań właśnie mistrzów z nauczycielami, nie ma wspólnych ustaleń jak „pożenić” to, co musi być zrobione, by nauczyć zawodu, z tym jak to ma być zrobione, by wykonać plan. A szkoła obchodziła niedawno 25-lecie. Szkoda, że za krótki był to czas na wypracowanie właściwych metod. Uświadamianie mistrzom ich wielkiej roli w procesie wychowania i kształcenia jest może i słuszne, ale niczego nie załatwi. Jedni mają spokojne sumienie, bo powiedzieli drudzy bo wysłuchali, a uczniowie klas drugich i trzecich na praktykach dalej robią to samo. Oczywiście mylny byłby wniosek, że jest całkiem beznadziejnie. Dobrze, zdaniem fachowców, zorganizowane są warsztaty szkolne, ale to tylko dla I klasy.

F. SERWIN

Porządek warunkiem atestacji

(Dokończenie ze str. 3)

od konsekwentnej realizacji postanowień ustawy przez wszystkie ogniwa państwowej sieci archiwalnej. Należy przypuszczać, że w ciągu najbliższych 2 lat krakowskie zakłady uporządkują i opracują swoją dokumentację historyczną oraz nadeślą do Archiwum Państwowego ich

szczegółowe spisy. Nowe przepisy archiwalne wymuszają na państwowej służbie archiwalnej prowadzenie szerszych studiów nad wartościowaniem historycznym masowej dokumentacji współczesnej, obok aktowej, także technicznej i specjalnej.

SZCZEPAN ŚWIĄTEK
Archiwum Państwowe

Ruch ufologiczny w Polsce w 1986

ków), Sekcja Badań Zjawisk NOL Pomorskiego Towarzystwa Psychotronicznego (Szczecin), oraz Lubelski Klub Popularyzacji i Badań NOL.

W części pierwszej wygłoszono trzy referaty: A. Mostowicz omówił historię i prace GEPANU (Francja — kierownictwo Jean Jacques Velasco) jedynego na świecie oficjalnej naukowej instytucji rządowej prowadzącej

badania i weryfikację obserwacji NOL. K. Piechota poruszył sposób prowadzenia rejestracji NOL w oparciu o opracowany przez siebie, a przyjęty jako obowiązujący przez wszystkie zebrane organizacje ufologiczne „Poradnik. Rejestracja obserwacji NOL”. Ostatnim referatem było opracowanie J. Wasowskiego „O niedoskonałości postrzegania i jego wpływie na ocenę raportów świadków obserwacji UFO”.

Omówiono również działalność pseudoufologicznej Sekcji Klubu OSSA z Warszawy oraz jej publikację w „Kurierze Polskim”. Zarząd „UFO-Video” (jednego z organizatorów spotkania) wystosował pismo do redakcji „Kurierza Polskiego” podpisane przez wszystkich uczestników spotkania,

protestujące przeciwko publikacji tego typu artykułów ponieważ z poważną ufologią nie mają one nic wspólnego. Przynoszą one wielką szkodę ufologii i ośmieszają problem oraz poważnych badaczy i organizacje.

Część druga dotyczyła spraw organizacyjnych i współpracy pomiędzy poszczególnymi organizacjami. Najważniejsze ustalenia to założenie centralnej kartoteki doniesień o obserwacjach NOL z terenu Polski oraz powołanie zespołu koordynującego rejestrację i weryfikację doniesień, do którego został również wybrany autor niniejszej relacji.

BRONISŁAW RZEPECKI (GBNOL)

GBNOL — Gupa Badań NOL (skr. poczt. 71 30-529 Kraków-14) — nieformalna organizacja ufologiczna prowadząca ewidencję i rejestrację obserwacji NOL z terenu Polski południowej.

