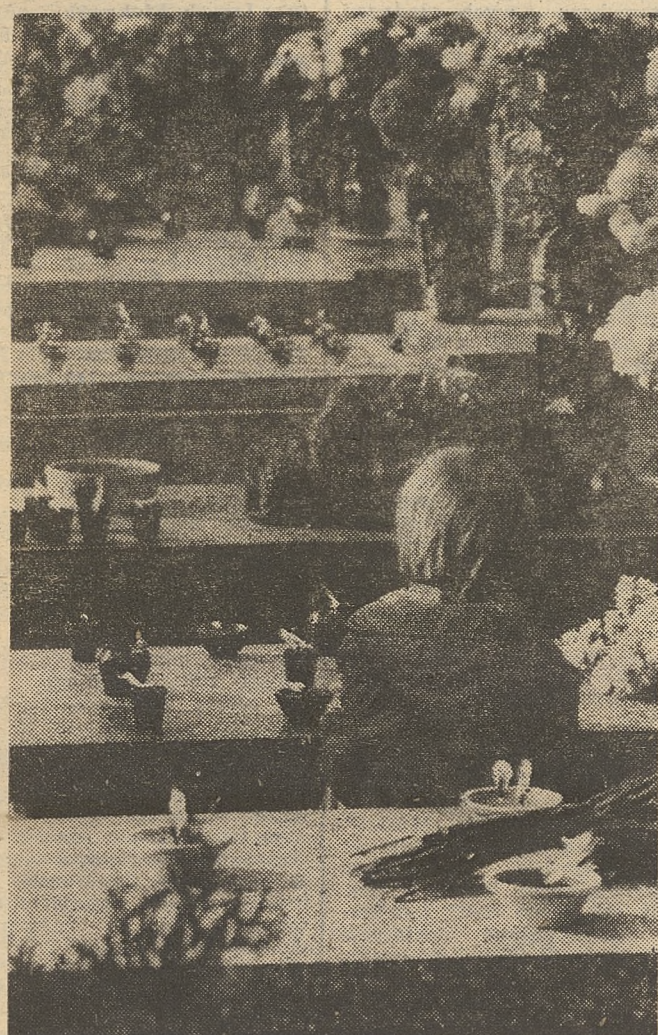




Te groby trzeba ratować

ŚWIĘTO ZMARŁYCH to dzień wyjątkowej pracy w naszym przedsiębiorstwie. Nie wszyscy zdążymy odwiedzić rodzinne groby, zapalić na nich świeczkę. Ci, którzy mieszkają w Krakowie, zapewne odwiedzą swych bliskich, przyjezdni być może, jeśli nie będą mogli wyjechać, wybiorą się na krakowskie cmentarze.

W tym roku już po raz siódmy spotkać na nich będzie można ludzi z puszkami. Obywatelski Komitet Ratowania Krakowa organizuje kolejną kwestę na rzecz ratowania krakowskich cmentarzy. Tym razem jej zasięg będzie większy niż dotychczas. Obok, tradycyjnie już cmentarza Rakowieckiego, kwestujący pojawią się także w Batowicach, Grębówku i na nowym cmentarzu podgórskim. Pieniądze zebrane na tym ostatnim, przeznaczone zostaną na renowację starego cmentarza podgórskiego.

Ponad 100-letnia historia krakowskiego Tramwaju, to historia przemijania. Na cmentarzach spoczywa już wiele pokoleń tramwajarzy. Nie brak wśród nich ludzi o nazwiskach znaczących w historii miasta. Pamięć o nich, szacunek dla ich dokonań, nakazuje nam dbałość o miejsca narodowej pamięci. Wszak napis z krzyża na „Pękowym Brzyzku” w Zakopanem — „Ojczyzna to ziemia i groby — narody tracąc pamięć, tracą życie” — jest aktualny zawsze i wszędzie. Wypada wierzyć, że krakowscy tramwajarze nie pozostaną głusi na ten apel. Tak, jak od kilku lat nie jest głucha dyrekcja przedsiębiorstwa, włączając się do akcji, udzielając pomocy, szeroko propagując ją wykonanymi własnymi siłami ulotkami w tramwajach i autobusach.

6 poprzednich kwest przyniosło niemal 4 mln zł. Za te pieniądze odnowiono 44 nagrobki. Ceny są coraz wyższe. Dziś za drobne prace kosmetyczne płaci się 30 tys. zł. Poważny remont pomnika kosztuje niemal pół miliona. W zeszłym roku, po raz pierwszy w historii kwesty, zebrano ponad milion złotych. I teraz organizatorzy bardzo liczą na ofiarną odwiedzających krakowskie cmentarze. Do odnowienia zostało jeszcze tyle grobów!

Dla tych, którzy nie odwiedzą 30 października, ani 1 listopada żadnego z 4 największych krakowskich cmentarzy a chcieliby wspomóc szlachetne przedsięwzięcie, podajemy numer konta Obywatelskiego Komitetu Ratowania Krakowa — NBP II Oddział Kraków 35028-25902-132. (KG)

Rada Narodowa oceniła komunikację

Każdy chce mieć czerwony autobus

SESJA Rady Narodowej Miasta Krakowa obradującej 30 września poświęcona była między innymi i ocenie stanu zapożyczenia potrzeb społecznych w Krakowie i w województwie pod względem masowych przewozów pasażerskich. Ocenie poddane były w zasadzie trzy przedsiębiorstwa komunikacyjne, tj. Polskie Koleje Państwowe, Państwowa Komunikacja Samochodowa i nasze przedsiębiorstwo. Jednak w dyskusji akcenty zostały rozłożone co najmniej niesprawiedliwie. O ile nie dyskutowano w zasadzie na temat sprawności działania kolei i bez zastrzeżeń przyjęto tłumaczenia o trudności w skali całego kraju, to znacznie więcej czasu poświęcono PKS i nam.

Biorąc pod uwagę, że większość z występujących radnych pochodziła spoza Kra-

kowa, konkluzje wystąpienia były w zasadzie jednoznaczne — jeśli autobusy PKS zawiodą, to szczególnie na trasach wewnątrz województwa, to winny je wesprzeć autobusy MPK, skoro to przedsiębiorstwo tak dobrze radzi sobie z przewozami miejskimi. Apetyty na czerwone autobusy zgłaszali w zasadzie wszyscy, nawet Myślenice, których przedstawiciel wystąpił z propozycją, by MPK obsługiwało nie tylko trasę do tego miasta, ale również uruchomiło kilka linii w samych Myślenicach.

