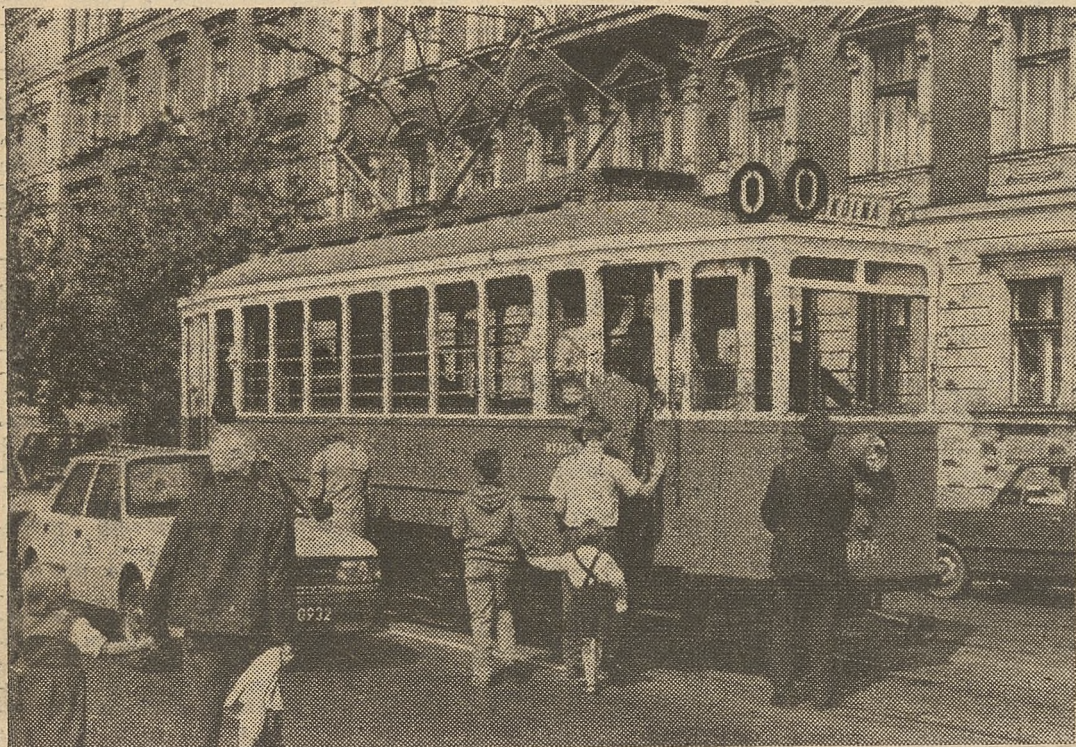




Linke-Hoffman znów na ulicach Krakowa.

Fot. WLADYSŁAW MAŁEC

Jechałem drogą ekspresową

BUDOWANE obecnie, o wiele lat za późno, obwodnice wokół Krakowa nie są sprawą, którą bezpośrednio zainteresowani są pracownicy służb ruchu MPK. Wszak po nich raczej jeździć nie będą. Ale dzięki nim powinien zmniejszyć się ruch na najbardziej zatłoczonych trasach, także tych, na których dziś grzęzną w korkach czerwone autobusy.

Po latach zastoju rusza coraz żywiej budowa tzw. południowej obwodnicy naszego miasta — wiodącej od autostrady w kierunku Katowic (skrzyżowanie w rejonie lotniska w Balicach), poprzez Olszanicę, ul. Księcia Józefa do stopnia Kościuszko, które-
dy pojazdy przedostawać się będą na drugą stronę Wisły i dalej przez Opatkowice do Wieliczki. Od niedawna jest to inwestycja rządowa, co wybitnie wpływa na podniesienie tempa budowy. Obecnie, choć nie wszędzie, została już położona nawierzchnia twarda, po fragmencie nowej drogi od Balic do stopnia Kościuszko można już przejechać, nawet samochodem osobowym, choć trzeba ominąć będące dopiero w stadium budowy wiadukty.

Według obowiązujących harmonogramów od Balic do ul. Tynieckiej będzie można przejechać jednym pasmem nowej

drogi ekspresowej z końcem 1988 r., do Opatkowic — gdzie powstanie węzeł tej drogi ze szlakiem północ — południe w 1992 r. i do ul. Wielickiej w trzy lata po tym ostatnim terminie.

Dziś najtrudniejsze prace koncentrują się przy stopniu wodnym Kościuszko. Jak twierdzi dyrektor Budowy Kaskady Górnej Wisły z siedzibą w Oświęcimiu Stanisław Maćkała, występujące tam opóźnienia, które mogą uniemożliwić osiągnięcie przejezdności tej trasy w terminie, przy dużej mobilizacji wykonawców, są jeszcze do nadrobienia.

Nową drogą, jak wynika z szacunków, powinno jeździć ok. 12 proc. pojazdów wjeżdżających obecnie w al. Trzech Wieszczów. Dzięki niej będzie można ominąć Kraków jadąc z Katowic, Wrocławia, a także Warszawy na wschód i na południe.

Prace przy budowie nowej trasy posuwają się do przodu. Wyraźnie widać to na wysokości końcowego przystanku linii „152” w Olszanicy, czy przy skrzyżowaniu z ul. Księcia Józefa, gdzie trwają intensywne roboty. Gdziekolwiek, z powodu słabych gruntów, trzeba wykonywać wymiany ziemi, aż do głębokości 5 metrów, na 20 metrów wbijane są słupy, po których pobiegą estakady. Dyrektor Krakowskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych Jan Dziegieć mówi, że kilometr tego typu drogi kosztuje obecnie ok. 400 mln zł. Ta suma daje obraz przedsięwzięcia. A przecież budowany jest niemal 6-kilometrowy odcinek, pierwszy fragment znacznie dłuższej trasy objazdu.

Obecnie południowa obwodnica Krakowa jest inwestycją rządową. Dzięki temu są pieniądze na jej budowę, ale ten przywilej rodzi konieczność szybkiej pracy. W przeciwnym razie przeznaczone dla naszego miasta środki skierowane zostaną gdzie indziej. Gdyby tak się stało, już za niewiele lat mogłoby się okazać, że przejazd autobusem z Prokocimia do Prądnika Białego trwa kilka godzin.

(KG)

Na największej budowie kłopoty materiałowe

W NASZYM przedsiębiorstwie nikogo nie trzeba uświadamiać o wpływie warunków pracy na jej efekty. Praktycznie nie ma obiektu w MPK, gdzie nie byłoby modernizacji, dobudowy, czy wręcz wielkiej inwestycji, jak chociażby przy ul. Łokietka. W ciągu kilku ostatnich lat z inwestycjami nie jesteśmy zadowoleni sami sobie. Władze polityczne i administracyjne miasta słusznie uznają nasze budowy za swoje. Przejęły je też pod własny patronat. Systematycznie raz w kwartale prowadzone są operatywki wykonawców i podwykonawców z sekretarzem KK PZPR JÓZEFEM SZCZUROWSKIM, kierownikiem Wydziału Budownictwa WŁODZIMIERZEM ŁAKOMSKIM i wiceprezydentem miasta JANUSZEM JAKUBOWSKIM. Nie musimy dodawać, że terminy są pilnowane. Na bieżąco wykonawcy informują o kłopotach

Trwają intensywne prace przy akumulatoreni i przybudówce socjalno-warsztatowej w ZPT. Do końca września ma być oddana do zagospodarowania hala magazynowa. Są kłopoty z blachą pokryciową i osłonową potrzebną na budowie przy ul. Łokietka. Przesunęły się terminy pozwalające „Mostostalowi” na wejście na budowę, mimo iż potrzebna konstrukcja już jest, a i „Mostostal” zamierzał skierować tam główny swój potencjał.

Nie ma jeszcze wykonawcy robót instalacyjnych do wentylacji. Potrzebne są rury o cięgu 800 mm. KPIS boi się tych prac, bo największe jakie robili to trzechsetki. Problemów jest więc sporo, ale i budowa największa.

Nareszcie ruszyła z miejsca sprawa zajezdni tramwajowej przy al. Pokoju. Jest wskazanie lokalizacyjne. Jest nadzieja, że nie będzie tu takiego „kwadratowego koła” jak w wypadku podstacji „Krakowska”. Lokalizacja jest od pięciu lat, tyle że nic z niej nie wynika. Początkowo nie moż-

na było budować bo teren zajmuje częściowo „Florina”. Gdy już jest miejsce dla „Floriny”, okazało się, że to teren prywatny, a ostatnie przepisy o prywatnej własności znów komplikują sprawę. Właściciel nie godzi się na sprzedaż terenu. Ma swoje warunki. Sprzeda, ale więcej niż nam potrzeba i w dodatku z budynkiem i ośmioma mieszkaniami. Prawdopodobnie chodziłoby o kilkanaście nowych mieszkań. Nie stać nas na to. Oczywiście w końcu do wywłaszczenia czy też wykupu dojść musi, ale może to potrwać i półtora roku. Nie mamy nic przeciwko prywatnej własności, nie zamierzam też nawoływać do krucjaty, ale czy można postawić chociażby znak równości między prawem do kawałka gruntu a komunikacją w mieście?

F. SERWIN

Pokojowy apel

UMACNIANIE pokoju i bezpieczeństwa naszej Ojczyzny są dla młodzieży polskiej i całego społeczeństwa wartościami nadrzędnymi. Zdajemy sobie jednak sprawę, że bezpieczeństwo i pokój naszego kraju są nierozdzielnie związane z pokojem i bezpieczeństwem całej Europy. Dlatego też my, nauczyciele i młodzież Przyszkolowej ZSZ przy MPK w Krakowie zebrałi w dniu inauguracji roku szkolnego 1987/88, w 48. rocznicę wybuchu II wojny światowej, witalny z satysfakcją doniosłą polską inicjatywę — plan zmniejszenia zbrojeń i zwiększenia zaufania w Europie Środkowej.

Propozycje Wojciecha Jastrzebskiego, ściśle związane z tradycjami polskiej polityki zagranicznej, są wyrazem ciągłości naszej myśli politycznej, doświadczeń i woli naszego narodu. Nowy plan Polski, chociaż dotyczy bezpośrednio regionu dziewięciu państw środkowoeuropejskich, jest w swej treści planem otwartym, co sprawia, że może on stać się początkiem oczekiwanych zmian w ogóło-europejskiej skali.

Polska przedkłada swe propozycje innym narodom w momencie, gdy zwycięża przekonanie, iż powstrzymanie zbrojeń, to przede wszystkim sprawa politycznej woli państw i narodów.

My, nauczyciele i młodzież pragniemy tę wolę budzić i (Dokończenie na str. 2)

Tragiczny czwartek

Piątek, 4 września był w Warszawie dniem żałoby po 2 tragicznych katastrofach komunikacyjnych — tramwajowej i kolejowej, jakie wydarzyły się poprzedniego dnia. Łącznie poszkodowanych zostało 135 osób. Na skrzyżowaniu ulic Wolskiej i Młynarskiej jadący w kierunku Pragi przepełniony tramwaj linii „26”, zamiast pojechać prosto, skręcił, zderzając się z jadącym z przeciwka tramwajem linii „27”. 3 osoby zginęły na miejscu, 3 następne zmarły w szpitalu. By wyciągnąć z pogruchotanych wagonów wielu rannych, trzeba było ciąć stalowe konstrukcje. Tramwaj linii „26” prowadził praktykant świeżo po kursie, obok siedział instruktor. Obaj nie zauważyli przełożonej zwrotnicy. Motorniczy, 29-letni Wojciech S. został aresztowany pod zarzutem rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu. Bezpośrednio od tego wypadku karetki pogotowia pojechały po ofiary zderzenia 2 pociągów w pobliżu stacji Włochy. Tam również zginęło 6 osób, a kilkadziesiąt odniosło rany. Społeczeństwo stolicy pospieszyło masowo oddać krew dla ofiar. W celu zbadań wszystkich okoliczności katastrof powołane zostały specjalne komisje. Władze Warszawy przekazały rodzinom poszkodowanych serdeczne wyrazy współczucia. Ze słowami pocieszenia zwrócił się do rannych i ich najbliższych prymas, kardynał Józef Glemp, zaś papież Jan Paweł II polecił zmarłym Miłosierdziu Bożemu. Pogrzeby odbyły się na koszt miasta.

★

TRAGICZNE wypadki komunikacyjne, jakie zdarzyły się 4 września w Warszawie wywołały falę pomocy niesionej z całej Polski. Również krwiodawcy z naszego przedsiębiorstwa pospieszyli tego samego dnia oddać krew dla ofiar wypadków. Pracownicy zaplecza technicznego z Podgórze: Piotr Cieśliński, Anna Drozdowska, Janusz Werewka i Marek Żyła oraz z Zakładu Transportu: Zbigniew Hwastek, Andrzej Mioduszewski, Zdzisław Suder, Maria Żmuda, Janusz Migdał i Grzegorz Kwieciński oddali 3 litry tego cennego leku.

(BS)

Po wakacjach

JESTEŚMY jedynym przedsiębiorstwem w kraju, które po letnich ograniczeniach w komunikacji nie tylko powróciło we wrześniu do przedwakacyjnych rozkładów jazdy, ale także zwiększyło ilość taboru na trasach. W komunikacji autobusowej jeździ 514 autobusów, a więc o 6 więcej. Linie tramwajowe wzmocniono dodatkowymi wagonami. Kłopoty z zatrudnieniem mamy takie, jak w całym kraju. Brakuje około 200 kierowców i motorniczych. Dodatkowo kursy były możliwe dzięki zobowiązaniu załogi do dodatkowej pracy w dni wolne. (fis)

27 sierpnia odbył się drugi niezapowiedziany etap Konkursu BHP „Jesień '87”. W grupie zakładów eksploatacyjnych w zasadzie bez zmian i na pierwszym miejscu znów ZAW. W grupie zakładów z zaplecza technicznego niespodziewanie najlepsze okazały się ZZP i ZTS, na ostatnim miejscu również niespodziewanie. ZBL

1 września — w Przyszkolowej Szkole Zawodowej inauguracja roku szkolnego. Młodzież i nauczyciele wystosowali apel pokojowy do państw i społeczeństw Europy środkowej.

● Odbyła się cykliczna narada mistrzów. Tym razem było to bardziej szkolenie niż narada, gdyż mistrzowie najpierw wysłuchali wykładu lektora o sytuacji gospodarczej kraju i świata, potem przypomnieli im zasady wypełniania druków obowiązujących w przedsiębiorstwie, a na dyskusję o bieżących problemach nie wystarczyło już czasu i... energii. Chyba, że głosy o brakach części zamiennych są u nas czymś nowym?