STANISŁAW FRANCZAK

Podróż za 3 zł z K.I. Gałczyńskim

I
Mistru Ildefonsie
wysiadaj już z dorożki
dziś pojedziemy omnibusem
spod Bramy Floriańskiej
aż po senny Wawel
Hej, woźnico zatrzymaj
swoje kare konie przy
domu „Pod Murzynami”
(ech, dużo bym dał
za ten dom)
Dalej pójdziemy pieszo
dookoła Rynku
pokłonić się kwaciarkom
zagładnąc do Wentzla
(coż to, remont jeszcze?)
i wstąpimy na piwo
do „Wierzyńka” może?
Kaczara wyjechał
w daleki kurs
bez powrotu cóż
wypijmy jego zdrowie
Wrócimy nad ranem pierwszym tramwajem

II
Niebieski tramwaj
(szóstka, prawda?)
drzemie na przystanku
i opowiada motorniczemu
kolorowe sny z dzieciństwa
Trzeźwiejemy z Mistrzem
na dźwięk dzwonka
i na kolanach jak kiedyś do mszy
jedziemy do przystanku
bijąc się w piersi
Pamiętasz dokąd
srebrny Konstanty?
Może by wyciągnąć
tak Harasymowicza i
do knajpy „Na Stawach”
a może prosto na
księżyc do Twardowskiego?

III
Słuchaj przyjacielu
zbudź się już
na obiad pora
ustąp miejsca starszemu
albo tej kobiecie z koszem
Tam na pomoście
jakaś para całuje się
i jak my jedzie
pewnie donikąd
Ejże, któż cię ubrał
w mundur kontrolera
bilety proszę
kto do „Pollera” bo
zajeżdźnia tuż tuż
i wracać czas gdy
smutne Natalie
toną we łzach...
Ech, te krakowskie
nasze tramwaje
tak ukolyszą
tyle naszepcą
tak utulą, że
człowiek nie już
nie pamięta
tylko go suszy...



Fot. St. Makarewicz

Sport i rekreacja

W turystyka

XII Ogólnopolski Rajd Górski

RAJD trwał od 7 do 14 września br. Uczestniczyło w nim 160 turystów z szesnastu przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce i zaprzyjaźnionego przedsiębiorstwa z Drezna. Przebyto 20 różnych tras górskich ośmio- i czterodniowych w Beskidzie Małym i Wysokim, wiodących od takich znanych miejscowości jak: Zawoja, Sucha Beskidzka, Maków Podhalański, Jeleśnia, Żywiec, Skawica, Juszczyn, Skawce. Zwiedzono wiele schronisk górskich i bacówek. Zdobyto 178 punktów do Górskiej Odznaki Turystycznej. Jak zwykle pogoda wrześniowa dopisała i widoki oglądane z najwyższego szczytu Beskidów — Babiej Góry — 1725 m — wynagrodziły trudny podchodzenia „Akademicką Percją”.

Tradycyjne uroczyste zakończenie rajdu nastąpiło w Zawoi, na polance. Wielobój rekreacyjny zorganizowany przez zaprzyjaźnione ognisko TKKF „Tramwajarz” dostarczył uczestnikom wielu emocji i przeżyć, jako że konkurencje były różnorodne: strzelanie do lisa, trafienie dzida w tarczę (z zawiązanymi oczyma), konsumpcja jabłka parami (bez rąk), smażenie naleśników w warunkach turystycznych oraz konkurs z klamerkami. Przy gorącym do-

pingu turystów oraz wspaniałym, pełnym humoru i dowcipu komentarzu naszego kolegi z Tych zwanego „bacz”, przebiegały wszystkie punkty programu w niezwykle serdecznej i żywiołowej atmosferze.

— *Dawnośmy się już tak dobrze nie bawili* — orzekli uczestnicy rajdu. Był jeszcze konkurs piosenki turystycznej, konkurs grzybobrania oraz wspaniałe ognisko z pieczeniem kiełbasek, okolicznościowe przemówienie prezesa Koła PTTK kol. Zbyszka Ciaputy, wręczenie symbolicznych upominków przedstawicielom MPK, zwycięzcom konkursów, najmłodszym i najstarszym uczestnikom rajdu oraz wymiana przeżyć ze wspólnie przebytych szlaków. Specjalnie na uroczystość zakończenia przyjechał pierwszy z-ca dyrektora **Marian Dudek**, który witany był gromkimi oklaskami, jako że pozytywnie oceniając dotychczasowe imprezy turystyczne, przyrzekał dalszą pomoc w następnych latach.