Trzeba jednak przyznać, że te wszystkie wystąpienia były na tyle konsekwentne, że jednocześnie domagano się przyspieszenia tempa realizacji inwestycji dla naszego przedsiębiorstwa, a także znacznego zwiększenia nakładów miasta na te cele. Być może był

to wynik przestudiowania naszych materiałów, przygotowanych dla radnych przed sesją, a trzeba przyznać, że w porównaniu z innymi były wyjątkowo obszerne i dokładne, przedstawiające nasze problemy i warunki funkcjonowania pod każdym względem. Być może był to też wynik wystąpienia na sesji przewodniczącego Rady Pracowniczej **Zdzisława Mazura**, który choć nie protestował przeciwko tym wszystkim za-

(Dokończenie na str. 5)

Dzień Nauczyciela w Szkole Przyzakładowej

14 PAŹDZIERNIKA odbyła się w Przyzakładowej Szkole Zawodowej akademii z okazji Dnia Edukacji Narodowej, znanego starszemu pokoleniu pod nazwą Dnia Nauczyciela. Na skromne spotkanie nauczycieli szkoły przybył m.in. wizytator kuratorium mgr inż. **Jerzy Szymański**, który oprócz życzeń dla grona pedagogicznego wręczył również przyznany **Marcie Jędrzejczyk** Medal Komisji Edukacji Narodowej, a **Ewie Dworakowskiej** i **Marianowi Mazgajowi** mianowania na pełnoprawnych nauczycieli. Specjalną nagrodę kuratora otrzymała **Zofia Kalicka**, zaś nagrody dyrektora szkoły: **Maria Gurbiel**, **Grażyna Szczurek** i **Marian Mazgaj**.

Specjalne życzenia i okolicznościowy adres do nauczycieli przeczytał w imieniu przedsiębiorstwa zastępca dyrektora przedsiębiorstwa **Stanisław Kowalczyk**, który z naszą Szkołą Przyzakładową jest związany od lat, ucząc w niej jako nauczyciel dochodzący przedmiotów zawodowych.

Życzenia i kwiaty swoim nauczycielom i wychowawcom przekazał również przedstawiciel uczniowskiego samorządu i innych organizacji działających na terenie szkoły. Całość uroczystości zakończyła się przy ognisku rozpalonym w rejonie skał Twardowskiego nad którym skwierczał całkiem okazały baran. (A.Z.)



MGR INŻ. TADEUSZ TRZMIEL DYREKTOR MPK W KRAKOWIE

Składam na ręce obywatela Dyrektora serdeczne podziękowanie za pomoc udzieloną naszemu Przedsiębiorstwu w dostawach materiałów, części zamiennych i zespołów, które uległy zniszczeniu w czasie pożaru magazynu centralnego.

Szczególne słowa podziękowania kieruję dla służb zaopatrzenia Waszego Przedsiębiorstwa, które mimo znanych kłopotów materiałowych zrozumiały naszą trudną sytuację i udzieliły nam pomocy pozwalającej na utrzymanie ciągłej komunikacji po tej bardzo dotkliwej dla nas stracie.

Bez życzliwego wsparcia ze strony przedsiębiorstw komunikacji miejskiej nie moglibyśmy zapewnić niezbędnej sprawności technicznej taboru, a tym samym zabezpieczyć wymaganej ilości wozów w ruchu.

Dziękując jeszcze raz za zrozumienie i okazaną pomoc pragnę zapewnić Obywatela Dyrektora o gotowości udzielenia przez nas pomocy w każdej sytuacji, gdy zajdzie taka potrzeba.

DYREKTOR MPK WROCŁAW
MGR INŻ. PIOTR ZROBEK

WYKŁADEM inauguracyjnym **Henryka Nawary** rozpoczął się na Plenum KZ PZPR rok szkolenia partyjnego. Przyjęto ramowy plan zmodyfikowanej w tym roku edukacji partyjnej. Zespoły kształcenia ideologicznego mają skupiać młodych — stażem partyjnym — członków. Celem tworzenia tychże zespołów jest przybliżenie podstawowych problemów teorii marksistowsko-leninowskiej. Program szkolenia zespołów trwa trzy lata.

Drugim etapem będzie seminarium ideologiczne. Obejmować będzie członków z długoletnim stażem partyjnym. W skład Plenum i Egzekutywy zebrani wprowadzili **Jana Szeffera** — sekretarza XI POP. Na wniosek **Bogdana Kowalczyka** przyjęto wniosek by zorganizować spotkanie z radnymi posiadającymi rekomendację z MPK. Celem takiego spotkania byłoby sprawozdanie z dotychczasowej działalności. (F.S.)

Fot. ST. MAKAREWICZ

6 października odbyło się posiedzenie Zarządu Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Oceniono funkcjonowanie turystycznego tramwaju-zabytku, ustalono program wycieczek technicznych dla członków Klubu i zdecydowano o włączeniu się w obchody 50-lecia zajezdni podgórskiej.

7 października — wyjazdowe posiedzenie dyrekcji i kolektywu przedsiębiorstwa w Przyszkolowej ZSZ. Ocena szkoły jak najlepsza. Padła propozycja zbudowania nowego centrum szkoleniowego, w którym swoje miejsce znalazłyby i szkoła i Ośrodek Szkolenia Zawodowego.

8 października w lokalu Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz” wywieszone zostały pierwsze propozycje przydziału mieszkań w budowanych jeszcze blokach przy ul. Nowosądeckiej. Odwołania od listy przyjmowane były do 22 października.

9 października tragiczny wypadek na skrzyżowaniu Alei Słowackiego i ul. Karmelickiej. Tramwaj uderzył w tył autobusu miejskiego, który, odbity, uderzył z kolei w słup oświetleniowy, przysuwając do niego przypadkowego przechodnia, który poniósł śmierć na miejscu.

12 października zainaugurowano w MPK rok szkolenia partyjnego.

12 października odbyło się posiedzenie Zarządu Zakładowego Klubu Techniki i Racjonalizacji Główne tematy to

15 DNI W MPK

ocena funkcjonowania doradców technicznych w poszczególnych zakładach oraz sposoby zmobilizowania racjonalizatorów w takich zakładach jak ZNT, ZAW, ZAC.

14 października obradowała konferencja sprawozdawczo-wyborcza zakładowej organizacji LOK. Nowym przewodniczącym Zarządu został wybrany ponownie dyrektor Stanisław Kowalczyk.

14 października posiedzenie Prezydium ZZ ZSMP. Oceniono wyjazd naszych aktywistów młodzieżowych na OHP do NRD, przygotowano się do udziału w naradzie przewodniczących kół ZSMP, mających prawo rekomendacji swoich członków do PZPR oraz omówiono przygotowania do zebrania plenarnego Zarządu.

14-16 października KTiR zorganizował wycieczkę do WPKM w Szczecinie. Była okazja do poznania bratniego przedsiębiorstwa z drugiego końca Polski, jego rozwiązań w niektórych sprawach i jego problemów na co dzień.

21 października spotkanie kierownictwa przedsiębiorstwa z pracownikami MPK będącymi radnymi w radach narodowych wszystkich szczebli. Główne tematy to: perspektywy rozwoju przedsiębiorstwa, planowane działania, mające usprawnić komunikację w Krakowie. Z drugiej strony prośba do radnych o poparcie na sesjach swych rad spraw MPK, głównie przyznania nowych lokalizacji i przyspieszenia inwestycji.

21-26 października w Nowymyślu przebywał działający przy naszym przedsiębiorstwie chór „Lutnia Robotnicza”. Chórowi towarzyszył dyrektor Tadeusz Trzmiel i sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel.