● Posiedzenie Zarządu Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, na którym omówiono warunki przejeżdżania przez Klub i Sekcję Historyczną Domu Tramwajarzy przy pl. Serkowskiego (oczywiście po wyprowadzeniu się stamtąd Działu Kultury na Bocheńską). W planach pozostało tam tylko Klub Seniora, a całość budynku wykorzystana zostanie pod ekspozycję zgromadzonych już zbiorów. Remontem budynku zajmie się Wydział Ogólny i on też przyjmuje go pod

15 DNI W MPK

swoją stałą opiekę. Spotkanie członków Klubu (odbyło się w godzinę później) było tym razem nietypowe, gdyż wszyscy wybrali się na wycieczkę po Krakowie zabytkowym tramwajem L-H.

2 września — XIV Koło ZSMP w Zarządzie Przedsiębiorstwa po raz kolejny wznowia swoją działalność. Tym razem na czele Zarządu Koła stoi Marek Lorenc z Działu Plac. Z najciekawszych inicjatyw nowego Zarządu wymienimy dyżur interwencyjny dla młodych i lektorat języka niemieckiego.

4 września — po wypadkach komunikacyjnych w stolicy również i u nas przeanalizowano sytuację mogące doprowadzić do podobnej tragedii. Kierownictwo i kolektyw przedsiębiorstwa wystosowały specjalny teleks do MKZ Warszawa z wyrazami współczucia i solidarności zawodowej, a członkowie HDK zorganizowali akcję krwiodawstwa na rzecz ofiar wypadku na Woli.

● Wprawdzie do obchodów 50. rocznicy funkcjonowania zajezdni podgórskiej jest jeszcze rok, ale o przygotowaniach czas już pomyśleć, dlatego odbyło się posiedzenie komitetu organizacyjnego obchodów. Główny cel działań to poprawa warunków pracy załogi.

5 września — Letnia Spartakiada MPK — o jej przebiegu i wynikach piszemy na str. 7.

7 września — posiedzenie Zarządu NSZZ. Głównie tematy omawiane przez związkowców to sytuacja finansowa przedsiębiorstwa i możliwości wzrostu płac, program humanizacji pracy i przyczyny fluktuacji załogi, sytuacja rodzin wielodzietnych (w tej sprawie Zarząd nie podjął żadnej uchwały) oraz sprawa przewozów pracowniczych załogi ZTO. Poza tym dokończono do Prezydium dwóch członków i zwiększono dofinansowanie do wycieczek wielodniowych z 500 zł do 1000 zł.

9 września — operatywa dyrektorów przedsiębiorstw budujących nowe obiekty dla MPK. Choć tym razem zabrakło sekretarza J. Szczurowskiego i prezydenta J. Jakubowskiego, to jednak jeszcze w tym roku do zagospodarowania oddana zostanie hala magazynowa i ałunulatornia dla ZTP. (Opr. A. Z.)

PO DWÓCH latach przerwy znów przyjechali do nas przedstawiciele Miejskich Zakładów Komunikacyjnych z Drezna. Współpraca naszych przedsiębiorstw trwa już 17 lat. Początkowo główny nacisk kładziono na wymianę grup kolonijnych i, wczasowych. W miarę zdobywania doświadczeń wymieniano także robocze grupy pracownicze, wynikami swoich prac dzieliły się z sobą organizacje społeczno-polityczne i zawodowe.

Na wspólnym spotkaniu, w którym ze strony niemieckiej udział brali: dyrektor naczelny MKZ, Manfred Ritschel, I sekretarz partii, Heinz Zische i przewodniczący związków zawodowych, Karl Gabel (wszyscy na zdjęciu podczas wizyty w Oddziale Pracy Chronionej), ustalano zasady dalszej współpracy. Oceniono realizację umowy w roku ubiegłym i bieżącym. Niestety, nasi partnerzy mieli zastrzeżenia do organizacji życia kolonijnego w Piekelniku. Ich zdaniem nie było integracji między dziećmi polskimi i niemieckimi. Do złego wrażenia o kolonii przyczyniły się niewątpliwie nekujące tę placówkę awarie instalacji wodnej. Zgodnie przyznano, iż nie zdała w tym roku egzaminu „siła” pedagogiczna kolonii. Bardzo dobrą ocenę zyskała kolonia, na którą wyjechały nasze dzieci w Saubsdorf.



W umowie zawartej na 1988 rok są pewne zmiany. Były propozycje, by współpracę rozszerzyć o grupę wczasową wypoczywającą w samym Dreźnie. Ze strony niemieckiej padła też propozycja, by w grupach roboczych wysłać ludzi, którzy mają nadzór nad pewnymi pracami technicznymi. Chodzi o to, aby taki wyjazd dał jak największe korzyści. Nas zainteresował wprowadzony w Dreźnie system płac, wyniki atestacji itp.

Mimo nie najlepszej opinii o kolonii w Piekelniku, ogólna ocena współpracy z obydwu stron jest bardzo dobra, ale i doświadczenia wieloletnie. (fis)

Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

KRONIKA ZSMP

● Widocznie ożywiło działalność VI Koło ZSMP w ZAC. W lipcu młodzieżowcy pracując na swoją działalność programową załatwili dziury w placu postojowym i w drogach na terenie zajezdni, zorganizowali kolejną wycieczkę rekreacyjną dla załogi zakładu, nie zapomnieli też o kol. Marianie Korfelu, który trzy lata temu uległ wypadkowi na terenie zajezdni.

● Podobnie jak w ZAC wybrano nowy Zarząd IV Koła ZSMP w ZSP. I tutaj Koło może się pochwalić podjęciem i zrealizowaniem pracy przynoszącej młodzieży środki na działalność socjalną (malowanie ogrodzenia wokół podstacji), pozyskaniem wielu nowych członków i sympatyków, dobrą współpracą z grupami młodzieży z ZSRR i NRD, pracującymi w ramach OHP w naszym przedsiębiorstwie, m. in. w ZSP.

● Po wielu latach zastoju w podejmowaniu prac na rzecz Funduszu Akcji Społecznej Młodzieży (FASM) „ruszyło” VII Koło ZSMP w ZAB. Młodzieżowcy z tego zakładu podejmą w najbliższym czasie kasację dwóch autobusów, zastępując w ten sposób „opodatkowane” zespoły gospodarcze.

● 4 sierpnia z inicjatywy XV Koła ZSMP w ZAW odbyło się spotkanie kierownictwa zakładu z 20-osobową grupą młodzieży z ZSRR pracującą w ZAW w ramach letniego hufca OHP. Było podziękowanie za pracę w MPK, wymiana spostrzeżeń i wrażeń z pobytu w Krakowie, a na pamiątkę od Koła ZSMP plakietka i znaczek organizacji.

● Nieco „pozazdrościli” kołom z innych zakładów młodzieży pracujący w Zakładzie Zaopatrzenia i w Zarządzie Przedsiębiorstwa. 22 sierpnia odbyło się zebranie wyborcze reaktywujące zarazem działalność XIV Koła ZSMP w Zarządzie Przedsiębiorstwa. Natomiast w ZZP kol. Leszek Piotrowski przeprowadza rozmowy indywidualne z młodymi pracownikami, mające na ce-

lu powołanie i w tym zakładzie Koła ZSMP.

● 12 sierpnia zebrał się Zarząd Szkolny ZSMP w ZSZ MPK, w celu omówienia stanu przygotowań szkolnej organizacji do nowego roku szkolnego. Najbliższe zamierzenia to m. in.: wydanie ulotki propagującej ZSMP wśród uczniów, lektoraty w klasach pierwszych w szkole i na warsztatach, zorganizowanie dyskoteki (w ramach współpracy z Młodzieżową Agencją Kultury ZK ZSMP).

● 21 sierpnia br. odbyło się zebranie wyborcze X Koła ZSMP w Zakładzie Taksówek. Dotychczasowy przewodniczący Koła kol. Jarosław Dąbrowski (przew. Koła w latach 1982-87) przeszedł do pracy w innym zakładzie MPK. W związku z tym wybrano (w głosowaniu tajnym) nowego przewodniczącego — został nim kol. Krzysztof Włodarczyk. Wybrano także skarbnika X Koła, którym został kol. Marek Dutkiewicz. Podczas zebrania postanowiono przeznaczyć kwotę 50 tys. zł, wypracowaną w marcu br. przez młodzież ZTX, na książeczkę mieszkaniową dla dziecka tragicznie zmarłego pracownika Zakładu Taksówek. (WM)



W MPK pracowała m. in. młodzież z Bułgarii.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Rewolucyjny pomysł?

NA KOMUNIKACJI miejskiej zna się podobno każdy. Wiele jest więc prostych recept jej uzdrowienia. Jedną z nich przedstawiono podczas obrad Zespołu Komisji Partyjno-Rządowej ds. Struktury Organizacyjnych Obsługi Ludności 24 sierpnia. Jak informuje dziennikarz Polskiej Agencji Prasowej — „Inny przykład — komunikacji miejskiej dotowanej u nas, jak zresztą na całym świecie. Obecnie przy dotacji podmiotowej, w zasadzie

nis opiera się wozić pasażerów. Gdyby jednak tę dotację — mówiono — wypłacić przedsiębiorstwom w formie dopłaty do ceny każdego biletu, zaczęto by, z czysto zarobkowych powodów, dbać o pasażerów, o częstotliwość kursów, o dodatkowe linie komunikacyjne”.

Jest to prawda, ale niestety, połowiczna. Przy takiej konstrukcji dotacji, opłacałoby się bowiem... zmniejszyć ilość kursów, a firma, żeby wyjść na swoje, musiałaby przewozić każdą jednostką taboru więcej pasażerów. Tak więc możliwość zajęcia siedzącego miejsca, coraz częstsza w godzinach mniejszego nasilenia ruchu, znów by się oddaliła. Pasażerowie znów długo musieliby wyczekiwać na przystankach.

Przedstawione powyżej rozwiązanie jak niestety każde, ma więc nie tylko dobre, ale i ujemne strony. Wypada o tym pamiętać przy przedstawianiu genialnie prostych recept... (kg)

Ma pan bilety? Nie mam!

ROZNIĘ to bywa z kupnem biletu u prowadzących pojazdy. Przekonałem się o tym, gdy zdarzyło mi się jeździć po Krakowie ze znajomymi, którzy nie dysponowali jak ja kartą wolnej jazdy. Najczęściej słyszana wtedy odpowiedź była: „Nie mam!” i nie pozostawało nic innego jak tylko prosić innych pasażerów o odprzedanie lub jazda bez biletu, licząc, że jakoś to się uda. W tej sytuacji zdziwiły mnie wyniki statystyczne jakiegoś z maj zaprezentował Wydział Taryfowo-Biletowy, gdyż wynika z nich, że wszyscy kierowcy i motorowi kredyty takie posiadają.

Wyjaśnieniem są dopiero dane na temat wpływu do Kasy Konduktorskiej, które o ile w trakcji tramwajowej nie pokazują większych różnic (ZTH — 1 536 zł średnio na motorniczego, ZTP — 1 727 zł), to w trakcji autobusowej przedstawiają się zaskakująco. Okazuje się bowiem, że najmniejszy zakład — ZAP — odprowadził w maju do kasy sumę... 1 049 400 zł, co daje średnio na kierowcę 4 485 zł, podczas gdy zakład największy w przedsiębiorstwie, czyli ZAW wpłacił w tym samym okresie 432 800 zł, a ZAB, czyli zakład porównywalny z zakładem płaszowskim tylko 242 800 zł, co z kolei daje średnią na kierowcę... 761 zł.

W tej sytuacji nie dziwnego, że w niektórych autobusach rzeczywiście nie można kupić biletów. (A. Z.)



O PRYZYSTRAJANIU pomieszczeń dla kierowców w autobusach pisaliśmy już wielokrotnie. Pomysłowość w tym zakresie jest często szokująca. Od całych kolekcji porożyków, maskotek przynoszących szczęście — na przykład kominarzy, oraz innych uduchowionych skaradzeństw, po flakoniki pełne sztucznych i nie sztucznych kwiatów,

Nie przesadzajcie panowie kierowcy

makatki, dywaniki, zasłonki... I wiercie mi, że do codziennego oglądania tych wszystkich cudownych można by nawet przywyknąć, bo pisanie o tym nic nie dało, gdyby nie nowe pomysły. Ostatnio w autobusie linii „105” numer boczny 34241, udekorowany został drążek zmiany biegów przez nadzianie na całą jego długość futerka najprawdopodobniej z nutrii. Na uchwyt z kolei osadzona została piletka do gry w tenisa w kolorze seledynowym. Nie myślcie, że skórka drążek jest tylko okrecony. Skórka ze zwierzęcia jest najprawdopodobniej wypchana, z fragmentami łapek itd. Być może ktoś lubi wypchane zwierzątka, ale większość woli je żywe i dlatego w autobusie zmuszony jest do oglądania skóry z zabitego? Na pewno znajdują się obrońcy „pomysłowego” kierowcy czy kierowców, że przecież nosi się futra i futrzane kołnierze. Oczywiście, ale wypchane eksponaty zwierząt nie są chyba ani odpowiednio do dekoracji kabiny kierowcy, ani też estetyczne.

A może by tak zorganizować konkurs na najestetyczniej wyglądającą pomieszczenie kierowcy? (M.B.)

Przed pierwszym dzwonkiem | Po pierwszym dzwonku

W Szkole Przyzakładowej

PRZED GRONEM nauczycielskim i uczniami Przyzakładowej ZSZ kolejny rok pracy i nauki. Początek roku szkolnego to przewidywanie szeregu problemów, załatwianie spraw administracyjnych, uczniowskich i wielu innych. O niektórych problemach, tych które będą miały decydujący wpływ na nauczanie, rozmawiam z zastępcą dyrektora ZSZ MPK Anną Kiersztyn.

— Czy już po wakacyjnym remoncie szkoły?

— Żadnego remontu na razie nie było. Jak podczas każdego wakacji odnawiane były sale na dwóch piętrach. Wszystkie prace związane z tym odnawianiem zostaną przed 1 września zakończone. Zmodernizowana będzie również i unowocześniona sala przeznaczona do nauki przedmiotów elektrycznych.

— Jak z zaopatrzeniem uczniów w podręczniki?

— W podręczniki uczniowie zaopatrywani będą w szkole. Czy będą ich komplety, jeszcze nie wiemy. Wszystko zależy od dystrybucji. Czy każdy uczeń otrzyma komplet potrzebnych mu podręczników, też trudno powiedzieć... szczególnie jeżeli chodzi o przedmioty zreformowane, a do takich należeć będzie w tym roku szkolnym język rosyjski. Na pewno nie do wszystkich przedmiotów będzie stuprocentowe zaopatrzenie w podręczniki. Do niektórych może być nawet tylko w granicach 30 procent. W tej sytuacji muszą pozostać w bibliotece szkolnej

— Czy szkoła posiada pełną obsadę etatów?