Rajd zorganizowali działacze zakładowego koła Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego im. Wincentego Pola przy naszym przedsiębiorstwie.

ZYGFRYD FENRYCH

Najlepsi wędkarze w Nowej Hucie

13 WRZEŚNIA w Czchowie odbyły się mistrzostwa wędkarskie MPK dla pracowników i ich rodzin, w konkurencjach spławikowych. Przy pięknej słonecznej pogodzie, 31 wędkarzy reprezentujących komórki organizacyjne przedsiębiorstwa (11 drużyn) walczyło o palmę pierwszeństwa.

A oto wyniki: pierwsze miejsce — **Jerzy Stanuch** z ZTH — 18 rybek — 3,30 kg, drugie — **Janusz Gajda** z ZTH — 7 rybek — 1,16 kg i trzecie — **Maciej Skirliński** z ZTS — 8 rybek — 0,73 kg. Jak wiadać ryby nie dopisały!

W punktacji zespołowej I miejsce oraz puchar przechodni dyrekcyi wywalczył zespół z ZTH przed ZNT, ZTS, ZTP, ZTX, PO i drużyną rencistów i emerytów.

Najmłodszym uczestnikiem mistrzostw był ośmioletni **Marrek Czarnek**, który zdobył VIII miejsce. Zawody zorganizowała sekcja wędkarska Ogniska TKKF „Tramwajarz”, a w jej imieniu funkcję gospodarza pełnił kol. **Jerzy Albrecht** z ZNT, który najlepszym wędkarzem wręczał dyplomy i nagrody ufundowane przez dyрекcyję MPK.

Najpierw do Florencji potem do A klasy?

DO SYTUACJI w ligowym klubie porównać można to co dzieje się ostatnio w sekcji piłkarskiej ZKS „Tramwaj”. Nie chodzi tu, niestety, o poziom gry piłkarzy, lecz niektóre pościągnięcia działaczy, jako żywo przypominające najgorsze ligowe wzory. Oto w czerwcu, na oficjalnym spotkaniu z okazji zakończenia sezonu, w obecności przedstawicieli władz MPK zapewniano **Edwarda Hefkę**, że nikt nie myśli o zmianie trenera pierwszej drużyny. Rozgrywki rozpoczęto już jednak z nowym trenerem. Gdy jednak rozmawialiśmy z nim, prosił o zachowanie w tajemnicy nazwiska, bo nie wszystkie sprawy jego pracy w ZKS zostały dograne. Człowiek miał „nosa”, bo od pewnego czasu „Tramwaj” ma kolejnego trenera. Efekty tych poczynań? Takie jakie być muszą. Drużyna w chwili oddawania gazety do druku zajmuje 11. miejsce w tabeli mając za-

ledwie 4 punkty. Prawda jest, że przeciwnicy „Tramwaju” nie należeli do najłatwiejszych, ale prawdą jest też, że zespół przegrywa z drużynami, z którymi w zeszłym roku nawiązywał walkę.

Dodajmy do tego jeszcze bałagan panujący w zespole trampkarzy. Przewidziany na 22 września mecz z Orłem Piaski Wielkie nie odbył się gdyż podobno trenerzy obu drużyn, bez powiadomienia Okręgowego Związku Piłki Nożnej, który prowadzi te rozgrywki, uzgodnili, że rozegrany zostanie w innym terminie.

No ale najważniejsze, że drużyna wojażuje. Przełożono na inny termin mecz z Piłkarzem Podłęże, bo trzeba było reprezentować przedsiębiorstwo w NRD, w listopadzie szykuje się kolejny wyjazd, jeszcze atrakcyjniejszy — do Florencji. Czy w tej sytuacji można się dziwić, że na inne sprawy nie ma już czasu? (kg)

ODWIEDZIŁ redakcję pan **Tadeusz Cygan**, by podzielić się z nami wrażeniami z turnusu wczasowego, zorganizowanego w pierwszej połowie września dla emerytowanych pracowników MPK. Znakomita organizacja, nie spotykana życzliwość całego personelu, słowa uznania dla kierow-

Znowu superlatywy

nika **Adama Jędrusika**, podziękowania dla zespołu pielęgniarzek i kierowcy **Stefana Szumnego**. Wielkim urozmaicheniem były prelekcje współpracującego nadal z „Sygnałami” **Czesława Dylowicza**. Słowem — urlop na piątkę. Sądząc z naszych dotychczasowych informacji taka atmosfera zagościła w Osieczanach na stałe.

