



Gdzie jest 460 mieszkań patronackich?

CZESŁAWA SZABELSKA, członek ZSMP w krakowskim MPK, pokazuje umowę nr 747/78, zawartą 10 kwietnia 1978 r. z zarządem Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Wymagane do otrzymania mieszkania warunki spełniłam 7 lat temu — mówi — tym samym co najmniej od 5 lat powinnam mieć własne mieszkanie. Niestety, z mężem i 7-letnim dzieckiem nadal wynajmujemy pokój o powierzchni 10 m kw. Nic nie wskazuje na to, aby w najbliższym czasie sytuacja się zmieniła.

W połowie lat siedemdziesiątych, kiedy krakowskie budownictwo nie zaspokajało potrzeb mieszkaniowych i borykało się z brakiem rak do pracy — informuje Władysław Michalski, przewodniczący ZZ ZSMP w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym, delegat na X Zjazd Partii — ówczesna Rada Krakowskiej Federacji Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej wystąpiła do Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej z propozycją budownictwa patronackiego. Zgodnie z jej warunkami, kandydat na mieszkanie mógł odpracować na wyznaczonej budowie jedną trzecią wartości wkładu mieszkaniowego. Dodatkowo był zobowiązany do odpracowania społeczeństwu stu godzin na rzecz miasta — najczęściej na nowo wznoszonych osiedlach. Po uzupełnieniu wkładu do wymaganej wysokości, w ciągu najpóźniej dwóch lat od chwili zakończenia prac powinien otrzymać mieszkanie z puli WSM.

Przez trzy miesiące, latem 1979 roku — mówi Tadeusz Urbanik również członek ZSMP w MPK, w każde popołudnie odpracowywałem na osiedlu Bieżanów jedną trzecią wkładu mieszkaniowego, wykonując proste prace budowlano-porządkowe. Zgodnie z umową najpóźniej do 1981 r. miałem otrzymać mieszkanie M-3. Niestety, zapomniano o mnie.

W odpowiedzi na odwołania do Zarządu Dzielnicowego ZSMP Kraków — Śródmieście, któremu podlegała organizacja w MPK, informowano mnie o niewielkiej liczbie otrzymanych ze spółdzielni mieszkań. Obecnie podlegamy pod Zarząd Dzielnicowy w Podgórze, o tyle się poprawiło, że na liście przydziałów z 31 miejsca awansowałem na dziewiętnaste. Ale w sytuacji przydziału maksimum pięciu lokali dla Zarządu Dzielnicowego rocznie, oznacza to jeszcze kilka lat mieszkania w 6 osób w pomieszczeniu o powierzchni 30 m kw.

Do chwili obecnej Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkaniowa nie wywiązała się z warunków umowy. Obecnie 460 osób czeka na własne „M”, w którym powinni mieszkać od kilku lat. Prawie wszyscy koczują z całymi rodzinami w małych, ciasnych, często pozbawionych podstawowych wygod mieszkań i nie zadowala ich to, że wybudowali domy innym.

Czyżby umowa patronacka nie już nie znaczyła? Ci młodzi ludzie wnieśli konkretny wkład pracy przy budowie mieszkań. Tak być nie powinno.

JOLANTA ZAJAC

Przedruk z „Trybuny Ludu” nr 264 (13140) z 5 XII 1986 r.

Związkowe sympozjum w Krakowie

Czy potrafimy wykorzystać bogate doświadczenia?

WARSZAWSKIE zebranie tramwajarzy w 1906 roku oficjalnie uznawane jest za datę powstania Związku Zawodowego Robotników Tramwajowych. Do prób założenia związku dochodziło już wcześniej, były one jednak nieudane. Tramwajarze jako zorganizowana grupa biorą udział w manifestacjach i strajkach w miastach, gdzie

istnieje komunikacja zbiorowa. Po upadku rewolucji 1905—1907 represyjna polityka władz carskich nie sprzyja działalności związkowej.

Pierwszy generalny i samodzielnny strajk tramwajarzy wybuchł w 1910 roku. Jego bezpośrednią przyczyną była decyzja Dyrekcji Tramwajów, by należą robotnikom kwotę gratyfikacyjną przeznaczyć na budowę szkoły. Nie pomogły masowe aresztowania, represje wojska i żandarmerii. Po czterech dniach zarząd przystąpił do pertraktacji. Robotnicy wywalczyli sobie podwyżkę dziennych stawek, zmieniono też normy wydawania odzieży roboczej, wprowadzono wolne od pracy pierwsze dni Świąt Bożego Narodzenia i Wielkanocy, potwierdzono bezpłatną opiekę lekarską i bilety wolnej jazdy dla członków rodzin.

Ostateczne okrzepnięcie związku następuje w okresie I wojny światowej. Robotnicy transportu miejskiego są bodajże jedynymi, których miejsca pracy nie uległy likwidacji, ale też duża liczba bezrobotnych powoduje, iż pracodawcy ograniczają socjalne zdobycze minionego okresu. Doprowadza to w konsekwencji do masowych strajków. Utrudnieniem we wspólnej walce pracowników komunikacji była odmiennosc rozwoju i tradycji ruchu związkowego na terenach byłych zaborów. Ale też tramwajarze jako jedni z pierwszych doprowadzili do zjednoczenia ruchu związkowego. Na I Zjeździe we wrześniu 1919 roku powstał Związek Zawodowy Pracowników Tramwajowych Polski.

Po przewrocie majowym w 1926 r. w ruchu związkowym

tramwajarzy dochodzi do rozłamu. Posunięty do granic absurdu pluralizm związkowy osłabia robotników. Znane są sytuacje, gdy w jednym zakładzie pracy działało 10 związków. II wojna światowa i okupacja hitlerowska doprowadziła do zawieszenia działalności związkowej, ale to właśnie z byłych związków powstała pierwsza grupa konspiracyjna w zakładach pracy. Jako pierwsi przystąpili też związkowcy do organizacji ruchu na terenach wydzielanych okupantowi — już w 1944 roku. W połowie sierpnia tegoż roku w Lublinie wznowia działalność Związek Zawodowy Pracowników Miejskich.

W okresie powojennym przeobrażeniom podlegał cały kraj. Zmieniał się też zakres działalności związków zawodowych. Inne problemy były w zniszczonym wojną i oku-

(Dokończenie na str. 3)

To się opłaci

110 ZŁOTYCH to naprawdę niewiele. A właśnie tyle kosztuje roczna prenumerata „Sygnałów MPK”. Ponieważ rok 1986 dobiega końca, przypominamy o przedłużeniu prenumeraty. „Sygnały” zapewnią Ci: informację o najciekawszych wydarzeniach w zakładzie, szeroki przegląd wydarzeń komunikacyjnych w kraju i na świecie, ułatwią rozwiązanie najnowszych zagadnień, dostarczą porcję humoru i krzyżówkę. Nie zwlekaj! Jeszcze dziś wpłać kolporterowi 110 zł. To się opłaci!



Na pierwszych miejscach ZAB i ZNT

Finał konkursu bhp

DWA DNI — 17 i 18 listopada — trwały przeglądy zakładów MPK w ramach III etapu konkursu behapowskiego „Jesień-86”, po czym ustalono kolejność. W grupie zakładów eksploatacyjnych na I miejscu znalazł się **ZAB z 300 punktami**. Kolejne miejsca zajęły: ZAP — 292 pkt, ZTH — 281 pkt, ZAW — 276 pkt, ZAC — 272 pkt, ZTX — 267 pkt, ZTP — 266 pkt. W grupie zakładów zaplecza technicznego, I miejsce przypadło **ZNT — 287 punktów**, kolejne: ZTO — 271 pkt, ZNA — 266 pkt, ZBL — 264 pkt, ZTS — 254 pkt, ZSP — 237 pkt, ZZP — 218 pkt.

Tym razem regulamin konkursu odbiegał od dotychczasowych. Obecnie przewidziano trzy kontrole. W tym jedną nie zapowiedzianą. Włączone zostały też dodatkowe kryteria: uzyskanie postępu technicznego, zorganizowanie wewnątrzzakładowego konkursu o tytuł najlepszego stanowiska pracy, realizacja wniosków z jesiennej przeglądu warunków

pracy oraz wykonanie zaleceń służby bhp i Społecznej Inspekcji Pracy. Za wypadki zainicjowane ze strony nadzoru, regulamin przewidywał dwa punkty ujemne. W skład komisji konkursowej III etapu weszli również oddziałowi społeczni inspektorzy pracy. Podczas trzeciego, ostatniego przeglądu, komisja konkursowa dokonała ostatecznej oceny wyników konkursu. Poziom przygotowania zakładów w III etapie był bardzo wyrównany — z wyjątkiem ZZP. Należy stwierdzić, że obiekty zaplecza technicznego i urządzenia higieniczno-sanitarne oraz otoczenia obiektów były w odpowiedniej czystości. Szczególnie wyróżniły się: ZAB, ZAP, ZNT, ZTO, ZNA, ZAW, a zadowalająco wypadły: ZTH, ZAC, ZTX, ZBL, ZTS.

Zdecydowano, że konkursy bhp powinny być również organizowane w latach następnych, gdyż przyczyniają się do systematycznej poprawy warunków pracy. (M.B.)

Uprzejmość nie nie kosztuje

3 GRUDNIA ok. godz. 15. Do skrzyżowania ul. Mickiewicza z ul. Krupniczą zbliża się autobus linii „103” numer ewid. 21082. Widząc, że przed pasami zebrała się spora grupa oczekujących na przejście, kierowca zwalnia, mruga światłami i przepuszcza przechodniów. Jadąc po lewym pasie „nyska” usiłuje jednak ich rozgonić i przejechać. Wówczas otwiera się okienko w autobusie i MPK-owski kierowca ostro, lecz kulturalnie zwraca uwagę koledze z młodszego wozu:

— Widzisz, że się zatrzymuję, więc czego się pchasz.

Koniec scenki. Okazuje się, że nie zawsze trzeba być aroganckim, niegrzecznym. Uprzejmość naprawdę nie nie kosztuje. (kg)



Młodzież za pokojem

ROK 1986 Organizacja Narodów Zjednoczonych ogłosiła Międzynarodowym Rokiem Pokoju. Włączając się do podejmowanych na całym świecie przez różne organizacje i stowarzyszenia inicjatyw i przedsięwzięć mających na celu utrzymanie pokoju — Związek Socjalistycznej Młodzieży Polskiej ogłosił na dni

20–30 listopada 86 VIII Dekadę Kół ZSMP pod hasłem „POKÓJ NASZĄ NAJWIĘKSZĄ WARTOŚCIĄ”.

Na terenie całego kraju odbywały się spotkania młodzieży, na których omawiano sytuację międzynarodową, a także mówiono o skutkach, jakie może wywołać użycie przez ludzkość nagromadzonych do dziś, olbrzymich ilości broni jądrowej. Przypomniano pokojowe inicjatywy Polki.

Omawiano także inicjatywy światowego i polskiego ruchu młodzieżowego w walce o pokój — m. in. Światowe Festiwale Młodzieży i Studentów, spotkania przyjaciół młodzieży polskiej z młodzieżą innych krajów. Tradycyjnie odczytywano list przewodniczącego ZG ZSMP, który jest niejako wprowadzeniem do dyskusji nad tym, co pokolenie ludzi młodych może i powinno uczynić dla urzeczywistnienia idei pokojowych, w jaki sposób młodzież może uczestniczyć w światowym ruchu pokojowym.

Spotkania w ramach VIII Dekady Kół ZSMP odbywały się także na terenie naszego przedsiębiorstwa. Poza dyskusją nad treściami zawartymi w liście przewodniczącego ZG ZSMP dyskutowano także nad oceną własnej aktywności, co łączy się z podsumowaniem rozmów indywidualnych w ZSMP.

Ostatni nocny tramwaj zjechał do zajezdni. Czekamy na pierwsze głosy krytyki nocnej komunikacji autobusowej.

Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

Dzielnicy Ośrodek Społeczno-Prawny znów działa

ZARZĄD Dzielnicy ZSMP Kraków — Podgórze informuje że 18 listopada reaktywowana została działalność Ośrodka Społeczno-Prawnego, która koncentrować się będzie m. in. wokół następujących spraw: ♦ udzielanie wszystkim zainteresowanym bezpłatnej pomocy prawnej przy rozwiązywaniu różnych problemów życiowych. ♦ pomoc organizacyjno-prawną przy składaniu uzasadnionych poreczeń w stosunku do osób, które popadły w kolizję z prawem. ♦ prowadzenie akcji zwalczania alkoholizmu i narkomanii. ♦ ochrona interesów prawnych i społecznych młodzieży. ♦ organizowanie letniego i zimowego wypoczynku dla młodzieży zagrożonej demoralizacją.

Członkowie Ośrodka — pracownicy sądu, prokuratury, DUSW — pełnią stałe dyżury w lokalu ZD ZSMP Kraków, ul. Limanowskiego 16/2 w każdą środę w godzinach 14–16. Istnieje możliwość udzielania porad telefonicznych w tym samym terminie pod numerami telefonów: 66-17-37 i 66-28-24.



Pasażerowie nie muszą o wszystkim wiedzieć

mieli pecha uczestniczyć, inspektorzy przeprowadzający na miejscu wypadku dochodzenie nie zwracając uwagi na — jak zawsze w tych wypadkach — sporą liczbę gapiów, wytykali to, czy owo prowadzącemu pojazd jako przyczynę kolizji. Często dochodziło wówczas do niepotrzebnych komentarzy osób nie powołanych do ich wypowiedziania, co podnosiło o kilka stopni atmosferę pełną już napięcia. Nierzadko w takich przypadkach słyszeć można było nawet sady o całym przedsiębiorstwie.

