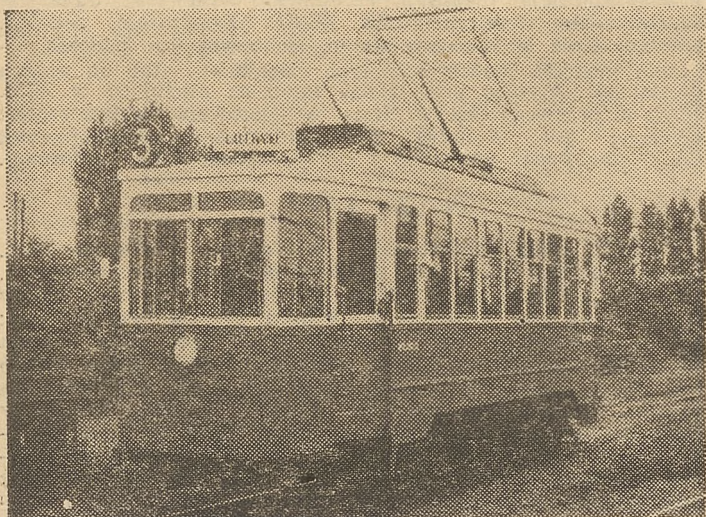


Tramwajem retro po ulicach Krakowa



Fot. KRZYSZTOF PRĄDZYŃSKI

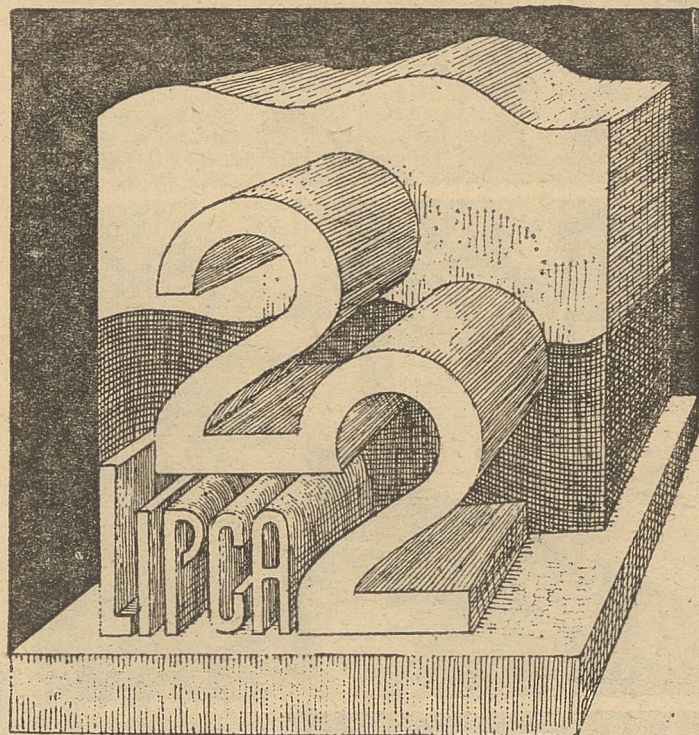
ZACZĘŁO się od tego, że do kręconych w Krakowie scen do filmu „Sklep jubitera” potrzebny był stary, z lat trzydziestych, tramwaj. Wśród tych, jakie znajdowały się w ZTH, zbierane z przeznaczeniem do przyszłego muzeum miejskiej komunikacji, najbardziej odpowiadał reżyserowi filmu wagon wrocławski Linke-Hoffman z lat 1925–1926. Wagon ten sprezentowany został do przyszłego muzeum w 1983 roku przez MPK we Wrocławiu. Filmowcy wyznaczyli termin, na który chcieli mieć odremontowany wagon i zobowiązali się ponieść wszelkie z tym związane koszty. W ZTH przystąpiono więc do rekonstrukcji, przy której wykorzystane zostały tylko oryginalne części odnalezione i przywiezione z przedsiębior-

stwa komunikacyjnego we Wrocławiu. Tym samym wartość muzealna wagonu Linke-Hoffman jest o wiele większa niż na przykład Zeppelina, który został odbudowany. Termin rekonstrukcji wyznaczony początkowo na dwa miesiące, zmieniony został przez filmowców i skrócony do czterech tygodni. Cóż było robić... W ZTH zdecydowano się przyspieszyć prace, przy których zatrudniono osiem osób, rekrutujących się z rencistów i pracowników zaplecza — nie związanych bezpośrednio z naprawami taboru tramwajowego przeznaczonego do eksploatacji. Rekonstrukcję przeprowadzono pod kierunkiem szefa Zakładu **Juliana Pilszczka**. Stan wagonu oceniony został jako dobry. Na przykład podwozie po 60 la-

tach eksploatacji ma stan idealny. Jedynie belki nośne pudła będą wymagały jeszcze wymiany. Oprócz lakieru nie zostały do rekonstrukcji zużyte żadne inne materiały.

Pierwszym motorniczym zrekonstruowanego wagonu, prowadzącym go na planie filmowym został **Władysław Wilkosz**. Drugim motorniczym prowadzącym wagon w czasie próbnej jazdy po ulicach Krakowa był kierownik Zakładu **Julian Pilszczek**. Zapyta ktoś po co ta próbna jazda, skoro zdjęcia do filmu dawno się skończyły... Otóż zrekonstruowany wa-

(Dokończenie na str. 4)



W rocznicę Manifestu PKWN



udział wzięli: sekretarz KD PZPR — **Henryk Dębiczak**, który zabrał głos w dyskusji na temat historycznego wydarzenia w Chelmie, i naczelnik dzielnicy Podgórze — **Adam Kellerman**.

I w tym roku rocznica Lipcowego Święta stała się okazją do wręczenia długoletnim i wyróżniającym się wzorową pracą członkom załogi MPK szeregu odznaczeń. Uchwałą Rady Państwa PRL Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczony został **Edward Sutor** z ZNR, Srebrnymi Krzyżami Zasługi — **Stanisław Kukula** z ZNT, **Mieczysław Mroziński** z ZAB, i **Władysław Szumilas** z ZTO, a Brązowym Krzyżem Zasługi **Janusz Litwicki** — rencista.

W uznaniu zasług dla budownictwa, gospodarki przestrzennej i komunalnej minister tegoż resortu wyróżnił Złotymi Odznakami „Zasłużony dla gospodarki przestrzennej i komunalnej” **Wandę Baran** z ZNR, **Zofię Pateronę** z DF, **Danutę Skulimowską** z PS i **Aleksandra Sowę** z ZTP. Srebrnymi Odznakami „Zasłużony dla gospodarki przestrzennej i komunalnej” odznaczonych zostało kilkanaście osób. (M.B.)

W PRZEDDZIEN 43. rocznicy powstania Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego i wydania Manifestu odbyła się w Domu Tramwajarzy przy pl. Serkowskiego uroczysta akademii. Referat okolicznościowy na temat historycznego wydarzenia sprząć 43 lat wygłosił sekretarz KZ PZPR — **Stanisław Majka**.

W akademii, prócz kierownictwa administracyjnego i społeczno-politycznego oraz przedstawicieli załogi ze wszystkich jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa,



Fot. WŁADYSŁAW MAŁEJCZAK

Efektem czerwcowej wizyty posłów...

Jeszcze jeden raport

JAK INFORMOWALIŚMY już na naszych łamach, 4 czerwca tego roku gościliśmy w naszym przedsiębiorstwie grupę posłów, członków Komisji Komunikacji i Łączności, która zbierała materiały do opracowania koreferatu na temat warunków funkcjonowania komunikacji w naszym kraju. Zespół ten kierowany przez posła **W. Matlaka** z myślenickiego PKS (jeśli sięgnie my pamięcią do czasów wyborów do Sejmu, to przypomni nam sobie, że był to rywal wyborczy naszego kandydata **Władysława Michalskiego**), zapoznał się też z funkcjonowaniem MZK Warszawa i MPK Rzeszów oraz przestudiował sprawozdania z działalności przedsiębiorstw z Gdańska, Bydgoszczy i Koszalina. Zebrane materiały zostały wykorzystane przez komisję na jej spotkaniu z Ministerstwem Komunikacji, które odbyło się 14 lipca, a poświęcone było

ocenie stanu i perspektyw rozwoju komunikacji miejskiej. O wynikach tego spotkania rozmawiałem już z dyrektorem **M. Dudkiem** na antenie Rozgłośni MPK, jednak biorąc pod uwagę, że audycje Rozgłośni nie docierają do całej załogi, pozwoliłem sobie uzyskać w tej rozmowie informacje przekazać naszym Czytelnikom.

Otóż przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji, wiceminister **A. Markowski** i dyrektor Departamentu Komunikacji Miejskiej **Z. Mikulski** przedstawili posłom program rozwoju komunikacji miejskiej do roku 2000 oraz omówili działania ministerstwa zmierzające do poprawy rentowności przedsiębiorstw komunikacji miejskiej i koordynacji przewozów pasażerskich.

Tematyka ta nieraz gościła na naszych łamach, więc dziś przypomnijmy tylko, że komunikacja miejska funkcyj-

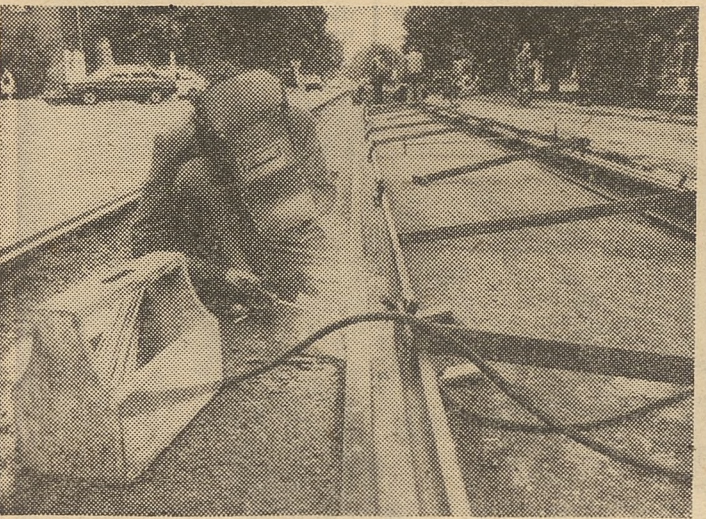
je obecnie w 266 miastach i obsługuje około 80 proc. ogółu ludności miejskiej, a największy obecnie nacisk kładzie się na rozwój komunikacji autobusowej i trolejbusowej. Trzeba jednak przyznać, że przedstawiciele ministerstwa niewiele mówili na temat bieżących trudności naszych przedsiębiorstw.

Problematyka ta znalazła jednak swoje odbicie dopiero w przygotowanym koreferacie posłów (któremu służyła m. in. wizyta w naszym przedsiębiorstwie), który przedstawił pos. **W. Matlak**. Znalazło się bowiem w nim wszystko to, co praktycznie rzutuje na jakość pracy naszych przedsiębiorstw, a więc i kłopoty kadrowe, i trudności materiałowe i braki taboru.

Na podstawie tych wszystkich materiałów ze spotkania komisja opracowała opinię, którą pos. **S. Sochaj** — prze-

(Dokończenie na str. 2)

Lato służy remontom torów



Z ZAPLANOWANYCH na miesiące letnie remontów torowisk, wykonywane są prawie wszystkie. Przerwany został remont torów w ulicy Bohaterów Stalingradu z powodu konieczności przetrzeźwienia ludzi i wzmocnienia potencjału roboczego w ulicy Karmelickiej i na skrzyżowaniu Alei, a konieczność taka zaistniała w chwili zmiany harmonogramu prac przedsiębiorstw wykonujących kapitalny remont drugiego odcinka Alei Trzech Wieszczów. Przyspieszenie prac na tym odcinku zmusiło również nasz Zakład Torów do przyspieszenia robót, co wiąże się między innymi ze zwiększoną ilością przekładania przejazdówek — z początkowo zaplanowanych trzech do pięciu. Stąd też konieczność zatrudnienia do wykonywanych tam prac torowych większej ilości ludzi. Wzmocnienie brygad remontujących skrzyżowanie Alei z ulicą Karmelicką stało się więc koniecznością. W systemie zmianowym przy tym remoncie pracują brygady: Józefa Cygala, Adama Chwały, Piotra Dymka i dodatkowo przeznaczona z remontu w ulicy Bohaterów Stalingradu brygada Franciszka Murzyna.

Jednocześnie z samym remontem prowadzony jest w naszym mieście remont pętli tramwajowej w Łagiewnikach, przy którym zatrudniona jest brygada Władysława Zabłocskiego, remont bieżący w ulicy Na Zjeździe, który wykonuje brygada nocna Mariana Dusika i remont średni torowiska w Alei Rewolucji Październikowej — realizowany siłami wojska z OTK.

Wyłączając drobne, nie mające większego znaczenia zakłócenia, roboty torowe w naszym mieście przebiegają zgodnie z rocznym harmonogramem. Problemem dla ZTO jest zupełny brak płyt torowych ponieważ „Prefabet” zaprzestał ich produkcji. Po przeprowadzonych rozmowach, przedsiębiorstwo to zobowiązało się wznowić produkcję płyt, ale dopiero od przyszłego roku. Zmieniło się w zakładzie na lepsze z zatrudnieniem. Nie ma już tej płynności kadr co dawniej, a średnia płaca za sześć miesięcy wyniosła 25.970 złotych.