(jmm)

— Doczekałem tej chwili — odezwał się ktoś, gdy dzentelmen w śnieżnobiałym kombinezonie ujął w ręce miotłę i zaczął zamiatać podłogę hali — przyjechał facet z Zurychu tylko po to, by umyć podłogę w zajeźdni MPK we Włocławku.

Wydarzenie było naprawdę niecodzienne. Człowiek w śnieżnobiałym kombinezonie reprezentował firmę „Viamond”, której siedziba mieści się w Zurychu, a przyjechał do Włocławka specjalnie po to, by zademonstrować zgromadzonemu na Krajowym Zjeździe Komunikacji Miejskiej, skuteczność środków czyszczących produkowanych przez to przedsiębiorstwo.

Podłogę, choć z pewnymi komplikacjami, udało się umyć i beton, chyba po raz pierwszy od powstania hali, znów wyjrzał na światło dzienne. Z autobusem nie poszło już jednak tak prosto. Gdy Szwajcarzy próbowali uruchomić przywiezioną przez siebie pompę, ta odmówiła posłuszeństwa. Okazało się, że faza prądu w zajeźdni nie jest zgodna z tą, na której pracuje urządzenie. Tę trudność udało się jednak jakoś pokonać. Elektryk „uzgodnił” fazę i można

było przystąpić do dzieła. Mycie tytu „benlieta” trwało długo. Zajęło o wiele więcej czasu niż w krakowskich zajeźdniach, przeznaczonych na umycie całego autobusu. Po pewnym czasie można jednak było stwierdzić, że środek „Viamondu” czyści karo-serię znacznie skuteczniej niż woda. Ponieważ jednak Szwajcarom marzyło się umycie całego autobusu, doznali kłę-

do centrum miasta, pozostawiając demonstratorów swemu losowi.

Dyrektor krakowski MPK **Tadeusz Trzmiel**, który z przyczyn służbowych nie mógł być obecny we włocławskiej zajeźdni, zapowiedział niżej podpisanemu, że postara się ściągnąć przedstawicieli „Viamonda” w listopadzie do Krakowa. Mimo że pokaz zakończył się niepowodzeniem, nie jest to

cyfiku do Polski, przedstawiciele firmy muszą nauczyć się pokonywać, oczywiście dla nas, a zupełnie niezrozumiałe dla nich przeszkody. Takie jak małe ciśnienie wody, brak prądu i wiele podobnych. Ba, nie mogli oni też dojść do siebie, gdy zobaczyli podłogę hali zajeźdni we Włocławku, podłogę, w której tuziemiec nie widział nic szczególnego; była dokładnie tak samo brudna jak tysiące podłóg, w tysiącach hal w naszym kraju. Szwajcarzy mocno się usprawiedliwiali, że „Viamond 7050”, jak nazywa się ich środek do betonowych podłóg, nie usunął bitumicznych zanieczyszczeń, twierdzili nawet, że są skłonni natychmiast użyć innego środka, na którego działanie trzeba będzie trochę poczekać. Polacy jednak tym razem woleli uwierzyć na słowo.

Start ofensywy „Viamonda” na polskie przedsiębiorstwa komunikacyjne nie był najszcześliwszy. Okazało się, że modne w minionych latach hasło „Polak potrafi” znalazło tu nieoczekiwany oddźwięk — Polak potrafi pokonywać nieoczekiwane trudności — Szwajcarowi idzie to znacznie gorzej.