23-25 października w Karniowicach koło Krzeszowic odbyło się wyjazdowe szkolenie aktywistów związkowego i posiedzenie Zarządu NSZZ.

(A. Z.)

Połączyć dworce kolejowe!

ZDARZYŁO mi się kiedyś nie zdążyć na pociąg odchodzący ze stacji kolejowej Borek Fałęcki i musiałem czym prędzej przejechać na Dworzec Główny. Sprawa niby prosta, lecz w praktyce okazała się wcale niełatwa. Nim zdążyłem przedostać się tunelem na drugą stronę ulicy Zakopiańskiej, uciekla mi „19”, a na następną przyszło mi dość długo poczekać. Dla spieszącego się każde oczekiwanie jest długie, ale dla ilustracji dodam, że stojąc na przystanku tramwajowym widziałem dwa kolejne autobusy linii „119” jadące w kierunku Dworca Głównego. Niestety, przejeżdżały one nie zatrzymując się koło stacji, mimo że właśnie ta linia łączy obie stacje najszybciej, wprost pod budynkiem stacyjny, mimo że w czasach, gdy torowisko tramwajowe było remontowane, taki przystanek istniał, mimo że pod stacją Borek Fałęcki istnieje do dzisiaj przystanek autobusowy dla linii nocnej i wreszcie — mimo że autobus jedzie na tej trasie znacznie szybciej niż tramwaj.

W pełni rozumiem, że nie warto w tym miejscu tworzyć przystanku dla wszystkich linii kursujących na tym odcinku, bo z pewnością niepotrzebny on będzie dla linii 201, kończącej swą trasę pół przystanku dalej. Ale dla linii 119 jest on naprawdę przydatny, tym bardziej, że nie wymaga to żadnych dodatkowych inwestycji poza zamontowaniem tabliczki liniowej.

Podobny przystanek przydałby się i po drugiej stronie ulicy i to zarówno dla linii 119, jak i dla linii nocnej, która w tym miejscu nie zastępuje linii tramwajowej i to w zasadzie nie bardzo wiadomo odcinek. Oczywiście specjalistę z pionu ruchu zasypia mnie szczegółami: brak mo-

żliwości wypływania peronu przystankowego, usytuowanie przystanku na zjeździe ze wzgórz i to na zbyt ruchliwej ulicy, czy niemożliwość wykorzystania do tego celu peronu przystanku tramwajowego przez częściowe jego rozgródnienie.

Ale to mnie się kiedyś zdarzyło, że przejeżdżając w nocy z Dworca Głównego na stację Borek Fałęcki, musiałem wysiąść w Łagiewnikach i przejść na piechotę jeden przystanek tramwajowy i wiem co o tym myśleć, w szczególności gdy chce się jeszcze złapać ostatni pociąg.

(A. Z.)

KRONIKA ZSMP

JAK BĘDZIEMY żyć i pracować w II etapie reformy gospodarczej? To pytanie nurtuje dziś chyba wszystkich, także i młodych pracowników MPK. Dlatego też dużym zainteresowaniem cieszyło się zorganizowane w dniu 2 X br. przez II Koło ZSMP w ZTP spotkanie na ww. temat z wykładem Akademii Ekonomicznej w Krakowie a zarazem lektorem ZK ZSMP — dr Jerzym Indraskiewiczem.

OGÓLNE zebranie członków szkolnej organizacji ZSMP w ZSZ odbyło się 7 X br. Nowo przyjętym uroczystie wręczono legitymacje i znaczki ZSMP, uzupełniono skład Zarządu Szkolnego, przyjęto zadania na najbliższy okres. I tak np. ma zostać nagrana audycja o pracy szkolnej organizacji w minionym roku szkolnym, spotkania z uczniami klas pierwszych nt. pracy ZSMP w szkole, 17 X ma odbyć się inauguracyjna wycieczka (odbyła się do Chorzowa).

Jest pan skończonym leniem...

tak jechać i wprowadzać ludzi w błąd...

Tym „kilkuliniowym” autobusem dojechałam do Łagiewnik. Na tylnej szybie wozu znajdowała się tablica z numerem „101”, z przodu po lewej stronie u góry „104” i chyba „103” — ta druga była mniej widoczna, natomiast po prawej stronie u góry „101”, a na dole „119”. Numer boczny autobusu — 21082.

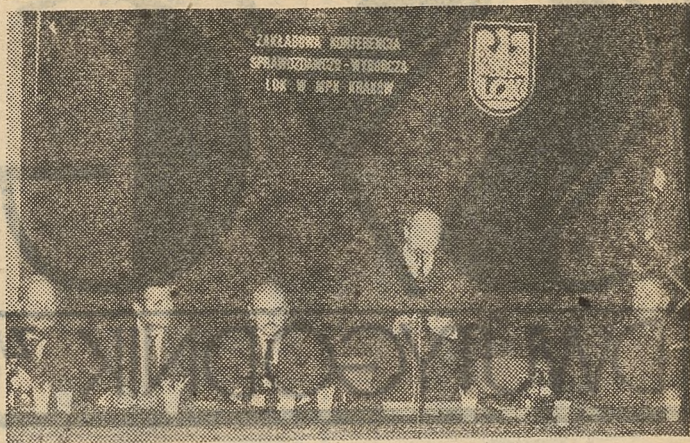
Dodam jeszcze, że nie był to „wesoły autobus” z popularnej audycji radiowej, ani nie pokonywał trasy „119” w dniu 1 kwietnia, a 16 października.

(M.B.)

Pijany pasażer pobił kierowcę

STATYSTYKA mówi o wzroście spożycia alkoholu w naszym kraju. Nie trzeba obliczeń statystycznych na potwierdzenie tego faktu. Coraz częściej widuje się na ulicach nietrzeźwych przechodniów, to w różnym wieku, a jeżdżąc środkami miejskiej komunikacji nierzadko narażonym się jest na sąsiedztwo zaspanego i cuchnącego pijaka, który bardzo często nawet na końcowym przystanku nie chce wyjść z wozu, uważając go za przytulne miejsce, odpowiednie do wytrzeźwienia.

15 września na końcowym przystanku w Bronowicach



14 PAŹDZIERNIKA odbyła się konferencja Zakładowego Koła LOK, na której dokonano wyboru nowych władz zarządu oraz zatwierdzono program działania na lata 1987-1990.

Na swoim pierwszym posiedzeniu Zarząd Zakładowy LOK

ukonstytuował się w następujący sposób: Stanisław Kowalczyk — prezes, Eugeniusz Piatek, Leszek Binkowski, Adam Piszczek — wiceprezesi, Edward Gawel — sekretarz, Maria Sotaja — skarbnik, oraz członkowie: Franciszek Orszanski, Krzysztof Lappe, Eugeniusz Zwiech, Ryszard Murzyn, Adam Gajda, Stanisław Solarz, Henryk Albrecht.

Powołano również Komisję Rewizyjną w składzie: Zygfryd Fenrych — przewodniczący, Wiesław Panicz — sekretarz i Kazimierz Sułkowski.

Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

Nie nasza wina, ale...

NOWE tabliczki z rozkładami jazdy, choć estetyczne i czytelne, mają jednak jedną niezaprzeczalną wadę — są zbyt podatne na zniszczenie. Wprawdzie to nie nasza wina, że bezzmyslni pasażerowie zdzierają przyklejone na tabliczkach kartki, wydrapują napisy czy zamalowują je, ale znając tę niedoskonałość tabliczek warto byłoby co jakiś czas sprawdzać ich stan i uzupełniać to, co inni zniszczyli. To prawda, że nie my odpowiadamy za to, że niszczą nam tabliczki, ale nas się obciąża odpowiedzialnością za to, że ludzie nie wiedzą, o której odjeździe najbliższy autobus. A póki co informuje Oddział Utrzymania Tras, że nieczytelne są tabliczki na końcowym przystanku na Kurdwanowie, że całkiem zdarte są tabliczki rozkładów jazdy linii „265” na przystanku koło szkoły przy ul. Fredry, a także że nie wiadomo, o której odjeżdżają autobusy tej linii z pętli w Łagiewnikach. Lecz o tym ostatnim nie wie nawet służba nadzoru ruchu z tej końcówki.

(A. Z.)

Może skorzystać

OD DAWNA już toczy się w Krakowie walka o czystość przystanków tramwajowych i autobusowych. Szczególnie tępieni są wywieszający na nich drobne ogłoszenia. Tymczasem nieco inne rozwiązanie udało mi się zaobserwować w Warszawie. Tam również świstki papieru są zimą służb odpowiedzialnych za czystość przystanków. Ktoś uświadomił sobie jednak, że walka z ogłoszeniami jest praktycznie niemożliwa. Na przystankach pojawiły się więc tablice z napisami — „Tu nalepiać ogłoszenia. Nalepianie w innym miejscu będzie karane”. Czy zamiast wciąż straszyć ludzi dla których przystanek komunikacji miejskiej jest wciąż najlepszym miejscem poinformowania innych odpowiedzialnością karna, nie można by skorzystać z warszawskiego wzoru?

(KG)

Nowych, po wyjściu z wozu wszystkich pasażerów kierowca autobusu Jerzy Mader zauważył leżące na podłodze wozu nietrzeźwego mężczyznę, nad którym pochylał się drugi. Właśnie ten drugi mężczyzna poprosił kierowcę, aby mu pomógł podnieść nietrzeźwego kolegę i wyprowadzić go z autobusu. Podczas podnoszenia nietrzeźwego kierowca uderzony został przez niego w twarz. Drugi mężczyzna stwierdził, że nie chce mieć do czynienia z MO, wysiadł z autobusu i oddalił się, pozostawiając nietrzeźwego kolegę w wozie. Pijany pasażer usiadł na jednym z miejsc siedzących i

zasnął. Dopiero powiadomieni o fakcie pobicia kierowcy funkcjonariusze DUSW z II Komisariatu dzielnicy Krowodrza, przyjechali na miejsce zdarzenia i zabrali sprawcę zajścia, zatrzymując go w areszcie. Poszkodowanego kierowcę poproszono o przyjeście na drugi dzień do komisariatu przy ulicy Mazowieckiej celem złożenia wyjaśnień.

Miejmy nadzieję, że zastosowana wobec sprawcy zajścia kara będzie na tyle skuteczna, że wpłynie na dalsze jego postępowanie — oby na całe życie.

(M.B.)

Pokochać reformę?

10 PAŹDZIERNIKA premier Zbigniew Messner przedstawił w Sejmie konkretny program II etapu reformy. 29 listopada odbędzie się ogólnokrajowe referendum. Jeżeli społeczeństwo wyrazi swoją akceptację dla proponowanych zmian, to za kilka lat powinno dojść do zrównoważenia rynku. Istnieją również inne warianty zmian w gospodarce, które będzie można wprowadzić w życie, gdyby brakło społecznej akceptacji. Ale wtedy czas wyjścia z kryzysu będzie dłuższy.

Z czym kojarzy się II etap reformy gospodarczej? Jakiej korzyści widzi Pani(Pan) związane z II etapem reformy? Z tymi pytaniami zwróciłam się do pracowników 12 zakładów MPK. Odpowiedzi pracowników fizycznych były niesymistyczne. II etap reformy kojarzy mi się z podwyżkami cen oraz niewielkimi podwyżkami płac i rekompensatami. Rozmówcy I etap ocenili negatywnie, nie widząc żadnych korzyści. Uważają, że pogorszą się nastroje w społeczeństwie. Niektórzy nawet uważają, że sytuacja gospodarcza w kraju nie ulegnie poprawie(!). Spotkałam się ze stwierdzeniem: „Im biedniejszy obywatel, tym biedniejsze państwo”.

Rzadko w grupie pracowników fizycznych były takie odpowiedzi:

„II etap reformy kojarzy mi się z podwyżkami cen. Korzyści to samodzielność myślenia, docenianie fachowców, dbanie o wyniki pracy (kierowca z ZAP).

„Reforma kojarzy mi się z poprawą bytu ludzi w ogóle. Oczywiście w przyszłości. Największe korzyści to korzyści dla gospodarci” (motornicz z ZTP).

„Reforma kojarzy mi się z poprawą warunków bytowych ludzi. Myślę, że będzie poprawa w całej gospodarce.” (pracownik fizyczny z ZNA).

Pracownicy umysłowi podchodzą do problemów związanych z II etapem reformy w sposób bardziej zróżnicowany:

„II etap reformy kojarzy mi się z ogromnymi trudnościami

dla kraju i dla każdego obywatela. Jestem pesymistycznie nastawiona. Korzyści nie spodziewam się żadnych” (pracownica umysłowa z ZTO).

„Z I etapu niewiele wynikało, także ten etap kojarzy mi się z pierwszym. Korzyści dla państwa to spłacenie długów. Dla mnie?.. Może większa emerytura.” (pracownik działu technicznego z ZNT).

„Reforma kojarzy mi się z wyrzeczeniami i z obawą przed tymi wyrzeczeniami. Korzyści — to lepsza wydajność pracy, praca nie na sezon, bez pytania ile dacie, trzeba będzie docenić czyjeś kwalifikacje” (ekonomista z ZBL).

„II etap reformy kojarzy mi się z absolutnym powiązaniem wydajności pracy z wynagrodzeniem. Korzyści to wzrost wynagrodzenia ludzi uczciwie pracujących i eliminacja nierobów”. (kierownik jednego z zakładów).

Czy wszyscy odpowiadali szczerze? Czy były to ich własne przemyślenia, czy hasła zasłyszane w radiu lub telewizji? Podwyżki cen są bolesne dla każdego i fakt, że za kilka lat będzie lepiej, zatracą się w przedpodwyżkowej panice. Ale przecież chodzi o naszą przyszłość.