Cóż więc życzyć naszym brygadam torowym? Dobrej letniej pogody, ale niezbyt upalnej, ponieważ zbyt wysokie, tak samo jak zbyt niskie, temperatury, nie bywają sprzyjającymi ciężkiej pracy na torach. (M. B.)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

KRONIKA ZSMP

FORUM MŁODYCH ZWIĄZKOWCÓW

W DNIACH od 1 do 15 lipca uczestniczyłem w I Ogólnopolskim Forum Młodych Związkowców, które zorganizowały wspólnie OPZZ i ZG ZSMP w Mielenie około Olsztynka. Brało w nim udział około 150 osób z całej Polski. Forum miało na celu zacieśnianie współpracy między młodymi związkowcami i działaczami ZSMP, wymianę doświadczeń i przybliżenie celów, jakie przyswajają OPZZ i ZSMP. Jak sama nazwa wskazuje, nie było to szkolenie lecz wymiana zdań w bardzo szerokim zakresie: począwszy od II etapu reformy, budownictwa dla młodych, zagrożenia ekologicznego środowiska, do spraw codziennych, które nas młodych bulwersują w naszych zakładach pracy w miastach i wsiach. Gośćmi Forum byli m. in. sekr. KC PZPR — Marian Woźniak, przewodniczący ZG ZSMP — Jerzy Szmajdziński, wiceprzewodniczący OPZZ — Zbigniew Cierpka oraz władze polityczne i administracyjne Olsztyna. Był też czas na sport i rozrywkę, a że pogoda i humory również dopisywały, uważam to I Forum Młodych Związkowców za w pełni udane i pożyteczne.

ANDRZEJ PŁOCIENNIK (ZAB)

NOWY PRZEWODNICZĄCY I KOŁA ZSMP W ZTH

2 lipca br. odbyło się zebranie I Koła ZSMP w ZTH. Dość krytycznie oceniono działalność Koła w br. Praktycznie jedyną jej przejawy to prace przy porządkowaniu zajęć przed wizytacją Inspekcji Terenowej URM oraz udział w spartakiadzie strzeleckiej ZZ ZSMP. Tymczasem zdaniem aktywistów Koło w obecnym stanie osobowym (np. podczas zebrania przyjęto dwóch kolejnych członków) stać na pełną działalność mogącą przyciągnąć młodzież pracującą w ZTH. Nowym przewodniczącym Koła w głosowaniu tajnym został wybrany kol. Andrzej Moroziuk, wiceprzewodniczącymi kol. Artur Penar (zaplecze) i kol. Stanisław Fryz (motorowi).

„AKCJA LATO '87”

PASYM, mała miejscowość w okolicy Szczytna (woj. Olsztyn) po raz trzeci gości młodzież naszego przedsiębiorstwa. 17 lipca powrócił do Krakowa uczestnik I turnusu, który wypoczął tam w dniach 3—16 lipca. Pogoda była zmienna: pierwsze słoneczne dni to wypoczynek nad wodą (szkoda że gospodarze stacji PTTK udostępnił tylko jeden kajak) i w wodzie (jezioro Kałwa ma I klasę czystości). Gdy zawiódła pogoda, dorośli odwiedzali kino „Perkoz”, a dzieci miejscowy Dom Kultury gdzie wyświetlano bajki. Były też inne zawody i konkursy (głównie dla dzieci), a także tradycyjne ognisko i chrzest nowych obozowiczów. Jak przystało na obóz młodzieżowy, dominował sport, głównie piłka nożna i siatkówka. W tych dyscyplinach przez cały czas trwała rywalizacja ze znajdującym się w pobliżu Pasyńskim obozem rowerowym MPK Kraków. Najważniejszym wydarzeniem sportowym był tradycyjny mecz piłkarski z obozem ZZ ZSMP WSK Swidnik (o skrzynkę piwa) zakończony wynikiem remisowym 2:2 (1:1). W sumie choć warunki były dość uciążliwe (stacja wodna PTTK V kategorii), to humory dopisywały i wszyscy wrócili zadowoleni. Uciążliwy był także (głównie dla dzieci) powrót do Krakowa, gdyż zamiast zaplanowanego autobusu socjalnego przyjechał liniowy M-11 (sytuacja taka powtarza się zresztą co roku...). Obecnie w Pasyńskim wypoczywają uczestnicy II turnusu (18—31.07.), a w dniach 2—15.08. trwać będzie III turnus.

NIEJAKO przedłużeniem akcji letniej ZZ ZSMP będzie wyjazd 25-osobowej grupy młodzieży MPK do NRD w dniach 29.09—9.10 br. Przypomnijmy, że uczestników na ten dość atrakcyjny wyjazd typują poszczególne koła ZSMP działające w zakładach.

(W.M.)

140 km nowych torów tramwajowych

Komunikację szynową w miastach uważa się za jedną z głównych możliwości dla poprawienia podróżowania w dużych aglomeracjach. PAP poinformowała, że w ciągu

najbliższych 18 lat zamierza się wybudować blisko 140 km tras w Warszawie, Łodzi, Katowicach, Gdańsku, Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu. A w Krakowie?

Jeszcze jeden raport

(Dokończenie ze str. 1)

wodniczacy komisji, wręczył premierowi w dniu rozpoczęcia ostatniego posiedzenia Sejmu w dniu 16 lipca. Wprawdzie w ciągu ostatnich piętnastu lat podobnych opracowań co do stanu i perspektyw rozwoju komunikacji miejskiej było już osiem opinii, a w zasadzie ma tę przewagę nad innymi, że dokonana została bez żadnych retuszy. Poza tym prawie żaden z tych dotychczasowych dokumentów nie został wdrożony w życie. Jedyny wyjątek stanowi tu program operacyjny rządu z 1982 r. Natomiast ten dokument opracowany został dość rzetelnie i otwarcie przedstawia aktualny stan naszej komunikacji, a co najważniejsze kończą go konstruktywne i wyważone opinie, a poza tym posłowie zaznaczają, że wnioski z tego opracowania będą wykorzystywane w swojej dalszej pracy, a więc zarówno przy ocenie działalności ad-

ministracji centralnej, jak i przy nakreślaniu planów rozwoju w latach przyszłych, oraz konstruowaniu budżetu centralnego.

Problem polega jednak na tym, iż resort komunikacji stoi na stanowisku, że rozwój komunikacji miejskiej zależy od budżetów terenowych. Tymczasem władze terenowe stale borykają się z trudnościami w zdobyciu zarówno środków finansowych, jak i technicznych umożliwiających rozbudowę komunikacji miejskiej. W tej sytuacji doszło do tego, że zaległości są już tak duże, iż aby zrealizować tylko najpotrzebniejsze zadania z dziedziny komunikacji miejskiej i drogownictwa w 10 największych aglomeracjach w kraju (w tym i Krakowa, lecz bez warszawskiego metra) potrzeba rocznie 90 mld zł. Tymczasem oceniając możliwości budżetu można będzie na te cele przeznaczyć zaledwie ok. 25 mld zł!

Jakimś rozwiązaniem tej sprawy byłoby zmniejszenie rozmiarów dotowania przewozów pasażerskich w komunikacji miejskiej, biorąc pod uwagę, że w roku ubiegłym dotacje te wyniosły aż ok. 70 mld zł (a przecież jeszcze kilkanaście lat temu była to suma zaledwie 400 mln zł). Na razie postanowiono iść w tym kierunku, by budżet nie dopłacał do przewozów pracowników, a ciężar ten został przerzucony na pracodawców. Pomysł ten ze wszech miar słuszny, gdy patrzeć nań z punktu widzenia pracownika komunikacji miejskiej, widać jednak mam obawy, że przedsiębiorstwa, którym przyjdzie już niedługo dopłacać do dojazdów swych pracowników, bardzo szybko odbiją sobie te straty, ot choćby podnosząc ceny swoich wyrobów, a to z kolei odczuje każdy z przeciętnych obywateli wychodząc po zakupy.

A. ZYZMAN

„Wiosna—87”

Znacznie lepiej

NA REZULTATY konkursu bhp „Wiosna-87” wpłynęły wyniki uzyskane podczas 6 przeglądów, jakie odbywały się w okresie półrocznym w tym jednym tylko zapowiedzianego, oraz szereg dodatkowych kryteriów, zgodnych z opracowanym nowym regulaminem konkursu. Te dodatkowe kryteria to: organizowanie przez zakłady wewnętrznych konkursów bhp, wnioski racjonalizatorskie i postęp techniczny, realizacja zaleceń z poprzednich przeglądów warunków pracy i poleceń służby bhp. Wprowadzono również punktację ujemną za nieaktualne szkolenia i badanie lekarskie pracowników oraz za zawnione wypadki przy pracy.

Wprowadzenie tych dodatkowych kryteriów już przyniosło efekty. Zmniejszyły się zaległości w szkoleniach i badaniach lekarskich. Na 6089 pracowników w zakładach uczesniczących w konkursie, nieaktualne szkolenia bhp posiada 438 pracowników a nieaktualne badania lekarskie 42 pracowników. W tym czasie zgłoszono łącznie 28 wniosków racjonalizatorskich o tematyce bhp i 33 wnioski dotyczące postępu technicznego i mające wpływ na poprawę warunków pracy. Wewnętrznych zakładowych konkursów nie organizowały ZTX, ZTS i ZSP.

Komisja konkursowa oceniająca poszczególne zakłady stwierdziła, że z wyjątkiem ZSP wszystkie zakłady przygotowały się do konkursu. Uczestniczyliśmy w ostatnim zapowiedzianym przeglądzie zakładów — zarówno zaplecza jak i eksploatacyjnych i trudno nie stwierdzić ogromnego zaangażowania nie tylko kierownictw zakładów, ale i całej załogi, aby w konkursie wypaść jak najlepiej.

Dwa razy do roku organizowane konkursy bhp sprawiły, że ludzie chcą pracować w dobrych warunkach, że na

każdym stanowisku pracy zauważyć można ład i porządek. Urządzenia sanitarne „błyszczą czystością”. W halach produkcyjnych i warsztatach mnóstwo kwiatów i zieleni. Przez czyste świetliki wpada dzienne światło. Na pewno w nowych pomieszczeniach łatwiej utrzymać czystość. W nich też łatwiej o efekty wizualne, ale jak się okazało, Zakład Napraw Autobusów, znajdujący się w najstarszych pomieszczeniach przedsiębiorstwa przy ulicy Wawrzyńca, zdobył I miejsce wśród zakładów zaplecza. W tym przypadku liczyło się przede wszystkim przygotowanie przez kierownictwo i załogę całego zakładu do przeglądu. Czy tylko do przeglądu?

Kto częściej tam bywa, wie doskonale, że załoga przyzwyczajona jest do pracy w czystym i miłym dla oka otoczeniu. Szczególnie polecamy — tym, którzy chcieliby się o tym przekonać — szatnie dla kobiet, którą opiekuje się Anna Nowak. Pani Anna robi to społecznie, ale pomieszczenie szatni, z której korzysta 8 kobiet, można uznać za wzorcowe. Podczas przeglądu szatni i urządzeń sanitarnych w ZNT spotkaliśmy sprzątaczkę Marię Kudłacz, długoletnią pracownicę przedsiębiorstwa. Miejsca powierzone jej pracy zawsze wyglądają nienagannie. Trudno też nie wymienić Eleonory Wieczorek, którą zastaliśmy w ZTH przy sprzątaniu jadalni. Czyste, błyszczące szyby w gablotach ogłoszeń w hali przeglądowej to również efekty pracy pani Eleonory. W narzędziowni tego zakładu zastaliśmy Marię Młynarczyk i Zofię Kieć. Pomieszczenie przypomina raczej laboratorium niż miejsce wydawania narzędzi.

Przeglądy wykazały olbrzymią zmianę — oczywiście na lepsze — w pomieszczeniach magazynowych Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego. Kiedyś to znaczy w ubiegłych

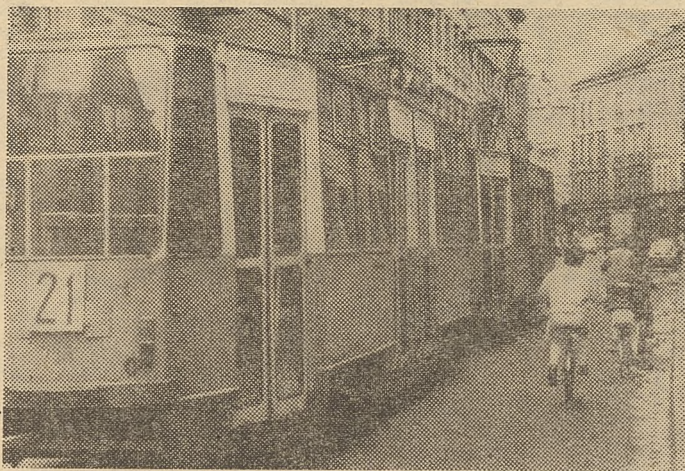
latach krytykowaliśmy ten Zakład za bałagan, obecnie może on stanowić wzór ładu i porządku.