Rzecz w tym, że pasażerowie nie muszą przecież o wszystkim wiedzieć, przyczyna wypadku jakże często tylko domniemana powinna pozostać do wiadomości odpowiedzialnych służb. Ludzie natomiast oczekują informacji o wznowieniu komunikacji, bo najbardziej to ich interesuje. (M.B.)



I zimą trzeba dbać o czystość, zwłaszcza gdy śnieg nie chce przykryć warstwy błota i kurzu.

Fot. JACEK BEDNARCZYK

Jestem pewien, że MPK nigdy nie otrzyma skargi czy zażalenia na takiego pracownika. Okazuje się, że można i tak. (JMM)

Czy potrafimy wykorzystać bogate doświadczenia?

(Dokończenie ze str. 1)

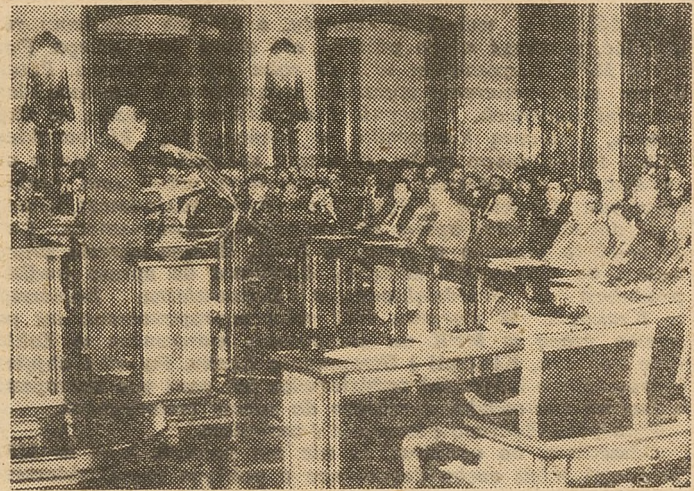
pacja kraju, inne w połowie lat siedemdziesiątych. Nie właściwa w wielu wypadkach polityka władz doprowadziła do spadku znaczenia związków zawodowych. Nie bez winy były tu też same władze związków. Nie potrafiły znaleźć wyjścia. Rok osiemdziesiąty to znów kilka organizacji związkowych w jednym zakładzie pracy, koncentrujących się najczęściej na wzajemnym zwalczaniu. Cóż z tego, że zło najwcześniej dostrzegali związkowcy? Nie potrafili się dogadać często przy jednym stanowisku pracy. Efekt dobrze nam znany. Po chwilowym zaprzestaniu jakiegokolwiek działalności związkowej, kolejne tworzenie związków rozpoczyna się w drugiej połowie roku 1982.

Obecnie przed związkami stoi nowe ważne zadanie. W tym roku mija okres obowiązywania układów zbiorowych. Nasza organizacja związkowa ma doświadczenie w pertraktacjach placowych. Wszak nie tak dawno wprowadziliśmy inne niż cała Polska porozumienie placowe. Wiemy już mniej więcej, co nas czeka. Czy potrafimy wykorzystać doświadczenie? Zobaczymy. Minali czas jubileuszu 80-lecia związku, byli w tym okresie wzloty i lata gorszej działalności. Czy z tej próby — tworzenia nowych układów zbiorowych związek wyjdzie silniejszy, okaże się niebawem. Zależy to tylko od niego.

KOMUNIKACJA MIEJSKA działa dziś w 295 miastach, w Polsce, zamieszkałych przez

80 proc. ludności. Szybki wzrost ludności miast, a co za tym idzie powiększanie się obszarów zajmowanych przez nie oraz ciągła przewaga ilości miejsc pracy w miastach nad możliwością zamieszkania w nich nalażyła na komunikację miejską ogromne zadania. Ośmiokrotny przyrost taboru od czasów powojennych i trzykrotny wzrost ilości przedsiębiorstw komunikacyjnych pozostał niestety daleko w tyle za wzrostem przemysłu i zmianami demograficznymi. Przewozy w okresie powojennym wzrosły ponad dwunastokrotnie. Rozbieżności między potrzebami a możliwościami nie zmienił także fakt systematycznego wprowadzania do transportu miejskiego pojemniejszego taboru. Niepokoi zjawisko regresu komunikacji tramwajowej, przy rozwoju autobusowej. Zmniejsza się też od 1984 roku zatrudnienie w komunikacji miejskiej, przy jednoczesnym wzroście taboru. Taka sytuacja prowadzi do pogorszenia obsługi i to zarówno w ruchu, jak i na zapleczu. Wahania zatrudnienia w komunikacji miejskiej mają związek z konkurencyjnością placu w przemyśle. Przemysł i budownictwo znacznie wyprzedziły plac w komunikacji. Specyfika komunikacji jest z jednej strony niemożność swobodnego określania funduszu plac wobec uzależnienia od dotacji tych przedsiębiorstw z jednej strony i minimalną możliwością „reperacji” środków większą wydajnością pracy. Następuje groźne zjawisko — wzrost godzin nadliczbowych. Godziny nadliczbowe mogą być doraźnym środkiem „ratunku” dlatego też potrzebne są rozwiązania systemowe, niezależne od samych pracowników komunikacji, ale też nie mogące się rozstrzygać bez ich obecności.

Niestety, plan rozwoju komunikacji do roku 1990 nie przewiduje rewelacyjnych zmian i pozbycia się tych kłopotów. Nie ma szansy na nagłą poprawę. Nie rozwiążą też sytuacji nowe dostawy taboru do rozbudowujących się miast bez zmian syste-



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

mów komunikacyjnych w śródmieściach o zabudowie zwartej. Potrzebne są tu rozwiązania niekonwencjonalne, takie jak szybki tramwaj i budowa linii metra. Niestety, te rozwiązania nie mogą powstać z dnia na dzień. Jedyna nadzieja w poprawie organizacji pracy i priorytetach dla komunikacji masowej w ruchu miejskim, preferencja placowa w komunikacji miejskiej. Na nie się bowiem zda nawet najdoskonalsza organizacja pracy, jeśli pracować nie będzie komu.

80-lecie związków zawodowych to dobry czas na prezentację tego stanowiska, nie może to być jednak jedynie forum bo jak powiedział między innymi w drugim, uroczystym dniu zjazdu członków Biura Politycznego KC PZPR, przewodniczący OPZZ ALFRED MIODOWICZ, nasze życie nie składa się tylko z uroczystości. Zwrócił on uwagę, jak ważne zadanie mają do spełnienia związki zawodowe w najbliższym czasie w negocjacjach i wprowadzaniu układów zbiorowych pracy. Wspominał też o niedawnym Kongresie Polskich Odrodzonych Związków Zawodowych, o rosnącej randze tej organizacji na forum międzynarodowym. Podkreślił, że siła każdej organizacji jest nie w mnogości uchwał i wniosków, ale realizacja tego, co się postanowiło robić.

Na odświętność tego dnia miało wpływ również przekazanie naszej zakładowej organizacji związkowej ufundowanego przez kierownictwo przedsiębiorstwa sztandaru. Sztandar został odznaczony Medalem „Za zasługi dla federacji”. Były też odznacze-

nia indywidualne. Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: **Bogdan Banduch, Czesław Dominiak, Marian Dudek i Henryk Porzeziński**. Złoty Krzyż Zasługi — **Zygmunt Kłerek**, 10 osób otrzymało Srebrne a 10 Brązowe Krzyże Zasługi.

Złote odznaki „Za zasługi dla Federacji ZZPKM”: **Adolf Gil, Aleksander Kowalczyk, Wiesław Krzyżanowski, Janusz Litwicki i Harald Matuszewski**. Srebrne: **Dezyderiusz Borucki, Ryszard Tamm, Romuald Wojtoń, Henryk Wójtowicz, Leszek Wójtowicz, Władysław Adameczk i Stanisław Nieć**. 19 osób otrzymało odznaki brązowe.

Drugi dzień obrad koncertem zakończyła nasza zakładowa orkiestra dęta. Swój występ miał też chór męski — „Lutnia Robotnicza”.

W DNIU TRZECIM, ostatnim, odbyły się wycieczki techniczne i spotkanie uczestników zjazdu z kierownictwem naszego przedsiębiorstwa.

O efektach naszej pracy opowiedział zebrany dyrektor **Tadeusz Trzmiel**. Zarówno szef federacji — **Wiesław Gicel**, jak też przedstawiciele poszczególnych przedsiębiorstw komunikacyjnych dziękowali gospodarzom za doskonałą organizację i umożliwienie im przeprowadzenia ogólnopolskiego sympozjum społeczno-zawodowego w naszym przedsiębiorstwie.

Gośćmi sympozjum oprócz już wymienionych był także sekretarz KK PZPR **Józef Szczerkowski**, kierownik Wydziału KK PZPR — **Włodzisław Łakomski** i wiceprezydent miasta — **Marian Kulig**.

Spisał **F. SERWIN**

Podsluchane, zaobserwowane

Wiele zamieszania zrobił tytuł sympozjum, a raczej końcówka część jego nazwy. Całe szczęście, że przynajmniej z części dekoracji udało się usunąć błąd W wydawnictwach, niestety, pozostał.



Fot. Stanisław Makarewicz

PODOBNO istnieje możliwość, iż w przyszłym roku

dawny PFAZ obliczany będzie indywidualnie dla każdego pracownika. W pierwszym roku takiego naliczania podatku, podobno miałyby to być korzystne dla przedsiębiorstw. Nikt nie może przewidzieć jednak, co byłoby w latach następnych. Wiadomo jest w całości podsluchaną rozmową dwóch dyrektorów i jako taką przekazuje dalej.

Większość uczestników wycieczki technicznej tramwajowej była „samochodiarzami”. Panowie dyrektorzy zachęcali się mniej więcej tak: „Słuchaj, nie masz u siebie tramwaju, to chociaż sobie tutaj poodglądaj”.

Jakoś tak „nieefektywnie” wyglądali miejsca w kłapach, na pierśiach wielkości kilkunastoletnich działaczy związkowych sprzed 1980 roku. Dobrze im tak. Mogli sobie brać, jak o tym decydowali. Liczyli na wspaniałomyślność?

Okazale prezentował się sztandar pracowników komunikacji z 1924. Trochę szkoda, że nazbyt jawnie widać nie najlepsze „warunki bytowania” Dostojnego Jubilata. Przydałaby mu się gruntowna konserwacja.

(fis.)

Okiem motorniczego

WSZYSTKIEMU winien motorniczy

bowego wynosi 176 m z zastrzeżeniem, że w czasie złych warunków jazdy (liście) wielkość tę należy podwoić, a nawet potroić. Zatem wyciągając wniosek ze wszystkich wymienionych paragrafów odległość między dwoma jadącymi pociągami winna wynosić około 1 km. Motorowi wiedza, że bywa, iż wcale to nie jest za dużo. Oczywiście w czasie złej pogody nie rozwija się tak dużej szybkości.

Nigdzie natomiast nie znalazłam napisanego czarno na białym przepisu, że odległość na torowisku wydzielonym ma wynosić 300 m, a na torowisku miejskim 150 m. Już samo przyjęcie tych odległości jest absurdalne, gdyż jest oczywiste, że najechanie pociągu na pociąg ze względu na załoczenie ulic jest znacznie groźniejsze w mieście niż na torowisku wydzielonym. Być może przepis takowy istnieje, podawany jest jednak motorowemu na głowę. Reasumując można dojść do wniosku, że minimalna odległość między pociągami winna wynosić 150 m i byłoby to wniosek słuszny, gdyby nie przystanki podwójne.

Motorowi zobowiązany jest podje-

chać na pozycję II, czyli zmniejszyć odległość od drugiego pociągu do 0 m, np. na przystanku pod Filharmonią, jeśli ma zmieścić skład przy wysepce i nie stanąć na przerywacz.

W przepisach o przewozie pasażerów nie ma sformułowania, że motorowy może odmówić podjeżdżania na pozycję II, jeżeli grozi to najechaniem. Stąd biorą się awantury z pasażerami, skargi do MPK a nawet (autentyczne) straszenie sądem.

Osoba dokładna zauważy jeszcze, że ryzyko najechania pociągu na pociąg jest znacznie mniejsze, gdy oba jadą, niż gdy poprzedzający stoi, a następny jedzie.

Musimy sobie jasno powiedzieć, że w istniejących przepisach są luki, a poza tym są one wewnętrznie sprzeczne i nielogiczne. Jak ma razie dają jedynie podstawę do kontroli pozornych i uspokajania sumienia w stylu „a nie mówiłem!”. Stanie w oknie sali bhp i liczenie stupów trakcyjnych między dwoma pociągami jest właśnie taką kontrolą pozorną. Nadszedł czas, by jednoznacznie sprecyzować pojęcie odległości bezpiecznej.