— Niestety, w tym zakresie jest u nas bardzo źle. Stajemy dosłownie na głowie, żeby zdobyć nauczycieli i pedagogów również. W przypadku tych pierwszych liczymy na przedsiębiorstwo... szczególnie na nauczycieli przedmiotów elektrycznych i mechanicznych. Nie mamy nikogo do przypodobienia obronnego, konieczna jest też druga osoba do WF. Ani jednej osoby nie udało nam się przyjąć do

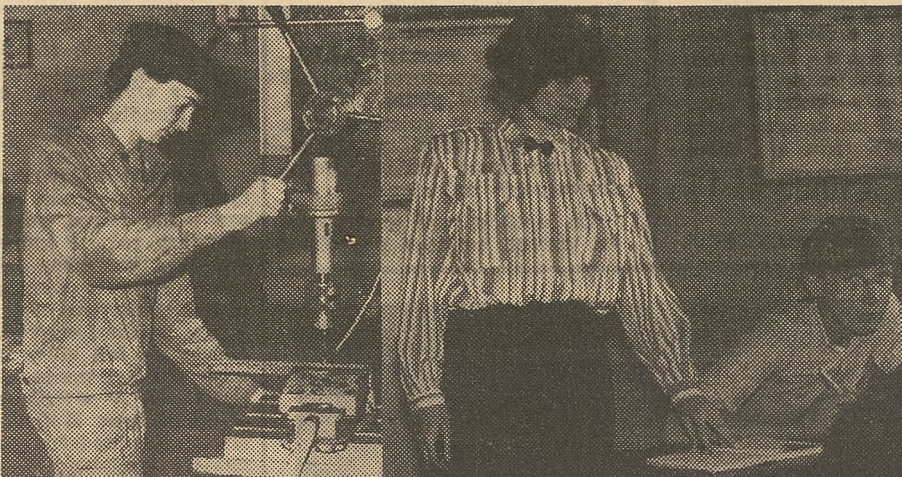
szkoły na pełny etat pedagoga. Pracę więc zaczniemy od zastępstw. Jeden pedagog będzie wychowawcą w dwóch klasach, co oznacza, że opiekować się będzie i rozwiązywać problemy 60 uczniów.

— Szkoły zawodowe narzekają w tym roku na brak kandydatów do klas pierwszych... Czy w naszej szkole jest komplet uczniów w klasach pierwszych?

— ZSZ MPK należy do atrakcyjniejszych szkół zawodowych w naszym mieście, nie było więc problemu z naborem kandydatów do klas pierwszych chociaż było mniej chętnych niż w latach poprzednich. O przyjęciu decydowały: konkurs świadectw i punkty preferencyjne. Pierszeństwo przy przyjęciach miały dzieci pracowników MPK.

Rozmawiała:

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Fot. JACEK BEDNARCZYK

TRADYCYJNIE 1 września w Przyzakładowej Szkole Zawodowej zabrzmiał pierwszy dzwonek i 616 uczniów — pracowników MPK rozpoczęło naukę. W trakcie spotkań inauguracyjnych, a były one organizowane osobno dla poszczególnych roczników, gdyż w szkole jest zbyt mało miejsca, a do świetlicy przy Brożka nie wpuszczono uczniów ze względu na nową podłogę, uczniowie i nauczyciele wystosowali apel do społeczeństwa i państwa Europy Środkowej o poparcie planu Jaruzelskiego.

Okazuje się jednak, że nowy rok szkolny rozpoczyna się z różnymi perturbacjami. 1 września w budynku szkolnym sprzątano po malarzach, którzy pracowali jeszcze w niektórych pomieszczeniach gospodarczych. Poza tym właśnie w czasie inauguracji kierownictwo szkoły zostało poinformowane, że oczekiwany od dawna remont kapitalny szkoły został odroczony znów

na czas nieokreślony, mimo że stan dachu i stolarki okiennej wymaga jak najszybszej interwencji.

Kłopoty są też w samej szkole, gdyż brakuje nauczycieli i to nie tylko do takich przedmiotów, jak język rosyjski czy przysposobienie obronne, ale głównie przedmiotów zawodowych. Rozwiązanie tego problemu zawsze się znajdzie, bo szkoła zatrudnia kadrę inżynierską z przedsiębiorstwa. Martwią się o to dyrektorzy tracyjni, ale dla szkoły jest to tylko półśrodek, gdyż nauczyciele kontraktowi nie mogą być obciążani żadnymi dodatkowymi obowiązkami w szkole i w efekcie tego większość nauczycieli etatowych ma po dwa wychowawstwa w klasach.

Dyrektor Kazimierz Sułkowski jest brakiem nauczycieli tym bardziej zdumiony, że przecież od 1 września w oświacie weszły w życie dość duże podwyżki płac — po blisko 4 tys. złotych.

Są również niepowodzenia w tradycyjnej sferze oświaty, czyli z zapewnieniem uczniom podręczników. Wprawdzie władze centralne uznały, że jest w tym roku tak dobrze, że można wprowadzić rynkową sprzedaż podręczników, ale żeby zabezpieczyć się przed wzajemnym wykupywaniem sobie książek, szkoły wchodziły w porozumienia z poszczególnymi księgarniami, które prowadziły zamknięte kiermasze podręczników dla uczniów.

Tak samo zrobiła i nasza szkoła, umożliwiając zakup książek swoim uczniom w ciągu trzech dni, ale okazało się, że to nie wszystko, bo niektóre podręczniki do przedmiotów zawodowych nie dotarły jeszcze do księgarń.

Tak więc szkoła rozpoczyna rok szkolny bez zaspokojenia swych podstawowych potrzeb. Sama też nie jest w stanie zaspokoić potrzeb przedsiębiorstwa, jeśli idzie o liczbę przygotowanych pracowników, bo o ile nie może narzekać tu trójka autobusowa, to trójka szynowa zaspokoi swoje potrzeby zaledwie w 60 proc. A szkoda. (A.Z.)

NA KRAKOWSKICH tramwajach zaczęły się pojawiać plansze reklamowe. Zaczęło się od reklamy prac przy rewaloryzacji Krakowa, a w konsekwencji zatrudnienia w Budostalu. Następnie były zaproszenia do zakupów w „Pewexie”. Tu zaczęły się pierwsze grzyzły. Plansza zapraszała na zakupy do konkretnego sklepu, a umieszczona była na wagonach różnych linii, nie zawsze mających trasę obok tego właśnie sklepu. Zaczęto więc „ubolewać”, że to dezinformacja, że ludzie nie trafiają itp. Reklama ma swoje prawa, ale też w naszej rzeczywistości polecenie zakupów — choćby i w „Pewexie” — było aktem odwagi. Pierwsze plansze reklamowe są estetyczne, ciekawe graficznie i nieszablony w treści.

Przyznam jednak, iż byłam zdezorientowana. O reklamach mówiło się w przedsiębiorstwie od dawna. W myśl założenia efektem reklam miałyby być na przykład dobre lakiery służące do odnowy taboru. Projekty przewidywały, że przedsiębiorstwo reklamujące się, wymaluje np. cały wagon tramwajowy umieszczając na nim stałą reklamę. Pojawiały się zresztą informacje, że tak dzieje się w Poznaniu. Ostatecznie do reklamy jednak na planszach przekonał mnie szef agencji reklamowej „EUREKA” — **WITOLD KORCZYŃSKI**. Po pierwsze jest to o wiele wygodniejsze w realizacji, plansze ustawia czy układa się według potrzeb. Po drugie pomalowany na stałe wagon nie miałby już tradycyjnego niebieskiego koloru, a w Krakowie, co jak co, ale tradycji to już pilnujemy.

Niebagatelna sprawa jest też cena. Wykonanie 10 plansz kosztuje około 140 tys., malowanie jednego wagonu 900 tys. zł i tu problem bodajże największy. Płacący za re-

klamę liczy na korzyści. Reklama musi się opłacać. Kto ponosiłby koszty, gdyby na przykład pomalowany na stałe tramwaj zepsuł się i stał dłuższy w zajezdni? Kto wykonywałby ponownie tę robotę, gdyby np. tramwaj uczestniczył w kolizji i reklama uległaby zniszczeniu? No i krótkość teje reklamy. By spełniała swoje zadanie musi być przez jakiś czas widoczna i mieć „nasyconie”. Jeden wagon nie spełniłby tych wymagań. Ważną sprawą jest też estetyka. Plansza daje większą szansę na jej utrzymanie.

Plansza umożliwia także większą elastyczność na wypadek, gdyby np. wszystkie sklepy „Pewexu” w Krakowie zostały zamknięte, tramwaje przemalowywać byłoby trudniej. Stwarza też możliwość reklam sezonowych.

No i argument bodajże najbardziej przemawiający do naszej świadomości: plansze, a nie reklamy trwałe robi się na całym świecie, na zachodzie Europy także. Pozostaje jednak wciąż pytanie: jak w Poznaniu rozwiązano ten problem? Ano tak, że tam wymalowano tylko... jeden tramwaj. Czyżby nie znano tych argumentów? Owszem, ale ten jeden tramwaj reklamował przedsiębiorstwo z okazji... targów i tyle wystarczyło. Korczyński nie narzeka na współpracę z MPK. Ma także w stosunku do kontrahenta wielkie plany.

By zaspokoić nasz „apetyt” na dobre lakiery i dobrze w końcu wymalowany tabor prowadzi rozmowy z firmą polonijną zajmującą się właśnie lakierowaniem. Gdyby się sprawdził ich towar, lakier sam w sobie byłby reklamą, a firma miałaby widoki na

zyski nie byłyby jakie, bo przecież przedsiębiorstwa komunikacyjne dobrego lakieru za złotówki potrzebują jak „karnia dżdżu”. Nasz dołek kryzysowy jest bardzo dziwny. Bo brakuje w miarę dobrych, a koniecznych towarów na rynku, ot chociażby owych lakierów, a z drugiej strony wypycha się do nas wielki świat i wielki biznes, jak komputery, czy też firmy fotograficzne. Japońska Toyota też ma na ten rynek apetyt. Dla pana Korczyńskiego to właśnie jest interes. Zdaje sobie jednocześnie sprawę, że

reklamowanie na tramwaju luksusowych, „dolarowych” wozów, w sytuacji gdy pasażer oczekuje po pracy w szczyt komunikacyjnym z ciężkimi siatkami, może doprowadzić do furii. Toteż nie zamierza od razu proponować kupna japońskiego „cudeńka”. Ma natomiast propozycję skromnego napisu „bądź optymistą”.

Oprócz estetyki dobra reklama to także tak zwana „nośność”. Wręcz idealną linią nośną byłaby „8”. I tu właśnie szkopol. Stare tramwaje są przeznaczone do kasacji, jaka jest ich estetyka wyjaśniać nie muszę, tu reklama byłaby antyreklamą. Prezes ma w planie reklamować pracę w przedsiębiorstwach pracujących w tak zwanym eksporcie. Na przykład byłoby to mniej więcej napisane „tym tramwajem dojedziesz do Libii, Tunezji itp. jeżeli zgłosisz się do takiego a takiego przedsiębiorstwa”. Jestem pesymistką. Mając w pamięci pierwsze reklamy „Pewexu”. Co będzie gdy znajdą się chętni i „dycha” zechcą dojechać do Afryki?

Już niebawem nasz tabor będzie prawdopodobnie reklamował PAN-AM. Pan Korczyński widzi takie napisy wymalowane tym razem na stałe na autobusach. Byłby to — wbrew wcześniejszym argumentom — jeden lub dwa autobusy, ale... na jednej trasie łączącej lotnisko z kilkoma hotelami. Tramwaj do tych plansz użyty być nie może. Linie lotnicze unikają reklam wszędzie tam, gdzie istnieje prawdopodobieństwo brutalności, czy też wypadku. Dlatego też nie ma ich nawet na największych

zawodach w boksie i hokeju. Każda nawet niegroźna awaria tramwaju mogłaby wywołać skojarzenia. Awaria tramwaju najczęściej powoduje zatrzymanie, natomiast w samolocie? Do reklamy PAN-AM mogłoby być wykorzystane nasze taksówki, np. „polonezy”. Auta miałyby zamontowane bagażniki z umieszczoną planszą reklamową i oczekiwali na pasażerów w Balicach.

Konsekwencją tego co napisałam musi być pytanie „po co nam to wszystko?”. Reklama to w świecie dobry interes. Prezes „Eureki” chce wykorzystać doświadczenia innych. MPK z reklam ma przewidziane 30 proc. zysku. Można się spierać — mało to czy w sam raz. Pan Korczyński nie upiera się, że musi to być akurat tyle. Twierdzi, że może ów procent być i większy gdyby okazało się, iż on sam uzyska cenę za reklamę tak dużą, że... nie będzie mu się opłacało dać nam tylko 30 proc. bo przecież jest fiskus.

Jak widać „pachnie” to narzeczom ekonomicznym myśleniem. W biznesie nie ma sentymentów i wydaje się, że to

jest kalkulacja uczciwa. Plan reklam firm polonijnych i zagranicznych stwarzają także dla nas i inną szansę. Odpłatność będzie możliwa w... dewizach. Wtedy „Eureka” może część dewiz przekazać MPK na przykład w formie sławnego wsadu, potrzebnego nam chociażby na zakup... grzałek do zwrotnic, kupowanych w jak najbardziej naszym polskim i państwowym przedsiębiorstwie. Może ktoś powie: „po co nam ta zabawa, przecież i tak jesteśmy dotowani”. Na szczęście postanowiliśmy z państwowego garnuszka brać tyle, ile konieczne. Nie będę wyjaśniać co znaczą wpływy. Mamy także przecież muzeum komunikacyjne. Muzeum to niby nie sprawa paru osób, ale po co mają nam wypominać, iż powstało z dotacji? Może być w pełni nasze, utrzymane chociażby z reklam.

„Eureka” chciałaby w niedalekiej przyszłości wydać wspólnie z nami... informator. Nie taki ekstradla turysty, ale dla wszystkich, przydatny w mieście. Byłby to informator na przykład o tym, jak dojechać do najważniejszych punktów usługowych, handlowych, kulturalnych. Informator mógłby być sprzedawany w naszych Punktach Kontroli Ruchu. Oczywiście z zyskiem dla „Eureki”, przedsiębiorstwa i tych, co by sprzedawali. Szef „Eureki” tak już „nie do druku” stwierdził, że na początku wszystkiego ma kłopoty, ale gdy już coś rozkręci, to ma efekty.

Wierzę, że tego logika zdaje się uwzględnić rachunek ekonomiczny i to dla obydwu stron. A tak już na zakończenie. Oczywiście jest, że ten co płaci uczciwie, będzie egzekwował swoje warunki. Reklamujący liczą na skuteczność. Po części także na estetykę. Reklamy i ich plastyka to jedna sprawa, a czysty tabor to druga.