Takie przykłady jak powyższe można by mnożyć w nieskończoność. Załoga MPK już przywykła pracować w odpowiednio dobrych warunkach, które w ogromnym procencie stwarza sobie sama. Organizowane corocznie konkursy bhp na pewno miały niebagatelną wychowawczy wpływ na taki stan rzeczy.

A oto wyniki współzawodnictwa: w grupie zakładów eksploatacyjnych: I — ZTH (666 pkt), II — ZAB (657 pkt), III — ZAW (621 pkt), IV — ZAP (580 pkt), V — ZAC (570 pkt), VI — ZTP (570 pkt), VII — ZTX (530 pkt). W grupie zakładów zaplecza technicznego: I — ZNA (669 pkt), II — ZTO (649 pkt), III — ZZP (600 pkt), IV — ZNT (596 pkt), V — ZBL (565 pkt), VI — ZTS (500 pkt), VII — ZSP (399 pkt). Za zajęcie trzech pierwszych miejsc zakłady otrzymują nagrody pieniężne w wysokości: 60, 45 i 30 tysięcy złotych.

Zwycięzcom gratulujemy.

(M. B.)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

LOGIKA?

W MYŚL założeń reformy ludziom powinno się opłacać dobrze pracować, a zakładom dobrze i dużo produkować lub obsługiwać. By jednak nie było za prosto są odpowiednie przepisy. Owe mówią, że nie oprocentowany może być jedynie 12-proc. wzrost wynagrodzenia. Gdyby wynagrodzenia rosły ponad ten procent, przewidziano podatek z zysku i to taki że przedsiębiorstwa chcąc być w zgodzie z przepisami i stosującą zasadę: dla wszystkich te same przepisy, nie miałyby z czego płacić podatku.

U progu sezonu turystycznego zawisło widmo nadturystami iż nic — albo bardzo niewiele — będą mogli zwiedzić, bo podniesiono stawki plac przewodnikom, przepisy o progu i podatku weszły w życie i rysowała się kłapa. Na szczęście dla i tak kulejącej u nas turystyki przewodnikom przepisy złagodzone.

Ulgi podatkowe mają nowe powstające spółdzielnie. W ubiegłych latach place ratowano zespołami gospodarczymi i produkcją regenerowanych części. Te wynagrodzenia nie wchodziły do podatku. Ale to było. W tym roku regenerować we własnym zakresie już się

nie opłaca. Jeżeli od biedy z zespołów gospodarczych zrezygnować można, z regenerowanych części nijak, bo nowych w nadmiarze nie ma. Co w takiej sytuacji się opłaca? Ano zlecieć regenerację wykonawcy zewnętrznemu i zapłacić za to, trzy razy więcej niż kosztowałaby regeneracja własna. Opłaci się? No pewno! Bo każda złotówka wzrostu plac ponad 12 proc. kosztuje przedsiębiorstwo 5 zł z zysku. Absurd czy logika?

Jest też jeszcze inne wyjście. Można wśród pracowników ich rodzin założyć spółdzielnię. Gdyby natomiast przypadkiem okazało się, że przepisy obowiązują aż trzy lata to po tym okresie można spółdzielnię rozwiązać i zawiązać nową. Logiczne? I owszem, tylko że niedawno za taką logikę sądzono pokazowo jakiegoś dyrektora.

Ludzie w zarządzanym przez niego przedsiębiorstwie czy też spółdzielni, zarabiali dobrze. Dobrze też pracowali, lepiej niż o 12 proc. I co z tego? Dyrektor nie mógł tylko myśleć jak dobrze produkować. By osiągnąć ten cel musiał dać ludziom zarobić musiał więc myśleć — niestety — jak obejść przepisy. To myślenie nie opłaciło mu się.

Polsko-angielskie małżeństwo prowadziło jakieś tam przedsiębiorstwo. Pan małżonek zżany w środowisku żołnierzy — lotników z okresu II wojny światowej do dziś należy do tak zwanych niespokojnych duchów. Reporter zapytał chłodną małżonkę — Angielkę jak też wytrzymuje z tym niepoprawnym romantykiem. Pani stwierdziła, iż duch małżonka jej nie przeszkadza. Kłopoty są innej natury. Otóż ona robi wszystko by być w zgodzie z prawem, jej mąż z prawem wprowadzić w konflikt, nie jest, bo... robi wszystko by je obejść. Czyżbyśmy mieli to we krwi? Chyba jednak w przepisach.

(fis)

W JEDNYM z afrykańskich państw obowiązywał zakaz polowania na słonie. Grupa białych osadników, stanowiąca tamtejszą elitę społeczną, oficjalnie popierała ochronę olbrzymów, cichej zaś na nie polowała, reperując w ten sposób swoje finanse. Pewnego dnia grupa owa została zbulwersowana wiadomością, że jakiś tajemniczy biały myśliwy z bronią w ręku odstrasza amatorów słoniowych kłóc. Broni nie służyła mu bynajmniej jako ozdobny rekwizyt, gdy spotkał się z oporem, postrzelił nielegalnego myśliwego. Wszyscy żałowali słonia, ale żeby w ich obronie ranić człowieka! I oto odezwał się jeden z osadników, eks-konduktor parowskiego autobusu miejskiego: „Ja wiem co ludzie potrafią w szczycie wyrabiać! Ja jestem za słoniami!” (Historię tę opisał Romain Gary).

Jestem w stu procentach pewna, że gdyby wszystkich naszych motorowych, kierowców i nadzorców przeniesiono do tego państwa, absolutnie wszyscy byłiby za słoniami. Po paru latach pracy na linii doszłam do wniosku, że tramwajarstwo to w gruncie rzeczy szmatławce zajęcie.

Motorowy odbiera świeżo podpisane prawo jazdy, wyjeżdża na miasto i już po kilku dniach przekonuje się, że najbardziej antypatyczna gęba jego kolegi-motorniczego milsza mu jest od nojśympatyczniejszej buzi pasażera. Wszystkie pouczenia instruktorów na kursie o kulturze wobec pasażera, pouczenia babci, mamusi, tatusia, pani w szkole i księdza katechety na temat dobrego wychowania na trasie okazują się lipą w proszku. Udowodnię to na moim własnym przykładzie.

W tramwaju akurat przed Rondem Mogiłskim zepsuł mi się hebeleki od wszystkich drzwi i to także żadnych nie mogłam zamknąć. Obeszłam wszystkie trzy wagony, uprzejmie poinformowałam pasażerów o istocie awarii, o przepisie zabraniającym jazdy z otwartymi drzwiami (i to wszystkim przeciętnym, o ważności skasowanych biletów w następnym tramwaju, z którego będą korzystali, przeprosiłam za kłopot i uprzejmie poprosiłam o opuszczenie tramwaju. Bieganie po wagonach powtórzyłam trzykrotnie i nikt ale to absolutnie nikt się nie poruszył! Za to mi naubliżano, że hej! W końcu zinytowana wsadziłam łapy w kieszenie, tupnęłam nogą i krzyknęłam: „... i to już!” Nie mogłam napisać, co mianowicie krzyknęłam, cenzura nie przepuściłaby wyrażenia nieobyczajnego.

Od tej chwili, gdy widzę grupkę ludzi po drugiej stronie ulicy, zamykam szybko drzwi i spylam jak najszybciej z przystanku. Mcją mnie za chama, ale żyję dłużej.

Od małego dziecka uczono mnie, że jeśli się kogoś potrąci, nawet całkiem niechcąc, należy go przeprosić. Stosowałam tę naukę wobec tych, którzy wskakując po dzwonku oberwali nieco drzwiami. I to był błąd w sztuce. Prawie zawsze przeproszana osoba, przez którą przecież najadłam się strachu (bo mogła sobie coś zrobić czy wypaść z wagonu na bruk), robiła mi awanturę, a pozostali pasażerowie

żyłam pewną prawidłowość, wszyscy muszą jechać koniecznie akurat tym ruszającym z miejsca tramwajem, mimo że następny podjeżdża dostownie za minutę. Kilka razy czekałam na dobiegających mimo że stanąć musiałam już za sygnalizatorem i ryzykowałam złapaniem raportu. I kilka razy było tak że cierpliwie czekałam aż wsiądą prawie trzy autobusy, i nikt mi nie powiedział nawet „począł nas w nos” za to ci, którzy już siedzieli w tramwaju zrobili mi awanturę, że opóźniłam odjazd i napiszę skargę. Teraz już nie opóźniam odjazdu.

Rekord podłości pasażerskiej pobił jeden z naszych empekowskich pracowników. Rzecz zdarzyła się przed paru laty — motorowej z ZTP Na skrzyżowaniu ulic Dietla i Boh. Stalingradu na przystanku stała „3” jadąca w kierunku Bieżanowa. Tuż za nią, już przy wyspce, stanęła moja koleżanka „13” i czekała aż „3” pozbiiera pasażerów i opuści przystanek. Podszedł do niej (tj. motorowej oczywiście) jeden z pasażerów i poprosił ją, by uchyliła pierwsze drzwi, gdyż chce się przesiąść na „3”. Spieszył się jakoby na ważne służbowe spotkanie. Motorowa nie znała go osobiście, ale jego twarz kojarzyła się jej z dyrektorem w Wawrzyńcu, gdzie go kilkakrotnie widziała. Otworzyła mu drzwi i zapalała „3”. Po paru dniach została wezwana do raportu. Ow pasażer będący naszym pracownikiem napisał skargę, że mu otworzyła drzwi, nie stojąc na przystanku. Był tak przekonany o jej winie, że nawet przyszedł na konfrontację! Dziewczyzna chwila życzliwości kosztowała 5000 zł. a parę lat temu to był pieniąż! Owcześnie kierownik zabrał jej kwartalną premię.

Nie ma się co dziwić w świetle powyższego, że motorowi wolęliby słonie.

MARTA MICHAŁOWSKA

OKIEM MOTORNICZEGO

Motorowi wolą słonie

Z natury jestem osobą pogodną i ludziom życzliwą, zwłaszcza jak nie ma im to nie kosztuje. Przez wiele lat, jeżeli rozkład jazdy dawał mi wystarczająco dużo czasu, czekałam na dobiegających z drugiej strony ulicy pasażerów. Teraz nie czekam, żebym na końcu miała nawet zakwitnąć. Na początku minionej zimy była pewnego dnia niesamowita ślizgawica. Zatrzymałam się akurat na przystanku przy ul. Rzemieślniczej i jednocześnie ze mną podjechał autobus „119”. Zabrałam wszystkich z przystanku, ale stałam jeszcze chwilę, gdyż sprzedawałam bilety. Ci, którzy stali na ul. Wadowickiej (pracownicy drukarni przypuszczalnie), rzucili się między sznury pędzących samochodów całkiem na oślep, patrzyli tylko, czy mam otwarte drzwi. Jeden z kandydatów na pasażerów nie dobiegł ani do mnie ani do „119”. Wpadł pod fiata i zginął na miejscu.

dzielnie jej kibicowali. Po paru latach zaniechałam w takich razach przeproszać, natomiast z miejsca wyskakuję z buzią, przytaczam stosowny przepis o wskakiwaniu po dzwonku i każę tej osobie dziękować, że może jechać dalej. I co ciekawe, teraz pasażerowie też kibicują, ale z kolei mnie. I mam spokój. Oczywiście, jeśli ja zawnię, co się zdarza, dalej po staremu przeproszam.

Na Cichym Kąciuku i Salvatorze pętle tramwajowe są obok końcowych przystanków autobusów. Pasażerowie od wielu lat składają wnioski, by tramwaj czekał na przesiadających. Nie zawsze jest to możliwe, bywa że autobus podjeżdża już po ruszeniu tramwaju z przystanku. Na Salvatorze powodowałoby to blokadę ruchliwej ulicy. Nie zawsze regulator widzi podjeżdżający autobus, gdyż zasłaniają mu widoczność stojące tramwaje. Zauwa-



Tramwaj retro

(Dokończenie ze str. 1)

gon Linke-Hoffman wykorzystany będzie w komunikacji miejskiej Krakowa jako wagon turystyczny. Prowadzić go będzie motorniczy w odpowiednim retro-mundurze i kupować się będzie w nim retro-bilety.

Pasażerami starego wagonu podczas jazdy próbnej byli hobbysci z Gdańska, członkowie Klubu MKM z Warszawy i Krakowa oraz przedstawiciele Sekcji Historycznej z naszego przedsiębiorstwa. Wszyscy z zainteresowaniem oglądali piękne mosiężne wykończenia wagonu i ciekawie skonstruowane ławki, których oparcia można zmieniać zależnie od kierunku jazdy, a trzeba dodać, że wagon jest dwukierunkowy.

Jadący ulicami Krakowa wagon-retro wzbudzał ogromne zainteresowanie wśród ludzi, a gdy zatrzymywał się na przystankach, wiele osób miało ochotę z jazdy w nim skorzystać.