Z pojęciem odległości bezpiecznej

nierozdzielnie związane jest pojęcie predkości bezpiecznej. I znowu nigdzie nie znalazłam na piśmie stwierdzenia, że czasem predkość bezpieczna to predkość zerowa. W Zaduszy o godzinie 15 zaczął się drobny kapusniaczek. Jadąc od Dworca Głównego do Poczty Głównej zatrzymałam wóz koło Domu Turysty i zaczęłam, aż stojąc pod Pociąg „2” zniknie za gołębnikiem. Pedał jazdy ledwie musnęłam i zatrzymałam się pod Pociąg na czuwaku. Chcąc być w zgodzie z teorią behawioralną i wypadkowców nie powinnam w ogóle ruszyć i czekać aż mocniejszy deszcz zwiększy przyczepność szyny. Taka sama polka jest na Cichym Kątku, jak nieco posiąpi lub spadną liście. Wozy jadą cały odcinek do Alej na poślizgu, gdyż samo muśnięcie pedału jazdy już daje poślizg. Teoretycznie motorowi powinni odmówić jazdy.

Kilkakrotnie zgłaszałam na Główną Dyspozytornię, że do Cichego Kątku nie da się jechać i prosiłam, by wysłać szlifierki i posypać piaskiem. Podobne zgłoszenia robili moi koledzy. „Główna” uprzejmie odpowiadała, że w dzień szlifierki blokują ruch tramwajowy. Widać lepiej puścić tramwaje na szynę nie mającą żadnej przyczepności, bo w razie kolizji i tak zawsze winien jest motorniczy.

Dodam, że gdy my szlifierkami kleszczyliśmy i życiem, nigdy nie widzieliśmy ani behawioralną i wypadkowców. A zapraszamy.

MARTA MICHAŁOWSKA

ULUBIONYM zajęciem mgra A. Dobrowolskiego jest polowanie z okien sali bhp na motorniczych nie przestrzegających przepisanej odległości między jadącymi pociągami. Ponieważ dyrekcja mieści się obok zajezdni w Podgórzu, zwłaszcza w porze wyjazdu dwurazówek szkoleni mają możliwość podziwiać, jak ich koledzy siedzą jeden drugiemu na ognie i dowiedzieć się, że jest to wysoce naganne i niebezpieczne. Lecz twierdzi, że największym niebezpieczeństwem idei są jej wyznawcy i tak jest z bezpieczną odległością co właśnie udowodnię.

Naszym oficjelowi tramwaj 105Na wydaje się być mniej skomplikowany od damskich majtek, które na wszystkie mają instrukcję prania, i do 105-tek do tej pory nie dali instrukcji obsługi. Posłużyłam się zatem dwiema dotychczas wydanymi instrukcjami, już nie obowiązującymi, ale przecież nie wszystkie zamieszczone w nich przepisy uległy dezaktualizacji. I tak w starszej, w zielonych okładkach, w par. 29 pkt 4 jest napisane, że w czasie jazdy na spadkach należy zachować od poprzedzającego tramwaju taką odległość, aby własny tramwaj zahamować w połowie tej odległości hamowaniem służbowym.

W par. 48 pkt 2 i 3 zaś stoi, że przy suchej szynie w normalnych warunkach odległość między jadącymi pociągami winna wynosić 200–300 m. W tabeli dróg hamowania (obie instrukcje podają je identycznie) przy predkości 60 km/godz. (większej nie podano) najdłuższa droga hamowania służ-

WŁASCIWIE wolalbym tematy, o których będziemy rozmawiać, poruszyć nieco później, ale skoro pani nalega. Pracę w MPK rozpocząłem w 1959 roku jako kierowca. Potem byłem magazynierem, starszym technikiem i kierownikiem zajezdni taksówek. Następnie kierownikiem zajezdni w Czyżynach, zastępcą kierownika w Bieńczykach, kierownikiem działu technicznego ruchu, głównym specjalistą do spraw organizacji i zarządzania, z jednoczesnym pełnieniem funkcji asystenta dyrektora i dyrektora szkoły zakładowej. Następnie do 1978 roku byłem szefem trójki autobusowej. Lata 1978—82 to przerwa w pracy w MPK. W tym okresie pracowałem na stanowisku zastępcy dyrektora do spraw środków produkcji w Przedsiębiorstwie Budownictwa Rolniczego w Krakowie. W sierpniu 1982 roku zaproponowano mi ponowną pracę w MPK na stanowisku kierownika w Zakładzie Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu. Po roku objąłem kierownictwo ZAW. Od października jak pani wie zaproponowano mi stanowisko dyrektora do spraw technicznych.

Pyta pani dlaczego odszedłem i wróciłem.

Odszedłem, bo uznałem, że nie ma powodu bym w MPK pracował jeżeli osoby decydujące o polityce przedsiębiorstwa nie chciały, czy też nie mogły uwzględnić pewnych zjawisk zarówno technicznych jak i ekonomicznych. Dziś mogę powiedzieć, że okresy późniejsze potwierdziły mój punkt widzenia.

Gdy po paru latach zaproponowano mi pracę w MPK ponownie zgodziłem się z dwóch powodów: po pierwsze, to jednak sentyment do tego przedsiębiorstwa, a po drugie uzna-

Nie przyjmuję argumentów na nie

tem, że obecne kierownictwo potrafiło stworzyć w najtrudniejszych przeciwieństwach czasach inny, lepszy klimat do pracy. Mimo, że pracy w MPK jest więcej niż można sobie wyobrazić, to jednak okresy MPK-owskie są dla mnie najbliższymi.

Oczywiście, że dziś rewelacyjnych planów nie chcę i nie mogę przedstawić. Nie chcę wprowadzać rewolucji niemniej jednak we wszystkich sytuacjach, które będą wymagały zmian organizacyjnych, także innych, przeprowadzę je.

Pion pełni funkcję służebną w przedsiębiorstwie, ale i kontroluje. Jest tu przecież BHP, Główny Mechanik, Główny Energetyk. Przecież przedsiębiorstwo jest olbrzymie i ciągle się rozrasta. Pion musi nie tylko nadzorować, ale wyprzedzać ten rozwój.

Mimo wszystko już dziś mogę powiedzieć, że obok wielkich problemów w pionie technicznym jak szereg wprowadzić drobnych, ale bardzo ważnych i wymagających natychmiastowych rozwiązań. Przykłady wolalbym zostawić na później.

Zdaje sobie sprawę, że jestem zmuszony do podejmowania różnych decyzji, także niepopularnych, ale tak już jest na kierowniczych stanowiskach. Uważam, że najlepszym hasłem jakie wymyśliła ludzkość to „wszystko jest możliwe”. Tak postępować dotychczas i tak mam zamiar nadal postępować. Zawsze zastanawiam się nad sposobami, metodami i czasem w jakim trzeba coś zrobić, nigdy nie przyjmuję argumentacji, że zrobić się nie da.

Cóż mogę powiedzieć więcej? To przecież początek.

Zastępcy dyrektora do spraw technicznych **ANTONIEMU GOCOWI** życzę, by jednak wszystko było możliwe, chociaż czeka go ciężkie zadanie. Ale skoro to hasło dotychczas się w MPK sprawdzało?

FILOMENA SERWIN

Na kilkunastu metrach kwadratowych Kasa przy ul. Mogiłskiej robi milionowe obroty

MIESZKAŃCY ulicy Mogiłskiej przyzwyczaili się już do widoku olbrzymich kolejek, jakie ustawiają się w ostatnich dniach każdego miesiąca i w pierwszych następnego przed punktem sprzedaży znaczków MPK. Położenie punktu pomiędzy Nową Hutą a innymi dzielnicami Krakowa sprawia, że bardzo duża liczba krakowian, w tym przedstawiciele dużych zakładów pracy, wyrabia tu karty na przejazdy środkami komunikacyjnymi oraz zaopatruje się w znaczki. Frekwencja punktu sprzedaży MPK należy się cieszyć, bo obroty są odpowiednio duże, ale lokal, w jakim on się znajduje — kilkunastometrowe pomieszczenie sklepowe bez jakiegokolwiek zaplecza trudno uznać za odpowiednie miejsce pracy dla kilkusetosobowej obsługi.

Ostrzegani przez pracowników punktu, aby nie przynosić w dniach największego ruchu, bo wówczas „z rozmożeniem” nie będzie, a być może klienci nas w ogóle bez kolejki nie wpuszczają, odwiedzamy punkt dopiero 4 listopada. Na zewnątrz nie ma wprowadzić kolejki, ale wewnątrz jest tyle osób, że trudno się polapać, do którego okienka kto sto. Okazuje się, że są cztery kolejki, bo czynne są cztery okienka, w których pracują: kierownik punktu **Zofia Puchara**, **Halina Ligocka**, **Janina Heba** i **Stanisław Zagół**. Dwie pierwsze panie na pełnych etatach. Dwie następne na półowkach etatu. Pracę na 1/2 etatu wykonują tu również panie **Maria Rosiek** i **Krystyna Sienko**. W tym dniu nieobecne, gdyż polecatowcy pracują w systemie zmianowym. Z trudem wiskamy się na „zaplecze”, które jest tu niczym innym, jak tylko dalszym ciągiem pomieszczenia sklepowego, oddzielnego kotarą. Ma najwyżej jeden metr szerokości. Ku chcenka, małeńki stolczyk, dwa krzesła i nic więcej się tam nie mieści. Stały tu jeszcze szafy ze znaczkami i kartami, ale kiedy drewniane zamieniono na metalowe, cały majątek rzeczowy punktu wy-

prowadzono do pomieszczenia dla klientów.

Aby nie denerwować interesantów — niestety niektórzy bywają bardzo nerwowi i zdają się, że niechętnie wypuszczają pracowników punktu do toalety, która znajduje się w najbliższym domu — staramy się zadawać jak najmniej bytów. Interesują nas przede wszystkim możliwości poprawy warunków pracy zatrudnionych w punkcie osób. Odpowiedź, jaką otrzymujemy od kierownika tej placówki, pani



Fot. J. BEDNARCZYK

Zofii Puchary, jest mało optymistyczna. Kierownictwo robi, co może, aby poprawić warunki pracy. Bez pomocy przewodniczącego Rady Pracowniczej **Zdzisława Mazura**, p.o. kierownika Wydziału Taryfowo-Biletowego **Mirosława Oleczyka**, w ogóle byśmy tu nie egzystowali... — mówi pani Puchara. Chociażby te metalowe szafy, w których znajduje się spory majątek przedsiębiorstwa, możemy trzymać nie w ciasnym zapleczu, ale w pomieszczeniu dla klientów. Wszystko jednak są to półśrodki. Przybywa nowych o-

siedli, ludzi oraz linii tramwajowych i autobusowych. Wszystko to w ciągu kilkudziesięciu lat mojej tu pracy się podwoiło, a punkt pozostał ten sam — mówi pani **Zofia**. Mamy najwyższe ze wszystkich punktów obroty mimo najmniejszej obsady, bo więcej okienek się tu nie zmieści. W maju bieżącego roku zrobiliśmy 12 milionów, w czerwcu — 10,5 mln, w lipcu — 14 mln, w sierpniu — również 14 mln, we wrześniu — 16 mln, a w październiku — 19,5 mln. W dniach największego nasilenia ruchu pracujemy bez przerwy w godzinach od 7.00 do 17.00, w pozostałych od 9.00 do 16.00. Klienci tłoczą się ustawicznie, psują nam drzwi, co w czasie mrozów bardzo często jest przyczyną naszych przebiegów.

— Jacy w ogóle są wasi klienci? — zadajemy na koniec pytanie. Bardzo różni. Mamy stałych klientów, którzy przyjeżdżają do nas z oddległych dzielnic. Przychodzą do nas bardzo często przemilili ludzie, ale zdarzają się też złe nastawieni do życia. Kolejki ich denerwują. Trzeba wystać, czekać, epitetów, złościwości. Zdarza się że chcą nas okłamywać, naciągać... co im się przecież nie może udać, ponieważ znamy wszystkie połączenia w mieście, strefy... Bardzo często z własnej inicjatywy jeżdżymy na dalekie peryferie sprawdzać komunikacyjne połączenia. Jedynym naszym marzeniem jest większe pomieszczenie, w którym moglibyśmy normalnie pracować.

Kierownikiem Oddziału Kas jest **Halina Gębik** i od niej dowiedzieliśmy się, że punkt sprzedaży przy ulicy Mogiłskiej, mimo najmniejszej obsady, robi największe obroty, a jego kierowniczką **Zofia Puchara** indywidualnie w sprzedaży znajduje się zawsze na pierwszym miejscu. Znakomite wyniki pracy załogi punktu sprzedaży MPK przy ulicy Mogiłskiej nie powinny jednak przesłaniać niezwykle trudnych warunków, w jakich są wypracowywane przez załogę.

MARIA BUBACZEWSKA

Jak paryski tramwaj nie podbił Warszawy

OPOWIADANO w Warszawie w ostatnich dwudziestu latach ubiegłego stulecia o mknących po szynach przez Paryż szybkich tramwajach z napisem: „Voiture automobile — Systeme Mękarski”, zastanawiając się przy tym, kim jest ów człowiek, którego polskie nazwisko figurowało na pojazdach. Niektórzy starsi panowie, mający honor walczyć na szafkach Warszawy przeciw wojskom carskim w pamiętnym 1831 roku, przypominali sobie takie nazwisko: Jan Nepomucen Mękarski, pułkownik Wojsk Polskich, dzielny żołnierz, wspaniały dowódca. Czyżby to był jego syn? Inni jeszcze interesujący się polityką ostatnich dziesięcioleci wskazywali na fakt, że na odbywającym się w dniach 26—27 listopada 1871 roku w Lozannie Kongresie Ligi Pokoju i Wolności występowała pani **Paulina Mękarska**, która poparła **Zygmunta Miłkowskiego** czyli **Teodora Tomasza Jeża** reprezentującego na kongresie Polskę, w żądaniach przyznania naszej ojczyźnie niepodległości. Czyżby to była jakaś rodzina?