F. SERWIN

Reklama dźwignią MPK?

Informacji nigdy za dużo

(Korespondencja własna z NRD)

MÓWI SIĘ w Krakowie, że nasze miasto jest zawsze rozkopane — od wczesnej wiosny do późnej jesieni, a za taki stan rzeczy bardzo często obciążany jest Zakład Torów MPK. Na temat „rozkopanego” Krakowa mówi się obecnie mniej niż w latach poprzednich, mimo remontu Alei Trzech Wieszczów. Bardziej bowiem od Krakowa jest w tej chwili rozkopana Warszawa, w której buduje się metro. Nie o metrze tu jednak chciałabym pisać, a o robotach torowych, które są plagą dla każdego miasta pod każdą szerokością geograficzną. Oczywiście wszędzie tam, gdzie jest komunikacja tramwajowa. A okres od wczesnej wiosny do późnej jesieni to właśnie czas na przeprowadzanie remontów torowisk.

Ostatnio podczas urlopowych wojaży przebywałam parę dni w Lipsku. Na trasie od miejsca zakwaterowania do centrum przeprowadzany był właśnie remont kapitalny torów. Kilka linii tramwajowych przez kilka godzin jeździło zmienioną trasą. W tym czasie wszystkie roboty koncentrowały się bezpośrednio na torowisku. W godzinach rannych, kiedy mieszkańcy miasta dojeżdżali do pracy i w godzinach popołudniowych, kiedy z niej wracali tramwaje na remontowanym odcinku torów jeździły normalnie bez żadnych zakłóceń. Wówczas to przeprowadzano prace nie bezpośrednio na torowisku, a obok — między innymi przy wymianie nawierzchni jezdni.

Może to, co napisałam wyżej nie warte byłoby odnotowania, bo przecież i u nas kapitalne remonty torów przeprowadza się w systemie zmianowym — w godzinach rannych, popołudniowych, a nawet w nocy, aby tylko uporać się z nimi jak najszybciej i puścić ruch normalną trasą, ale zdziwiła mnie szeroka informacja podróżnych o zmianie trasy kursujących tramwajów.

Prócz ogłoszenia zmian tras tramwajów w prasie i na rozkładach jazdy na przystankach, wszyscy motorniczowie linii, które powinny biec przez remontowany odcinek torów, wychodzili z kabin na zewnątrz i informowali pasażerów wszystkich trzech wa-

gonów o zmienionej trasie jazdy. Robili to każdorazowo na przystanku, od którego zaczynała się zmiana trasy. W godzinach wczesnopołudniowych, w których to tramwaje zaczynały już jeździć swoją normalną trasą, motorniczowie znów w taki sam sposób informowali o tym fakcie pasażerów. Wychodzenie z kabiny i podawanie informacji pasażerom trzech wagonów jest na pewno dla motorniczów utrudnieniem w pracy. W tej sytuacji jednak nikt z pasażerów nie ma prawa narzekać na niedoinformowanie przez tamtejsze miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne.

Obserwując remont torowiska w Lipsku, zauważyłam dużą koncentrację siły roboczej podczas prac bezpośrednich na torowisku. Wniosek z tego, że chodzi o jak najszybsze uporanie się z pracami, które dezorganizują ruch w mieście.

Do zakończenia prac przy remontach torów w tym sezonie pozostała zarówno brygada torowym w Krakowie, jak i w Lipsku jeszcze połowa września i cały październik... Czy sprzyjać im będzie ciepła i słoneczna pogoda, o którą tak bardzo trudno w tym roku zarówno w Polsce, jak i w NRD?

MARIA BUBACZEWSKA



Tu krzyżują się remontowane tory z przebudowywaną największą arterią komunikacyjną. Fot. JADWIGA RUBIŚ

Wczasowe rachunki

SEZON wczasowo-wypoczynkowy dobiega końca i choć niektórzy uważają go za nieudany, a to za sprawą pogody, to jednak wart jest pewnych przemyśleń, gdyż w każdym roku nasza akcja wczasowa ma swoje charakterystyczne, nieco inne cechy. Cechą dominującą były tym razem przede wszystkim koszty. Odgrywały one swoją rolę już w pierwszej fazie akcji, tj. w okresie składania wniosków wczasowych. Wystarczy, że powiem, iż w pierwszym dniu po posiedzeniu komisji kwalifikacyjnej nie rozdzielone zostały wczasy z pewnością atrakcyjne, ale jednocześnie najdroższe, tj. nad morzem. Nie zakwalifikowany do Potęgowa miałem do wyboru wolne miejsca we Władysławowie i w Jastrzębiej Górze, choć sporym elementem odstraszającym była w tym przypadku konieczność załatwiania sobie dojazdu na własną rękę. Przekonany jestem że decydującym był właśnie wzrost cen (w ubiegłym roku wczasy we Władysławowie kosztowały ok. 19 tys. zł, w tym ponad 25 tys.). Powodowało to automatycznie wzrost odpłatności, nawet jeśli procentowe granice pozostawały nie zmienione.

Do tego doliczyć trzeba także wzrost kosztów podróży i

to bez względu na rodzaj transportu, bo podróżowała zarówno taryfa przewoźników państwowych, jak i odpłatność za nasze autobusy socjalne. A przecież ze sobą też trzeba było wziąć w tym roku więcej, skoro wszystkie ceny, głównie artykułów spożywczych, również poszły w górę.

Jeśli coś mogło zaskoczyć, to kolejka, jaka utworzyła się, gdy Związek Zawodowy ogłosił rekrutację na wczasy w Jugosławii, których ceny też nie były zbyt niskie (25 tys. zł od pracownika i 35 tys. zł od członka rodziny), ale jeśli weźmiemy pod uwagę fakt wyjazdu w strefę dolarową, to pojmemy szybko, że były to ceny wyjątkowo niskie szczególnie gdy porówna się je z cenami podobnych wczasów oferowanych przez renomowane biura podróży. Wszak wyjazd nad Adriatyk stał się porównywalny dla pracownika z wyjazdem nad Bałtyk. To była wyjątkowa okazja! Nawet jeśli nie będzie się już brało pod uwagę ewentualnych profitów z wyręczenia Ministerstwa Handlu Zagranicznego, o czym ten i ów marzy.

Z punktu widzenia służb socjalnych ten sezon miał jeszcze jedną zaletę, gdyż był to pierwszy rok, w którym rezygnacje z wczasów nie były zmorem referatu wczasowego i przedsiębiorstwo nie poniosło z tego powodu większych strat. Działło się tak głównie w wyniku wprowadzenia w tym roku kaucji w wysokości 2 tys. zł od miejsca. Z dużą więc ostrożnością podejmowano decyzję o rezygnacji, a gdy już do tego dochodziło, pracownicy sami szukali zastępców na swoje miejsca.

Patrząc na sprawę z drugiej strony, tzn. z punktu widzenia wczasowiczów, też nie słyszałem większych skarg na służby socjalne, choć nie bardzo rozumiem, dlaczego nie można było załatwić przejazdu na ten turnus, na którym sam byłem. Zdarzyło się też komuś dostać skierowanie dla trzech osób do dwuosobowego pokoju. Były to jednak incydentalne sprawy i o żadnych aferach nie słyszałem. Nie słyszałem też o nieporozumieniach wywołanych niewłaści-

wym wykorzystaniem skierowań wczasowych, zabieraniem dodatkowych osób, czy niewłaściwym zachowaniem na wczasach.

Był to więc sezon udany, przynajmniej organizacyjnie i choć pogoda nie bardzo dopisała, to sądząc z opalenizny tych, którzy z wczasów wracali, jakoś udało im się złapać trochę promieni słońca.

Na koniec chciałbym wrócić jeszcze raz do kosztów, bo wydaje mi się, iż pewnych kosztów można by uniknąć. Otóż znaczna część miejsc wczasowych (przynajmniej tych nad morzem) wykupywana była w biurze podróży i turystyki, które za samo pośrednictwo w załatwianiu sprawy bierze nieźle pieniądze. Zastanawiam się, co stoi na przeszkodzie, byśmy sami wchodzili w porozumienia z właścicielami kwater i stołówek, nawet współfinansując budowy tych budynków i w ten sposób gwarantując sobie stałe bazy na kilka lat. Prywatni właściciele kwater chętnie by na takie współdziałanie przystali.

Tak właśnie robi biuro podróży, które najzwyczajniej na nas zarabia. Zarabia załatwiając nam kwatery, wyżywienie oraz tzw. program kulturalny i turystyczny. Wystarczy, że wymienię tylko ceny, jakie w tym roku oferowało Biuro Usług Turystycznych „Bałtyk” z Gdańska: całonocna wycieczka po Trójmieście — 655 zł od osoby, do Malborka — 925 zł, do Łeby — 640 zł, wycieczka statkiem po Zatoce Gdańskiej — 1150 zł dorośli i 840 zł dzieci (!). Może bym i tak nie narzekał, gdybym podobnej wycieczki do Trójmiasta nie urządził sobie sam pociągami i gdyby mnie to nie wyniosło znacznie taniej, wliczając w to nawet wyżywienie. W pełni sobie zdaję sprawę, że zmiana zasad organizowania wypoczynku wczasowego spowodowałaby być może większe obciążenie państwa referatu wczasowego, ale może byłoby to pole do popisu dla działaczy społecznych ze Związku Zawodowego. W każdym razie byłoby to na pewno z korzyścią dla załogi, a o to przecież wszystkim chodzi.

ADAM ŻYZMAN

1 WRZEŚNIA z udziałem kierownictwa administracyjnego i społeczno-politycznego przedsiębiorstwa odbyła się narada średniego dozoru technicznego, potocznie nazywana naradą mistrzów. W trakcie trzygodzinnych obrad omówiono wiele problemów od spraw związanych z rozliczaniem zleceń do zagadnień płacowych.

Naradę rozpoczął prawie godzinny referat pt. „Ekonomia jako czynnik tworzenia polityki — dywersja gospodarcza” wygłoszony przez zaproszonego lektora dr Jerzego Sobczaka. Nie był to najszcześliwszy pomysł. Referat dość skutecznie zmęczył słuchaczy. W ich opinii temat został potraktowany ogólnikowo, poruszył sprawy, o których można przeczytać w prasie. Tego typu referaty, jeżeli koniecznie muszą być, powinny dotyczyć spraw gospodarczych kraju, a w szczególności takich, które można odnieść do działalności naszego przedsiębiorstwa. Na przyszłość trzeba chyba bardziej starannie dobierać tematy i lektorów.

Główny księgowy Michał Jankowski przypomniał mistrzom o ich odpowiedzialności za zgodne z obowiązującymi przepisami rozliczanie zleceń.

O roli mistrza w prawidłowej gospodarce maszynami w przedsiębiorstwie mówił z-ca dyrektora d/s technicznych Antoni Goc. Poinformował o wyposażeniu przedsiębiorstwa w maszynę i urządzenia. W latach 1984-86 zakupiono 568 różnych maszyn za kwotę 157,7 mln zł. Jest to liczba bardzo duża. Niestety ich wykorzystanie jest niewielkie i to zarówno w trakcji tramwajowej jak i autobusowej. Dyrektor przytoczył kilka liczb. I tak np. wykorzystanie na pierwszej zmianie

tokarek nie przekracza 58 proc., frezarek 45 proc., wiertarek 39 proc., a wytaczarek 48 proc. Na drugiej zmianie wykorzystanie tych samych urządzeń jest jeszcze niższe i wynosi kilka procent, a np. wytaczarek 0 proc. Tymczasem zgodnie z rachunkiem ekonomicznym wykorzystanie powinno wynosić co najmniej 70-80 proc. Za prawidłową eksploatację i wykorzystanie maszyn bezpośrednio odpowiedzialni mistrzowie i na te sprawy powinni zwrócić większą uwagę.

Kolejnym problemem był wpływ mistrza na poziom praktycznego przygotowania uczniów ZSZ do zawodu. Mówił o tym z-ca dyrektora szkoły przyzakładowej Stanisław Kielbasa. Nie wiem tylko, czy proponowana przez niego metoda choć w najmniejszym stopniu wpłynie na podniesienie poziomu nauczania. Otóż w skrócie: mistrzowie otrzymują tematy, które mają zrealizować w trakcie szkolenia praktycznego. Zagadnienia muszą podzielić na te, które można i na te, których nie, da się z różnych powodów, zrealizować. Dzieli się je też na nieistotne i istotne dla procesu nauczania. Nieistotne oczywiście nie są przerabiane. O tym, które tematy można pominąć, decydują mistrzowie. A że każdyco innego uważa za ważne, toteż każdy realizuje inny program. I po co robić taki galimatias? Nie lepiej ułożyć program, w którym wszystkie tematy są ważne i wszystkie są

możliwe do zrealizowania? Odbija się to przecież na wyszkoleniu uczniów. A że nie jest z tym najlepiej można się było przekonać podczas narady. Wina za to strony obarczały się wzajemnie. Szkoła — mistrzów, a mistrzowie szkołę.

Socjolog zakładowy Danuta Wilkowska przedstawiła przyczyny odchodzenia pracowników z przedsiębiorstwa. W ciągu 7 miesięcy br. z MPK odeszło 1117 pracowników, na ich miejsce przyjęto tylko 973. Głównym argumen-

tem są niskie zarobki, brak właściwej oceny wysiłku pracownika, zły stosunek z bezpośrednimi przełożonymi, brak możliwości awansu, ciężka, monotonna praca, brak mieszkania. Dodała jednak, że można zmniejszyć fluktuację kadr poprzez poprawę stosunków między pracownikiem i jego bezpośrednim przełożonym, bowiem w dużej mierze jest to czynnik, który decyduje o odejściu z pracy.

Duże emocje w przedsiębiorstwie wywołuje sprawa wynagrodzeń. Problemy z nią związane omówił z-ca dyrektora d/s ekonomicznych Zbigniew Dymek. Stwierdził na wstępie, że sprawy płacowe są przedmiotem dużej troski dyrekcji i w jej ocenie poziom wynagrodzeń powinien być wyższy. Na przeszkodzie stoi trudna sytuacja finansowa przedsiębiorstwa i 12 proc. próg wzrostu wynagrodzeń, którego przekroczenie powoduje konieczność zapłacenia 500 proc. podatku.

Obecnie próg ten MPK przekroczyło o ponad 50 mln zł. — podatek z tego tytułu wynosi 380 mln zł. Przedsiębiorstwo jest w stanie zapłacić „tylko” 100 mln. Bez konkurencyjnych, w stosunku do innych zakładów Krakowa, płac nie można liczyć na przyciągnięcie do MPK wystarczającej liczby pracowników.