KRZYSZTOF GACEK

Zza biurka

Szwajcar nie potrafi

ski. Oto bowiem, gdy po chwili wprowadzono wóz z ciasnej hali, okazało się, że ciśnienie wody spadło na tyle, iż pompa jest zupełnie bezradna. Nie udało się więc umyć wozu i obrzędne z włocławskiej zajeźdni mogły ze złośliwą satysfakcją podziwiać daremne wysiłki Szwajcarów. Dobrze, że choć niebiosa czuwały nad gośćmi, bo po chwili zaczął padać deszcz. To wystarczyło, by uczestnicy pokazu wsiadli do autokaru i powrócili

chyba zły pomysł. Wprawdzie dziś o myciu autobusów, tramwajów i hal środkiem, którego litr kosztuje 8 marek zachodnoniemieckich, nie możemy nawet marzyć, to przecież Szwajcarzy żywo są zainteresowani polskim rynkiem i prowadzą już nawet rozmowy z jedną z firm kosmetycznych, która mogłaby produkować ich cudowne środki, sprzedając je za złotówki. Przedtem jednak, jeśli „Viamond” na serio myśli o wprowadzeniu swego spe-



Tramwajem na spacer

Fot. WŁADYSŁAW MALEC

MOTTO: Kierowcy zjeżdżający do zajezdni, zobowiązani są do zabierania pasażerów na trasie zjazdu. (Z zarządzenia dyrektora).



— OOO! Dyrekcja siedzi za biurkiem, a my za kółkiem!

W tramwaju jedzie dwóch starszych panów. Wsiada piękna młoda dziewczyna.
— Ale babka! — mówi jeden.
— Czwooro dzieci — odpowiada spokojnie drugi.
— Co ty! Ona i czwooro dzieci?
— Nie ona, tylko ty...

*

Kandydat do pracy w MPK:
— Panie doktorze, czy krótkowidz może być dobrym kontrolerem?
— Nie jestem o tym przekonany, ale przecież może pan zostać motorniczym!



Na końcowym przystanku młody człowiek znecierpliwiony długim oczekiwaniem zwraca się do dyspozytora:

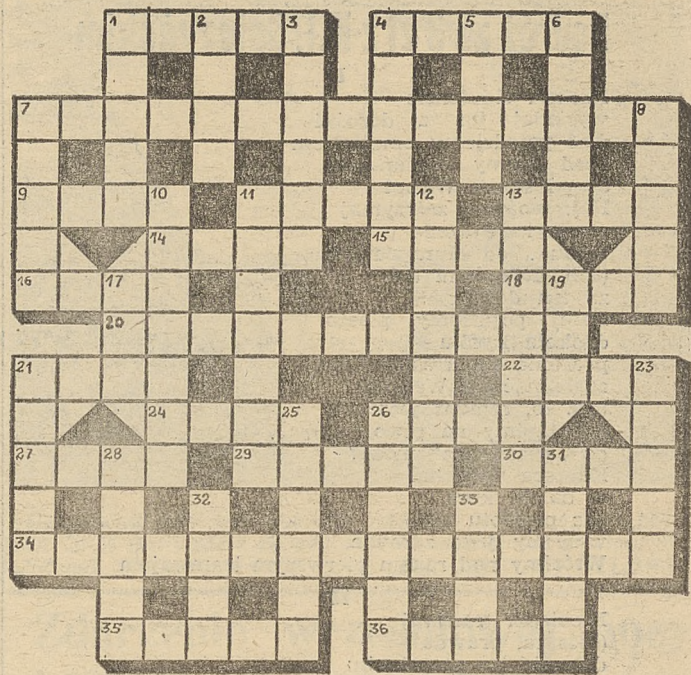
— Proszę pana, kiedy wreszcie nadjedzie ten tramwaj?
— Pan taki młody. Ma pan całe życie przed sobą. Może pan spokojnie poczekać...

*

W przychodni zakładowej pacjent zwraca się do lekarza:
— Panie doktorze, postępuję zgodnie z pańskimi sugestiami, palę 10 papierosów dziennie. Muszę jednak stwierdzić, że bardzo ciężko to znośzę...
— A ile pan przedtem palił?
— Przedtem? W ogóle nie paliłem!

*

Do okienka dyspozytorskiego, gdzie urzęduje bardzo ładna dziewczyna, podchodzi młody człowiek i pyta:
— Czy mogę pana prosić o informację?
— Słucham pana...
— Jak ma pani na imię i kiedy ma pani czas?