Olbrzymie zainteresowanie wagonem-retro mieszkańców Krakowa i turystów, w tym obcokrajowców również, pozwala przypuszczać, że jazda nim po ulicach naszego miasta stanie się jedną z atrakcji, a dla przedsiębiorstwa i mającego w nim powstać muzeum starego taboru nie tylko reklamą, ale również konkretnym wkładem do jego kasy, uzyskanym ze sprzedaży retro-biletów. (M.B.)

PODCZAS tegorocznych wakacji na trzytygodniowych turnusach pracują w MPK grupy młodzieży polskiej z krajów demokracji ludowej: NRD, ZSRK, CSRS i Bułgarii.

W sumie 500 osób w tym 100 Polaków. Jest to młodzież ze szkół średnich i studenci. Najliczniejszą grupę stanowi Niemcy, którzy przyjeżdżali do naszego kraju w ramach rządowego wymiany młodzieży. Pracą młodzieży zasilone zostały też okres wakacji ZNT, ZTH, ZTP, ZTO, ZSP, ZZZ, ZAW i ZNT. Na zdjęciu: młodzi Niemcy zatrudnieni przy remoncie torowiska w ulicy 18 Stycznia.

(M.B.)

Fot. ST. MAKAREWICZ



Fot. JACEK BEDNARCZYK

Sołtys wie lepiej?

W SEZONIE letnim przedsiębiorstwo dysponowało 3228 skierowaniami na wczasy, z tego 1700 to wczasy turystyczne. Najwięcej skierowań było, tradycyjnie już, nad morze i chętnych na nie najwięcej. Pierwsze turnusy należały już do wspomnień. Dobrą opinię ma miniony turnus wczasowy w Jastrzębiej Górze. Ludzie są zadowoleni i z kwater, i z wyżywienia. Niestety, taką samą opinię nie cieszą się nasi pracownicy. Są pierwsze skargi na wulgarnie zachowanie, arogancję, pijaństwo. Są sygnały o... odstępowaniu skierowań wczasowych ludziom spoza przedsiębiorstwa. Ot, po prostu pracownicy przekreślali swoje nazwisko i wpisywali nowego właściciela skierowania. Nie muszę chyba dodawać, że jeżeli przyjdą oficjalne zgłoszenia od organizatorów, pracownik na którego wystawiono skierowanie, będzie musiał pokryć pełny koszt pobytu nad morzem. Nie będzie też mógł ubiegać się o wyjazd przez pięć lat.

Rozpowszechniły się ostatnio i inne praktyki. Na miejscu okazuje się, że rodziny są liczniejsze, niż wyszczególnia to skierowanie, bowiem zabiera się dzieci, na które nie składało się wniosku. Organizatorzy protestują. Kłopoty zaczy-

nają się już w momencie pierwszego zasiadania do stołu. Dla „nadprogramowych” brakuje miejsca. I znów jeżeli organizatorzy obciążą przedsiębiorstwo miejscami ponad limit, winny będzie musiał pokryć koszty.

Dużą popularnością cieszą się od lat wczasy turystyczne. Są korzystne dla przedsiębiorstwa i wygodne dla pracownika. Po przystawieniu pieczęci na skierowaniu, zaświadczaających o pobycie w danej miejscowości, wypłacano 5600 zł na osobę. Więcej nikogo nie nie obchodziło. Wypoczynek pracownik organizował sobie sam. Oprócz tego, że kłopot był z głową, te skierowania opłacały się. Całkowity koszt wypoczynku zorganizowanego przekracza 20 tys. zł.

Tak było jednak w latach ubiegłych. W tym roku zarządzeniem centralnym zdecydowano, że pracownik, by uzyskać owe 5600, musi przedstawić rachunki. Rachunek może być z campingu, stołówki, czy też z miejsca zakwaterowania. Może być wystawiony zarówno przez instytucje państwowe, jak i osoby prywatne. Zaczynają się pierwsze kłopoty. Podczas gromadzenia notatek o wczasach, trafiłam na awanturę w Dziale Socjalnym, bo nie chciano przyjąć za dowód na wypłatę rachunku ze sklepu spożywczego, świadczącego o zakupie mięsa, kiełbasy, pomidorów itp. na kwotę 3000 zł. Przedstawiająca rachunek twierdziła, że nowe przepisy są wymysłem pań z socjalnego, nic ją one nie obchodzi, nie też o nich nie wiedziała, bo... goniec, który jej przyniósł skierowanie i sołtys w miejscu wypoczynku powiedzieli, że taki rachunek wystarczy. Argumenty nie przemawiały. Osoba ze skierowaniem twierdziła, że nie będzie tego, chędnij z żądnymi podaniami i nie załatwiać. Ona pieniądze pożyczone wydała, teraz musi je oddać. Nic więcej zdawało się jej nie obchodzić. Dopiero gdy pani Wanda Karmańska — pracownik socjalnego — odliczyła do dziesięciu i spokojnie odpowiedziała, że to już nie jej sprawa, a oddawanie cudzych długów nie do niej należy, właścicielka rachunku nieco zlagodniała i oprócz sołtysowych informacji, zaczęła dopytwać się o to, co powinna wiedzieć przed wyjazdem.

Oprócz skierowań wczasowych do dyspozycji pracowników są też w przedsiębiorstwie 2 przyczepy campingowe. Przyznawane są zmotoryzowanym na 2 tygodnie. Służą przeważnie do wyjazdów za granicę. Generalnie prawie wszyscy zwracają przyczepę w opłakanym stanie. Są nie tyle brudne, co... zagnojone. Są też i inne kłopoty. Jeden z pracowników — miast po dwóch tygodniach — oddał

przyczepę po... miesiącu. Co z tego, że za każdy dzień płać karę, skoro ktoś inny, mający opłacony wyjazd za granicę, nie wyjechał.

Sezon turystyczny i wypoczynekowy w pełni. Tym razem narzekam na złą organizację od uczestników jeszcze nie zainicjowano, za to opinie o wypoczywających są niestety nie najlepsze. Będą natomiast narzekania — moim zdaniem słuszne — na opłatę za dojazd na wczasy transportem zakładowym. Do pierwszego lipca pracownik płacił 500 zł od osoby, od pierwszego natomiast 1 zł za każdy kilometr. Ludzie za wczasy płacili wcześniej i teraz będą musieli dopłacać, przy liczniejszej rodzinie nawet i do 4 tysięcy. Jest to znaczne podwyższenie kosztów, gdyby zmiana przepisów była wcześniejsza, pewnie część by zrezygnowała, a tak zostali postawieni przed faktami i koniecznością. Decyzję o zmianach zasad odpłatności należało podjąć wcześniej albo wstrzymać się z nią do nowego sezonu.

Zakończył wypoczynek nasi wczasowicze w NRD. Nie mieli pretensji do warunków, w jakich wypoczywali. Nie są zachwyceni niemiecką kuchnią, ale na to poradzić jest trudno. W tym roku 6 osób wypoczywało też w Czechosłowacji. Wczasy zagraniczne prowadzone są w ramach wymiany. My oferujemy Osieczany. W lipcu przebywali tam Niemcy i Czechosłowacy. Od 17 sierpnia pierwszych wczasowiczów mieścić będzie jeden z dwóch domów zakupionych parę miesięcy temu w Zakopanem.

Łącznie w tym roku na wypoczynek załogi i jej rodzin przeznaczono 49 mln 400 tys. zł. Od załogi wypłynie 18 mln zł. Są tacy, których średnia na osobę w rodzinie nie przekracza 3500 zł. Te rodziny za skierowania nie płacą. Najwyższa odpłatność wynosi 40 proc. wartości skierowania. Najwięcej osób opłaca skierowania w wysokości od 22 do 26 proc. ich wartości.

Wczasowy wypoczynek kosztuje nas i przedsiębiorstwo coraz więcej. Warunki odpoczynku są lepsze i gorsze. Generalnie jeszcze narzekam nie ma. Pamiętajmy, że to jak zregenerujemy siłę za niemałe pieniądze, zależy także od nas. Wymagać życzliwości i godziwych warunków trzeba, ale też od życzliwości samych siebie nie zwalniamy. Z uśmiechem żyje się łatwiej.

F. SERWIN

Znając kadrowe kłopoty MPK — zwłaszcza w okresie urlopowym — zagraniczni turyści przybywają własnymi środkami lokomocji.

Fot. ST. MAKAREWICZ

Hej, dalej na łowy, Słowianie

KOLONII zuchowej w Gołkowicach reklamować nie trzeba. Uzyskanie na niej miejsca jest źródłem starań rodziców maminsynków i jedyńców. Regułą jest też, że dzieci chcą tam jechać ponownie, w następnych latach.

W tym roku życie w zuchowym obozie nawiązywało do początków państwa polskiego. Kolonia nazywała się „Słowiańska Osada”. Poszczególne drużyny przyjęły nazwy plemion słowiańskich z wojewodami na czele. Drużyny dzieliły się na szóstki, czyli kasztele. Dzieci spały w trzyosobowych domkach. Ich mieszkańcy rywalizowali ze sobą w każdy dzień — w trwającym całym turnus konkursie czystości. Punkty zaznaczano kolorami, a ich suma dała całej drużynie to wianki, kwiatki, tarcze i miecze. Dzieci także podczas zabawy uczyły się. Założeniem kierownictwa kolonii było, by jak najwięcej zapamiętały z pierwszego okresu powstawania naszego państwa. Komendant obozu — Zbigniew Babiuch — to książe Bolko. Każde dziecko miało swoje słowiańskie imię i tak dla przykładu: Agata Zydek była Rościslawa, a Grzegorz Mazur — Dobromirem.

Książę Bolko ma oczy z tyłu i z przodu i to wcale nie przenośnia. Podczas rozmowy z rodzicami widzi, że ktoś jest

zbyt lekko ubrany, inny wybiera się bez dozoru, z lukim za domki.

Przy wejściu do obozu oczekiwano zuchowe warty. Zastają jedną z wartowniczek pilnującą... ścieżki. No cóż, rodzice wcale nie bardziej zdyscyplinowani niż ich dzieci przed wyjazdem, mieli zamiar skrać sobie drogę. Wartownicza nie pozwala — tu ma rosnąć trawa.



Jedną z matek znająca zamieszanie swojej pociechy do prac domowych przyjechała z zapasem mydła i perspektywą wielkiego prania. Na miejscu rozczarowanie, rzeczy bądź ułożone i czyste, bądź schowane wprane na sznurkach. Pierwsze oznaki samodzielności?

MPK-owska poligrafia wydrukowała trzy rodzaje dyplomów. Dzieciaki otrzymały rysunki obrazujące kolonijne życie na wesoło. Pytane o „jedzenie” chwalał jego jakością i ilości. Niewątpliwie kucharkom

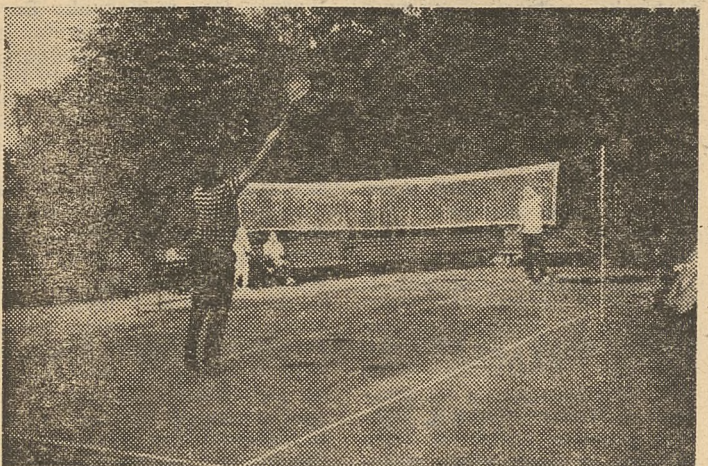
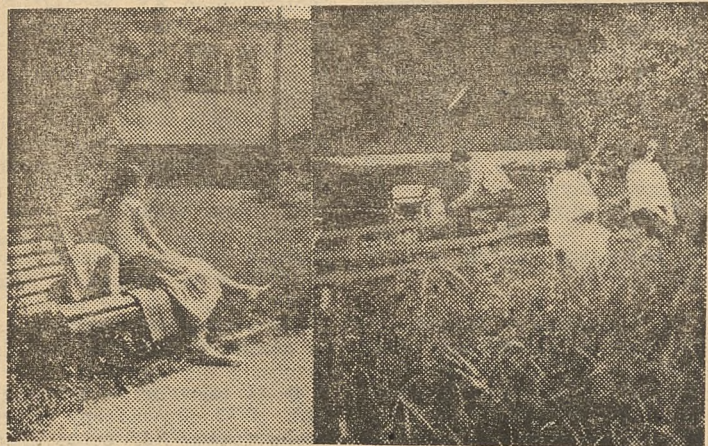
w sukurs przyszedł las, woda i świeże powietrze, ale gdyby było niesmaczne?

Dzieci miały wycieczki do Zakopanego, Krynicy, oraz Starego i Nowego Sącza. Komendantowi w pracy pomagały jeszcze cztery osoby: dwóch nauczycieli i licealiści. Wizytówka zuchowej „Słowiańskiej Osady” niech będzie fakt, że dzieci postanowiły jechać do Gołkowic w przyszłym roku.