Dyrektor przedstawił zestawienie średnich płac w lipcu w porównaniu z końcem 1986 r. Średnia płaca w 1986 r. w całym przedsiębiorstwie wynosiła 24 350 zł, w lipcu 29 690 zł. W grupie motorniczych odpowiednio 29 970 zł i 37 850 zł, w grupie kierowców autobusów 33 290 zł i 40 000 zł, pracownicy zaplecza 21 540 zł i 27 172 zł, pracownicy umysłowi 22 500 zł i 24 780 zł. Dane te są podane łącznie z godzinami nadliczbowymi. W przypadku otrzymywania dodatkowych kwot z tzw. syntetycznej oceny pracy opracowywanej na szczeblu Ministerstwa Pracy, Płac i Spraw Socjalnych kontynuowana będzie kwestia wyrównania płacowych w MPK. Chodziłoby głównie o zlikwidowanie 5 proc. premii i podniesienie jej do poziomu 25 proc. oraz wyrównanie pewnych paradoksalnych wyników ze styczniowych przeszeręgowań.

Naradę zakończyła dyskusja, która moim zdaniem powinna być najważniejszą i najbardziej konstruktywną jej częścią. Niestety ograniczyła się ona do kilku zaledwie problemów ogólnie znanych. Głównie mówiono o braku części zamiennych. W ogóle narada bardziej przypominała szkolenie. Zabrakło na niej najważniejszej rzeczy — wymiany myśli i poglądów.

KRZYSZTOF ŻYRA

Narada mistrzów

Podróże kształcą

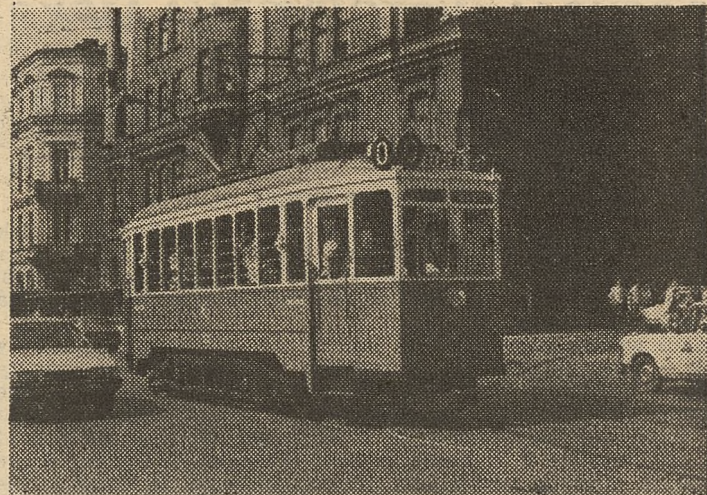
JAK WAKACJE to wakacje. Posianowiłam i ja podróże. Obrosła w domowe ciepło, bałam się dalszych wakacyjnych wojaży. Wysypki dostawałam na myśl o tłoku, wchodzeniu przez okna do wagonów itp. Odważyłam się i stało się. Ponieważ podróże podobno kształcą, mam i ja swoje refleksje. Podróże przede wszystkim kosztują. To jedno, po drugie: miałam możliwość porównać komunikację miejską u nas i w Szczecinie. Generalnie pojazdy tam są czystsze, ale tramwaje wciąż efektowniej nie wyglądają. Są także odrapane i „tyse” od

szczotek. Kolor mają wprowadzić czerwony, ale lakier na nich matowy i wcale estetycznie nie wyglądają. Moim zdaniem tamtejsza komunikacja ma jednak przewagę nad naszą. Autobusy jeżdżą zgodnie z minutowymi rozkładami jazdy.

Jeśli zaś chodzi o krakowskich niezadowolonych z MPK pasażerów, gdybym mogła przepisać im kuraację: podróżowanie przynajmniej przez tydzień tylko PKS-ami. Wstrząs murowany. Tam dopiero wiadomo, kto tu pan. To nie urzędnicy i nie kierowcy MPK. Nawet mając

bilet, trzeba siedzieć lub stać cicho, bo kierowca może się obrazić i nie pojechać. Po takich „nauczkach” człowiek jest tak zmęczony, że nawet pisać skargi mu się nie chce.

W każdym razie cieszę się, że urlop się skończył. Czekać nawet kilkadziesiąt minut na autobus MPK myślę sobie: przecież wreszcie przyjedzie. Na PKS czekałam i kilka godzin, nigdy nie wiedząc, czy będzie i czy pan kierowca mnie zabierze. Tak więc wakacje i urlopowe wyjazdy potrzebne są także i po to, by nie stać się komunikacyjnym malkontentem. F. SERWIN



Bezkonfliktowe psy!

MIMO że gryzą i szczekają, większość musi mieć kaganiec i smycze, ba, nawet św. adactwa szczepień przeciw wściekliznie — w tramwajach psy konfliktów nie wywołują. Powie ktoś, iż dzieje się tak dlatego, bo psy pisać nie umieją. Ale mają przecież właścicieli. Mimo to konfliktów nie ma. Przynajmniej tak wynikało ze spotkania przedstawicieli grupy kontrolerów z dziennikarzem „Echa Krakowa” — Janem Frenklem.

O co najczęściej mają pretensje pasażerowie? Oczywiście o nakładanie podwyższonej opłaty za brak ważnego biletu. Kontrolowani nie lubią być, o! nie lubimy. Gdyby przynajmniej ta kontrola uczciwości nie miała racji bytu.

Jeszcze kilka lat temu, przyłapani na jeździe bez biletu czuli się zażenowani, starali się formalności załatwić po cichu. Obecnie nieuczciwość nie kępi. Wręcz przeciwnie, znajduje gorących obrońców w pozostałych pasażerach, także tych z ważnymi biletami. Najczęściej też wtedy są pretensje, że kontroler bez munduru, czy chociażby bez czapki. Nieważne, że upał, a czapka pod pachą. Osobiście przyznam, że nie bardzo rozumiem takie stanowisko. Jest mi wszystko jedno, czy kontroluje mnie osoba mundurowa, czy sam czort osobiście. Jeżeli mam ważny bilet, to czemu mam go nie okazać komukolwiek? Tym bardziej, że przecież komunikacja w przeważającej części jest dotowana, w konsekwencji przez nas wszystkich. Są takie kraje i to niedaleko, w Europie, gdzie wsiadając, jeżeli nie kasuje biletu to jakiś upoważniający go do tego dokument okazuje współpasażerom po wejściu do pojazdu.

Najwięcej punktów zapalnych

jest na odcinkach jednego przystanku, gdy jedna, czy dwie linie „dowożą” pasażerów do ważniejszego punktu przesiadkowego. Kontrolerzy słusznie uważają, że nawet na jeden przystanek bilet powinien być skasowany. Nagminnie na trasach linii pospiesznych pasażerowie kasują bilety podwójnie, a więc po 18 zł. Tłumaczą się, że nie wiedzieli, że kosztuje 24 zł, że sądzili iż drugie tyle co w komunikacji normalnej. Nie przemawia nawet argument, że przecież przed oczami wisi taryfa opłat. Kto by czytał — tłumaczy się. Niechby natomiast nie było taryfy, jej brak w takich przypadkach jest natomiast wykorzystywany jako argument.

Do nakładania podwyższonych opłat dochodzi najczęściej w sytuacji, gdy kontroler dopatry się nieprawidłowości, a pasażer usiłuje straszyć swoimi znajomościami. Kontrolerzy słyszą wtedy najczęściej, że powinni wziąć się do uczciwej pracy, że są nierobami itp. Ciekawe, że pasażerowie nie dopatrują się nieuczciwości w jeździe bez biletu, lecz w fakcie kontrolowania tychże biletów. O zdarzeniach podczas kontroli można by długo. Bodajże najbardziej denerwują tak zwani kolekcjonerzy. Wyciąga taki około pięćdziesięciu biletów i proponuje kontrolerowi odszukanie właściwego.

Dwaj kontrolujący panowie opowiadali jak pewnego razu w Nowej Hucie jeździli z nimi dwaj chłopcy, wpadali do tramwaju i tuż przed nimi wołali: zaraz będą kontrolować, kasujcie bilety! Wydawać by się mogło, że kontroler biletowy chodzący z miarką to wręcz groteska. A jednak... taka miarka potrzebna jest często przy okazji żądania biletu za bagaż. Problemem są spor-

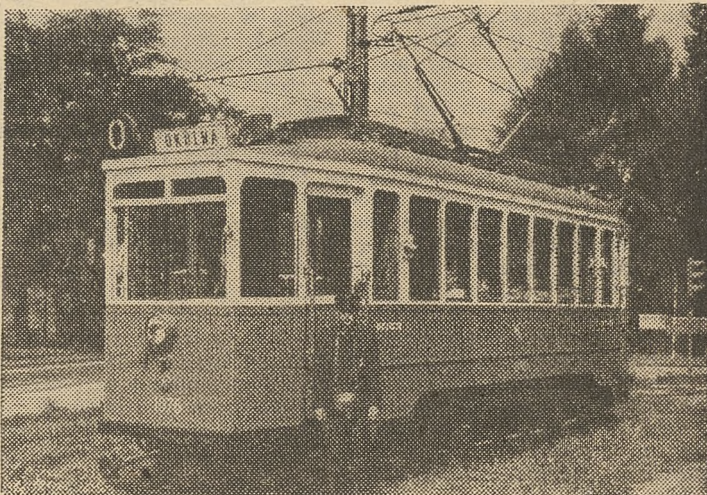
towe wózki dziecięce. Przepis mówi, iż wózek nie podlega opłacie, jeżeli jest złożony. Pasażerowie tego nie respektują. Przy konfrontacji tłumaczy, że dopiero rozłożyli — bo mieli wysiadać.

Kontrolerzy twierdzą, że tak naprawdę, jeżeli ktoś nie cwaniakuje i nie ubliża im, są tolerancyjni. Jeżeli natomiast pasażer kombinuje, jest agresywny i bezczelny — płaci. Oczywiście gdyby w sytuacjach kłopotliwych dla siebie kontroler odstąpił od ukarania podwyższoną opłatą, konfliktów by nie było. Tylko, czy wtedy kontrole miałyby sens?

Nie chciałabym by czytelnicy zrozumieli, że zawsze winni są pasażerowie, a ci bez biletu są oszustami, wszyscy kontrolerzy natomiast nieskazitelnymi w swoim zachowaniu. Ale tych drugich po prostu łatwiej zrozumieć, bo gdy zeknie go trzech, trudno wymagać by do czwartego się uśmiechał. Wprowadź kontroler nie powinien wdawać się w dyskusje, powinien być grzeczny i uprzejmy. Powinien także być wyrozumiały. Może i większość byłaby taka, gdybyśmy po prostu okazali — także bez dyskusji — ważne bilety za przejazd.

Przyznam, że na spotkaniu było mi autentycznie wstyd. Obecnych na spotkaniu było kilkunastu kontrolerów i wszyscy twierdzili, że największym kłopotem mają nie z pijakami i wyrostkami, ale z naszymi pracownikami. Agresywnością i chamstwem odznaczają się szczególnie pracownicy administracji, a najbardziej... biurowca przy Brożka. I czego tu wymagać od bezimiennych pasażerów, jeżeli urzędnik w tramwaju sprawia wrażenie księcia? Gdybyż jeszcze kulturą starał się książętom dorównać.

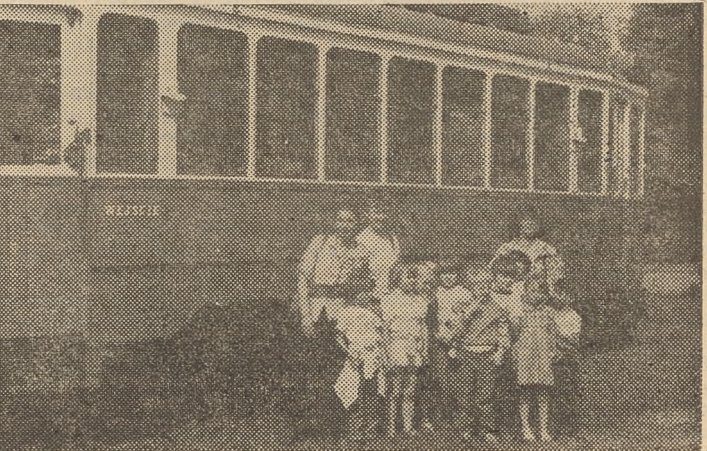
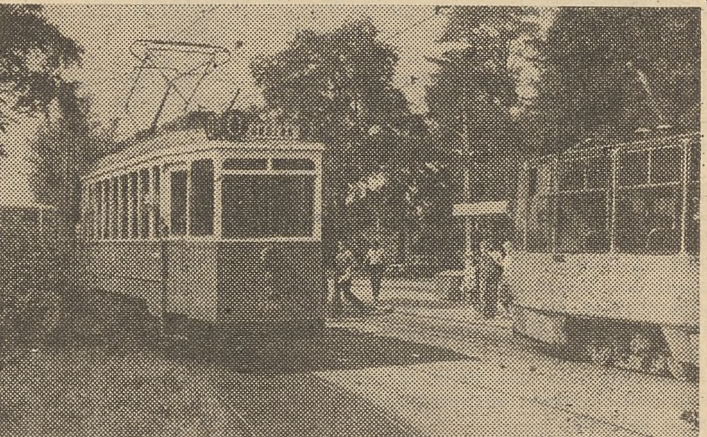
FILOMENA SERWIN



Linke-Hoffman znów na ulicach Krakowa.

Fot. WLADYSŁAW MALEC

FOTOREPORTAŻ



42 lata temu

BYŁO LATO 1945 roku. Kraków stopniowo powracał do normalnego życia, choć widać było ślady zniszczeń. Wszystkie mosty leżały w gruzach, a brzegi Wisły łączyły kładki. Uruchomione już linie tramwajowe kursowały do Wisły. Wszyscy mieszkańcy żyli nadzieją, że już skończył się czas wojennej grozy. I ja tak myślałam, choć o mały włos przez przypadek mógłbym stracić życie. A było to tak:

Pracowałam na popołudniowej zmianie. Około godziny 16 jechałam ulicą Rakowicką w stronę cmentarza. Gdy dojeżdżałam do przystanku przy ulicy Modrzewskiego, zauważyłam pijanego mężczyznę, w rozpiętym żołnierskim mundurze, bez czapki. Wsiadł do wozu s'lnikowego na przedni pomost, przyjrzał mi się i bełkotliwym głosem powiedział: „Ty, yerman, ja ciebie zastrzelę”. Pasażerowie zaczęli się śmiać. Wtedy on wycią-

gnął z kabury pistolet powtarzając, że mnie zastrzeli. Pasażerowie widząc co się dzieje, wszyscy, łącznie z konduktorem — Józefem Medrałą szybko opuścili wóz. Ja widząc, że napastnik zarepetował broń, podbiłem mu nadgarstek do góry, tak że lufa znajdowała się nad moją głową. Mimo że był ode mnie silniejszy, miałem nad nim przewagę — byłem trzeźwy. Przycisnąłem go do ścian pomostu i zaczęliśmy się mocować. Lufa rewolweru była raz na wysokości mojej głowy, raz powyżej. W tej szamotaninie wystrzelił. W sufit wagonu nasze zapasy trwały około 5 minut, ręce mdlały mi z każdą sekundą coraz bardziej. Nikt z pasażerów nie przychodził z pomocą, stali na przystanku czekając na wynik szamotaniny. A jeszcze przez parę sekund miałem nadzieję, że tylko sekund miałem siły bronić się przed przeciwnikiem. Byłem tak zajęty obro-

ną, że nie widziałem co się dookoła mnie dzieje.