BOGUSŁAWA MAJECKA

O tym się mówi

TEMATEM numer jeden jest reforma gospodarcza — przejście do drugiego jej etapu. Prognozy z tym związane — docieśnienie przysłowiowego pasa — niepokoją, ponieważ budżety domowe są już i tak napięte. Zanotowaliśmy kilka opinii członków naszej załogi.

„Dlaczego jeszcze nie ma tego II etapu reformy gospodarczej? Skoro pracując płacę podatek na utrzymanie rządu, to nie widzę powodu, żebym miał za ten rząd myśleć. Jestem osobą powszechnie znaną w MPK, proszę więc mnie nie podpisywać”.

„Obawiam się tego, że przestanie się w ogóle opłacać pracować, bo jeżeli ktoś sobie będzie chciał dorobić i wezmie pół etatu kosztem wolnego czasu, to będzie płacił wysoki podatek. Stąd też moje pytanie... jakie podatki i w jakich wysokościach płacić będą cinkciarze? Co do referendum to trudno mi coś na ten temat powiedzieć, ponieważ nie znamy jeszcze do tej pory pytań.” — pracownica magazynu WGO RENATA TRZUSŁO.

„Jestem jak najbardziej za wprowadzeniem II etapu reformy. Moim zdaniem jeszcze drastyczniej ograniczyć administrację szczebla średniego i najniższego. Jak dowodzą doświadczenia, szkodzi ona bardziej niż administracja centralna. Przede wszystkim należy zlikwidować co najmniej 90 procent przepisów

obowiązujących w naszym kraju, które starają się regulować w sposób drobiazgowy najbłahsze nawet sprawy. Uważam, że Polska wcale nie jest biedna, tylko te przepisy powodują mizernie naszego życia. Angielskie przysłowie mówi... „im mniej praw tym więcej logiki” i na odwrót... a tej logiki nam właśnie potrzeba” — instruktor KZ PZPR JERZY JUNISZEWSKI.

„Wolałabym się na ten temat nie wypowiadać, bo mnie to denerwuje. Jestem matką dwójga dorastających dzieci i II etap reformy gospodarczej napawa mnie pesymizmem. Dwie gole pensje i dwójga dorastających dzieci, to naprawdę trzeba koniec z końcem wiązać, żeby na jakim takim poziomie dom utrzymać. Już w tej chwili mam problem z zakupem na przykład pary butów dla jednego z dzieci. Kosztują 5 tysięcy. Nie starczy na bilety do teatru, aby „w czwórce” iść z rodziną. Referendum... uważam, że ja osobiście nie będę mieć wpływu na decyzję.” — kierownik Sekcji Pracowniczej i Ekonomicznej ZTO MAŁGORZATA KUBALAŃCA.

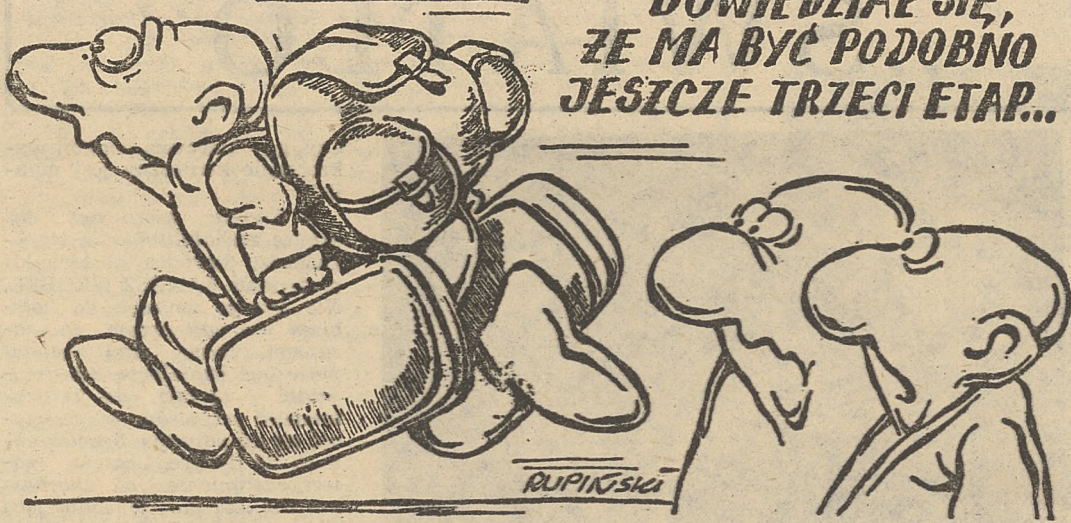
„Jeżeli chodzi o referendum, to nie wiem jakie będą pytania, natomiast tezy do drugiego etapu reformy gospodarczej znam i nie widzę możliwości wykonania tego co w nich zawarte. Jeżeli ci sami ludzie, którym nie wyszedł pierwszy etap reformy, a który jest wielkim niewypałem, zabierają się do drugiego etapu, to nie z tego nie będzie. Same założenia już mi się nie podobają — za dużo wody, za mało konkretności”. — szlifierz-tokarz z ZNT STEFAN NOWICKI.

„Uważam, że brakuje nam bilansu I etapu reformy gospodarczej od odpowiedzialnych za jego wdrażanie. Uważam też, że należy zacząć od zreformowania centrum” — przewodniczący ZZ ZSMP WŁADYSŁAW MICHAŁSKI.

„Jestem za II etapem reformy. A jak będzie, to czas pokaże. Jeżeli pójdą podwyżki na wszystkie artykuły, to muszą być odpowiednie rekompensaty, aby człowiek, który ciężko pracuje mógł jakoś żyć. Ja na przykład żeby zacząć pracę na linii o godzinie 5.00 rano, o 2.30 muszę już wstawać, a do domu wracam dopiero o 14.30”. — kierowca autobusowy, który prosił o niepodawanie swoich presonałów.

„Jeżeli do drugiego etapu reformy gospodarczej podejmiemy tak jak do pierwszego, to nic z tego nie będzie. Jako przykład weźmy choćby nasze MPK-owskie podwórko... mamy tramwaj tyrostorowy — zielone światło dla komunikacji miejskiej, ale nie wykorzystujemy go... Referendum popieram, bo to będzie opinia — sondaż w naszym społeczeństwie” — przewodniczący NSZZ Pracowników MPK JAN MACIUSZEK.

„Jestem za II etapem reformy gospodarczej... przecież musimy z tego dołka wyjść. Trzeba naszym władzom jeszcze zaufać. Jestem również za referendum... niech się społeczeństwo wypowie”. — motornicz z ZTP JACEK SZTERBICKI. Opinie zebrała MARIA BUBACZEWSKA



DOWIEDZIAŁ SIĘ,
ZE MA BYĆ PODOBNO
JESZCZE TRZECI ETAP..

OKIEM MOTORNICZEGO

Mniej prowadzić za rączkę

Z WIEKIEM szytniej kregosłup, coraz trudniej nisko się schylić. Gdy po raz któryś w ciągu ostatnich lat przyszedł mi się przed kimś, decydującym o czymś tam, skłonić czoła, kregosłup mi zastrajkował. Gdy chciałam się uklonić, musiałam natychmiast się wyprostować, i oczywista — prosta postawa nie sprzyja proszeniu — zamiast prośby wyskoczyłam z tzw. puskim. Skutecznie.