„Słowiańska Osada”, gdzie uczestnikami były dzieci naszych pracowników, była częścią dużego obozowiska harcerskiego hufca z Nowej Huty. MPK już od 10 lat współpracuje z tym hufcem i od lat trwa dobra opinia o kolonii dla najmłodszych w Gołkowicach. Jeszcze raz potwierdza się, że jeżeli znajduje się odpowiedni człowiek, znający psychikę dziecka, jego potrzeby i oczekiwania, taki który wie nawet w którym momencie trzeba dziecko przytulić i wtedy „wyzdrowieje” nawet bolący żołądek po zaaplikowaniu witaminy C, dzieci wypoczywają i są nawet na „zwyczajnej” kolonii zadowolone. Mimo woli uczą się i usamodzielniają. Nasze dzieci mają to szczęście, bo osoba prowadząca tę kolonię rokrocznie lubi dzieci i zna odpowiedzialność swojej pracy. (F.S.)



LATO W OSIECZANACH



FOTOREPORTAŻ

Fot. CZESŁAW DYLOWICZ



Z OKAZJI 22 Lipca Dział Kultury, Sportu i Turystyki wspólnie z Ogniskiem TKKF „Tramwajarz” oraz Kołem LOK — zorganizowały dla pracowników MPK oraz ich rodzin — festyn rekreacyjny w ośrodku wypoczynkowym w Osieczanach. Frekwencja dopisała, gdyż uczestnicy z 4 autobusów w połączeniu z przebywającymi w ośrodku wczasowiczami, sportowcami oraz zespołami — tworzyli wcale pokaźną grupę ok 300 osób i to w składzie międzynarodowym — jako że byli: Czesi, Niemcy, Bułgarzy i Polacy.

Grał znany zespół wokально-instrumentalny „Pantograf”. Występował znany już z poprzednich lat góralski zespół folklorystyczny, którego założycielem jest nasz kierowca Mieczysław Piątek. Tańce i przyśpiewki góralskie, nagradzane burzliwymi oklaskami, a w szczególności najmłodszego członka zespołu, 5-letniego „harnasia” wywijającego ciupagą równie skutecznie, jak jego starsi koledzy.

Był tradycyjny wielobój sprawnościowy TKKF z takimi konkurencjami jak: chodzenie na szczeniach, rzutki do tarczy, strzelanie z pistoletu, rzuty do celu, strzały do bramki piłkarskiej, rzuty do piramidy. Najlepszymi wieloboistami okazali się wśród dzieci — **Rajmund Guzik** z ZAC — 137 punktów, wśród kobiet — **Marianna Leger** z NRD — 101 pkt., wśród mężczyzn — **Edward Buda** z ZAC — 123 pkt. Specjalną nagrodę Ogniska TKKF dla najsprawniejszej rodziny otrzymali: **Tadeusz Urbaniak** z żoną **Sabiną** i synem **Tomaszem** z ZAC, którzy zdobyli łącznie 287 punktów.

Koło LOK ufundowało specjalną nagrodę dla najlepszego strzelca z pistoletu pneumatycznego, którym okazał się **Leszek Waśniowski**, członek zespołu „Pantograf”, trafiając 32 punkty na 36 możliwych.

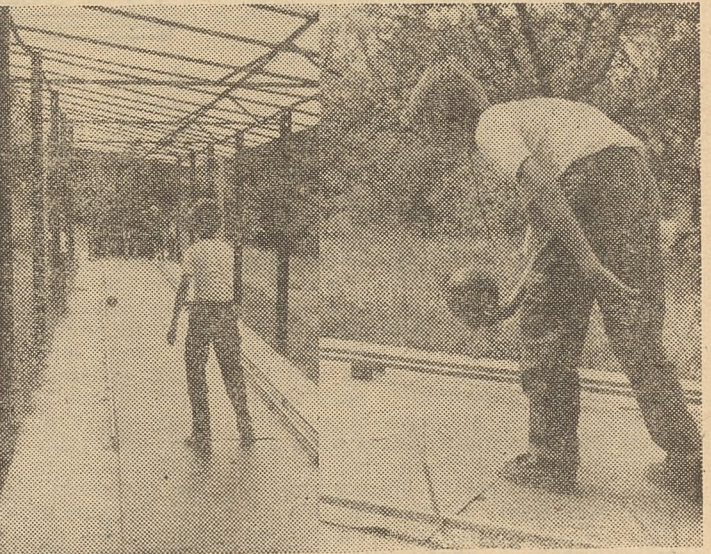
W turnieju kręglarskim I miejsca zdobyli: wśród mężczyzn **Jerzy Reperowicz**, wśród kobiet **Lidia Herian**, wśród dzieci **Tomasz Kuprowski**.

W turnieju kometki najlepiej smeczowali: **Antoni Kowalski** wśród mężczyzn, **Iwona Wójcik** wśród dziewcząt oraz **Janusz Nieckarz** wśród chłopców. Debel wygrała para: **Anna Gawor** i **Krzysztof Doraził**.

Miła niespodziankę sprawiła uczestnikom lipcowego festynu piękna słoneczna pogoda.

Szczególne uznanie należy się wszystkim, którzy w czynie społecznym pomagali w organizacji imprezy tj. działaczom zakładowego ogniska TKKF, Koła LOK i zespołowi „Pantograf”.

A oto kilka propozycji, które padły w trakcie rozmowy z kolegami z NRD i CSRS: „Macie piękny ośrodek, bardzo dobre wyżywienie, lecz brakuje nam na co dzień trochę więcej rekreacji — sama kręgielnia nie wystarczy — przydałby się mały basen kąpielowy, jakieś wycieczki rowerowe po pięknej okolicy, a przede wszystkim kilka stołów ping-pongowych — betonowych, usytuowanych koło ośrodka, pozwalających korzystać jednocześnie ze świeżego powietrza, słońca i ruchu”. Propozycję dedykuję kierownictwu przedsiębiorstwa i ośrodka! (ZF)



Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC



ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

NOWE LINIE TRAMWAJOWE

Dalsze roboty około budowy nowej linii kolej elektrycznej Długa — Rynek — Zwierzyniecka rozpoczęto w dalszym ciągu w Ryнку. Przede wszystkim podjęto prace około ułożenia krzyżownic, tedy bowiem pójdą wozy do Parku Krakowskiego, do Parku Jordana i do dworca Zwierzynieckiego, krzyżować się będą na trzy linie. Do wieczora położono krzyżownice od ulicy Szewskiej do wielkiej latarni na Ryнку, poczem podjęte będą prace wokół uzupełnienia toru między Ryńkiem a ulicą Sławkowską. Zdaje się więc, że jeżeli nie zajdą znowu jakieś nieprzewidziane przeszkody, już niedługo rozpocznie się ruch na liniach Długa — Rynek — Zwierzyniecka i Rynek — Park Jordana.

„Czas” — 11 września 1902

OBNIZENIE CEN NA KOLEI ELEKTRYCZNEJ

Dyrekcja kolej elektrycznej w Krakowie zniżyła ceny jazdy koleją elektryczną dla dzieci szkolnych. Byłoby pożądanym i potrzebne niższe również cen dla nauczycielek szkół ludowych, uczących w obrębie miasta Krakowa i w gminach podmiejskich.

„Czas” — 12 września 1902 r.

NOWE LINIE TRAMWAJOWE

Ostateczny termin ukończenia i otwarcia nowych linii kolej elektrycznej w Krakowie, na podstawie postanowień kontraktu przypada na dzień 22 listopada. Gdyby do tego czasu nowe linie nie były otwarte Towarzystwo Tramwajowe zobowiązane byłoby do płacenia odpowiedniej kary konwencjonalnej za każdy

dzień zwłoki. Nie ulega więc wątpliwości, że do tego czasu nowe linie będą ukończone. Obecnie dalej prowadzone są roboty około położenia krzyżownic w Ryнку Głównym naprzeciwko Pałacu Spiskiego.

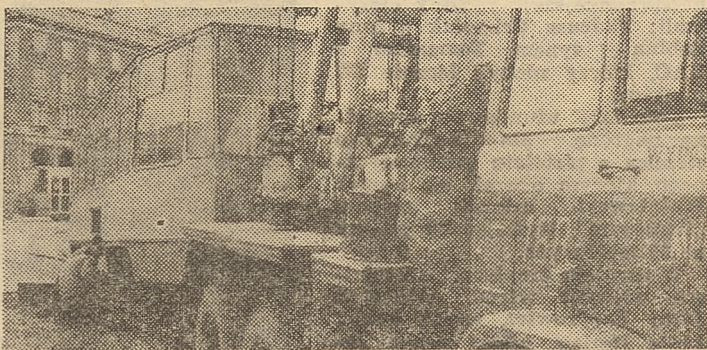
„Czas” — 13 września 1902

Budowa nowych linii kolej elektrycznych w Krakowie jest już na ukończeniu tak dalece, że jak zapewniają, ruch osobowy mógłby się rozpocząć dnia 11 października br. Jak nas informują otwarcie ruch zależy obecnie tylko od zabezpieczenia drutów telefonicznych przeciw zetknięciu się w razie ewentualnego zerwania z przewodami elektrycznymi tramwaju. Roboty około takiego zabezpieczenia przeprowadza oddział telefoniczny tutejszego oddziału pocztowego i telegraficznego. Nie można wątpić, że dyrektor poczty pan Biliński poczyni starania, ażeby roboty wspomniane jak najprędzej mogły być przeprowadzone i otwarcie ruchu na kolej elektrycznej nie doznało znowu opóźnienia z tego powodu.

„Czas” — 24 września 1902 r.

(Wybrała: M. B.)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



4 czerwca — bufetowa Sabina Chwajol (z Wydziału Socjalno-Bytowego) schodziła z parapetu okna na krzesło. Poślizgnęła się i spadła. Na skutek tego doznała stłuczenia palców i prawego boku. Przyczyną wypadku było niezachowanie należytej ostrożności przez poszkodowaną.

13 czerwca — kierowca Andrzej Wieczór (z ZAP) podczas wchodzenia do autobusu uderzył się w lewą rękę, doznając pęknięcia kości nadgarstka. Wina poszkodowanego. Przyczyną wypadku było niezachowanie należytej ostrożności.

15 czerwca — motornicz Krzysztof Gawor (z ZTP) podczas prowadzenia tramwaju i hamowania ręcznym hamulcem, z którego ześlizgnęła się rączka od korby, skaleczył sobie prawą rękę. Przyczyną wypadku obiektywna.

17 czerwca — ślusarz Ireneusz Sudr (z ZTO) podczas montażu rozjazdu doznał rany ciętej prawego podudzia. Wina poszkodowanego.

18 czerwca — motornicz Bogdan Kumala (z ZTP) pobity przez nieznanego pasażera doznał stłuczenia głowy. Przyczyną wypadku obiektywna.

20 czerwca — ślusarz Tadeusz Makuch (z ZTS) podczas schodzenia ze stopnia autobusu skreślił i naderwał kostkę oraz stopę prawej nogi. Przyczyną wypadku było nieodpowiednie postawienie stopy podczas schodzenia. Wina poszkodowanego.

*

W CZERWCU pojazdy MPK brały udział w 142 wypadkach

KRONIKA WYPADKÓW

i kolizjach drogowych. W 39 z nich zawinili pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 10 wypadków i kolizji w tym 5 zawinionych, w ZAC — 11 (3 zawinione), w ZAW — 21 (8 zawinionych), w ZAP — 6 (2 zawinione), w ZTH — 28 (6 zawinionych), w ZTP — 53 (11 zawinionych), w ZTX — 4, w ZTS — 6 (3 zawinione), w pojazdach innych — 3 (1 zawiniony).

*

1 czerwca — Autobus linii „164”-19, prowadzony przez kierowcę ZN, jechał ulicą Prądnicką w kierunku Piasków Nowych. Skracając w Aleję Słowackiego na przejściu dla pieszych potrącił prawym przednim narożnikiem kobietę, która przechodziła z prawej strony przez Aleję. W wyniku potrącenia kobieta doznała obrażeń ciała. Przyczyną wypadku było nieudzielenie przez kierowcę pierwszeństwa przechodzącej przez przejście dla pieszych. Dochodzenie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

6 czerwca — Autobus linii „136”-5 prowadzony przez kierowcę RJ, jechał ulicą Srebrnych Orłów w kierunku Centrum Administracyjnego HiL. Zatrzymując się na przystanku Mistrzejowice I, uderzył prawym przednim narożnikiem w dach wiaty przystankowej, która uległa złamaniu, a przechylając się uderzyła w głowę kobietę stojącą na tym przystanku. W wyniku uderzenia kobieta doznała urazu głowy. Straty przedsiębiorstwa — uszkodzenie autobusu i wiaty wynoszą 20 tysięcy złotych. Przyczyną kolizji było niezachowanie przez kierującego autobusem bezpiecznego odstępu od mijanej wiaty przystankowej. Kierowca podpisał oświadczenie zobowiązując się do pokrycia kosztów naprawy autobusu i wiaty przystankowej.