Nagle ktoś schwycił napastnika za ubranie i gwałtownie szarpnął do tyłu, inne ręce wyrwały mu rewolwer. Dopiero teraz zauważyłem, że z pomocą przybiegło trzech żołnierzy radzieckich, którzy stacjonowali w szkole, przy ulicy Modrzewskiego. Pomoc sprowadził Franciszek Mindler — konduktor z przyczepy. Oślepiali z przerażenia i radości nie byłem zdolny prowadzić wozu. Przez dwa kursy zastępował mnie konduktor.

Na drugi dzień poszedłem do żołnierzy radzieckich podziękować im za pomoc i uratowanie mi życia. Wysłuchali, zaśmiali się i powiedzieli, że dobrze się skończyło. Mnie też kazali się śmiać, poklepali po ramieniu, mówiąc że już wszystko jest „charaszo”

ALEKSANDER DUBIEL



OTWARCIE NOWYCH LINII KOLEI ELEKTRYCZNEJ

Z POWODU niedalekiego już otwarcia nowych linii kolei elektrycznej w Krakowie zasięgnęliśmy bliższych informacji u pana dyrektora Fischera, tak co do stanu budowy nowych linii, jak co do terminu otwarcia, oraz co do szczegółów faktycznych związanych z otwarciem.

Otóż według tych objaśnień linie Długa — Zwierzyniecka i Rynek — Park Jordana już są zupełnie ukończone; co do linii Rynek — Dietłowska brak jeszcze ostatecznego wykonania przewodów elektrycznych, ale roboty w tej mierze będą ukończone za kilka dni. Dyrekcja kolei elektrycznej wniosła już podanie do ministerstwa o wysłanie komisji obchodowej, dającej zezwolenie na otwarcie ruchu. Jest prawdopodobne, że komisja zbierze się około 14 lub 17 bm., a prace swoje ukończy około 14 bm., tak że otwarcie nowych linii dla publiczności mogłoby nastąpić 25 lub 26 bm. W skład wspomnianej komisji wchodzi: delegaci ministerstwa kolejowego i wojny, namiestnictwa, jeneralnej inspekcji kolejowej, krajowej dyrekcji poczty i telegrafu, magistratu.

Ruch na linii Rynek — Park Jordana w okresie zimowym będzie się odbywał tylko do rogatki Wolskiej. Personel dla nowych linii jest już przygotowany, motorowi wycwiczeni, brakuje jeszcze tylko kilku ludzi dla uzupełnienia potrzebnej liczby. Obecnie na starych liniach zajętych jest w ogóle blisko 94 ludzi, po otwarciu nowych linii znajdzie zatrudnienie 150 osób. Nowych wozów nadeszło dotąd 7: ostatni numer wozów kolei elektrycznej wykazuje cyfrę 24; nadejdzie jeszcze 6 wozów, tak, że ogólna ich liczba dojdzie do 30. Nowe wozy są wygodniejsze z tego powodu, że mają tylko jeden niski stopień do wsiadania, dotychczasowe mają zaś dwa wysokie. Wozy są dłuższe o 40 cm, przedłużenie wypada wyłączenie na oba pomosty, z których każdy jest dłuższy o 20 cm tak, że więcej publiczności będzie się mogło na nich pomieścić. Zaopatrywanie wozów w motory elektryczne odbywa się na miejscu, każdy z dwu motorów ma siłę 15 KM. Jeden wóz wraz z całym zaopatrzeniem w aparaty elektryczne kosztuje 25.000 koron. W warsztatach kolei odbywa się też odnawianie i przerabianie dawnych letnich wozów kolei konnej, używane one będą w czasie lata na linii do Parku Jordana. Z powyższych wyjaśnień wynika, że nareszcie ruch na nowych liniach kolei elektrycznej rozpocznie się już w niedługim czasie.

„CZAS” — 5 października 1902 roku

Wybrała: M.B.

Pszykowy obóz

WAKACJE dopiero co się skończyły, a lato trwa, nie więc dziwnego, że temat wypoczynku jest wciąż aktualny. Za godziwy wypoczynek uważamy na ogół wczasy. Połowa gwarancji, iż będziemy zadowoleni, to ciepła, słoneczna pogoda. Jeżeli jeszcze jeść dają jako tako i kaowiec zorganizuje wieczorek zapoznawczy i pożegnalny, radość jest pełna. Obozy wędrownie? Owszem może i dobre, ale dla młodych. Obrońcy w rodzinie i dobra doczesne, jesteśmy ustabilizowani, więc ruchu nie za wiele, a wieczorem fotele i telewizory...

Tymczasem w naszym przedsiębiorstwie jest grupa zapaleńców, która odpoczywa i zwiedza zarazem kraj na rowerach. Do urlopu przygotowują się dużo wcześniej. Starają się tak wybrać miejsce na obóz-bazę, by znajdowała się po drodze autobusowa jadących po wczasowiczów, czy też dzieci kolonijne. Po załatwieniu zgody na przewóz autobusem, gromadzą sprzęt. Namiot główny, w którym mają świetlicę i jadalnię oraz sprzęt sportowy wypożyczają z naszego koła PTTK. Obóz rowerowy organizowany jest pod patronatem ZSMP.

W poprzednich latach uda-

wało się nawet uzyskać pewne niewielkie dotacje z funduszy organizacji młodzieżowej. W tym roku było to niemożliwe, bo obozu nie wciągnięto w „rejestr”. ZSMP pieniądze gotów był dać z akcji letniej, ale brakło zgody osoby kompetentnej. Fundusze pozostają. Rowerowi turyści poradzi sobie jakoś bez nich i z obozu już wrócili, ale trudno zrozumieć, skąd niechęć do częściowego finansowania tej jakże wartościowej formy wypoczynku?

Tegoroczny obóz miał bazę w Słoneczniku, cztery kilometry od Pasmia, nad Jeziorem Lelejskim. Stamtąd uczestnicy zwiedzali okolicę na rowerach. W obozie brały udział 22 osoby. Byli to pracownicy i ich rodziny. Tylko jeden uczestnik tej grupy miał przyznane wczasy turystyczne. Reszta nie obciążała funduszu przedsiębiorstwa. Z obozu są bardzo zadowoleni. Biwakowali na terenie prywatnym, oczywiście za zgodą gospodarza. Cztery kilometry od obozu rowerzystów znajdował się obóz młodzieżowy ZSMP. Spora część czasu spędzali wspólnie. Wspólnie też organizowano zabawy dla dzieci. Z przyjemnością słuchałam wspomnień. Byli zadowoleni, mimo że nie mieli skierowań,

cieplej wody, kierowników i kaowców.

Na marginesie nasuwa mi się refleksja. Są ludzie, którym nie wystarczy tylko praca, a potem wygodny fotel i film w telewizorze. To sport uprawiany kiedyś wyzwolił w nich inicjatywę i ciągle pomysły. Czas wypoczynku sobie i rodzinie usiłują organizować poprzez przedsiębiorstwo. Korzysta z tego niemała grupa pracowników. Są na wszelkiego rodzaju rozgrywkach i spartakiadach zakładowych. Są nie tylko kibicami, biorą w nich czynny udział.

Czyż nie o to chodzi? Czy nie jest to najprostszą drogą do związania pracownika z zakładem? Zdają sobie sprawę, że tacy nie przeważają wśród załogi, ale właśnie dlatego należy im się szczególna pomoc. Jerzy Pszyk należy do największych zapaleńców. Mimo przeciwności zorganizował obóz sobie i wielu innym. Zazdrościsz mu uporu. A mógłby się postarać o wczas za 30 tysięcy od głowy, gnieździć na zatłoczonej plaży i mieć pretensje do służb społecznych, bo coś było nie tak, bo go nie bawiono...

F. SERWIN

KSIĄŻKA Davida R. Saundersa i Rogera Harkinsa „UFO? Yes! Where the Condon Comitet were wrong” (Gdzie Komitet Condona popełnił błąd) jest najlepszą pozycją przedstawiającą badania UFO prowadzone przez grupę naukowców z Uniwersytetu Colorado w drugiej połowie lat 60. Fakty są bowiem przedstawione „od wewnątrz” w sposób realistyczny i szczegółowy, dzień po dniu. Brak jest sensacyjnych relacji o obserwacjach NOL, przedstawione są za to stanowiska prowadzących ten program dra Edwarda U. Condona i Roberta Lowa. Byli oni od początku przekonani o „nierealności UFO”, czego dowodem jest słynne memorandum Lowa, napisane we wstępnej fazie trwania projektu badawczego (9 sierpnia 1966 r.), gdy nie znane były jeszcze żadne wyniki badań. Oto jego fragment:

„...nasze badania (na Uniwersytecie Colorado) były prowadzone wyłącznie przez ludzi nie wierzących w cały problem UFO. Nie mogli oni niekiedy udowodnić negatywnych rezultatów badań, lecz za to zawsze mogli dolożyć od siebie to wszystko, co uniemożliwiało daną obserwację. Uważam, że główny nacisk należało położyć nie na badanie zjawiska jako fizycznie istniejącego, lecz na badanie ludzi, którzy dokonali tych obserwacji...”

To cyniczne stanowisko bardzo zaniepokoiło dwóch członków Komitetu Condona — dra D. Saundersa i dra Normana E. Levine, którzy zaprotowali i przekazali treść notatki Lowa dr. Jamesowi McDonalldowi z Uniwersytetu w Arizonie. Za ten fakt zostali usunięci z Programu; jak oficjalnie podano „za niekompetencję”. I właśnie do dnia usunięcia Saundersa z Komitetu Condona została doprowadzona ta książka.

Na jej marginesie warto wspomnieć, iż badania Uniwersytetu Colorado były finansowane przez Siły Powietrzne USA, które przeznaczyły na ten cel ok. 500.000 dolarów, oraz że raport końcowy stwierdzał, iż cała sprawa UFO jest po prostu zała identyfikacja znanych zjawisk, są to również iluzje, halucynacje, oszustwa itp.

I znów następna pozycja jest niejako uzupełnieniem poprzedniej. Podczas gdy Komitet Condona sponsorowany przez Siły Powietrzne przygotowywał się do rozważań (trudno zmusić się aby napisać „badania”) ograniczonego wyboru raportów o UFO, grupa ufologów skupionych przy biuletynie „Flying Saucer Review” (wydawany w Wielkiej Brytanii) zaczęła dążyć do wydania oryginalnej pracy „Humanoids” (Charles Bowen — „The Humanoids”). Pozycja ta jest poświęco-

na w całości lądowaniu UFO i ich pasażerom i zawiera ponad 300 raportów tego typu. Została wydana wkrótce po opublikowaniu raportu końcowego Uniwersytetu Colorado, a więc była niejako odpowiedzią ufologów na końcową opinię Komitetu Condona dotyczącą NOL. Mimo iż jako autor figuruje Charles Bowen, ówczesny redaktor naczelny „Flying Saucer Review”, nie on napisał tę książkę. Autorów poszczególnych rozdziałów jest kilku, a wśród nich takie sławy, jak Jacques Vallee, Gordon Creighton, Corral Lorenzen, Antonio Ribera czy Aime Michel. Szerzej opisane są przypadki z Villares del Sz, Socorro, Villa Santana oraz przypadek Antonia Villasa Boasa.

Poniżej przedstawiam kilka raportów o UFO przytoczonych w tej książce. Czy mogły to być halucynacje lub zła identyfikacja znanych zjawisk, jak to twierdził Komitet Condona, niech osądzą Czytelnicy...

20 maja 1954 r. o godz. 2.00 Nigel Frapple wracał na rowerze z zaba-



„Badania” Komitetu Condona

wy do domu w Wincenton w Somerset (Anglia). Trzy mile od Borton w Redlynch na skrzyżowaniu dróg zobaczył na pobliskim polu przeraźliwie jasne światło. Zsiadł ze swego roweru i z ukrycia w żywopłocie obserwował ogromny obiekt unoszący się nie więcej niż 20 stóp nad ziemią w odległości ok. 80 stóp od niego. Po minucie obserwacji obiekt zaczął oddalać się w kierunku płn.-zach., przyspieszając i wznosząc się z wielką szybkością.

Tęj samej nocy panna Doreen Heffer z Shobley niedaleko Ringwood w hrabstwie Hampshire obserwowała jaskrawy obiekt, który zawisł nad nią. Jej opis zgadzał się z opisem podanym przez pana Frapple.

17 września 1954 r. niedaleko miejscowości Cenon (Francja) pewien rolnik spotkał dziwną istotę w kostiumie nurka, która wykonywała przyjazne gesty. Osobnik ten był bardzo mały i miał „nieczłowieczy” głos. Świadek nie mógł się ruszyć przez całe spotkanie. Po chwili istota weszła do obiektu, który znajdował się na drodze i obiekt odleciał „jak błyskawica” rzucając zielonkawą poświatę.

15 października 1954 r. po południu w miejscowości Po-Di-Gnocca (Włochy) grupa gospodarzy obserwowała maszynę w kształcie dysku podczas lądowania oraz pionowego odlotu. W

miejscu, gdzie lądowała, odkryto głęboki krater o średnicy ok. 6 m. To pole, które rosło niedaleko miejsca lądowania, znaleziono w części spalone.

4 listopada 1954 r. niedaleko miejscowości Pontal (Brazylia) pewien rybak zobaczył lądujący blisko niego nieznaną istotę. Zaraz też pojawiło się wejście do niego, a w nim trzech małych ludzi ubranych w białe ubiory, mających na głowach czapkopodobne nakrycia. Skóra ich była prawie czarna. Natychmiast zajęli się zbieraniem liści i trawy, a jeden z nich nabrał wody do cylindrycznego naczynia. Po chwili cała trójka weszła do obiektu, który natychmiast wznosił się pionowo i odleciał.