Wieczorem usiadłam wygodnie i zadumałam się nad zwickim w naszych warunkach faktem, że zamiast za to i owo zapłacić i za własne ciężko zarobione pieniądze tego i owego żądać, bez przerwy muszę prosić. I nie tylko prosić. Co rusz muszę się spowiadać z mojego prywatnego życia i pisać na jaw wyciągać różne jego szczegóły... Rozmaite urzędy, to i owo mi przydzielając (lub właśnie nie przydzielając) zachowują się jak stara ciota, zaglądająca bliźniemu za firanki i pod pierzynę. Do prowadzenia spowiedzi z życia prywatnego zatrudniają urzędy całe sztaby urzędników i z kolei całe armie kontrolerów sprawdzających tych urzędników. Dzieje się tak dlatego, że moje wynagrodzenie jest tylko częścią wartości mojej pracy, resztę otrzymują rozmaite państwowe instytucje z przeznaczeniem na dobra, o które muszę zabiegać, gdyż bez nich obejść się nie mogę.

W ciągu ostatnich paru lat zabiegałam o mieszkanie, miejsce w przedszkolu, miejsce w żurawce, zameldowanie na pobyt stały lokatora, załatwienie dachu, wczasy zwykłe i turystyczne, odroczenie spłaty pożyczki mieszkaniowej, zlikwidowanie śmietnika pod oknem, a warsztatu spółdzielni w piwnicy, chleb bezglutenowy dla córki (w Wadowicach) i jeszcze parę innych rzeczy. Nie starałam się o samochód,

telefon, działkę pracowniczą, wyjazd do Jugosławii, wielką encyklopedię powszechną. Nie żądałam zatem żadnych luksusów, a jednak musiałam wypisywać w podaniach, że jestem samotną matką (zwiększało to szanse mojej prośby), ile mam dzieci, na co one i ja chorujemy, do jakich organizacji należę, jakie potożyłam zastugi, jakie otrzymałam medale, że nie mam osoby trzeciej, mogącej sprawować opiekę nad moją córką podczas jej choroby (choćby kodeks rodzinny jedynie na rodziców nakłada obowiązek troszczenia się o dzieci, wypłata zasiłku opiekuńczego uzależniona jest od napisania takiego oświadczenia), w jakim celu tego pana melduję na stałe.

Zdaje sobie sprawę, że nie ma powodu do epoki kamienia łupanego. Z chwilą, gdy pierwotny człowiek zaczął produkować więcej niż zjadał i zużył, zaczęła się kotomijka ze zbieraniem, liczeniem, przechowywaniem i dzieleniem nadwyżek. Z upływem wieków figury kotomijki były coraz bardziej skomplikowane. Powstało państwo, które myśli za mnie. Marzę jednak, by dożyć takiej chwili, w której to ja będę decydowała w wielu moich sprawach, tj. na co przeznaczyć zapracowane przeze mnie pieniądze, a nie jakiś urzędnik. Państwo będzie moje zachcianki korygowało wg możliwości, przez regulowanie cen. Dużo wcześniej — niska cena, mało dzieł — wysoka cena. Kupując działkę nie będę spowiadała się z życiorysu, tylko z wysokości zasobów finansowych.

Odnoszę wrażenie, że państwo przejęło za mnie na swoje barki dbanie o wiele spraw, z którymi znakomicie poradziłabym sobie sama. Za pieniądze, które wzięła za moje mieszkanie spółdzielnia, wybudowałabym na pewno coś lepszego. Biorąc prawie wszystko na swoje barki, państwo pozbawiło mnie możliwości korzystania z mojego wolnego czasu, umiejętności i chęci. Historia pokazała, że człowiek najlepiej dba o własne interesy. To należałoby wykorzystać.

Mamy ładny przykład. W czasie najgorszego kryzysu przy Towarzystwie Przyjaciół Dzieci powstały Koła Pomocy Dzieciom: chorym na Cukrzycę, Celiakię, Porażenie Mózgowe, Specjalnej Troski itp. Okazało się, że zrozpaczone ciężkim losem swoich dzieci matki potrafiły poświęcić swój czas i energię i ulżyć losowi swych pociech i własnemu. Wcale nie trzeba było asygnować w tym celu nowych funduszy. Wykorzystano należycie istniejące.

W pracy nie mam żadnych możliwości dbania o własne interesy, pracuję uczciwie i na tym moja rola się kończy, po pracy mogę co najwyżej dbać o kwiatki pod oknem. Moi znajomi i ja mamy możliwość dbania o interesy wielu ludzi przez działanie w rozmaitych organizacjach, co, kiedy taka natura, że wolelibyśmy dbać o własne.

Jako empekowski patriota zastanawiam się także nad losem finansowym swojej firmy. Z nią jest akurat tak jak ze mną. Uważam, że nasi pracownicy najlepiej znają się na możliwościach

komunikacji w mieście, doświadczenie robi swoje. Niestety, to jest za mało. Okazuje się, że w naszych sprawach każdy ma bardzo dużo do powiedzenia i decydowania, i jak w moich sprawach, o wiele za dużo. Co roku dostajemy olbrzymie dotacje, gdyż nie jesteśmy jakoby w stanie sami się utrzymać z zysku. Ten kto daje ten żąda, więc jesteśmy rozliczani i opłacani za wykonanie wozokilometrów. Stąd biorą się różne absurd, jak wozy dodatkowe w niedzielę rano itp. Do absurdu dochodzi właśnie skutkiem takiej absurdalnej polityki finansowej, w myśl której pieniądze na komunikację najpierw idą do puli miejskiej, a dopiero stamtąd, po stosownych deliberacjach, do naszej kasy. Nie mogłoby te pieniądze miast krążyć z jednej kieszeni do drugiej, trzeciej, a potem do nas, od razu wpadać do naszej kasy?

Jeżdżąc po mieście stale wysłuchuję pretensji pasażerów (zwłaszcza po kolejnych podwyżkach cen biletów). Że oni płacą aż 9 zł, co jest grubo za dużo, a MPK w czymś tam nie działa jak należy. Z kolei w naszej zakładowej prasie czytamy, że znowu czekamy na jakąś część dotacji, bo itd. itd. A ja wstaję w pół do trzeciej rano i przez 10 godzin trzymam się rozkładu jazdy i możliwości wszystkich przepisów.

Po przeczytaniu też do II etapu reformy zaświtała mi nadzieja, że w najbliższych (oby całkiem bliskich) latach i ja i moje przedsiębiorstwo będziemy mniej prowadzeni za rączkę, a dostaniemy większą swobodę decyzji we własnych sprawach. Oczywiście ten, kto decyduje, ponosi większą odpowiedzialność, ale tej się nie boję. Od lat jestem już dorosła, a moje przedsiębiorstwo jest już matuzalemem.