POZIOMO: 1. budka z gazetami, 4. przeznaczenie, 7. zdeformowanie, 9. znak na pięciolinii, 11. graniczna rzeka ZSRR i Turcji, 13. czarny koń, 14. coś dla małej dziewczynki, 15. nęka Sytylińczyków, 16. defiladowy, marszowy, 18. zestaw pytań, 20. rodzaj przyspieszacza, 21. owijany dookoła szyi, 22. część „Chłopów”, 24. ślusarski uchwyt, 26. postać z powieści „W pustyni i w puszczy”, 27. do krycia dachów, 29. awantura, wrzawa, 30. coś z drobiu, 34. rodzaj żeński Szymona Kobylńskiego, 35. żeton, 36. afrykańskie nączę.

PIONOWO: 1. przylaszczka, 2. zajęcie rolnika, 3. dawniej powód, przyczyna, 4. polski zdobywca złotego medalu olimpijskiego we florecie w 1964 r., 5. intensywne żywienie trzody chlewnej, 6. pasja, konik, 7. zamieranie czegoś, 8. królewskie rozporządzenie, 10. zasady mające właściwości żrące np. roztwór amoniaku, 11. warowna rezydencja w Hiszpanii, wywodząca się z tradycji architektury islamskiej, 12. na bazarze, 13. chrześcijanin, 14. rzeka kościuszkowców, 19. okręg w dziejach, 21. ptak naśladujący głos innych ptaków, 23. region historyczny w Polsce i w CSRS, 25. rodzaj grubego papieru, 26. dawny taniec salonowy, 28. porwał piękną Helenę, 31. nadbałtyckie kąpielisko, 32. gra w karty, 33. leszcz lub karp.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 15

Poziomo: rozbieg, Alabama, chaos, Narew, Natalia, Agata, Kanak, absurd, anna, hokej, adeptka, alasz, zalew, obierka, Bangkok.

Pionowo: Bracia Karamazow, szpara, wiosna, agentka, samolot, Karnak, patron, Pan Wołodyjowski, trupa, Amado, wieszak, wątroba, niania, łazarz, hazena, kaieka.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 15 wylosowała **HELENA PRZETOCKA**. Do odebrania w redakcji.

ZAMACH NA PUBLICZNY TRANSPORT MIEJSKI

Kierownictwo paryskiej komunikacji miejskiej poinformowało, że władze dokonały znacznej redukcji środków na potrzeby transportu publicznego stolicy Francji... Organ prasowy komunistów francuskich „Humanite” podkreślił, że rząd prawicowy Jacquesa Chiraca podejmuje działania zmierzające do kolejnej likwidacji miejsc pracy w transporcie, podwyższenie opłat za przejazd metrem, autobusami komunikacji miejskiej i koleją podmiejską. W oświadczeniu centrali związkowej Powszechnej Konfederacji Pracy (CGT) podkreśla się, że francuski rząd prawicowy dokonał kolejnego zamachu na sektor państwowy.

AUTOBUSY i S-BAHN ZAMIAST PARKINGÓW

W Berlinie odczuwa się znaczny brak parkingów. Celem rozwiązania tego problemu w sposób najbardziej optymalny wypracowano koncepcję budowy sieci parkingów na obrzeżach miasta, umożliwiających połączenie z centrum przy wykorzystaniu środków komunikacji miejskiej. Docelowo zamierza się przygotować w Berlinie 15 tys. stanowisk do parkowania. Dwa duże tego rodzaju parkingi na 400 i 450 stanowisk usytuowane zostały w rejonie dworca szybkiej kolei miejskiej (S-Bahn) Pankow-Heinersdorf, przy autostradzie

biegnącej w kierunku północnym i przy dworcu Altglienicke, połączonym dojazdem do autostrady południowej. W rejonie innych dworców S-Bahn przygotowane zostaną parkingi z 50 do 225 stanowiskami.