10 listopada 1954 r. niedaleko Porto Alegre (Brazylia) pewien inżynier rolnik i jego rodzina zobaczyli dyskoidalny obiekt na ziemi, z którego wyłoniły się dwie ludzkie postacie normalnego wzrostu, mające długie włosy. Byli ubrani w obcisłe kombinezony. Podeszli do samochodu z podniesiony-

mi rękami. Przestraszeni świadkowie uciekli.

13 listopada 1954 r. niedaleko Kurytyby (Brazylia) świadkowie obserwowali obiekt w kształcie soczewki, spoczywający na torach kolejowych. Przy torach widziano również 3 karłowate istoty, odziane w obcisłe stroje, które penetrowały je za pomocą jakiegoś promienia świetlnego. Gdy świadkowie zbliżyli się do maszyny, ta wystartowała bardzo szybko i znikła w niebie.

28 listopada 1954 r. pomiędzy Caracas i Petare (Wenezuela) jadący drogą w ciężarówce dwaj ludzie musieli w pewnej chwili zatrzymać się, ponieważ natknęli się na świecąca kulę o średnicy 3 m unoszącą się ok. 2 m nad drogą. Zaintrygowani wyszli obaj z samochodu, aby zbadać sytuację. Jak było ich zdziwienie, gdy natknęli się na małą istotę z wystającymi kłami i świecącymi oczyma, która szła w ich kierunku. Jeden ze świadków, Gonzales, chwycił istotę i zauważył, że jest ona zadziwiająco lekka (ok. 35 funtów) lecz zarazem bardzo twarde i masywne ciało pokryte gęstym futrem. Stworzenie silnie go odepchnęło pomimo swej małej dłoni. Drugi świadek postanowił powiadomić policję. Po chwili z pobliskich krzaków wyłoniły się dwa stworzenia, takie same jak pierwsze, niosąc jakieś

kamienie i inne próbki. Tymczasem pierwszy stworek ponownie zaatakował Gonzalesa, który w samoobronie użył noża. Niestety, nóż uderzył w coś twardego i zeszłignął się po skórze istoty. Inny z karłów oświecił na koniec Gonzalesa oślepiającym światłem z owej kuli, podczas gdy pozostali weszli do środka, po czym obiekt wznosił się pionowo i odleciał.

10 grudnia 1954 roku przy autostradzie transandyjskiej niedaleko Chico (Wenezuela) dwóch młodych ludzi, zaobserwowali lądowanie nieznanego obiektu, który przypominał wyglądem dwie olbrzymie miski o średnicy 3 m złączone razem. Spód tego obiektu był źródłem oślepiającego światła. W pewnej chwili świadkowie zostali zaatakowani przez 4 małe istoty, które usiłowały porwać jednego z młodych ludzi. Jeden ze świadków uderzył pierwszego atakującego trzymaną w ręku strzelbą, która pękła jak zapalka. Karły okazały się niezwykle silne i agresywne. Były pokryte gęstym futrem.

11 grudnia 1954 r. w Linha Bela Vista (Brazylia) pewien gospodarz niemal doznał szoku, gdy zobaczył dwie istoty o ludzkim wyglądzie, ubrane jakby w „złote worki”, które zabrawszy z pola pęk tytoniu i walęśającego się kurczaka odleciały natychmiast.

16 grudnia 1954 r. w San Carlos (Wenezuela) jeden z trzech świadków został zaatakowany przez małą istotę, która natychmiast uciekła do maszyny w kształcie dysku i odleciała. Świadek odniósł rany przypisywane kłom tego stworzenia. Był leczony w szpitalu.

19 grudnia 1954 r. w Valencji (Wenezuela) pewien chłopiec obserwował 6 małych stworzeń, które były zajęte lądowaniem kamieni do obiektu w kształcie dysku. Próbowal odwrócić się i uciec, lecz został w niewytłumaczalny sposób sparaliżowany fioletowym promieniem światła skierowanym przez jednego z ludzików, które weszły do dysku i odleciały.

Uważny Czytelnik zapewne dostrzeże, że cytowane tu przypadki pochodzą tylko z 1954 r. Zostały one wybrane przeze mnie celowo — w książce są raporty również z innych lat — aby zaznaczyć, że właśnie w tym roku miała miejsce fala NOL i to zarówno w Europie Zachodniej, szczególnie we Francji (w okresie wrzesień-październik) jak i w Ameryce Południowej (szczególnie w Brazylii i Wenezueli w listopadzie-grudniu).

Fali NOL nad Francją w 1954 r. będzie poświęcony kolejny odcinek naszych prezentacji książkowych.

BRONISŁAW RZEPECKI (GBNOL)

LETNIA Spartakiada MPK miała w tym roku, szczególnie do pogody. Co do innych czynników, decydujących o powodzeniu imprezy, można by się zastanowić. Organizatorzy zaplanowali konkurencje zgodne z możliwościami boiska przy ulicy Praskiej. Włożyli wiele starań w ich przeprowadzenie. Klasyfikację prowadzono w pięciu grupach: I — dzieci do lat 14, II — młodzież do lat 18, III — kobiety, IV — mężczyźni do 35 i V — mężczyźni powyżej 35. Ten podział wzbudził zastrzeżenia uczestników, zwłaszcza rodziców młodszych dzieci dla których konkrowanie z 12—14 latkami było właściwie beznadziejne. Drugi, szczegół organizacyjny — połączenie konkurencji w wieloboje (po cztery konkurencje



w wieloboju lekkoatletycznym i strzeleckim, trzy w siłowym dla panów) spowodowały — jak sądzę — znaczną komplikację obliczania wyników na które cierpliwi i zainteresowani czekali pokornie prawie do godziny 17 (konkurencje zakończyły się o 13.30, z wyjątkiem strzelania, które przeciągnęło się o pół godziny). Do systemu wielobojów organizatorzy są, zdaje się, bardzo przywiązani, być może chcą wyłonić w ten sposób najwzrostniejszą grupę sportowców z grona załogi?

A tak na dobrą sprawę, widocznie nie ma wielu chętnych do sprawdzania swych sportowych umiejętności. Szczególnie panie nie dopisały; brało ich udział w konkurencjach zaledwie kilka, a nie zdradzę chyba wielkiej tajemnicy, jeśli dodam, że tylko jedna z nich przybyła na Spartakiadę w celach wyłącznie rekreacyjnych. pozostałe połączyły udział w konkurencjach sportowych z zajęciami organizatorskimi. Frekwencja na Spartakiadzie „robili” głównie uczniowie ZSZ. Ich było najwięcej. Dobrze, że chce się bawić chociaż młodzież.

Ale dość narzekania, jest i coś na plus: bufet, w którym uczestnicy Spartakiady mogli się napić oranżady, kawy, herbaty, zjeść ciepłe parówki.

VI miejsce strzelców

Jak poinformował nas Zarząd Zakładowy LOK, w dniach 13 do 15 sierpnia odbywały się w Opolu Zawody Strzeleckie „O Złotą Patkę” organizowane pod patronatem Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej. Na 17 startujących drużyn z przedsiębiorstw komunikacyjnych miast wojewódzkich najlepszymi okazały się reprezentacje MPK z Torunia, Starachowic i Przemyśla, zajmując kolejno 3 pierwsze miejsca. Nasz strzelec zdobył dopiero VI miejsce, a drużynę krakowską tworzyli: członkowie Klubu Sportów Obronnych LOK: J. Wagner, R. Kaczmarczyk, R. Murzyn, Z. Pamul i K. Kodula.

(A. Z.)

Sport rekreacja turystyka

Letnia Spartakiada

Przy Spartakiadzie rozegrano również dwa finałowe mecze piłkarskie o Puchar MPK. W meczu o pierwsze miejsce drużyna ZSZ pokonała reprezentację ZNA, trzecie miejsce zdobyła drużyna ZNR zostawiając w pobitym polu ZAP. Królem strzelców okazał się Mirek Szyski ze zwycięskiej drużyny ZSZ.

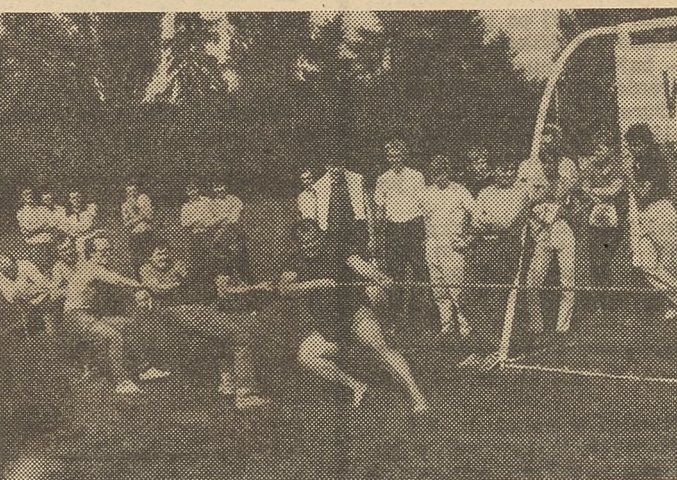
Inną konkurencją zespołową było przeciąganie liny. Udział brały sześciuosobowe zespoły składające się wyłącznie z panów. Nie obeszło się bez tradycyjnego podstępu — puszczenia liny zniecka. Ofiarą padł zespół wystawiony przez LOK. O sprawcach — zamilczę... Kolejność drużyn w przeciąganiu liny okazała się ostatecznie następująca: 1. zespół LOK, 2. ZAW, 3. ZNA, 4. ZNR, 5. ZAP.

W generalnej punktacji Spartakiady zwyciężył ZNR z 483 punktami (z których większość zawdzięcza chyba klanowi Pszyków). drugie miejsce Zarząd — 403 punkty, trzecie ZSZ 299,5 punkta. Klasyfikacja indywidualna w poszczególnych dyscyplinach:

Slalom rowerowy: Gr. I: 1. Wojciech Pszyk (ZNR), 2. Piotr Malada (ZAB), 3. Marcin Jan (ZAW). Gr. II: 1. Grzegorz Wojtaszczyk (ZSZ), 2. Krzysztof Sołtyś (ZSZ), 3. Paweł Duda (ZSZ). Gr. III: 1. Anna Durak (Zarząd), 2. Grażyna Ciombor (Zarząd), 3. Agnieszka Woźniczka (Zarząd). Gr. IV: 1. Kazimierz Sroka (ZNT), 2. Stanisław Bujas (ZNA), 3. Krzysztof



Kurbiel (ZNA). Gr. V: 1. Jerzy Pszyk (ZNR), 2. Edward Gieremek (ZTX), 3. Bogdan Mielowski (ZAW).



Wielobój siłowy (rozciąganie ekspandera, podnoszenie ciężarka, rzut piłką lekarską): Gr. II: 1. Wojciech Szoszkiewicz (ZNR), 2. Edward Gieremek (ZTX), 3. Jerzy Kijowski (ZNR).



Wielobój lekkoatletyczny (bieg z przeszkodami, skok w dal, trójskok, pchnięcie kulą): Gr. I: 1. Sławomir Toronowski (ZSZ), 2. Wojciech Pszyk (ZNR), 3. Magdalena Ostrowska (ZTS). Gr. II: 1. Artur Stokłosa (ZSZ), 2. Krzysztof Pszyk (ZNR), 3. Janusz Malada (ZSZ). Gr. III: 1. Agnieszka Woźniczka (Zarząd), 2. Anna Cieńkosz (Zarząd), 3. Anna Durak (Zarząd). Gr. IV: 1. Stanisław Bujas (ZNA), 2. Andrzej Mitka (ZAW), 3. Bogusław Sliwa (ZNA). Gr. V: 1. Jerzy Szafranec (ZNR), 2. Jerzy Pszyk (ZNR), 3. Edward Gawel (Zarząd).

Wielobój strzelecki (strzelanie z pistoletu i karabinka, strzelanie z łuku, rzutki): Gr. I: 1. Grzegorz Kijowski (ZNR), 2. Anna Pszyk (ZNR), 3. Adam Rogowski (ZNR). Gr. II: 1. Krzysztof Pszyk (ZNR), 2. Janusz Malada (ZSZ), 3. Robert Rudnicki (ZSZ). Gr. III: 1. Grażyna Ciombor (Zarząd), 2. Anna Durak (Zarząd), 3. Agnieszka Woźniczka (Zarząd). Gr. IV: 1. Ryszard Murzyn (ZTX), 2. ex aequo: Krzysztof Kodula (Zarząd), Andrzej Mitka (ZAW). Gr. V: 1. Zygmunt Gądek (Zarząd), 2. Edward Gieremek (ZTX), 3. Bogdan Mielowski (ZAW).

Fot. STANISŁAW TYKAN

Piłkarze lepsi na wyjazdach

W POPRZEDNIM numerze zdążyliśmy przekazać dwa pierwsze wyniki piłkarzy Tramwaju. Przypomnijmy, że z głównymi faworytami rozgrywek — Gością Sulkowice i krakowskim Wawelem doznali oni wysokich porażek. Pierwszy punkt zdobyto w wyjazdowym meczu z rezerwą Cracovii, zremisowanym 2—2. Obydwa gole dla naszego zespołu zdobył Michno. Kolejny mecz z rezerwą Wisły na własnym boisku został jednak przegrany po zaciętej walce 3—4 (bramki — Mrówczyk, Michno, Król). Dopiero piąty mecz na boisku rezerwy Hutnika przyniósł zwycięstwo 1—0 po bramce Koziola. Jak dotąd więc znacznie lepiej Tramwaj spisuje się w meczach wyjazdowych. Czekamy na pierwszy punkt zdobyty przy ul. Praskiej.

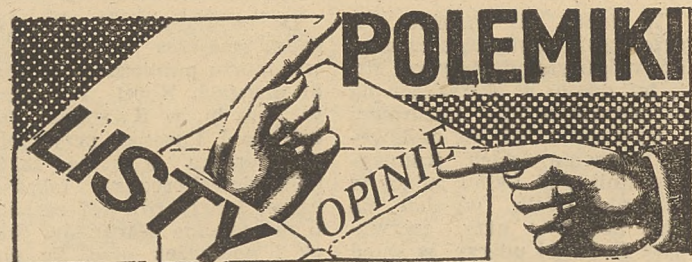
(kg)

KRONIKA WYPADKÓW

DZIAŁ Dochodzeniowo-Wypadkowy informuje że w pierwszym półroczu br. zanotowanych zostało 990 zdarzeń komunikacyjnych, w których brały udział pojazdy MPK. W stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego w roku bieżącym nastąpił wzrost o 60 zdarzeń — 6,5 procenta. Śmierć poniosło 6 osób (spadek w stosunku do roku ubiegłego o 33,3 procent) a 210 odniosło obrażenia ciała (wzrost o 0,9 procent). Stwierdzono 28 przypadków najeżdżania na tabor własny. W omawianym okresie czasu zanotowano 7 katastrof, w wyniku których 41 osób doznało obrażeń ciała. W zdarzeniach tych od 3 do 12 osób doznało obrażeń ciała.