MARTA MICHAŁOWSKA



DZIECI rodzą się w szpitalach, izbach porodowych, mieszkaniach, a także w pociągach, samolotach, samochodach, nawet w „maluchach”. Niewiele brakowało, by 13 października młody krakowianin ujrzał swe miasto zza szyb milicyjnego radiowozu. Zdarzyło się bowiem, że wracający z akcji „Światło” — wspólnej akcji drogowej Dzielnicego Urzędu Spraw Wewnętrznych Kraków-Podgórze i Dzielnicego Sztabu ORMO — radiowóz został zatrzymany przez zdesperowanego tatusia. Pogotowie nie nadjeżdżało, a do szpitala pilno. Załoga radiowozu z duszą na ramieniu, że przyjdzie jej wykonywać fachowe czynności akuszerki, jak najszybciej pomknęła do najbliższego szpitala położniczego. Ponoć po drodze zastanawiano się, czy narodzonemu w radiowozie obywatelowi przysługiwałoby dożywotnie zwolnienie z płacenia mandatów karnych.

GODZINA 17.15. Jest już po odprawie w DUSW i rozlokowaniu patroli. Milicyjnym „fso” dojeżdżamy do punktu patrolowego przy ul. Saskiej. Czujny patrol interweniuje:

— *Panie chorąży, brak prawego światła mijania.*
— *Niepożądane, przed wyjazdem sprawdziłem — tłumaczy się głównodowodzący akcją chor. BOGDAN GWÓDZ, inspektor ruchu drogowego DUSW.*
— *To niech Pan sam sprawdzi.*
— *Rzeczywiście.*
— *Proponuję tysiąc — żartuje jeden z inspektorów.*
— *Nie ma sprawy, to się zrobi.*
— *No i... w wolnej chwili się zrobiło.*
Patrol ustawiony blisko zajezdni w Płaszowie, przy drodze, którą zjeżdżają autobusy powracające z tras. Empekowski radar pokazuje na wyświetlaczu prędkość przejeżdżających pojazdów. Z daleka wi-



dać zbliżający się szybko autobus. Tajemnicza czarna skrzynka zaczyna piszczeć. Na wyświetlaczu zapalają się cyferki: sześć, trzy. Społeczny inspektor ruchu drogowego JERZY DĄBEK za pomocą tarczy sygnalizacyjnej, czyli popularnego lizaka, zatrzymuje autobus. W swym notesie zapisuje godzinę, numer boczny autobusu, numer służbowy kierowcy oraz prędkość. O trzy kilometry na godzinę większą niż dopuszczalna znakami drogowymi w tym miejscu.

Poucza kierowcę:
— W tej chwili, przy takich warunkach pogodowych — siępiło — i o zmroku kierowcy absolutnie nie powinni dojeżdżać do bariery 60 km/h, która jest dopuszczalną tutaj akurat w dzień słoneczny przy pełnej widoczności i suchej nawierzchni, w lecie.
— *Jakie konsekwencje poniesie kierowca?* — pytam.
— *Konsekwencje względem kierowców naszego przedsiębiorstwa, którzy przekraczają szybkość, leżą tylko i wyłącznie w gestii kierownika zajezdni, zast. kierownika ds. ruchu lub tego kierownika, do którego dotrze notatka służbowa.*
— *Czy musiał Pan jechać tak szybko?* — pytam kierowcy.
— *My mamy tak małe czasy przy zjazdach. Ja jestem od trzeciej na nogach i chcę jak najszybciej dojechać do zajezdni, a później do domu, zjeść obiad i położyć się spać*

konął się, jak to działa i czym się to kończy, kierowca „poloneza”, jadący z prędkością 83 km/h. Czym to się skończyło? — mandatem w wysokości 2 tys. zł.
W tym czasie inspektorzy zatrzymują „zezowatą” taksówkę. W reflektorze spaliła się żarówka.
— *Gdzie można kupić żarówkę H-4, taką jak ta spalona, by móc w razie awarii ją wymienić — pyta kierowca i nie wsłuchując się zbyt w odpowiedzi kontynuuje — Mistrzu, na czeskiej żarówce przejeżdża się dwa lata, a polskie są takie, że w ciągu dwóch dni wymienię dwie i co ja mam robić? To jest mój warsztat pracy. Albo postawić auto na kołkach, albo płacić co chwilę mandat.*
— *Jak Pan sobie wyobraża jazdę bez sprawnego oświetlenia?* — mówi chorąży B. GWÓDZ — *Pan, kierowca*



— *Czyli co, kontroluje Pan?*
— *Nie.*
— *Jest to odcinek drogi, gdzie nie wolno Panu więcej jechać niż 60 km/h. Pan przekroczył dopuszczalną prędkość o 11 kilometrów na godzinę. W takich warunkach, niesprzyjających, jezdnia jest śliska po deszczu, śniegu jeszcze nie ma, ale liście spadają z drzew, a to też grozi poślizgiem... W związku z tym, że przekroczył Pan szybkość, poniesie Pan konsekwencje swojego postępowania. Czy Pan kierowca zgodzi się na mandat karny? Ma Pan wybór, bo może Pan odmówić zapłacenia mandatu i wtedy sprawę skierujemy do kolegium ds. wykroczeń.*
— *Proszę o kredytowy.*
— *I pan chorąży spełnił prośbę kierowcy wręczając mu mandat tysiączłotowy.*
Pytam kontrolujących o zasady wymierzania mandatów.

„ŚWIATŁO”



przed ósmą, bo jutro od trzeciej znowu harówka. — 19 minut jest na dojazd z Mistrzejowic do bazy. Czasu — są zbyt wysrubowane.
— *Ale w tej chwili ma Pan 9 minut nadspieszenia — zauważa przysłuchujący się do tychczas rozmowie szef zakładowego sztabu ORMO STANISŁAW SOLARZ — Około 2 minut wynosi czas przejazdu stąd do zajezdni, więc i tak byłoby 7 minut nadspieszenia. Przy takiej prędkości i takich warunkach atmosferycznych jest Pan na najlepszej drodze, żeby nie dojechać do bazy. A jeszcze sam Pan podkreślał, że jest zmęczony, więc tym bardziej powinien Pan zachować bezpieczną prędkość.*
Autobus odjechał do zajezdni, a ja słucham objaśnień członków patrolu. Dowiaduję się, że piszcząca skrzynka to nowoczesny radar drogowy. Ta patelnia z przodu to antena, a z tyłu umieszczone jest pole odczytowe, na którym radar wyświetla zmierzoną prędkość przejeżdżającego pojazdu. Umieszczone w rzędzie przyciski służą do ustawiania tzw. prędkości progowej. Jeżeli na odczytniku, wyświetli się prędkość większa od zadanej prędkości progowej, to urządzenie zaczyna piszczeć, a wskazanie jest automatycznie zatrzymywane. Kierowca przekraczającego prędkość pojazdu może się przekonać na własne oczy, z jaką jechał prędkością. Prze-