OSTRZEŻENIE DLA KIEROWCÓW

Przy wjeździe do jednego z miasteczek południowej Francji umieszczony jest plakat z następującym tekstem: „Jeśli jedziecie z szybkością 20 km/godz., możecie podzi-

szwedzkiego. Otóż w Szwecji jedna taksówka przypada obecnie na 910 mieszkańców, natomiast w Finlandii jedna na 540 Finów.

TYDZIEŃ AKCJI PROTESTACYJNEJ

Na wezwanie największej francuskiej centrali związkowej, Powszechnej Konfederacji Pracy (CGT) pod koniec września w całym kraju rozpoczął się tzw. tydzień akcji pracowników transportu. W ramach walki pracowników transportu przeciwko polity-

ce społeczno-ekonomicznej obecnego prawicowego rządu francuskiego, która doprowadziła już do znacznego pogorszenia poziomu życia francuskiego świata pracy, przewidziany jest strajk pracowników kolei, na ulice nie wyjadą autobusy komunikacji miejskiej, ograniczony zostanie ruch paryskiego metra.

Mieszanka pikmowa NIE TYLKO

ce społeczno-ekonomicznej obecnego prawicowego rządu francuskiego, która doprowadziła już do znacznego pogorszenia poziomu życia francuskiego świata pracy, przewidziany jest strajk pracowników kolei, na ulice nie wyjadą autobusy komunikacji miejskiej, ograniczony zostanie ruch paryskiego metra.

KTO ZGUBIŁ SZTUCZNĄ NOGĘ?

Mieszkańcy Nowego Jorku należą do najbardziej „roztrzępanych”, jeśli chodzi o wielkie metropolie świata. Codziennie gubią tysiące rzeczy, najwięcej w metrze. Ostatnio powołana została spe-

cialna służba miejska, której zadaniem jest zbieranie pozostawionych rzeczy, ich przechowywanie oraz sprzedawanie na aukcjach. Jeśli bowiem właściciel się nie znajdzie, przedmioty sprzedawane są raz w miesiącu, po przeleżeniu w magazynach pół roku. W magazynach znajduje się obecnie kilka złotych pierścionków i brosz wysadzanych drogocennymi diamentami, kilka futer wartych miliony dolarów i kilka złotych zegarków oraz innych drogocennych przedmiotów. Jest też kilka sukien ślub-

PODZIEMNE TRAMWAJE KONKURENCJĄ METRA

Podziemne tramwaje zaczynają w niektórych miastach ZSRR konkurować z pociągami metra. Kursują po specjalnie przygotowanych dla nich trasach, poruszając się na powierzchni i pod ziemią. W zasadzie nie różnią się od tradycyjnych tramwajów, poza tym że ciągną bardziej wydłużone składy. Zwiększyło się natomiast tempo podróży po mieście, bowiem ruch pod ziemią, bez ulicznego tłoku, skrzyżowań, czerwonych światel, przejeżdż

dla pieszych itp. pozwala na rozwinięcie maksymalnej prędkości do 65 km na godzinę. Podziemne trasy tramwajowe zbudowano już w Wilnie, Wołgogradzie, Saratowie i kilku innych miastach.

MUSI PRACOWAĆ W POCIE CZOLA

Metro w Nowym Jorku zatrudnia na etacie pracowników specjalizującego się w usuwaniu wawów, dorysowywanych przez pasażerów na plakatach i reklamach. Wspinałoby wasy „otrzymują” nawet kalifornijskie „gwiazdy” filmowe, przyjeżdżające na gościnne występy do największego miasta USA. Zmywanie wawów zajmuje etatowemu pracownikowi po 8 godzin dziennie. Szczególnie dużo pracy (nawet ponadgodzinowej) ma on podczas kampanii przedwyborczych.

NAPADLI GO KOLEDZY PO FACHU

Ronald Biggs jest jednym z nielicznych przestępców, który zdołał po tak poważnym przestępstwie, jakiego dokonał, umknąć sprawiedliwości. Po słynnym „napadzie stulecia” na pociąg w Anglii uciekł do Brazylii i dzięki małżeństwu z obywatelką tego kraju żyje bezpiecznie poza granicami swego kraju. Ale ostatnio został napadnięty i ograbiony z pieniędzy w metrze w Rio de Janeiro.

(Oprac. I-k)