PODCZAS meczu Tramwaju z Wawelem nasz fotoreporter został uderzony kamieniem, rzuconym z ławek dla publiczności. Stadion przy ul. Praskiej to nie Heyseł, ale gorąca, sportowa atmosfera spotkań piłkarskich zdaje się powoli dryfować w niebezpiecznym kierunku!

(jmm)



MIŁO nam na łamach naszej gazety zamieścić listy, które nadeszły pod adresem przedsiębiorstwa, a dotyczą życzliwości i pomocy, jakiej udzielili pracownicy MPK mieszkańcom Krakowa. Oto kilka z nich:

RADA osiedla „Dąbie” — al. Pokoju 45 dziękuje serdecznie **Kazimierzowi Dittnerowi** (regulatorowi nr służb. 3053) pracującemu w punkcie kontroli w Dąbiu przy pętli tramwajowej „7”. Pan Dittner sam postarał się o piasek i nie oglądając się na innych, zabrał się do naprawy zapadniętego i zalanego wodą chodnika. Przechodnie nareszcie przestali się potykać i przeklinać. Również jego inicjatywa doprowadziła do uporządkowania i obciążenia zasłaniającego, widoczność żywności.

DZIĘKI szybkiej interwencji motorniczych podgórskiej zajezdni, którzy 1 września w godzinach popołudniowych na ulicy Limanowskiego przeprowadzili akcję gaszenia płonącego samochodu — Tadeusz Mazur jeździł nadal swoim „fiatem 126p”. Niefortunny kierowca na łamach „Sygnałów MPK” serdecznie dziękuje

je nieznanym ratownikom za szybką pomoc i życzliwość.

ROMAN DĄBROWSKI — właściciel zakładu blacharsko-dekarskiego dziękuje pracownikom Działu Eksploatacji Ruchu, którzy na jego prośbę przesunęli o kilka metrów przystanek tramwajowy przy ul. Długiej 4. Dzięki szybkiej pomocy (nie poprzedzonej ciągłym biurokratycznym drogi) dach budynku został naprawiony, a oczekującym na przystanku nie zagraża spadająca dachówka.

DYREKTOR Szpitala Okulistycznego w Witkowicach — Józef Pyzowski w imieniu pacjentów składa podziękowania brygadom MPK za sprawne przeprowadzenie robót przy montażu zadaszenia na końcowym przystanku linii autobusowej „115”. Zadaszenie wraz z ławeczką jest wielkim dobrodziejstwem dla wszystkich pacjentów dojeżdżających do szpitala, chroni przed opadami i upałami, pozwala na odoczynek ludziom starszym i niesprawnym. Dziękujemy!

(opr. B. S.)

7 WRZESNIA spektaklem „Traviata” rozpoczęła kolejny sezon opera krakowska. Rozpoczęła w tradycyjnym terminie, kiedy zaś zakończy, tego dyrektor Ewa Michnik nie jest w stanie przewidzieć. W każdej bowiem chwili może rozpocząć się zapowiadany od dawna remont Teatru im. J. Słowackiego i wówczas krakowscy artyści nie będą mogli prezentować spektakli w naszym mieście.

Niewiele lepiej wygląda sytuacja sceny operetkowej, która korzysta ze starej ujeżdżalni, gdzie w każdej chwili może nastąpić awaria uniemożliwiająca występy, a od stycznia ma trwać poważniejszy remont oraz z sali w Nowohuckim Centrum Kultury, której gospodarze mogą wyprosić artystów. Na razie trwają przygotowania do tegorocznych premier. Opera ma zamiar zaprezentować krakowskiemu widzowi operę Donizettiego „Don Pasquale” — początkowo (tzn. w lutym) we włoskiej wersji językowej, a dwa—trzy miesiące później po polsku.

Natomiast już na grudzień, dokładnie na Mikołaja przygotowywany jest prezent dla dzieci — bajka z muzyką Andrzeja Żaryckiego i słowami Wojciecha Graniczewskiego „Złoto i liście” w wykonaniu artystów opery. Dorosli natomiast będą mogli obejrzeć przygotowywaną przez kijowskiego reżysera Siergieja Smiejana operetkę Izaaka Dunajewskiego „Swobodny wiatr” w nowym tłumaczeniu tekstu. Ta premiera zapowiadana jest na luty.

Jeśli przyczyny, o których mowa na początku tego tekstu nie staną na przeszkodzie, warto będzie odwiedzić w tym roku krakowskie sceny muzyczne. Zwłaszcza, że po rozpoczęciu remontów nie wiadomo kiedy przedstawią się one znów krakowskiemu widzowi. (KG)

Komunikat o wczasach

WYDZIAŁ Socjalno-Bytowy informuje pracowników o możliwości skorzystania z turnusu w domu wczasowym „PATRYCJA” w Zakopanem przy ul. Makuszyńskiego 11. Wczasy organizowane są w następujących terminach: 16. 09. — 29. 09. 87; 3. 10. — 16. 10. 87; 18. 10. — 31. 10. 87; 6. 12.

— 19. 12. 87; 21. 12. — 3. 01. 88.

Noclegi w pokojach 2 i 3- osobowych. Wyżywienie w pobliskim domu wczasowym „POLANA”. W podanych terminach istnieje możliwość skorzystania również z wczasów 7-dniowych.

Zainteresowani pracownicy proszeni są o zgłaszanie się w referacie wczasów.



DZIEŃ WCZEŚNIEJ TEŻ KRAKSA

W środę, 2 września, w przeddzień tragicznego czwartku, o którym piszemy na str. 1, też doszło w Warszawie na skrzyżowaniu ulic Łazurowej i Dywizjonu 303 do czołowego zderzenia dwóch tramwajów linii „20”. Skład jadący w kierunku Koła wjechał na tzw. mijankę przy czerwonym świetle i uderzył w skład jadący z przeciwnika. 4 osoby, w tym 10-letni chłopiec, zostały ranne. Poważne rany odniósł motorniczek jednego z tramwajów. By uwolnić niektórych pasażerów z pociętych blach wagonów musiała interweniować straż pożarna.

MIEJSKI AUTOBUS STARANOWAŁ „FIATA”

Jadący z dużą prędkością do zajezdni w Piasecznie autobus linii „141”, prowadzony przez Andrzeja S. uderzył na ul. Puławskiej w Warszawie w tył „fiata 125 p” z przyczepką. W rezultacie kolizji oba pojazdy ścięły betonową latarnię między jezdniami, przejechały przez pas zieleni i sąsiedni pas ruchu i wpadły do rowu. „Fiat” przewrócił się do góry kołami, a autobus przysiadł go. Kierowca „fiata” z obrażeniami nóg został wydobyty ze zmiażdżonego pojazdu przez strażaków. Kierowcę autobusu, który nie odniósł poważniejszych obrażeń, zatrzymała milicja. Stwierdzono, że był pod wpływem alkoholu.

DO STRAJKU W KOREI PRZYSTĄPILI KIEROWCY

Do trwających od paru tygodni strajków pracowników transportu publicznego w wielu miastach Korei Południowej, m. in. w Kwangdze, Inczonie i Pusanie, przystąpili na początku września także południowokoreańscy taksówkarze, którzy również zażądali polepszenia warunków pracy i podwyżek płac. Na ulice Seulu nie wyjechało ok. 13 tys. pojazdów. Do taksówkar-

Miejszanka nie tylko

rzy przyłączyli się na jeden dzień także kierowcy autobusów, co spowodowało ogromne utrudnienia w poruszaniu się po 10-milionowej stolicy Korei Płd.

POŻAR W WAGONIE METRA W MOSKWIE

Z powodu uszkodzenia głównego bezpiecznika w jednym z wagonów metra na stacji „Wodnyj Stadion” w Moskwie wybuchł pożar. Ogień wydobywający się spod wagonu zauważył jeden z pracowników metra. Za pomocą gaśnic obsługi składu oraz pracowników stacji udało się zdołać płomienie. W tym czasie pasażerowie zdołali opuścić pociąg. Nikt nie ucierpiał.

Po kilkunastu minutach ruch został wznowiony.

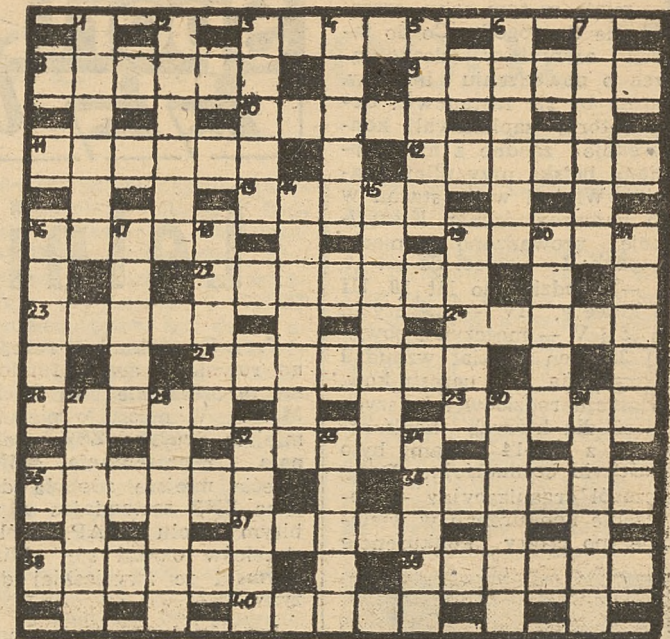
ZMIANA CEN PALIWA POWODEM STRAJKU

Tysiące filipińskich kierowców, obsługujących wykorzystywane w tamtejszym transporcie publicznym pojazdy „Jeepney” zastrajkowało, domagając się cofnięcia podwyżki ceny paliwa o 18 proc., jednakże prezydent, pani Corazon Aquino oświadczyła, że rząd nie cofnie tej pod-

wyżki. Strajk zorganizowały związki zawodowe, zrzeszające ponad 200 tys. kierowców wozów „Jeepney”. Są to pojazdy podobne do wojskowych „jeepów”, ale mają więcej miejsc dla pasażerów. Te pojazdy stanowią znaczną część taboru publicznego na Filipinach.

POŻAR ZNISZCZYŁ MAGAZYN MPK

W warsztatach remontowych tramwajów przy ul. Legnickiej we Wrocławiu wybuchł pożar. Przez ponad 2 godziny płonął magazyn podłóg gumowych. Ogień gasiło 16 jednostek zawodowej straży pożarnej przy udziale jednostek zakładowych. Straty wynoszą ponad 53 mln złotych.



Poziomo: 3) samochód naszych sąsiadów, 8) niedouczony — obraźliwie, 9) są jadalne i trujące, 10) imieniny obchodzi 16 czerwca, 11) imię autora „Koziołka Matołka”, 12) styczniowy, solenizant, 13) nogą zamiata, 16) występuje w cyrku i nie tylko, 19) ojczyzna Odysusza, 22) dawniej mielono w nim zboże, 23) czarna, mazista ciecz, 24) minerał stosowany do celów zdobniczych, 25) wódz rzymski (185—129 p.n.e.), 26) eksponaty, 29) starogrecki rynek, 32) mieszkanie królów, 35) gatunek literacki w klasycznej prozie arabskiej, 36) polityk, generał, dowódca II brygady legionów polskich (1873—1960), 37) dawniej było w niej tanie mięso, 38) tkanina, 39) żeglarz holenderski odkrył wyspę nazwaną później Tasmanią, 40) słodka, plectona bułka.

Pionowo: 1) wolna ludność pochodzenia doryckiego pozbawiona praw obywatelskich, 2) mogą być od włosów i mankietów, 3) 1:20, 4) trzęsące się drzewko, 5) bylina z rodziny amarylkowatych, 6) publiczne wc, 7) taniec ludowy, 14) pisał o niej Mickiewicz, 15) materiał drzewny otrzymywany przez przetarcie, 16) produkt otrzymywany przez ubijanie śmietany, 17) jaskinia, 18) związki chemiczne o charakterystycznych właściwościach, 19) obraz cerkiewny, 20) znany włoski piosenkarz lat 60., 21) bogini mądrości, sztuki — córka Zeusa, 27) kolizja, 28) lekarz ludowy z błędem ortograficznym, 30) wyrosła występująca na roślinach zielonych i drzewiastych, 31) roślina oleista, 32) zabawka ze sznurkami, 33) można ją przyszyć lub przypiąć, 34) dom pokryty strzechą.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NUMER 14

Poziomo: volvo, pranie, ściepak, rysak, szaman, aliant, ester, Marna, klika, kamfora, lanca, deski, bandyta, agora, ranka, pajac, Watson, egreta, indor, Bietka, topiel, kwoka.

Pionowo: erozja, anemon, Verne, Liszt, Oskar, węgiel, parnik, symonia, erotyka, melba, rondo, Akaba, kador, Ibsen, Alina, grabie, reszta, atrapa, kotlet, pniak, jadro, certa.

Nagrody za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 14 wylosowali Grażyna Ciombor i Edmund Marszałek. Nagrody do odebrania w redakcji.

LONDŃCZYCY SĄ PRZECIWKO

Idąc w ślady wielu krajów europejskich W. Brytania chce niebawem zlikwidować konduktorów w autobusach, słynnych londyńskich

proc. londyńskich autobusów jeździ bez konduktorów, ale w centrum pozostało jeszcze 4900 obsługiwanych przez konduktorów.

TARYFA TYLKO W RIO DE JANEIRO

Według prasy nowojorskiej, tamtejsi taksówkarze „nieudolność doprowadzili do niedoskonałej formy”. Mało im w tym względzie ustępują taksówkarze francuscy. Ocena prasy nowojorskiej dotyczy taksówkarzy z 9 państw naszego globu, a za podstawę wzięto 4 punkty za usługi i jeden punkt za cenę. Taksówki w Tokio, Rzymie, Paryżu i Londynie otrzymały po 3 punkty za czystość. Natomiast w Bangkoku, Jerozolimie i Rio de Janeiro po 2. Taksówki nowojorskie otrzymały tylko 1 punkt, a brudniejsze od nich były tylko w Kairze, gdzie przyznano 0 punktów. Taksówkinowojorskie okazały się najdroższe na świecie po Tokio. Przyznano jednak, że taksówkarze w tym mieście starają się być uprzejmi oraz że znają trasy, co w tym gigancie nie jest sprawą prostą. W Tokio za przejazd długości 5 km płaci się (w przeliczeniu) 4,40 dol. USA, w Nowym Jorku 4,10 dol., Londynie — 3 dol. oraz Kairze — 1,6 dol. Najtańsze są taksówki w Rio de Janeiro — tylko 76 centów za 5 km.

(Oprac. l-k)