9 czerwca — Tramwaj

linii „2”-03 prowadzony przez motorniczego KK, jechał ulicą Westerplatte w kierunku Rakowic. Na skrzyżowaniu z ulicą Zamenhafa, potrącił prawym przednim narożnikiem kobietę idącą przejściem dla pieszych z prawej strony na lewą i wychodzącą sprzed stojącego przed przejściem z woli ruchu samochodu ciężarowego „star”. Poszkodowana doznała lekkich obrażeń ciała. Przyczyną wypadku było niezachowanie przez motorniczego szczególnej ostrożności w momencie zbliżania się do przejścia dla pieszych.

11 czerwca — Tramwaj linii „8”-3 prowadzony przez motorniczego AJ, jechał ulicą Waryńskiego w kierunku Borcu Fałęckiego. Na przystanku tramwajowym usytuowanym na wysokości PKR-u przy Poczcie Głównej (tramwaje kierowane inną trasą), motorniczy nie upewnił się, czy wszyscy pasażerowie wysiedli i zamknął drzwi w momencie wysiadania tylnym pomostem wagonu silnikowego 77-letniej pasażerki, której przetrzasnął lewą rękę i przewrócił ją około 1 metra. Kobieta doznała obrażeń ciała. Przyczyną wypadku było niezachowanie przez motorniczego szczególnej ostrożności i nieupewnienie się czy wszyscy pasażerowie wysiedli. Dochodzenie prowadzi WRK WUSW w Krakowie.

15 czerwca — Autobus linii „129”-04, prowadzony przez kierowcę JK, jechał ulicą Młyńską w kierunku os. Dywizjonu 303. Przed skrzyżowaniem z ulicą Lublańską najechał przodem na tył zatrzymanego się przed nim „fiata 126p”. W wyniku kolizji samochód osobowy został uszkodzony — straty szacunkowe wynoszą około 100 tysięcy złotych, a jego pasażerka doznała stłuczenia kręgosłupa. Kierowca autobusu uznał swoją winę i podpisał odpowiednie oświadczenie do PZU.

(M. B.)

KILKA najbliższych odcinków naszego cyklu chcielibyśmy poświęcić literaturze ufologicznej. W Polsce ukazało się zaledwie kilka książek poświęconych w całości problemowi NOL. Pierwsza — chronologicznie — z nich „Latające talerze” autorstwa Janusza Thora ukazała się w 1961 r. nakładem Wiedzy Powszechnej. Była ona niejako efektem „fali NOL” w Polsce, która miała miejsce w latach 1957 do 1958, co dobitnie widać, przeglądając pierwsze strony książki. Autor zaczyna ją bowiem relacjami obserwacji NOL z Miłówki i Muszyny, a dopiero na następnych stronach omawia współczesną historię NOL, cofając się następnie do okresu „historycznego” tzn. obserwacji NOL sprzed 1947 roku. Książka próbuje przedstawić cały problem NOL i z tego też względu zbyt krótko przedstawia poszczególne aspekty tego fenomenu, nie oddając ich istoty. Należy jednak pamiętać, iż ukazała się ona ponad 25 lat temu, kiedy badania NOL wchodziły właściwie w fazę początkową, a w Polsce o UFO mówiło się „z przymrużeniem oka”. Niewątpliwie w latach 60. książka ta była sensacją, dzisiaj jednak możemy ją traktować jako pionierską pracę lub „ciekawostkę”.

Na kolejną książkę o NOL wydaną w Polsce trzeba było czekać aż 18 lat, dopiero bowiem w 1979 roku wydawnictwo MON opublikowało małą broszurę Jerzego Domańskiego „Zagadka epoki”. Chociaż mała objętościowo, książka ta jest niezwykle ciekawa dla „entuzjastów UFO” (ale nie dla ufologów), bowiem porusza wiele aspektów związanych z problemem NOL o wiele dokładniej niż „Latające talerze”. Musimy jednak wziąć pod uwagę, że lata 1978—1979 to największy rozwój polskiej publicystyki ufologicznej. Publikowano wówczas wiele artykułów w czasopiśmie, stąd też autor „Zagadki epoki” dysponował o wiele większym materiałem niż J. Thor 18 lat wcześniej. Wracając do treści książki — oprócz historii NOL, autor przytacza kilkadziesiąt przypad-

ków obserwacji UFO (również spotkań z ufonautami), zarówno ze świata jak i z Polski. Omawia najsłynniejszy jak do tej pory przypadek „Bliskiego Spotkania III Stopnia” Jana Wolskiego w Emilcinie w 1978 r. oraz obserwacje astronautów w kosmosie. Przedstawia wreszcie amerykańskie projekty i programy badawcze NOL, oraz hipotezy pochodzenia tego fenomenu.

Następne polskie książki ufologiczne to Janusza Wojciechowskiego „UFO i prawdziwe latające talerze”, wydana w serii „Biblioteczki Skrzydlatej Polski” i Carla G. Junga „Nowoczesny mit” (Wydawnictwo Literackie). Obydwie te pozycje wydane zostały w

krytykować tak uznanej na świecie osobistości, jaką jest C.G. Jung, ale według mnie jest on psychologiem, ale nie ufologiem i z raportami obserwacyjnymi NOL (szczególnie Bliskich Spotkań) miał on chyba jedynie tylko kontakt okazjonalny, o ile w ogóle. O wiele ciekawsza i pouczająca jest przedmowa do tej książki, którą napisał Jerzy Prokopiuk.

Wreszcie ostatnia pozycja — która moim zdaniem jako jedyna zasługuje na uwagę, nie licząc „Latających talerzy” jako książki posiadającej „wartość historyczną” — „Nieznane Obiekty Latające” Lucjana Znicza, wydane przez Krajową Agencję Wydawniczą w Gdańsku. (tom I w 1983 r., tom II

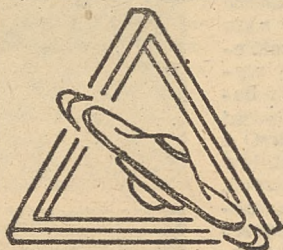
na temat NOL mają się wkrótce ukazać (tom III jeszcze w tym roku).

I to już wszystko co ukazało się w Polsce, nie licząc kilkunastu książek, w których problemowi NOL poświęcono poszczególne rozdziały lub fragmenty. Jak jednak już zaznaczyłem nie wnoszą one nic nowego do sprawy NOL i są jedynie raczej powtórczeniami poprzednich książek (wzbogaconych czasami o jedną czy dwie nowe informacje).

Jak więc z tego przeglądu wynika, polscy ufologowie i entuzjaści NOL nie mają zbyt wielkiego wyboru literatury, ale i tak wśród krajów socjalistycznych jesteśmy w lepszej sytuacji niż np. Czechosłowacja, gdzie ukazały się jedynie trzy książki i to w latach 1967 i 1969.

Zapowiedzi wydawnicze wskazują, iż wkrótce możemy spodziewać się kolejnych książek poświęconych problemowi NOL. Prócz wspomnianej III części „Nieznanych Obiektów Latających” L. Znicza, w tym roku nakładem Naszej Księgarni ma ukazać się książka J. Thora „Poza czasem i światem”, natomiast w roku przyszłym Z. Blani-Bolnara „Obecność UFO” (MAW). Jakże one będą, czy lepsze od dotychczas wydanych? — zobaczymy. UWAGA: Powyższe opinie na temat książek są osobistymi opiniami autora opracowania!

Przysłowie mówi: „Gdy się nie ma co się lubi, to się lubi co się ma”. Nie wszyscy jednak ufologowie zgadzają się z nim i próbują mieć „to co lubią”. Dlatego też niektóre polskie organizacje ufologiczne tłumaczą do użytku wewnętrznego dla swoich członków, ufologiczne światowe bestsellery. Trzeba tutaj nadmienić, że w USA czy krajach Europy Zachodniej wprowadzie książek ufologicznych ukazuje się wiele, ale tylko nieliczne z nich są naprawdę wartościowe. Chciałbym, w kilku następnych opracowaniach przybliżyć niektóre z tych bestsellerów, aby również czytelnicy „Sygnałów MPK” mieli możliwość chociaż skrótowo się zapoznać z ich treścią. (GER)



Polska literatura ufologiczna

1982 roku i obydwie starają się udowodnić, że UFO to nie przybysze pozaziemscy lecz samoloty i tajne projekty (Wojciechowski) czy też zjawisko psychologiczno-religijne, marzenia sennie (Jung). Kilkanaście pierwszych stron książki J. Wojciechowskiego to jak gdyby skrót „Zagadki epoki”, czyli próba przedstawienia całego problemu NOL (błąd powtarzany przez wielu polskich autorów, co powoduje, iż nasze rodzime książki ufologiczne nie mają żadnych „głębszych” treści i nie wnoszą nic nowego do ogólnie znanych wiadomości na temat NOL). Następnie autor rozwodzi się szeroko nad projektami budowy UFO-podobnych samolotów (z których większość nie doczekała się realizacji). Z kolei C.G. Jung na prawie 300 stronach swojej książki usiłuje „wzmóc” czytelnikowi, że UFO powstaje jedynie w naszej wyobraźni. Nie chciałbym tu

w 1985 r.): Można powiedzieć, że jest to najpełniejszy zbiór wiadomości na temat NOL. Autor przedstawia po kolei wszystkie aspekty NOL w sposób szczegółowy, a jednocześnie przystępny dla przeciętnego czytelnika. Równocześnie nie usiłuje wmówić czytelnikowi, że UFO to przybysze z Marsa lub halucynacje. Przedstawia fakty, ocenę zostawiając czytelnikowi. W swej pracy bazuje zarówno na przypadkach polskich jak i wiadomościach z materiałów obcojęzycznych, powołując się w poszczególnych wypadkach na wyniki prac badawczych czy projektów rządowych, co uwiarygadnia podawane fakty. Zaznaczyć tu trzeba, że książka ta jest niejako powtórzeniem odcinków cyklu „Goście z kosmosu?” publikowanych do tej pory na łamach bydgoskiego tygodnika „Fakty” (od 1976 r.). Kolejne tomy tej rozszerzonej encyklopedii wiedzy

Jak zarobić na sztandar?

PRZEDSTAWICIELE Sekcji Honorowych Dawców Krwi z poszczególnych zakładów przedsiębiorstwa zebrali się na kolejnym w tym roku posiedzeniu Zarządu Klubu. W pierwszej kolejności podsumowane zostało I półrocze działalności krwiodawców a mówiąc o działalności tej grupy osób, ma się na myśl przede wszystkim oddawanie krwi. Tylko w pierwszym kwartale krwiodawcy z Klubu HDK w MPK oddali jej na potrzeby lecznictwa 30 litrów 200 mililitrów, a w czasie akcji zorganizowanej 1 czerwca w Instytucie Pediatрії, 49 krwiodawców oddało tego najcenniejszego leku 19 litrów 600 mililitrów. Akcją zorganizowaną w Instytucie Pediatрії długie pamiętała będą zarówno nasi krwiodawcy, jak i chore dzieci, które z okazji swojego święta otrzymały również słodczyce. Zarówno za dar krwi, jak i słodkie upominki, chore dzieci serdecznie naszym krwiodawcom podziękowały, pięknie się wpisując do kroniki prowadzonej przez Zarząd Klubu.

W pierwszych miesiącach roku Zarząd Klubu zorganizował wspaniałą kulig do Dobczyc, połączony z pieczeniem barana i wycieczką do Wieliczki dla dzieci z MPK. W ostatnim czasie do powstałego przy Zarządzie Krakowskim PCK Komitetu Historycznego weszli: wiceprezes Klubu HDK w MPK Leszek Działowski z ZTX i Marek Nawrot z ZTP.

W listopadzie w okresie dni krwiodawstwa, uroczyste obchodzone będzie 25-lecie Klubu HDK w MPK, o którym to jubileuszu najwięcej mówiło się podczas posiedzenia Zarządu Klubu HDK. Jest wiele spraw administracyjnych, które jeszcze należy pozatapiać. Zarząd Klubu myśli o odznaczeniach dla swoich długoletnich, zasłużonych członków i marzy o sztandarze klubu, ale skąd wziąć na niego pieniądze? Czy ze składek krwiodawców, a może z dodatkowej pracy, na przykład przy kasacji autobusów. A może któryś z czytelników lub czytelnicek poda inną jeszcze propozycję — skąd mają krwiodawcy wziąć pieniądze na sztandar, aby wystąpić z nim na 25-lecie Klubu HDK. (M.B.)

Za co w Słomnikach lubią MPK

WYDAWAŁOBY się, że słomniczanie nie mają żadnego powodu by darzyć sympatią nasze przedsiębiorstwo. Wszak czerwone autobusy zatrzymują się na 10 kilometrów przed granicami miasteczka i dojeżdżającym do pracy w Krakowie słomniczanom pozostaje korzystać z usług konkurencji — kolei i PKS. Okazuje się jednak, że są w Słomnikach ludzie, którzy czują do krakowskiego miejskiego przewoźnika głęboką wdzięczność. Ba! opiewają go w swej kronice, gdzie zamieszczają zdjęcia, odpisy podziękowań i zdjęcia autobusów nazywanych „pieszczotliwie „kolosami”.