Niestety, tego nie dało się wyczytać w artykułach o odkryciach naukowych **Ludwika Mękarskiego**, które ukazywały się w „Przeglądzie Technicznym” w Warszawie i „Kłosach” w 1876 roku, Kalendarzu Ilustrowanym **J. Jaworskiego** w 1877 roku, czy fachowym periodyku „Inżynieria i Budownictwo” w 1881 roku.

W każdym razie, w stolicy Królestwa Kongresowego zaczęto coraz częściej mówić, że przydałoby się przenieść wynalazek Mękarskiego z Paryża do Warszawy. Odpadł tutaj argument zaczerpnięty z Mickiewicza „Pana Tadeusza”: „A co Francuz wymyślił do Polak polubił”, bo przecież **Ludwik Mękarski**, choć urodzony w **Clermont Ferrand** z matki

Francuzki był przecież na pół-Polakiem.

Stanowił on jednak jakby przeciwieństwo swojej starszej siostry **Pauliny** i młodszego brata **Juliusza Karola**. Oboje mieli pociąg do polityki, odziedziczony zapewne po ojcu, który na francuskim gruncie działał w emigracyjnych organizacjach polskich, tj. od 1844 roku w Zjednoczeniu Emigracji Polskiej, a od 1848 roku — w Towarzystwie Demokratycznym Polskim. Córka i młodszy syn wynieśli więc z domu postępowe poglądy, co miało okazać się w czasie Komuny Paryskiej. **Paulina**, która stała się przeciwniczką rządów cesarza **Napoleona III**, występowała przeciw niemu na różnych wiecach i zebraniach obywatelskich jeszcze przed 1870 rokiem. W czasie wojny francusko-pruskiej zorganizowała oddział ochotniczy, na czele którego stanęła i walczyła, odnosząc w boju ranę. Rząd francuski chciał odznaczyć ją Legią Honorową, lecz ona, odmówiła przyjęcia odznaczenia. Jak pisze jej biograf **Krystyna Wyczańska** — w czasie Komuny Paryskiej działała w klubach kobiecych, pisywała w prasie rewolucyjnej, a w kaplicy świętego **Piotra de Montmartre** założyła szkołę dla dziewcząt. Później ukrywała się w Szwajcarii. Jej brat **Juliusz Karol** był w czasie Komuny Paryskiej komisarzem policji w Paryżu, a potem publicystą występującym

przeciw władzy jej przeciwników.

Natomiast **Ludwik Mękarski** miał zamiłowanie do nauk technicznych. Studiował w paryskiej **Ecole de Mines** i pracował przy budowie kolei Paryż — Lyon. W wojnie 1870 roku walczył jako porucznik saperów francuskich, a potem pracował w laboratorium prof. **Pawła Berta** w Sorbonie, chcąc rozwiązać zagadnienie zastosowania powietrza sprężonego w komunikacji. W efekcie jego wynalazek umożliwił zbudowanie lokomotywy ciągnącej wagony po szynach. Potem Mękarski pracował nad tramwajem pneumatycznym, 110 lat temu na paryskiej **Avenue de la Grande Armee** zademonstrował ten wynalazek prezydentowi Francji **Patrice Mac Mahonowi** i całemu rządowi francuskiemu. Prezydent był zachwycony i uważał, że należy jak najszybciej zastosować tramwaj w Paryżu. Ale trzeba było dalszych dziesięciu lat, aby tramwaj ten zaczął kursować w stolicy nad Sekwaną. Wcześniej pojawił się w **Nantes**, a potem w **Bernie**. Gdy już jednak podbił Paryż, długość założonych tam linii wynosiła 80 kilometrów. Tramwaj pneumatyczny został wprowadzony także do innych miast Francji: **Vichy**, **Aix-les-Bains**, **St. Quentin**, **La Rochelle**. Zafundował sobie także taki tramwaj Nowy Jork. Wagony tramwajowe ważyły od 7—11 ton, były zaopatrzone w silniki, zabierały 25—50 pasażerów.

Jak podaje biograf **Ludwika Mękarskiego** **Marian Gajewski** w **Polskim Słowniku Biograficznym** — lokomotywe wynalazone przez Mękarskiego ciągnące wozy znalazły zastosowanie przy budowie tunelu św. **Gotarda**, który przebiła firma „**Creusot**” w 1875 roku.

Wróćmy jednak do Warszawy, gdzie w 1902 roku magistrat doszedł do wniosku, że trzeba zastąpić konne tramwaje innym rodzajem trakcji. Ogłosił przeto przetarg, do którego **Ludwik Mękarski** stanął ochotczo.

— Mamy fundusze na zbudowanie 35 kilometrów toru podwójnego — usłyszał od warszawiaków.

— Dam pożyczkę w wysokości 1,2 mln rubli, aby w Warszawie można było położyć 52 kilometry torów. Ponadto zbuduję wszystkie bazy, wagony i tory z materiału krajowego. Dzięki temu odpadnie wiele kosztów.

— Pańska propozycja wydaje się być cenna. — oświadczyli przedstawiciele magistratu. — Nie wątpimy, że zostanie rozpatrzona przychylnie. Bardzo chcielibyśmy, aby tramwaj w naszym mieście budował rodak i w dodatku syn oficera z powstania listopadowego.

Ale sentymenty — sentymentami, a życie — życiem. Zbliżał się kres tramwaju pneumatycznego. Przetarg wygrała firma **Siemens-Schuckert**, która w 1908 roku uruchomiła tramwaje elektryczne w Warszawie. We Francji linia pneumatyczna została zlikwidowana w 1914 roku.

Ludwik Mękarski przeżył więc swój wynalazek, który z początkiem naszego stulecia zdezaktualizował się. Zmarł w 1923 roku w **Montmorency** koło Paryża. Tam leży na polskim cmentarzu.

RYSZARD DZIESZYŃSKI

W POPRZEDNIM numerze szeroko omówiliśmy prace wdrożeniowe nad zastosowaniem gazu jako paliwa dla autobusów komunikacji miejskiej. Dziś o perspektywach zastosowania silników zasilanych gazem pisze członek korespondent AN ZSRR DYMITRIJ WIELIKANOW.

SWIAT potrzebuje dziś do napędu silników wewnętrznego spalania 2,4 miliarda ton ropy i benzyny rocznie i ilość ta stale wzrasta. Z tego powodu coraz ważniejsze są prace nad zastąpieniem paliw płynnych gazem. W tym celu można wykorzystać propan, butan, wodór i inne. Najbardziej wysokokalorycznym, nieszkodliwym dla środowiska jest wodór. Jednak jego zastosowanie, nawet jako dodatku do mieszanki benzynowo-powietrznej, jest jak dotąd bardzo ograniczone, zarówno z powodu wysokich kosztów i trudności przechowania, jak i kłopotów z przewożeniem w samochodzie w stanie ciekłym — kriogenicznym przy temperaturze minus 250 stopni Celsjusza, czy w stanie intermetalicznego wodoru.

Obecnie w ZSRR eksploatuje się samochody pracujące na mieszance propano-butanowej sprężonej pod niewielkim ciśnieniem „zil-138”, „gaz-53-07”, „gaz 52-97” i modyfikacja „gaz-24”. Jednakże ten rodzaj paliwa nie ma szans na szerokie zastosowanie. O wiele bardziej perspektywicznym, z naszego punktu widzenia i bardziej praktycznym jest gaz ziemny — zawiera on 96-98 proc. metanu i jest bardziej ciepłotwórczy od benzyny. Łatwość jego zapalania zapewnia szybkie uruchomienie i rozgrzanie zimnego silnika. Przy wykorzystywaniu gazu, olej nie ulega rozcieńczeniu i rzadziej wymaga wymiany, zmniejsza się zużycie silnika. Wysoka liczba oktanowa (110) pozwala silnikowi pracować przy znacznie wyższym stopniu sprężania niż na benzynie. Możliwość pracy z nadładkiem powietrza zapewnia pełne spalanie paliwa i minimalne zanieczyszczenie środowiska.

Zamiast benzyny - gaz

Mimo niewątpliwych zalet gazu ziemnego, jego szerokie zastosowanie napotyka na szereg trudności. Przechowywanie takiego paliwa w samochodzie, możliwe jest tylko w butlach odpornych na wysokie ciśnienie lub w specjalnych termoizolacyjnych, w temperaturze minus 162 stopni, kiedy posiada on postać skroploną. W obu przypadkach tankowanie pojazdu gazem jest bardzo skomplikowane. Należy zastosować specjalne urządzenia aby nie dopuścić do pożaru lub wybuchu. Nie bez znaczenia są i straty powstałe w czasie tankowania.

Obecnie w ZSRR w fabrykach samochodów w Moskwie i Gorki produkuje się ciężarówki napędzane gazem ziemnym. Jednocześnie rozszerzana jest sieć stacji gazowych oraz zakładów, w których skrapla się gaz.

We wszystkich dotychczasowych typach samochodów przystosowanych do napędu gazowego, montowany jest podwójny system zasilania — gazem lub benzyną czy też ropą. Silniki benzynowe nie są jednak wystarczająco przystosowane do pracy na gazie. Bak benzynowy i system zasilania benzyną zwiększają — i tak już duża — masę i wagę samochodów. Aby silniki mogły pracować również na benzynie, zachowują niski stopień sprężania, zespół podgrzewania mieszanki benzynowo-powietrznej i szereg innych elementów niepotrzebnych w silnikach wykorzystujących jako paliwo tylko gaz.

W najbliższych latach przewiduje się stosowanie gazu ziemnego w postaci skroplonej. Jego objętość w stanie ciekłym przy temperaturze minus 162 stopni Celsjusza jest 600 razy większa niż w stanie lotnym. Jednocześnie zmniejsza się masa i objętość zbiorników paliwa. Badania nad wykorzystaniem gazu ziemnego w postaci skroplonej są w pełnym toku, co bynajmniej nie oznacza zahamowania prac nad budową specjalnej gazowej modyfikacji produkowanych obecnie silników samochodowych na sprężonym gazie.

Gaz ziemny stosowany w silnikach benzynowych i dieslowskich pozwoli znacznie zmniejszyć popyt na ropę i paliwa ropopochodne.

Czy tylko „Sygnały” są za?

„Klarisol” nadal straszy

Z PUBLIKACJI (nie tylko w naszej gazecie) wiemy, że domieszka do paliwa pod nazwą „klarisol” w naszym przedsiębiorstwie nie wzbudziła entuzjazmu. O przyczynach już trochę pisałam. Od tamtego okresu niewiele się właściwie zmieniło. Ci, którzy specyfików wprowadzają, nadal nie są przekonani co do jego zalet, przedstawianych przez naukowców. Ba, nie przekonują także dobre zdania o „klarisolu” tych, co go stosują, np. „Transbudu”.

Hamulec dla „klarisolu” w naszym przedsiębiorstwie zdają się być owe nieszczesne 3 proc. o jakie obcięto normy zużycia paliwa. Tymczasem oszczędności są różne w różnych wozach, bo... im w gor-

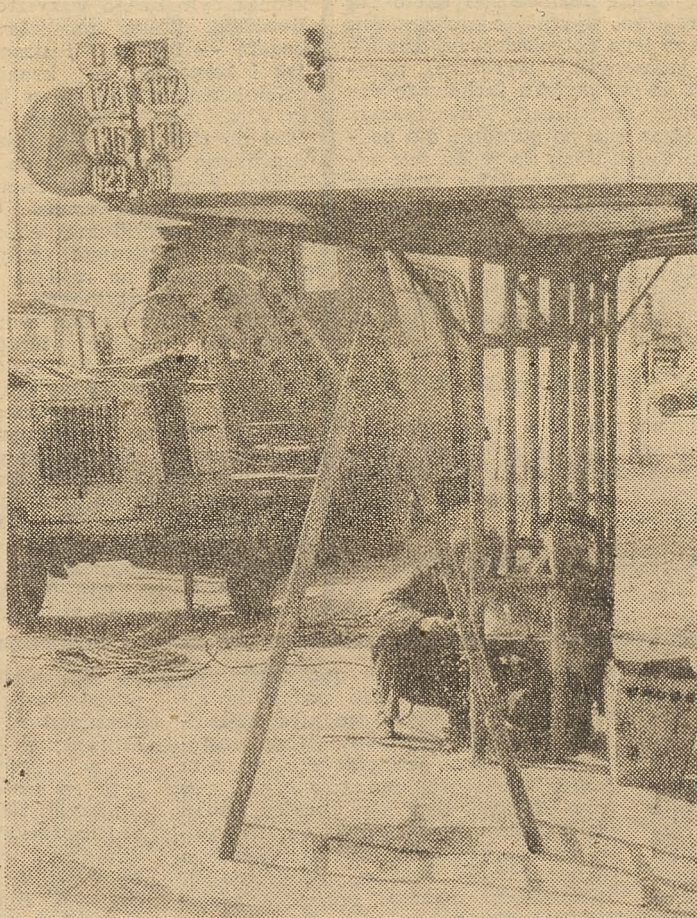
szym stanie silnik i większe przeciążenie, tym większe oszczędności. Dobry silnik, należycie wyregulowany spalanie paliwa ma prawidłowe i domieszka nie jest mu potrzebna. Zdaniem inż. Bogusława Szczerskiego z Instytutu Technologii Nafty, bez względu na stan silnika domieszka „klarisolu” do paliwa zmniejsza zadymienie spalin. W spalaniu paliwa w agregatach grzewczych autobusów MZK w Warszawie pomiary wykazały, że to dymienie jest mniejsze o połowę. B. Szczerski twierdzi, że badania prowadzone przez Wojskową Akademię Techniczną wykazują, iż właśnie poprzez poprawę spalania „klarisol” powoduje, że zużycie tulei silnikowych jest o

około 25 proc. mniejsze zanieczyszczenie zaworów o około 20 proc., komora spalania jest czystsza o około 30 proc. Wszędzie, gdzie badano i stosowano „klarisol”, a więc w WAT, radomskiej WSI, Wojskowym Instytucie Techniki Pancernej i Samochodowej, MZK — Warszawa, „Transbudzie”, PKS — Katowice, PZL w Mielcu — zużycie paliwa było mniejsze i to od 3 do 8 proc. (w samochodach marki „kamaz”). Czemu nasze przedsiębiorstwo jest tu wyjątkiem, mało raczy wiedzieć.

Jest i drugie pytanie: jeżeli „klarisol” jest taki świetny, to dlaczego z takim oporem jest wdrażany? Czemu nie obroni się sam? Zdaniem Bogusława Szczerskiego, Stanisława Aleksia i Leszka Ziemiańskiego z Instytutu Technologii Nafty, dzieje się tak dlatego, że „klarisolu” do pierwszego nie ma, bo jego stosowaniem nie są zainteresowane ani CPN, ani rafinerie. Niestety nowości muszą mieć sponsora. Być może w momencie gdy czytelnicy otrzymają naszą gazetę, będzie już decyzja centralna o konieczności stosowania domieszki. Do tego momentu jednak trwa przekonywanie użytkowników przez twórców „klarisolu” o jego zaletach. W naszym przedsiębiorstwie nie idzie to łatwo. O dziwo! Zmniejszenie zadymienia jest argumentem dla niewielu. Ociecie norm burzy umysły. Dziwić się chyba nie ma co. Wszak jest to wyciąganiem pieniędzy z kieszeni części kierowców, bo ci, co mają dobre auta, możliwością oszczędności posiadają minimalne. Lepszego powietrza domagamy się wszyscy, ale dbać o nie ma „ktoś”.

Jeszcze jednym argumentem jest zwiększone zanieczyszczenie aparatury wtryskowej w pierwszym miesiącu stosowania domieszki. Ale przecież „ojcowie” „klarisolu” mówią o tym. Ich zdaniem nie jest o zwiększenie zanieczyszczenia, ale „pęcznienie” już istniejącego osadu poprzez jego rozmiękanie. Tak dzieje się w pierwszych tygodniach. Do czym osad jest samoczynnie wydalanym i potem już zanieczyszczenie systematycznie się zmniejsza.

F. SERWIN



Cieszą się mieszkańcy. Będzie nowa wiatła.

Fot. JACEK BEDNARCZYK

Mówi CZESŁAW GRABOWSKI, kierownik podgórskiego oddziału komunikacyjnego — PKR w Prokocimiu. Starym obsługuje tylko dwie linie, przeważnie nie ma tam więc obsady. Motorowi słusznie jednak domagali się, by w dostępnie im WC. Po rozmowie z kierownictwem ZTP postanowiliśmy dać do drzwi WC zamek tramwajowy. Każdy motorniczy mógł więc ko-

mi się a ślady byty codziennie.

Pan Surówka mógłby się tym nie zajmować, sprzątać ubikacji nie musi, ale twierdzi, że skoro ma czas, to mu się nie stanie. Zeby tylko dorosli nie zachowywali się jak gówniarze. Jeszcze nie wszystko rozumiem, trzeba więc obejrzeć „kibelę”. Na miejscu zaczęłam się zastanawiać, czy aby na pew-

parę fliz ze ściany. Na deskach sedesowych wydrapano gwoździem „MPK”. Musiał to zrobić kierownik, bo ginęły deski.

W pomieszczeniu PKR zastaję motorniczego KAZIMIERZA NOWINSKIEGO. Na pytanie, czy nie wstyd mu, że koleddy dewastują i kradną, odpowiada, że owszem, ale tam trudno przecież ludzi upilnować.

stał więc tylko dół kloaczny. Chciałoby się zawołać „ludzie gdzie wyście się chowali!” Tylko we wrześniu trzeba było wykonać 160 wszelkiego rodzaju napraw zdewastowanych urządzeń sanitarnych w WC. O kosztach nie wspomnę. Do tych, którym brak elementarnego poczucia kultury, świadomości kosztów, ponoszonych przez nas wszystkich, pewnie nie dotrze. Czy na chamsko nie ma rzeczywiście lekarstwa?

F. SERWIN

Śmierdzący temat

czystać z ubikacji. Rok temu „przybytek” został wyremontowany.

A dziś?... Jedziemy z fotoreporterem do Prokocimia. W pomieszczeniu socjalnym zastajemy witającego nas ze szczotką i zmiotką STEFANA SUROWKĘ. W pomieszczeniu czystości. Mimo że śmieci nie ma, trwa zamiatanie, garnki po śniadaniu już umyte, schowane w szafce, na oknach kwiatki. Pytam o WC.

— Proszę pani, ja już nie mam sił. Cały październik dosłownie lażem za każdym do kibla, bo chciałem złapać tego drania fletucha, co stał się buciorami na desce sedesowej. Niestety, nie udało

no dostęp tu mają tylko dorosli? Toż to niszczących nasze przystanki, kosze na śmieci itp. nazywamy wyrostkami i wandalami.

Gdyby nie napisy, ściany WC można by nazwać czystymi. Gdyby... Tymczasem... „Iksiński skurwiel”, „Igrekowska dewotka”, „Zetowski pedał” to te łagodniejsze, dające się od biedy cytować ścienne napisy. Kratki wywietrzników wyrwane, kurek od kranu zastępuje sklejka, bo już nawet kawałki grubego drutu kradziono. Systematycznie ginie też wielka, przecież nie nadająca się do mieszkania — świetlówka, była mydelniczka — wyrwana ją. Ba — wyrwano nawet

Brak kultury to bardzo łagodne określenie. Zwierzęta trudno posadzać o kulturę, a przecież nie dewastują one bezmyślnie, ba! te oswojone można nawet nauczyć „kulturalnego” załatwiania swoich potrzeb. Zwierzęta można...

Na moje stwierdzenie, że przecież z tego WC korzystają tylko motorowi, odpowiada z zażenowaniem:

— Większość dziś, to już nie ci prawdziwi motorowi. Do nas przychodzą różni ludzie.

Wcale nie lepiej prezentuje się WC w punkcie na placu Bohaterów Getta. Tu z kolei ktoś rozbił muszlę, została więc wymontowana, nowej nie można kupić, pozo-



Fot. ST. MAKAREWICZ



— Kiedy wreszcie przestaniemy obskładać tramwaje i autobusy? Jak długo nie będziemy mieli możliwości przyzwolnić załatwiać swoich naturalnych potrzeb? — pytała głośno na naradach roboczych kierowcy i motorowi.

— Nie będziemy przyjmować końcówek komunikacyjnych, jeżeli nasza załoga nie będzie miała na końcówkach przyzwolonych warunków — mówią przedstawiciele kierownictwa przedsiębiorstwa na ważnych naradach. Wszyscy oni mają rację.



Ze starej krakowskiej prasy

RUCH kolei elektrycznej na linii Rynek — Park Krakowski daje powód do nieustannych zażaleń publiczności, z powodu nieregularnego krążenia wozów tak, że nieraz po kilkanaście minut czekać trzeba na nadejście wozu. Z tego powodu wiele osób nie używa kolei, nie spiesząc się, bowiem może wcześniej przyjść na zamierzone miejsce od wagonu, na który tak długo czekać przychodzi. Szczególniej dotkliwie daje się ta nieregularność odczuwać w obecnej porze jesiennej, a zarząd kolei we własnym interesie powinienby dołożyć wszelkich możliwych starań, ażeby zapewnić ruch wagonów regularny, odpowiadający kontraktowi zawartemu z gminą. Uciążliwa też tak ważna sprawa przeniesienia przystanku na róg ulicy Granicznej i tramwaje dalej zatrzymują się na miejscu krzyżowania się o kilkadziesiąt kroków bliżej kościoła OO. Karmelitów.

„CZAS” — 16 października 1901 roku

Rada Nadzorcza kolei elektrycznej w Krakowie odbyła onegdaj posiedzenie. Przedłożono jej rezygnację pana dyrektora Leopolda Mussila, wniesioną z powodu nadwątłego zdrowia. Rada Nadzorcza przyjęła z ubolewaniem rezygnację zasłużonego około założenia tramwaju elektrycznego dyrektora, wyrażając mu zarazem w gorących słowach podziękowanie za jego dotychczasową działalność. Na prośbę Rady Nadzorczej, jednomyślnie wyrażonej, pozostanie pan dyrektor Leopold Mussil na stanowisku fachowego doradcy Rady Nadzorczej w sprawach organizacji Towarzystwa. Narazie wyjeżdża pan Mussil na dłuższy czas na południe dla podratowania zdrowia. Prowizorycznym dyrektorem na jeden rok zamianowała Rada Nadzorcza dotychczasowego kierownika technicznego pana Fischera. Rada Nadzorcza przyjęła z zadowoleniem do wiadomości sprawozdanie o wynikach finansowych ruchu na kolei na czas przekształcenia linii konnych na elektryczne. O rentowności kolei nie można jeszcze dzisiaj wydać sądu, dopóki nie zostaną wybudowane dalsze linie i dopóki nie będą znane wyniki ruchu całej sieci. Gdyby ruch na nowych liniach rozwinął się podobnie jak na starych bilans przedstawiałby się bardzo korzystnie.

„CZAS” — 23 października 1901 roku

Panika w tramwaju konnym we Lwowie

W czasie jazdy tramwaju konnego we Lwowie pękły przy zjeździe z górki hamulce. W czasie opuszczania w panice pojazdu jedna osoba, 23-letnia dziewczyna zginęła, uderzając głową o bruk w czasie upadku. Kilka osób jest rannych.

„CZAS” — 29 października 1901 roku

Wybrała: (M. B.)

Konkurs fotograficzny

W ŚWIETLICY przy pl. Serkowskiemu odbył się 12 listopada reklamowany od kilku miesięcy — konkurs fotograficzny pracowników MPK i ich rodzin pt. „Z obiektywem na rajd, obóz, wczasy”. Konkurs zorganizował w ramach ogólnopolskiego współzawodnictwa zakładów pracy „O zdrowie i sprawność załogi”. Dział Kultury, Sportu i Turystyki oraz zakładowa komisja tego współzawodnictwa. Zgłaszanie prac do konkursu szło dość opornie, nie było zbyt wielu chętnych — wiadomo, materiały fotograficzne są drogie i trudno dostępne. W dniu rozstrzygnięcia konkursu okazało się jednak, że do oceny zgłoszono aż 20 zestawów przeźroczy, 7 zestawów fotograficznych i 4 kroniki. Największą atrakcją wśród kronik było dzieło Krzysztofa Doraziły, który przedstawił bogatą — tak w ilustracje, jak i komentarz — kronikę działalności zakładowego koła PTTK im. W. Pola od 1974 do 1986 roku. Wspaniała drewniana płaskorzeźba na okładce kroniki — wykonana przez Antoniego Barana (obecnie na emeryturze), ciekawie opisane, pismem gotyckim, przygody na rajdach i szlakach turystycznych, to elementy które tworzą wartość obejrzania całości. Drugie miejsce zdobyli twórcy książki pamiątkowej szkolnego klubu krajoznawczo-turystycznego, również bogato ilustrowanej ze znacznie skromniejszym komentarzem. Dalsze miejsce przyznano dziełu znanego narciarza Janusza Kucharskiego, wyzywającego się w charakterze komentatora i karykaturzysty na obozach narciarskich w Zakopanem

oraz fotokronika Ogniska TKKF „Tramwajarz” — z oszczędnym komentarzem do zdjęć z różnych imprez, zawodów, spartakiad.

Wśród autorów fotografii I miejsce zajęła Maria Dobosz z ZTS — za zestaw pt. „Tatry zimą i wiosną”, a kolejne Adam Pabian z ZAW za zestaw pt. „Festyn w Osieczanach” oraz Marek Michałowski z ZZZP za zestaw pt. „Dzień Dziecka”.

Barwnie prezentowały się zestawy przeźroczy. Przeplatały się sceny świeżej, soczystej, wiosennej zieleni, z fragmentami dojrzalego słońca letniego, zimnego i białego, ale także oryginalnego w swej surowości krajobrazu zimowego oraz przepięknej scenarii jesieni.

Organizatorzy mieli nie lada problem, oceniając wraz z uczestnikami konkursu walory artystyczno-estetyczne, jakościowe, krajoznawcze oraz dowcipny komentarz autorów przedstawionych prac. Można było odnieść wrażenie, iż ten demokratyczny sposób oceny przypadł do gustu uczestnikom imprezy, gdyż uniknięto w ten sposób ewentualnej stronniczości, kumoterstwa itp.