Wszystko zaczęło się w 1985 r. podczas obchodów jubileuszu orkiestry dętej MPK — reprezentacyjnej orkiestry miasta Krakowa. Uroczystość w Filharmonii uświetnił wówczas szkolny chór „Jutrzenka” właśnie ze Słomnik. Wówczas też „Jutrzenka” po raz pierwszy trafiła na łamy „Sygnałów”. Kontakt został nawiązany, a że działający pod troskliwym okiem niezmordowanych Anieli Małgorzaty — dyrygentki i załatwiającego sprawy organizacyjne Eugeniusza — Korkosów od 1963 r. chór poczynił odnosić suk-

cesy, coraz częściej przychodzą zaproszenia z różnych stron kraju. Często jednak problemem jest przejazd ponad pięćdziesięciu osób. I tu właśnie, z pomocą przychodzi MPK. Dzięki przychylności władz przedsiębiorstwa słomniccy chórzyscy byli już w Zamościu, Bielsku, Zakopanem. Zdarzyło się nawet, że gdy w czasie jednej z wycieczek „kolos” odmówił posłuszeństwa, z Krakowa dosłał następny autobus.

Oczywiście „Jutrzenka” nie korzysta z usług MPK za darmo. Na to w dobre reformy gospodarczej pozwolić sobie nie można. Rachunki są jednak takie, że sponsorzy chóru płacą je bez dąsów.

Mógłby ktoś powiedzieć, że takie, nie przynoszące bezpośrednich, wymiernych korzyści działania, nie mają dziś racji bytu. A przecież na pewno jest inaczej. Po pierwsze inicjatywa państwa Korkosów, uczących dzieci z małego miasteczka śpiewu i wożących je po całym kraju, a nawet poza jego granice, zasługuje na ogromne poparcie, a po drugie, dla tych, którzy twardo chodzą po ziemi, wypada tu zauważyć, że sporo mieszkańców Słomnik dojeżdża do pracy w Krakowie. A MPK wciąż szuka ludzi. Uczniowie słomnickiej podstawówki, członkowie „Jutrzenki” poznają MPK z jak najlepszej strony. A potem dostają, kończą szkołę... i wybierają miejsce przyszłej pracy. (kg)

Tramwajowe myjnie z... Gdowa

KOMUNIKACJA miejska jest sprawą wielkich miast i ich mieszkańców. To stwierdzenie wydaje się być oczywiste, choć coraz częściej czerwone autobusy zaczynają kursować w małych miejscowościach, jak chociażby Nowy Targ. Okazuje się jednak, że miejską komunikacją interesują się i w Spółdzielniach Kółek Rolniczych. Na ślad takich właśnie zainteresowań trafiłem w podkrakowskim Gdowie. Zastępca prezesa tamtejszej SKR Zbigniew Ziemiński mówi, że nawiązano współpracę z Jódzkim MPK oraz tamtejszym Centrum Badawczo-Rozwojowym i roz-

Migawki z MPK-owskiego Mundialu

ROZGRYWKI eliminacyjne w ramach zakładowego turnieju piłki nożnej dobiegły końca. Zainteresowanym podają ciąg dalszy wyników.

Drużyna ZAW wygrała z Zarządem wynikiem 8-2 i z ZSP 3-0, Zarząd z ZSP 5-4 i zremisował z ZAP 3-3, ZSZ z ZTP 11-4, ZNA z ZAC 3-1, ZAC z PB 3-0.

Po miesięcznych zmaganiach tabela rozgrywek przedstawia się następująco: w grupie I reprezentacja ZNA wywalczyła I miejsce ilością 11 punktów i 34 bramki, ZNR — II miejsce ilością 11 punktów i 13 bramek. Te dwie drużyny spotkały się w rozgrywkach finałowych. Dalsze miejsca zajęły: ZAC — 8 pkt, PB — 6 pkt, ZNT — 4 pkt, ZTS — 0 pkt, ZTH — 0 pkt.

W grupie II drużyna ZSZ wywalczyła I miejsce zdobywając 9 punktów, drużyna ZAP — II miejsce — 8 pkt. Te dwie drużyny spotkają się w rozgrywkach finałowych z ZNA i ZNR. Dalsze miejsca zajęły: ZTP — 7 pkt, ZSP — 6 pkt, ZAW i Zarząd po 5 pkt, ZTX — 0 pkt.

We współzawodnictwie na „króla strzelców” w dalszym ciągu prowadzi: Mirek Szymski — ZSZ — 21 bramek, dalej Tadeusz Trojaczki — ZNA — 13 bramek, Zygmunt Ostrogórski — ZSP — 11 bramek, Marek Jacyna — ZTP 9 bramek, Robert Stefanowski — ZSZ — 8 bramek, Zbigniew Kofin — ZAP — 7 bramek.

Upomnienie należy się drużynom PB i ZSP, które na ostatnie mecze nie zgłosiły się na boisko, nie powiadamiając o tym organizatora. Nasuwa się tu wniosek by w regulaminie następnego turnieju bardziej rygorystycznie traktować drużyny które nie po sportowemu oddają mecze walkowerem.

Wszystkich sympatyków zachęcamy do czynnego dopingu w czasie finałowych meczy, które rozegrane zostaną w czasie zakładowej spartakiady letniej we wrześniu br., prawdopodobnie również na boisku „Tramwaju”. Zapraszamy! **Z. FENRYCH**

Piłkarze chcą walczyć

15 SIERPNIA wybiegną po raz pierwszy na boiska piłkarze krakowskiej klasy okręgowej. Zawodnicy ZKS Tramwaj zainaugurują sezon dzień później spotykając się w Sułkowicach z jednym z głównych pretendentów do wyższej klasy — Gościbą. Tramwajarski zespół, po udanym

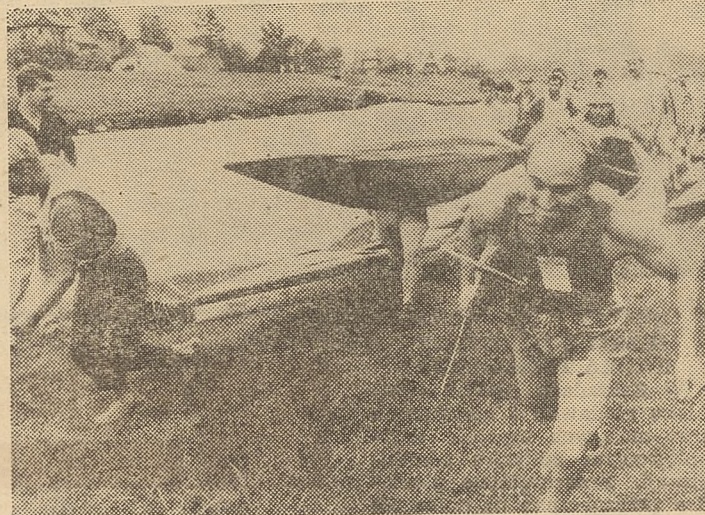
Sport rekreacja



Na Dunajcu

JUŻ PO RAZ 46. odbył się Międzynarodowy Splyw Kajakowy na Dunajcu. Jak zwykle wzięła w nim udział ekipa MPK — przedsiębiorstwa od lat blisko związanego z tą imprezą. Bardzo długo komandorem splywu był Tadeusz Pilarski, dziś nosi on Jego imię. MPK od lat też sprawuje patronat nad tą imprezą, a nasi wodniacy zajmują w niej czołowe miejsca. I nie jest najważniejsze, że akurat w tym roku było to miejsce dziesiąte. Ważniejsze, że pienińskie spotkanie dało uczestnikom wiele radości i satysfakcji, a organizacyjne roczniana MPK uczestnicy ocenili bardzo wysoko. (kg)

Fot. JADWIGA RUBIS



W Nowym Targu puste numery

22 LIPCA do miast, w których funkcjonuje komunikacja miejska, dołączył Nowy Targ. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Nowym Sączu uruchomiło tam dwie pierwsze trasy. Autobusy linii „3” kursują z Ronda Waksmundzkiego do Obidowej, a „4” z Kowańca do bazy Rejonowego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej przy ul. Szafranski. Uwagę zwraca nieco dziwna numeracja. Przyczyną braku „1” i „2” jest brak chętnych do pracy w nowym oddziale nowosądeckiego WPK. Zgłoszono się zaledwie 4 mieszkańców Podhala i mimo oddelegowania ludzi z Nowego Sącza oddział ma ogromne braki kadrowe. W tej sytuacji nie można było uruchomić większej ilości linii, a że numeracja ustalono wcześniej, podjęto decyzję, że „jedyńska” i „dwójka” poczeka na lepsze czasy. (kg)

poczęto przygotowania do produkcji myjni autobusowych i tramwajowych. Sprawa zainteresowała się i krakowskie MPK. Zapotrzebowanie jest spore, a prezes Ziemiński twierdzi, że pierwsza myjnia może być gotowa jeszcze w tym roku. Już w tej chwili zamówiono kilkanaście sztuk, a o następne pytają także klienci z NRD, ZSRR, CSRS.

W Gdowie chcą też produkować sterowane mechanicznie bramy do zajezdni tramwajowych i autobusowych. W pierwszym kwartale 1988 roku prototyp tego urządzenia powinien dojechać do naszego przedsiębiorstwa. (kg)

ubiegłym sezonie, był już na obozie w Osieczanach i obecnie pod wodzą trenera Jerzego Mikołajczyka przygotowuje się do nowego sezonu. Jak informuje kierownik drużyny Władysław Kędziora zapowiada się poważne wzmocnienie drużyny. Pozyskano już byłego zawodnika Cracovii Grzegorza Kucia, w chwili oddawania numeru do drukarni finalizowane są rozmowy w sprawie kilku innych piłkarzy. Nastrój w zespole jest bojowy i jak mówi kierownik, zawodnicy chcą walczyć o miejsce w czołówce tabeli, a może nawet... na samym jej szczycie. Wydaje się, że wskazali to ubiegły sezon, że najgorsze Tramwaj ma już za sobą i może obecne rozgrywki to potwierdzać. W każdym razie wyniki sparringów są obiecujące. A oto gdzie i kiedy oglądać będzie można piłkarzy Tramwaju:

16 sierpnia godz. 11 w Sułkowicach z Gościbą

22 sierpnia (sobota) godz. 17.00 przy ul. Praskiej z Wawelem,

26 sierpnia (środa) godz. 16.30 z Cracovią II na jej boisku,

29 sierpnia (sobota) godz. 16.30 u siebie z Wisłą II, **6 września (niedziela)** godz. 11.00 z Hutnikiem II w Nowej Hucie,

12 września (sobota) godz. 16.00 z Kablem na jego boisku, **19 września (sobota)** godz. 15.30 z Cleparią u siebie,

27 września (niedziela) godz. 11.00 z Grębalowianką na wyjeździe,

3 października (sobota) godz. 14.30 z Prokocimem u siebie, **10 października (sobota)** godz. 14.00 z Prądnicką na jej boisku,

18 października (niedziela) godz. 11.00 ze Strazakiem Raczną na własnym boisku,

24 października (sobota) godz. 13.30 ze Świttem Krzeszowice na boisku Kmity w Zabierzowie,

31 października (sobota) godz. 13.00 z Gdovią przy ul. Praskiej.

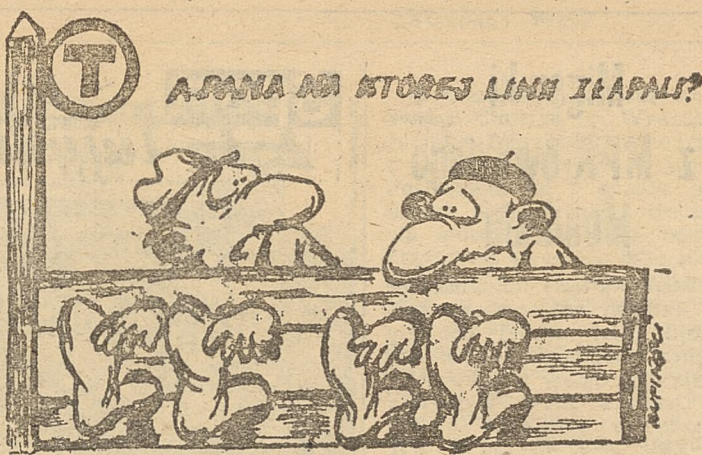
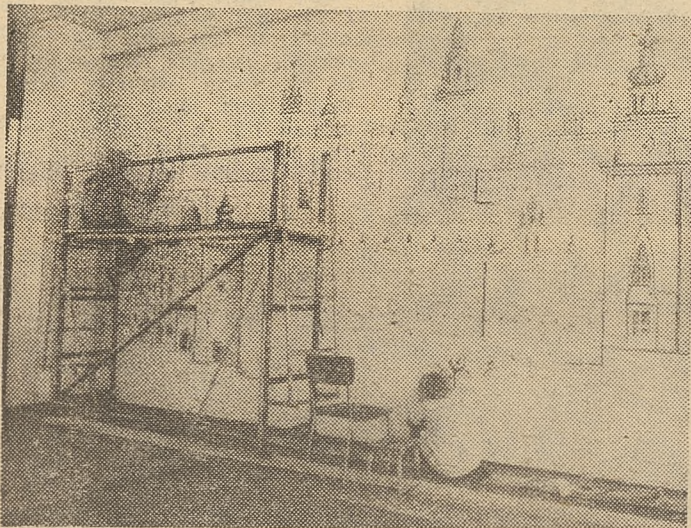
Tramwaj posiada jeszcze drużynę juniorów (trener Jan Antczak) oraz trampkarzy starszych (trener Edward Hefko), obie grają w najniższych klasach rozgrywkowych w obojętnie. Także młodzi piłkarze rozgrywają ambitną walkę o najlepsze lokaty. (kg)



Kiedy wreszcie nadjedzie ten tramwaj...
Fot. JACEK BEDNARCZYK



A w sali konferencyjnej powstaje nowe dzieło sztuki.
Fot.: ST. MAKAREWICZ



W Kaliszu, gdzie ostatnio przywrócono dorożki pewna niezbyt urodziwa dama pyta dorożkarza:

— Czy wasz koń nie jest za- nadto płośliwy? Czy nie po- niesie, jak wsiadę?