Najwyższe oceny zebrały:

▲ zestaw „Szwajcaria saksońska” — Józef Maciejasz z PB — 77 punktów,

▲ zestaw „Zakończenie sezonu koła PTTK” — Janiny Deraził z KO — 77 pkt,

▲ zestaw „Muzeum porcelany w Miśni” — J. Maciejasz — 76 pkt,

▲ zestaw „Wiosna — lato — jesień w górach” — Krzy-

sztofa Doraziła z ST — 73 pkt,

▲ zestaw „Kraków” — Stefana Weigla z OSZ — 73 pkt,

▲ zestaw „Tatry” — Piotra Laska z PB — 59 pkt.

Ciekawe były też prace: „Na rybach” — „Wycieczka do Łańcuta”, „Nad Góldapiem”, „Jeziora”, „Ścieżka zdrowia”, „Jesień”, „Sztokholm”, „Tatrzańskie wędrówki” i wiele innych. Na wyróżnienie zasługuje wspaniały komentarz do zestawu „Tatry”, który przytaczał nawet legendy góralskie oraz zestaw „Kraków”, którego autor wykorzystał nawet przeźroczą z lotu ptaka. Wykazał też wiele inwencji i pomysłowości przy prezentacji historycznych już momentów otwarcia hotelu „Cracovia”.

Skromne upominki wręczone najlepszym, z pewnością nie rekompensują ani włożonego wysiłku, ani poniesionych kosztów materiałów i sprzętu — niemniej niechaj będą wyrazem podziękowania ze strony organizatorów za ich udostępnienie i zaprezentowanie szerszej publiczności, co pozwoli na wymianę doświadczeń, doskonalenie zamilowania w dziedzinie fotografii a przede wszystkim przypomnienie mile przeżytych chwil na rajdzie, obozie, wczasach itp.

Honorowymi jurorami konkursu byli: — ceniony w naszym gronie turysta fotografik — Czesław Dyłowicz oraz działacz PTTK — Stanisław Wójtowicz.

ZYGFRYD FENRYCH

ZDARZYŁO SIĘ TO 27 grudnia 1980 roku w sosnowym lesie o nazwie Tangham Wood, dokładnie w odległości pół mili od bazy Amerykańskich Sił Powietrznych — Woodbridge w hrabstwie Suffolk w Wielkiej Brytanii. Koronnym świadkiem zdarzenia jest pułkownik Charles I. Halt, zastępca komendanta Amerykańskich Sił Powietrznych 81 st. Tactical Fightr Wing, stacjonujących obok Królewskich Sił Powietrznych (RAF) w Woodbridge. W oficjalnym raporcie skierowanym do swoich przełożonych zatytułowanym „Niewyjaśnione Światło”, który dostał się do wiadomości publicznej dzięki badaczom i ekspertom UFO z Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych, pułkownik Halt pisał:

„Wczesnym rankiem policjanci z patrolu policyjnego bezpieczeństwa Amerykańskich Sił Powietrznych widzieli niezwykle światło za bramą bazy Woodbridge. Myśląc, że jakiś samolot uległ wypadkowi lub został zmuszony do lądowania, poprosili o pozwolenie wyjścia za bramę. Imi indywidualni obserwatorzy meldowali o widzianym w lesie niezwykle jasnym świetle. Został on określony jako metaliczny, kształtu trójkątnego, w przybliżeniu od 2 do 3 metrów długości przy podstawie i ok. 2 m wysokości. Rozjaśnił on las białym światłem. Sam obiekt był oświetlony czerwonym pulsującym światłem na szczycie i niebieskim na brzegach. Unosił się w powietrzu na niewielkiej wysokości lub spoczął na podporach na ziemi.”

Gdy patrol zbliżył się do obiektu, obiekt zaczął manewrować wśród drzew i zniknął. W tym czasie zwierzęta z pobliskiej farmy „wpadły w szal”. W godzinę później obiekt był widoczny przez krótki czas, gdy zbliżał się do tylnej bramy bazy.

Następnego dnia, w miejscu gdzie zaobserwowano zjawisko, na ziemi znaleziono trzy wgłębienia w gruncie, głębokości na półtora cala i o średnicy 7 cali. Teren, na którym lądował obiekt, był badany radioaktywnie, stwierdzono promieniowanie na wgłębieniach gruntu i na jednym z drzew. Dalszy ciąg meldunku pułkownika Halta brzmiał:

„...w nocy widziano *wśród drzew czerwone światło, wielkości tarczy słonecznej. Światło to wirowało i pul-

sowało. W pierwszym momencie wydawało się, że światło podzieliło się na części i rozzerwało na pięć oddzielnych białych obiektów, które następnie zniknęły. Bezpośrednio po tym fakcie, na niebie zauważone zostały trzy obiekty, dwa na północy, jeden na południu — wszystkie ok. 10 stopni nad horyzontem. Obiekt z południa poruszał się szybko, gwałtownymi kanciastymi ruchami, wysyłając zielone i niebieskie światło. Obiekt na północy widziane przez soczewki powiększające 8—12 razy poruszał się po torze elipsy, po czym dokonał pełnego obrotu. Pozostawały one na niebie przez godzinę lub więcej. Obiekt, który z południa przesunął się na wschód, był widoczny ponad 2 godziny i od czasu do czasu promieniował w dół strumieniem światła.”



Pułkownik Halt kończył swój raport stwierdzeniem, że świadkami tego zjawiska byli liczni ludzie, w tym on sam.

Przed złożeniem raportu przełożonym pułkownik Halt szukał rady u komendanta Królewskich Sił Powietrznych, dowódcy eskadry Donalda Morlanda, który powiedział później dziennikarzom: „...Gdy przyszedł do mnie i zrelacjonował, co widział, wówczas po raz pierwszy dowiedziałem się o tych wydarzeniach. Znam pułkownika Halta dobrze, szanuję go i jestem zupełnie pewny, że opowiedział mi prawdę. Cokolwiek to było, było w stanie dokonywać w powietrzu takich manewrów, do jakich nie jest zdolny żaden znany mi samolot. Zdarzenie, które zrelacjonował mi pułkownik Halt, zaliczam do niewytłumaczalnych fenomenów.”

Szczegóły dziwnych zdarzeń w le-

sie uzupełnia Art Wallace (jest to pseudonim), funkcjonariusz Policji Bezpieczeństwa Amerykańskich Sił Powietrznych. Tej nocy został wysłany w konwoju wojskowych pojazdów i to co widział, tak opisuje:

„Spojrzelismy na niebo i zobaczyliśmy czerwoną kulę światła lecącą nad drzewami w naszym kierunku. Nie było słychać żadnego szumu czy dźwięku. Byliśmy zupełnie odrętwiali. Zmieniła czerwone światło eksplozja kolorów, wszystkich rodzajów kolorów. Zostaliśmy momentalnie oślepieni i gdy kolory zniknęły, ukazała się nam maszyna... To, co zjawilo się przed nami, miało kształt trójkąta i było pokryte runkami i klamami oraz innymi urządzeniami. Obiekt miał ok. 20 stóp długości u podstawy, wysoki

Lądowanie UFO w Suffolk

był na 12—15 stóp... (a więc podaje on dwukrotnie większe rozmiary obiektu, niż to zrobił w swoim raporcie pułkownik Halt! — przyp. aut.) Dowódca stacji, abyśmy podeszli do obiektu. Podeszliśmy dość blisko, tak że mogliśmy go dotknąć. Obiekt wydzielal metaliczne, niebieskawe światło... Nagle na jego szczycie ukazało się zielone światło. Rozprzestrzeniło się na ścianę pojazdu, a następnie objęło nasze głowy... W pierwszym momencie poczułem się dziwnie i zdawało mi się, że ogarnia mnie ciemność. Następna rzecz, jaką pamiętam, to obudzenie ok. godziny 5.00 rano. Leżałem w poprzek mojej ławy do spania, w mundurze i ubdconych do kolan białych i spodniach. Do dzisiaj nie wiem, jak wróciłem do baraków i co się stało ze mną po tym jak obserwowałem zielone światło. Mój współpracownik powiedział, że zostałem wniesiony do

pokoju przez jakichś ludzi, których on nie znał i rzucony na łóżko... Ja i moi kolezdy zostaliśmy wezwani do bazy służby bezpieczeństwa bazy w Bentwaters i powiedziano nam, że to, co widzieliśmy, należy traktować jako ściśle tajne. Dodano, że jeśli cokolwiek powiemy, to się dla nas źle skończy.”

Zarówno Art Wallace, jak i leśniczy Roger Boast z pobliskiej leśniczówki zwracają uwagę, że w czasie zdarzenia zwierzęta leśna wybiegały w panice z lasu, natomiast było na polu tuż obok biegło jak szalone.

Dwie badaczki UFO, pani Brenda Cutler z Leiston i Dorothy Street z Oulton Broad próbowały atakować mur milczenia otaczający sprawę lądowania UFO w Suffolk i przebić tę tajemnicę, lecz bez powodzenia. Jeden tylko szczegół zdarzenia udało im się uzyskać od pułkownika Halta. Powiedział on im mianowicie, że: „...jeden ze świadków usiłował wdrapać się na pojazd, ale ten wystartował”.

Przedstawiciel Ministerstwa Obrony w Londynie odmówił ujawnienia danych wysłannikowi „News of the World” — skąd pochodziły powyższe dane — wyjaśniając, iż: „Znamy ten raport, ale uważamy, że sprawa ta dotyczy Amerykańskich Sił Powietrznych, a nie nas”. Natomiast przedstawiciel Sił Powietrznych USA w Mildenhall — Suffolk powiedział: „Wszystkie raporty na temat tego incydentu znajdują się obecnie w waszym Ministerstwie Obrony”.

Porucznik Larry Fawcett, ekspert w sprawach UFO z Connecticut, szef amerykańskiej organizacji Citizens Against UFO Secrecy (Obywatele Przeciw Tajności UFO), powiedział: „Jestem przekonany, że obcy pojazd latający lądował w tym lesie... Zarówno przedstawiciele wojska brytyjskiego, jak i amerykańskiego wiedzą znacznie więcej niż kiedykolwiek zostało ujawnione...”

BRONISŁAW RZEPECKI (GBNOL) *

* — Grupa Badań NOL — nieformalna organizacja ufologiczna zajmująca się ewidencją i weryfikacją przypadków obserwacji NOL z terenu Polski. Adres kontaktowy: Bronisław Rzepcki skr. poczt. 71 30-529 Kraków — 14.



Fot. S. MAKAREWICZ

KRONIKA WYPADKÓW

LISTOPAD

◆ **Ślusarz Edward Dziędzic** z ZTP, 6 listopada, wychodząc z kanału naprawczego uderzył głową w betonową krawędź, doznając rany ciętej. Było to rażące nieprzestrzeganie przepisów bhp ze strony poszkodowanego, który nie posiadał na głowie kasku. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

◆ **Uczeń klasy II ZSZ, Mariusz Spólnik**, podczas praktycznej nauki zawodu w ZNA, 6 listopada, pomagając przy demontażu uchwyty samocentrującego tokarka, doznał stłuczenia drugiego i trzeciego palca lewej dłoni. Wina nadzoru. Zwolnienie lekarskie — 17 dni.

◆ **Motorniczy Aleksander Sowa** z ZTP, 6 listopada, w wyniku przytrzaśnięcia ręki skrzydłem bramy, doznał złamania małego palca prawej ręki. Przyczyną wypadku: brak uchwytu — rączki przy ramieniu blokady drzwi, silny podmuch wiatru i niezachowanie odpowiednich środków ostrożności. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Motorniczy Andrzej Okarmus** z ZTP, 7 listopada, w wyniku najechania przodem wozu silnikowego linii „19” na tył ruszającego z przystanku tramwaju linii „2”, doznał stłuczenia lewej części miednicy. Odpowiedzialność za wypadek ponosi motorniczy, który nie zastosował wszelkich możliwych środków hamowania — użycia ręcznego hamulca.

◆ **Kierowca Edward Miksz** z ZAB, 7 listopada, podczas wychodzenia z autobusu, doznał skręcenia stawu skokowego prawej nogi. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 19 dni.

◆ **Sprzątająca Krystyna Dusik** z ZTO, 11 listopada, podczas zamykania kluczem drzwi szatni z powodu szarpnięcia ich przez innego pracownika, doznała skaleczenia czwartego i piątego palca lewej ręki. Poszkodowana przebywała na zwolnieniu lekarskim — 9 dni.

◆ **Kierowca Józef Pawełka** z ZAW prowadząc autobus, 14 listopada, podczas omijania znajdującego się na jezdni pieszego, zderzył się z samochodem ciężarowym, w wyniku czego doznał stłuczenia kolana lewej nogi. Pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Kierowca Stanisław Wątor** z ZTS, 14 listopada, w wyniku najechania tramwaju na stojący na torowisku samochód pogołowia siedłowego WUKO, doznał stłuczenia tylnej części głowy. Winę za wypadek ponosi motorniczy tramwaju, a poszkodowany kierowca pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Kierowca Krzysztof Pilek**

z ZAW, 15 listopada, podczas wychodzenia z fotela kierowcy, a następnie poślizgnięcia się na mokrej podłodze autobusu i uderzenia głową o barierkę, doznał rany ciętej głowy. Zwolnienie lekarskie — 12 dni.

◆ **Kierowca Wojciech Mołęcki** z ZAB, 19 listopada, podczas wyciągania na prośbę przedstawicieli MO z rowu „fiata”, który uległ wypadkowi, doznał stłuczenia prawego oka. Uraz oka nastąpił na skutek uderzenia kamieniem wyrwanym przez wirnik wentylatora chłodnicy. Przyczyna wypadku obiektywna. Poszkodowany pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Młodociany pracownik Jacek Kuźma** z ZAP, 19 listopada, podczas zmywania benzyną ścian z powodu zapalenia się od pilnika gazowego szmaty, doznał poparzenia lewej nogi. Wina nadzoru. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Motorniczy Zbigniew Burtan** z ZTP, 20 listopada, podczas otwierania drzwi wagonu od strony stanowiska motorniczego — dotknął ręką nie zaizolowanego przewodu zasilającego podgrzewacza szyb — uległ porażeniu prądem elektrycznym. Wypadek powstał z winy zakładu pracy. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

◆ **Junak OHP Tomasz Kowalczyk** pracujący w ZNA, 24 listopada, podczas podnoszenia gorącego elementu bez użycia ochronnych rękawic, doznał oparzenia czwartego palca lewej ręki. Wypadek nastąpił z winy poszkodowanego, który pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Junak OHP, Jerzy Czaja**, 26 listopada, na skutek uderzenia prawej ręki młotkiem, doznał stłuczenia kciuka. Ten wypadek również nastąpił z winy poszkodowanego, który nadal pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

◆ **Wartownik Marian Bielecki** z Działu Specjalnego, 28 listopada, gdy usiłował złapać osobnika znajdującego się na placu postojowym, doznał złamania pierwszego palca lewej ręki. Przyczyna wypadku obiektywna. Poszkodowany pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

*

W listopadzie pojazdy MPK brały udział w 160 wypadkach i kolizjach drogowych, w 33 z nich zawinił pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 11 wypadków i kolizji w tym 2 zawinione, w ZAC — 17 (6 zawinionych), w ZAW — 22 (7 zawinionych), w ZAP — 16 (5 zawinionych), w ZTH — 43 (7 zawinionych), w ZTP — 37 (4 zawinione), w ZTX — 10 (2 zawinione), w ZTS — 4.

(M.B.)

OD KIEROWNICTWA za jezdni „Wola Duchacka” otrzymaliśmy kilka listów wyrażających podziękowanie za wzorową postawę pracowników tego Zakładu. Wypada odnotować te pochwały:

I tak 15 października wysłała list do MPK pani Wanda Opacka. Jadąc kilka dni wcześniej autobusem „C” narażona była, wraz ze współpasażerami, na ordynarne zachowanie dwóch, niezbyt trzeźwych, żołnierzy. Prowadzący wóz **JERZY RAPACZ** „nie czekając na prośbę któregoś z współpasażerów zatrzymał autobus i zażądał natychmiastowego uspokojenia się. Właściwa postawa kierowcy umożliwiła dalszą spokojną jazdę i wzbudziła uznanie wśród pasażerów” — kontynuuje pani Opacka, a my przyłączamy się do jej podziękowań.

Z kolei pan **Zbigniew Burszek** 13 października o godzinie 20.45 zobaczył na przy-

Zasłużyli na uznanie

stanku w Pychowicach autobus linii „162”. Bez przekonania kiwnął ręką, ale ku jego satysfakcji wóz zatrzymał się, mimo że od przystanku dzieliło go już 100 metrów. Kierowcą, który w interesie pasażera zdecydował się na odejście od obowiązujących przepisów jest **ANDRZEJ GĄSIOREK**. Wykazał on dobitnie, że dobrze wie, komu służy jego praca. Oby więcej takich kierowców.

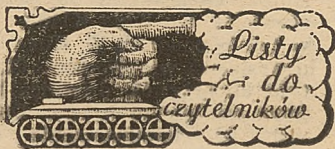
Nieco inny charakter ma list w sprawie **ROMANA HUSARA**, także kierowcy. Jest to oficjalne pismo skierowane do przedsiębiorstwa przez zastępcę dowódcy ds. politycznych jednej z jednostek 6 Pomor-

skiej Brygady Powietrzno-Desantowej. Odbываяc w niej ćwiczenia, pan Husar „wzorowo i z honorem wywiązał się ze swych obowiązków służbowych i społecznych. Był dyscyplinowanym i sumiennym żołnierzem. Swoją postawą, pracą, służbą zasłużył na uznanie przełożonych i kolegów. Nie szczędził trudu i wysiłku, aby wzorowo spełniać swoje obowiązki”.

Trzy listy, trzy sprawy, a przecież chodzi w gruncie rzeczy o jedno: o rzetelne i sumienne podejście do swych obowiązków. A tak przy okazji, te listy obalają pewien, bardzo powszechny wśród sporej grupy pracowników ruchu, mit. Okazuje się, że pasażer nie zawsze chwytą za pióro tylko po to, by kierowcy czy motorniczemu „dolożyć”, żeby zrobić mu na złość. Owszem zdarzają się i takie wypadki, ale ludzie widzą też ciężką pracę i potrafią ją docenić. (kg)

Wizyta „Tramwaj Klubu” z Brna

KILKA miesięcy temu nawiązał kontakt z naszym przedsiębiorstwem — Sekcją Historyczną i Klubem Miłośników Komunikacji Miejskiej, zarząd „Tramwaj Klubu” z Brna. Ponad dwudziestoosobowa grupa członków brneńskiego Klubu Miłośników Tramwaju, planując wycieczkę do Warszawy, zaprosiła zatrzymać się na jeden dzień w naszym mieście, zwiedzić je i poznać bliżej przedsiębiorstwo. Zaproszeni zostali przez kierownika Sekcji His-



90 minut emocji

RUSZAMY punktualnie 19.20. Z szumem opon mijamy pierwszy przystanek, potem kilka zatrzymań, mijamy jeszcze jeden. Zaczynają się emocje. Po serpentynach na Bielanach wlecz się „star”. Gaz do dechy — przeskakujemy przez podwójną linię ciągłą na lewo i do góry, do góry. Uff, ta przeszkoła za nami. Za Liszkami skręcamy na Piekary, trzeba uspokoić się papierosem. Dym trochę przeszkadza, szczególnie tym na przednim pomoście — no to wietrzmy. Przez otwarte drzwi wpada wilgotne, jesienne powietrze, o ileż lepsze od tego w zasmrodzonym Krakowie.

Jeszcze tylko mały skok w bok, co tam, niecałe 2 kilometry od trasy, ale klient płaci, klient wymaga. Każda słowa się liczy. Wreszcie Jeziorzany. 10 minut postoiu i z powrotem. Tu już nie ma na co czekać, stajemy tylko na czterech przystankach i prawie bijemy rekordy trasy, ale... Oszczędność paliwa pierwszym pokazaniem kierowcy, to się przecież premiuje. Z górki w Ściejowicach — no to na luzie, niech się toczy. Bielany — to samo, ostro w dół, prawo, lewo, i na luzie. Luz jest w życiu najważniejszy.

Salwator, czas niezły, 10 minut przed rozkładem. Szkoda tylko, że zabrakło czasu na rozpisanie karty drogowej. Od samego początku popołudniowej zmiany.

Te 90 minut emocji znalazło odzwierciedlenie w raporcie głównego inspektora ruchu. Kto zgadnie ilu uchybień, wykroczeń i przewinień doliczył się podczas jednego, zwykłego kursu kierowcy nr sl. 4288 na linii „239” w poniedziałkowy jesienny wieczór?

torycznej Jana Koźmicy. I tak oto niedawno przybyli do MPK serdecznie witani przez dyrektora **Tadeusza Trzmiela**, kierownictwo Klubu MKM — prezesa **Juliana Pilszcza** i wiceprezesa **Janusza Kucharskiego** oraz przedstawiciela Sekcji Historycznej **Krzysztofa Prądzynskiego**. Po krótkiej informacji o naszym przedsiębiorstwie zaprezentowanej przez **Tadeusza Trzmiela**, a uzupełnionej przez **Juliana Pilszcza** goście przezwiezieni zostali do Wieliczki, gdzie zwiedzili Kopalnię Soli. Uczestnikom wycieczki pokazano zabytkowe obiekty przy ulicy Wawrzyńca przeznaczone na przyszłe muzeum komunikacji miejskiej, a w Zakładzie Eksploatacyjnym Tramwajowym w Nowej Hucie zabytkowy tabor przeznaczony do rekonstrukcji oraz obiekty zajezdni. Wysłuchali też prelekcji na temat historii komunikacji w Krakowie, wzbogaconej przez zwozami. Zakończenie wizyty było niezwykle atrakcyjne, szczególnie dla tych, którzy posiadali uprawnienia motorniczych, była to bowiem przejażdżka tramwajem 102N do placu Centralnego.

Kolejny etap spotkania odbył się w Ośrodku Rehabilitacyjno-Wypoczynkowym w Osieczanach, gdzie po obejrzeniu obiektu kontynuowano dyskusję. Dopiero w późnych godzinach wieczornych uczestnicy wycieczki wrócili do biurowca MPK, gdzie oczekiwali już na nich zastępca dyrektora ds. komunikacji tramwajowej **Zdzisław Skubieda**, który zapoznał ich z przebiegiem rekonstrukcji „Zeppelin”. Wyświetlony został też film video o muzeum tramwajowym w Norymberdze i momencie przekazania z Polski zabytkowego wagonu.

Na zakończenie spotkania wręczono upominki, a na specjalne życzenie gości przewieziono ich wagonem tramwajowym typu N do centrum miasta, skąd drogą królew-

ską, na piechotę udali się przez Rynek do Dworca Głównego, skąd udali się w dalszą podróż — do Warszawy.

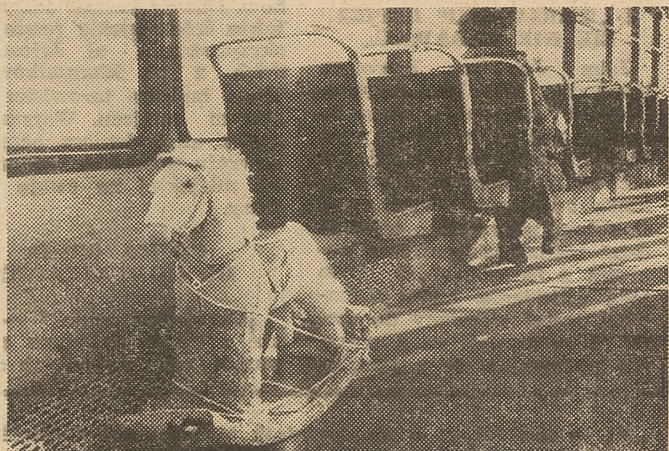
Wśród uczestników wycieczki znajdowali się: przewodniczący „Tramwaj Klubu” **Iwan Nedelka** i sekretarz **Zdenek Nesiba**. „Tramwaj Klub” działa przy Muzeum Techniki w Brnie od 16 lat. Liczy ponad 100 członków i posiada ok. 80 zabytkowych pojazdów, w tym tramwaje, trolejbusy i autobusy, w większości już zrekonstruowane. Kontakt przedstawicieli obu Klubów Miłośników Miejskiej Komunikacji — z Brna i Krakowa na pewno zostanie utrzymany, o czym obie strony mówiły przy pożegnaniu. (M.B.)

Szachiści grają coraz lepiej

Po zwycięstwach 3:0 z drugą „Drogowca” II Kraków i 5 i 1/2: 2 i 1/2 ze „Świtom” Krzeszowice pierwsza drużyna ZKS „Tramwaj” zajmuje po ośmiu rundach drugie miejsce w „A” klasie z 42 pkt. i na 2 rundy przed zakończeniem rozgrywek ma duże szanse na awans do ligi okręgowej — wyprzedzając drugą „Junię” o 1 1/2 pkt i „Korony” II o 5 pkt. Drużyna rezerwowa zakończyła rozgrywki w „C” klasie na drugim miejscu i awansowała do „B” klasy.

*

W rozegranej 7 grudnia przedostatniej 9 rundzie rozgrywek o mistrzostwo A klasy pierwsza drużyna szachowa ZKS Tramwaj odniosła sensacyjne zwycięstwo, w meczu wyjazdowym z nie pokonanym dotychczas zespołem (Krakowskiego Szkołnego Ośrodka Sportowego) i wystarczy jej remis w ostatnim meczu z Junią — którego jest gospodarzem — aby awansować do ligi. (W.T.)

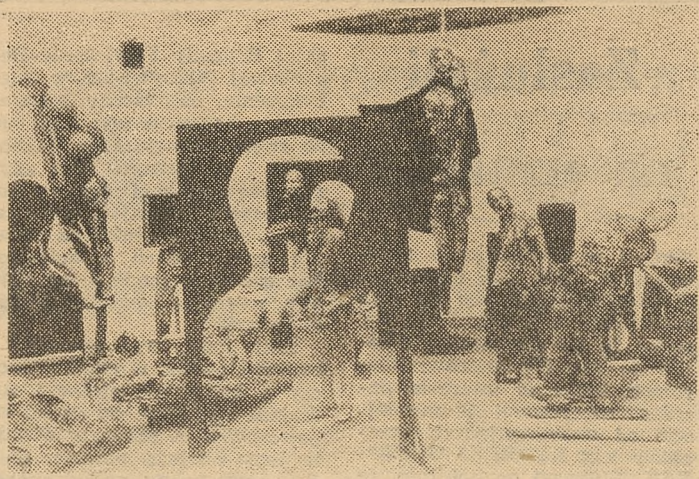


Pod choinkę?

Fot. A. PASŁAWSKI

KRONIKA WYPADKÓW

REDAKTOR



A może — na wystawę?