— Nie ma strachu, niech pani usiada, on się nigdy nie ogląda...

Malinowski pyta Kowalskie- go:

— Gdzie jedziecie na urlop?
— Nigdzie. Doszliśmy do wniosku, że u nas pada naj- taniej...

W pustawym wagonie tram- wajowym jakaś para prowadzi ożywioną wymianę zdań, któ- ra staje się coraz głośniejsza:
— Ty draniu! Oszukałeś mnie! — wykrzykuje wreszcie



na cały głos ona. — Wracam do mamy!

— A wracaj sobie! — odpo- wiada on. — W takim razie ja wracam do żony!

W autobusie miejskim mały chłopczyk płacze na cały głos.
— Czemu płaczesz, czyżbyś zgubił rodziców? — pyta je- den z pasażerów. — A może pamiętasz, gdzie mieszkasz?

W tym momencie odzywa się mocno zawiany jegomość:
— Powiedz, Kaziu, gdzie mieszkasz, bo jak nie, to bę- dziemy tak jeździli do rana...

Pan Kowalski skarży się w stołówce zakładowej pani wy- dającej posiłki:

— Wie pani, wczoraj po tym waszym gulaszu czułem się nie najlepiej...

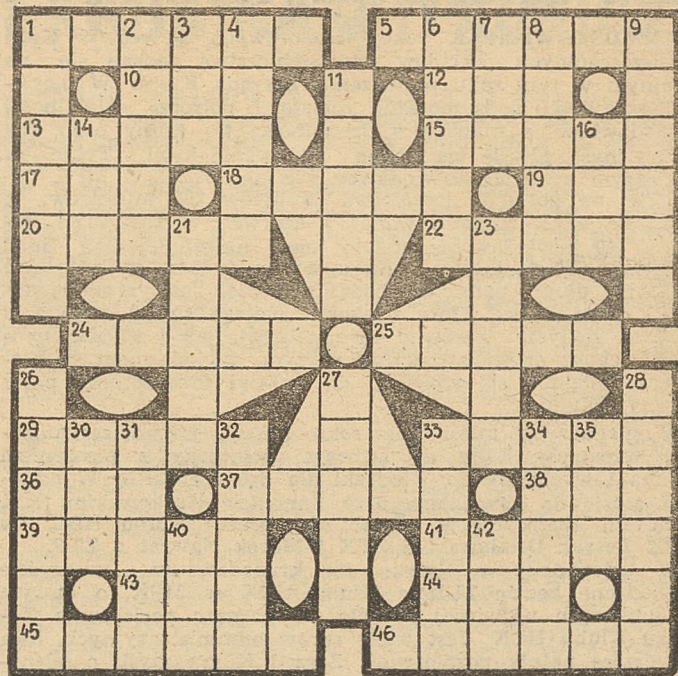
— Ależ panie Kowalski, przecież to jest stołówka, a nie przychodnia zdrowia!

Starsza kobieta zwraca się w tramwaju do małego chłop- ca:

— Czy mógłbyś wstać z te- go miejsca?

— Pewnie, że mógłbym, ale nie wstąpię, bo pani by zaraz usiadła...

KRZYŻÓWKA NR 13



POZIOMO: 3. Marka skandynawskiego samochodu, 8. jed- na z podstawowych czynności domowych, 9. koń używany w zaprzęgu do prac wymagających dużej siły, 10. kłusak, 11. czarownik, znachor, 12. sprzymierzeniec, sojusznik, 13. powstaje przez działanie kwasu na alkohol, 16. prawy do- pływ Sekwany, 19. grupa osób wzajemnie popierających się, 22. szybko ulatniający się keton, 23. broń kawalerii, 24. nar- ty, 25. zbior, rzeźmieszek, 26. starogrecki rynek, 29. małe ska- leczenie, 32. zabawka ze sznurkiem, 35. przyjaciel Sherlocka Holmesa, 36. biała czapla, 37. myślał o niedzieli, 38. tytuło- wa bohaterka powieści H. Balzaka, 39. otchłań wodna, 40. chodzi z kurczętami.

PIONOWO: 1. Proces niszczenia skorupy ziemskiej, 2. za- wilec, 3. twórca kapitana Nemo, 4. węgierski kompozytor, bohater serialu wyświetlanego w TVP, 5. imię znanego pol- skiego ekonomisty, 6. polskie „złoto”, 7. „łaźnia rzymska” dla ziemniaków, 14. praktyka sprzedawania i kupowania god- ności kościelnych w średniowieczu, 15. sprawy miłości zmy- słowej, 16. lody waniliowe z konfiturami, 17. rodzaj skrzy- żowania drogowego, 18. zatoka Morza Czerwonego, 19. przy- wódca narodu węgierskiego, 20. dramatopisarz norweski („Dzika kaczka”), 21. siostra Balladyny, 27. ręczne narzędzie rolnicze, 28. jest milczeniem?, 20. imitacja towaru na wysta- wie, 31. schabowy lub mielony, 32. pozostałość po ściętym drzewie, 33. centralna część atomu, 34. ryba z rodziny karpio- watych.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NUMER 12

Poziomo: gęgawa, ustawa, Ala, pot, Dalin, Akaba, udo, dzicz, RAF, łapka, miara, bieda, wiata, Atena, Komar, mol, gouda, Iga, Orawa, nit, ano, aparat, trasat.

Pionowo: gaduła, galop, Ali, Wanda, spazm, tok, atara, Arafat, zwiad, Ada, bar, Kreon, imago, ramota, Gruza, prałat, tor, elana, Agata, kafar, Minos, Aga, wir, Ina.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowa- ła Maria Kończewska. Nagroda do obojczyka w redakcji.

CZYM ZAJMUJE SIĘ KADRA TECHNICZNA?

W Zakładach „Jelcz” zwol- niono niedawno 5 sprzątarek utrzymujących czystość w 10- piętrowym budynku admini- stracji. Zaoszczędzone pieni- dze przeznaczone na opłacenie sprzątania hal produkcyjnych, szatni robotniczych i łaźni. Na- tomiast urzędnicy, inżyniero- wie, a także... dyrektorzy po- stanowili sami sprzątać poko- je, korytarze i sanitariaty. I- nicjatywa spektakularna. Ale rodzą się też pytania: po pier- wsze — w jakim stopniu dzię- ki temu manewrowi jest czy- ściej w halach produkcyjnych zakładu zatrudniającego 9 tys. osób, i po drugie — czy rze- czywiście kadra techniczna za- kładów „Jelcz” powinna tra- cić czas na czyszczenie sani- tariatów, gdy produkowane tam autobusy i inne pojazdy dalekie są od doskonałości?

NA ŚLASKU KOLEJOWY RUCH REGIONALNY

Kryzys przełomu lat 70. i 80. unaoczniał z całą ostrością konieczność kompleksowego, perspektywicznego rozwiąza- nia problemu komunikacji w blisko 4-milionowej śląsko-za- głębiowskiej aglomeracji. Mi- mo znanych trudności gospo- darczych kraju zdecydowano się na podjęcie budowy kolei regionalnej od Pyskowic do Dąbrowy Górniczej — Zab- kowic (rejon Huty „Katowic- ce”). Rodzaj naziemnego me- tra — jakim będzie KRR, czy-

Mieszanka pikmow NIE TYLKO

li Kolejowy Ruch Regionalny — to jedyny realny sposób obsłużenia w przyszłości ol- brzymiej rzeszy pasażerów do- jeżdżających do pracy. W wa- runkach tak silnie zurbanizo- wanej aglomeracji narażonej na permanentne szkody górni- cze — budowa normalnego metra nie wchodzi bowiem w rachubę.

REMONT MOSTU NA FINISZU

Remont mostu Poniato- wskiego, ważnej arterii komu- nikacyjnej Warszawy, zbliża się ku końcowi. Kieleckie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego położyło już płytę betonową na dwóch przesłach. Operacja ta — naj- bardziej skomplikowana w końcowej fazie remontu — wymagała ok. 30 godzin nie- przerwanego betonowania. Za- stosowano specjalne urządze- nie do odwadniania betonu w celu uzyskania jego wysokiej wytrzymałości.

W CZASIE STRAJKU BLIŻEJ PIESZO

Niemal całkowicie zamarł transport publiczny w stolicy Urugwaju, Montevideo, kiedy na wezwanie związków zawo- dowych kierowcy autobusów

miejskich, taksówek oraz ko- lejarzy przeprowadzili w li- pu kolejny strajk solidarno- ściowy z pracownikami kam- panii „Ondo”. Konflikt w tej jednej z największych firm transportowych w Ameryce Płd. trwa już wiele tygodni. Negocjacje podejmowane przez przedstawicieli związków za- wodowych i członków parla- mentu zakończyły się niepo- wodzeniem, gdyż kierownic- two „Ondo” nie zgadza się zmienić swojej decyzji o zwol- nieniu z pracy ponad 300 o- sób.

DROŻSZE BILETY POWODEM STARC

Centrum Rio de Janeiro stało się widownią gwałtow- nych zająć ulicznych, gdy dzie- siątki tysięcy mieszkańców wyszło na ulice, aby zaprote- stować przeciwko 50-procen- towej podwyżce opłat za prze- jazd środkami publicznej ko- munikacji miejskiej. Doszło do ostrych starć z policją. De- monstranci podpalali samo- chody osobowe i autobusy oraz plądrowali sklepy. Policja u- żyła gazów łzawiących. Około 50 osób zostało rannych, za- trzymano 40 uczestników zają- w brazylijskiej metropolii.

Podwyżka cen biletów wywo- łała szczególne niezadowolenie wśród ludzi biednych, którzy do pracy muszą dojeżdżać z bardzo odległych dzielnic. O- gólnym tłem tych niepokojów jest jednak głęboki kryzys go- spodarczy, jaki przeżywa Bra- zylia.

PIJANY RENCISTA SPRAWCA WYPADKU

34-letni Dariusz Stefański, rencista, będąc pijanym do- puścił się czynnej napaści na kierowcę autobusu MPK w Zgierzu. W czasie jazdy Stefański szarpał kierowcę za ręce i za kierownicę autobu- su. Kierowca utracił panowa- nie nad pojazdem, który zje- chał na pobocze drogi i wpadł na słup sieci telefonicznej. Pa- dający słup uderzył przecho- dnia, który poniósł śmierć na miejscu. Prokurator zastoso- wał wobec Dariusza Stefań- skiego areszt tymczasowy.

METRO INSPIRUJE PRODUCENTÓW

Przez 4 lata budowy war- szawskiego metra prace kon- centrowały się na tunelach i obiektach stacyjnych. Teraz przyszła kolej na wyposażenie już zbudowanych odcinków i

zapewnienie niezbędnych urzą- dzeń eksploatacyjnych dla I etapu budowy kolei podziem- nej. Okazuje się, że metro w wielu przypadkach wpływa inspirując na krajowych pro- ducentów. Np. Mikołowska Fa- bryka Transformatorów „Mef- ta” (woj. katowickie) wdroży- ła do produkcji własne opra- cowanie transformatorów pro- stownikowych dużej mocy, w tzw. wersji suchej, które nie były do tej pory w Polsce wytwarzane. Tymi transfor- matorami zainteresowali się także kontrahenci zagraniczni.

ZAGUBIONE FLIRTY MOŻNA ODNALEZĆ

„Jechałem autobusem linii... nawiązałem rozmowę z atrak- cyjną dziewczyną, ale ona na następnej stacji musiała wy- siaść. Była brunetką o ziele- nych oczach...” Ponad dwa tysiące podobnych listów, za- wierających dokumentację przełotnych kontaktów, m. in. w środkach komunikacji miej- skiej, otrzymało „Biuro Zaga- bionych Flirtów”, otwarte nie- dawno w Leverkusen w RFN, przez przedsiębiorczego stu- denta pedagogiki Uwe Eber- leina. „Biuro” daje pewne szanse. Warunkiem jest tylko, aby oboje bohaterowie napi- sali do biura listy z możliwie dużą liczbą szczegółów. Resz- tą zajmie się komputer, który porównuje dane z wszystkich nadsyłanych listów. Dwadzie- ścia par już się odnalazło...

(Oprac. I-k)