40 LAT twórczości Józefa Szajny stało się okazją do sfinalizowania umowy o współpracy między krakowskim a stołecznym Wydziałem Kultury i Sztuki. Bo też i postać Szajny, krakowsko-warszawskiego artysty daje ku temu znakomity powód. Malarz, grafik, pedagog, najbardziej jednak znany jako twórca teatralny przez wiele lat bulwersował swymi scenografiami i reżyserskimi wizjami publiczność krakowską — na deskach Teatru Ludowego. Później zbierał zasłużone laury w warszawskim Teatrze Studio, przekształcając go w unikatowe Centrum Sztuki.

Szkoda że najbardziej znane spektakle Józefa Szajny: „Dante” i „Replika” mające pierwotnie stanowić teatralną oprawę i uzupełnienie wystawy, będzie można zobaczyć w Krakowie dopiero w marcu, co zbiegnie się z 65. urodzinami autora.

Awangarda nigdy nie przechodzi na emeryturę, a wystawę obejrzeć można w salach Biura Wystaw Artystycznych przy pl. Szczepańskim.

Fot. JADWIGA RUBIŚ

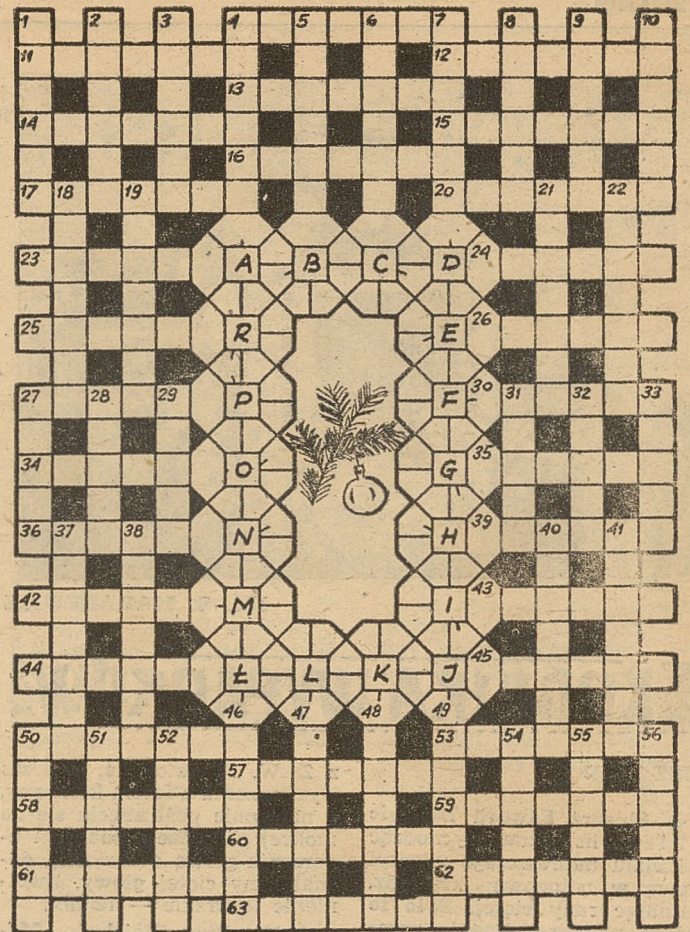


ŚWIĄTECZNA wirokrzyżówka

PRAWOSKRĘTNIE: A. mały flet, B. osesek, C. sala z kasetonami, D. kąpiel górska, E. prosie, F. wóz uprzemysłowy, G. ojciec ze skrupami w siłowni, H. źródło światła, I. rzeź jątka, J. indyjski filozof z IV w., autor Njajatury, K. iskrownik, L. zsyła na Sybir, Ł. przysmak dla kozy, M. lekceważąco o lekarzu, N. lek stosowany na oparzenia, odleżyny, O. miejscowość we Francji znana z walk Pierwszej Dywizji Grenadierów Polskich w 1940 r. z Niemcami, P. były prezydent USA, R. szczęśliwe buty.

POZIOMO: 4. znany rosyjski malarz z okresu impresjonizmu, 11. najdłuższa rzeka w Birmie, 12. umiejętność układania kwiatów, 13. część otłacza nad stołem, 14. stolica władców piastowskich, 15. substancja chemiczna mająca zdolność łączenia się z substancją białkową skóry zwierzęcej, 16. cienka płyta rogowa u weży, 17. polski biochemik, autor wielu książek z tej tematyki, 20. krakowski wielkanocny festyn ludowy, 23. plama na skórze, 24. siedziba rajców, 25. rywalizowała w starożytności z Grecją, 26. rybka samica, 27. umizgi konkurency, 30. młoda kaczka nie mająca jeszcze latać, 34. zarobkowiec o nauczycielu, 35. ja dla ciebie? 36. miasto w NRD, nad rzeką Piana, 39. kolatka na bramie, 42. telefon lub kwiatek, 43. kłujący krzew z owocami, 44. orez na słońce, 45. pisarka angielska („Emma”, „Duma i uprzedzenie”), 50. do zjedzenia mała, do spania duża, 53. arabski okres wstrzemięźliwości, 57. miasto nad Jeziorem Genewskim, 58. przedstawiciel Ku-Klux-Klanu, 59. w tytule powieści W. Hugo, 60. donosiciel wiarołomca, 61. z tyłu kołberty, 62. dzielnica Kijowa na lewym brzegu Dniepru, 63. domieszczenie dla „Panoramy Racławickiej”.

PIONOWO: 1. czubek globusa, 2. grzyb powodujący zgniliznę drzewna, 3. obwinienie, 4. maszyna drukarska, 5.



architektura wnętrza, 6. przejazd przez obce państwo, 7. słynny wodospad, 8. zamienił się z królewicem, 9. miasto wojewódzkie nad rzeką Białą, 10. przewlekłe schorzenie oka zwane też glaukomą, 18. jest w Grecji oraz w Poznaniu, 19. jezioro w pobliżu miasta Toronto, 21. Beata Tyszkiewicz, 22. przenośna zagroda dla owiec, 27. zwierze na ulicy, 28. kozodój, 29. mecz debiutanta, 31. popularna filmowa „Zoska”, 32. duża kromka, 33. sokół lub grzyb, 37. przed operacją, 38. prymitywny szalec, 40. prawdziwy to z plecakami, 41. okrągła budowla fortyfikacyjna, 46. były portugalski dyktator, 47. siaraczan magnezu, rozpowszechniony w złożach solnych, 48. scena symfoniczna — miejsce akcji epizodu dramatu w średniowiecznych teatrach, 49. miasto w Nika-

ragui lub Hiszpanii, 50. dodatek do arii ze „Strasznego dworu”, 51. rekojeść, trzonek, 52. coś z bielizny pościelowej, 54. wytrawne portugalskie wino, 55. jacy wręci obu burt statku, 56. ilość egzemplarzy.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI 19

Poziomo: ciało, Marks, charakterystyka, huta, barak, bank, mara, żako, lord, Arystoteles, hala, sago, niob, skat, ront, Lamia, Arno, podeksytowanie, rydel, astma.

Pionowo: chart, Adam, ostrak, mariaż, Rysy, stypa, Cohen, alkad, amarant, Bristol, karetka, Bolesta, gal, Osa, harap, Opole, bakcył nadir, runda, Akad, świt.

NAGRODĘ za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowała Ewa Mazur. Nagroda do odebrania w redakcji.

KTO ZGUBIŁ NOWĄ PROTEZĘ NOGI?

W stołecznych tramwajach i autobusach pasażerowie najczęściej gubią parasole. Na drugim miejscu są torby. Metalowe stelaże w Referacie Rzeczy Znalezionej przy ul. Włoskiej pełne są damskich siatek, aktówek i szkolnych tornistrów. Trafił tam nawet elegancki, szary neseser. Do referatu trafiają też zguby niezwykle. A to piękna harmonia na nożne miechy, a to wózek dziecięcy, a to nowa proteza nogi. Niedawno kierownik miał telefon od starszego pana — czy nie oddano sztucznej szczęki, która zginęła mu, gdy wracał z imienin i nieco się zdrzemnął w autobusie. Jednak z roku na rok liczba przedmiotów znalezionych maleje. Nie wiadomo tylko, czy warszawiacy są mniej roztargnieni, czy mniej uczciwi. Zguby czekają na właścicieli 2 lata, po czym wędrują pod licytacyjny młotek.

Z „WARIATAMI” LEPIEJ SIĘ NIE ZADAWAĆ...

John Johnson, kierowca taksówki w Los Angeles, podczas sprzątania pojazdu znalazł paczkę, w której było 25 tys. dolarów. Pieniądże odniósł na posterunek policji, która odnalazła właściciela. O całym zdarzeniu opowiedział jednak nieopatrnie kolegom z firmy. Jakież było jego zdziwienie, kiedy niebawem został wezwany do szefa, który zwolnił go z pracy, nie ukrywając, że z „wariatami” lepiej się nie zadawać.

tami” nie zamierza się zadować. Jego zdaniem, znalezione pieniądze należało podzielić między pracowników firmy. Chociaż cała sprawa trafiła na łamy prasy, J. Johnson pozostaje bezrobotny, gdyż ani dotychczasowy pracodawca, ani inni właściciele firm taksówkowych nie chcą zatrudnić.

TRWA UKŁADANIE TORÓW TRAMWAJOWYCH

Aleje Jerozolimskie w Warszawie z każdym dniem odzyskują dawny kształt po za-



kończeniu wielomiesięcznego remontu stropu tunelu linii średnicowej PKP od dworca „Powiśle” do dworca „Śródmieście”. W listopadzie ułożono już krawężniki oddzielające miejsce przeznaczone na torowisko tramwajowe od jezdni i jezdnię od chodników. Dawny kształt odzyskuje także śródmiejskie rondo na skrzyżowaniu al. Jerozolimskich z ul. Marszałkowską. Trwa budowa torowiska na starym miejscu. Warszawiacy z utęsknieniem oczekują powrotu pojazdów komunikacji miejskiej na swoje stałe trasy.

CO MA ORGIA DO KOMUNIKACJI?

„Co to jest orgia?” — afisz z takim pytaniem rozlepiono we wszystkich auto-

busach komunikacji miejskiej w amerykańskim mieście Baltimore. Pytanie zostało skierowane do dzieci w wieku 9-12 lat, które otrzymały do wyboru trzy warianty odpowiedzi: 1. — trzy lub więcej osób odbywających stosunek seksualny, 2. — nazwa jakiegoś towaru importowanego z Japonii, 3. — imię jednego z krasnoludków w bajce „Królewny Śnieżki”. Taką formę uświadczenia seksualnego nieletnich zaproponowała organizacja planowania rodziny w Baltimore.

PODNIĘBNE METRO W VANCOUVERZE

W Vancouverze w Kanadzie oddano w br. do eksploatacji supernowoczesną szybką kolej miejską, zwaną Sky Train, czyli podniebne metro. Sky Train biegnie 1,5 km pod centrum miasta, 4 km leży na poziomie ulic w wydzielonym torowisku, a 16,5 km wyżej poziom ulic na dwóch torach ułożonych na betonowym łóżysku wspieranym na potężnych słupach. Zdolność przewozowa wynosi 10 tys. pasażerów na godzinę w jednym kierunku. Park wa-

gonowy składa się ze 114 jednostek. Składy kursują co 4 minuty w szczycie, co 5 minut poza szczytem i co 7,5 minut w nocy. Całą trasę metro pokonuje w ciągu 27 minut, co daje przeciętną prędkość 48,6 km/godz. Sky Train jest wysoko zautomatyzowana, jednostki są sterowane przez ko puter, ale mimo to w każdym składzie znajduje się pracownik czuwający nad bezpieczeństwem ruchu. Całkowicie zautomatyzowany jest również system sprzedaży biletów.

STARY MOST CORAZ NOWSZY

Newralgiczny dla warszawskiej komunikacji most Poniatowskiego w ponad rok od rozpoczęcia remontu odzyskuje swój dawny wygląd. Na 13 miesięcy przed planowanym zakończeniem prac, polowa z nich została wykonana. Już w październiku br. zakończono montaż nowej konstrukcji jezdni południowej mostu, pod którą instalowane są kable teletechniczne, elektryczne oraz rurociąg z części północnej, której demontaż już rozpoczęto. Na pierwszy ogień poszła tam płyta żelbetowa z czterech środkowych przęsł. Od wiosny przyszłego roku ma się rozpocząć układanie nawierzchni mostu. Do końca 1987 r. położona zostanie warstwa wytrzymałego betonu na całej szerokości mostu. Wówczas na stare miejsce wróci torowisko tramwajowe.

(Oprac. I-k)



Milicjant, który paręset metrów jechał radiowozem za tramwajem, na przystanku pofatygował się do motorniczego:

— A gdzie to obywatel ma z tyłu światła stopu, nie zauważyłem ich.
Motorniczy odruchowo ogląda się do tyłu...

— O rany! Co tam światła! A gdzie podział się drugi wagon?

— Co za ludzie! Zupełnie nie rozumiem, jak można tak śmieć, wyrzucając bilety tramwajowe na ziemię? — o burza się czekający na przystanku starszy jegomość.

— A pan tego nie robi? — pyta stojący obok młodzieniec.

— Ależ skąd. Ja każdy bilet wykorzystuję kilkakrotnie...

Pan Malinowski czyta siódma stronę „Sygnałów” i mruczy pod nosem:

— Co za ludzie piszą w tej redakcji. Podają, że mecz „Tramwaju” z „Orłami” zakończył się wynikiem 0:0, ale jaki był wynik do przerwy, to już się człowiek nigdzie nie doczyta...