zawodowy, który przewozi pasażerów...
— *Oczywiście... zgadza się. Na szczęście mam ostatnią, zapasową...*
Taksówkarz szybko i sprawnie wymienił żarówkę, sprawdził oświetlenie i zagna się z chorążym.
— *Tak Pan narzekał, ale... szanując się kierowca posiada zapasową żarówkę, czyli można przypuszczać, że była to Pańska niechęć, że Pan wcześniej nie chciał wymienić tej żarówki?*
— *Nie. Mnie cieszy, jak u mnie auto „gra”.*
— *A nas tym bardziej. Nie mamy więc do siebie żadnych pretensji. Życzymy szerokiej drogi i milej pracy.*
Radar przez cały czas czuwa. Charakterystyczny pisk. Chorąży zatrzymuje niedyscyplinowanego kierowcę.
— *Proszę bardzo, pozwoli Pan do mnie, na pobocze. Czy wie Pan, jaki jest powód zatrzymania?*
— *Kontrola drogowa.*
— *Tak, kontrola, ale jest to związane z tym, że Pan przekroczył szybkość.*
— *Niepożądane.*
— *Proszę o pańskie dokumenty. Tu Pan jechał z prędkością 71 km/h. Jest to zarejestrowane w urządzeniu radarowym. Proszę bardzo, może Pan pójść i sprawdzić swoją szybkość.*
— *Nie, po co... widzę taką obsadę...*

Czy, gdy kierowca popełni wykroczenie konieczny jest mandat?
— *Trzeba kierowcy dać szansę zrehabilitowania się — twierdzi dowódca posterunku plutonowy JANUSZ WRÓBEL. Nie zawsze wniosek do kolegium jest najlepszym rozwiązaniem, czasem sam mandat może być hamulcem na przyszłość i zmusić do respektowania przepisów — przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na drodze. Czasem, nawet odstąpienie od ukarania ma większą moc wychowującą niż sam mandat. To już zależy od wielkości i rodzaju wykroczenia, czasami profilaktyka skuteczniej oddziałuje niż sankcja*
— *Czasami odstępuje Pan od wymierzenia mandatu?*
— *Trudno powiedzieć, co decyduje o odstąpieniu. Każdy człowiek ma swój charakter, swoje podejście do wykroczenia. Jeżeli ktoś wie, że popełnił wykroczenie, wyrazi skruchę, jeżeli jego zachowanie wskazuje na to, że więcej nie popełni wykroczenia, to bywa, że odstępuje się od wymierzenia mandatu. Ale, jeśli kierowca nie uznaje swojej winy, uważa, że szybkim autem należy jeździć szybko, to nie mo-*

żna wtedy odstąpić od wymierzenia mandatu lub skierowania wniosku do kolegium, w zależności od wielkości wykroczenia.
Maleje natężenie ruchu. Coraz mniej samochodów — a ulicy, coraz rzadziej zatrzymywane są przejeżdżające pojazdy. Jedziemy na ulicę Zawilą. I tu niespodzianka — spotykamy „zakładnika”. A było to tak: załoga posterunku zatrzymała samochód z niesprawnym oświetleniem. Kierowca usterek usunął na miejscu, ale przy rutynowej kontroli okazało się, że nie ma przy sobie dowodu rejestracyjnego. Na posterunku został więc samochód i pilnujący go pasażer — szwagier kierowcy, a kierowca poszedł spacerkiem po dokumenty. I kolejne zaskoczenie. Pasażer ów uważa, że kontrole drogowe powinny się częściej urządzać i powinno ich być więcej, bo „mobilizują kierowców do częstszego sprawdzania swoich samochodów przed wyruszeniem w trasę”.
I na tym punkcie ruch niewielki, od czasu do czasu rutynowa kontrola.
Zbliża się godzina 21. Czas kończyć akcję, a zacząć jej podsumowanie: uczestniczyło w niej 10 funkcjonariuszy MO i 24 społecznych inspektorów ruchu drogowego ORMO w tym 11 z MPK, sformowanych z 8 posterunków patrolujących najruchliwsze ciągi komunikacyjne dzielnicy. W trakcie pięciogodzinnej akcji skontrolowano 393 pojazdy — w 190 stwierdzono niesprawne oświetlenie lub inne usterki techniczne. Pouczono 179 kierowców. Nałożono 16 mandatów karnych (11 za rak światła, 5 za przekroczenie dozwolonej prędkości). Zatrzy-

GRAŻYNA SKOP



Fot. WŁADYSŁAW MALEC

Wartościowanie akt osobowych

MASOWOSC akt osobowych i ich znaczenie naukowo-badawcze, podkreślane w naukach społecznych i humanistycznych, oraz przewidywane w przyszłości ich szersze przejmowanie i zabezpieczanie w archiwach państwowych, zmusza archiwistów i historyków do wcześniejszego ustalania kryteriów ich wartościowania.

W przykładowym wykazie akt typowych z 1984 r. (Dz. U. Nr 41 poz. 216) oraz w zakładowych wykazach akt, wytworzone akta osobowe zalicza się do kat. BE — 50. Oznacza to, że po upływie 50 lat od zwolnienia pracownika część akt osobowych może ulec zniszczeniu (kat. B), część będzie przekwalifikowana przez pracowników archiwów państwowych do kategorii historycznej (kat. A).

Do kategorii historycznej będą zaliczane akta osobowe pracowników wywierających wpływ na działalność zakładu.

Według archiwalnych wskazań metodycznych Naczelnego Dyrektora Archiwów Państwowych z 12 X 1985 r. są to następujące grupy pracowników: kadry kierowniczej i zarządzającej (kompletny zestaw stanowisk), kadra inżynieryjno-techniczna, charakteryzująca się wynikami w pracy zawodowej i działalności społeczno-politycznej, robotnicy przedsiębiorstw, którzy przepracowali w zakładzie 5 lat, stanowiący w przedsiębiorstwie wiodącą grupę zatrudnionych. Do kategorii historycznej będą kwalifikowane tylko akta w pełni kompletne oraz wszelkie pomoce ewidencyjno-informacyjne do akt osobowych.

W czasie prac nad zespołami gospodarczymi w archiwach państwowych, w których występują akta osobowe, do akt historycznych zalicza się dokumentację personalno-osobową m. in. pracowników uczestniczących bezpo-

srednio w odbudowie zakładu, racjonalizatorów i przodowników pracy, pracowników pełniących w zakładzie funkcje społeczno-polityczne i zawodowe (m. in. w latach 1945—1948), posiadających najwyższe odznaczenia państwowe i kombatanckie.

Wartość historyczną posiadają akta osobowe pracowników innych narodowości i mniejszości narodowych. Zachowuje się akta osobowe pracowników uczestniczących bezpośrednio lub pośrednio w ważnych wydarzeniach narodowych np. udział w walkach o niepodległość, w wydarzeniach rewolucyjnych, w walce zbrojnej w czasie II wojny światowej, akta osób represjonowanych przez władze niemieckie. Akta osobowe w archiwach państwowych pochodzą głównie z jednostek gospodarczych całkowicie zlikwidowanych do 1950 r.

SZCZEPAN ŚWIĄTEK

Akcja „Brudas” i co dalej

NIE WIERZĘ w załatwianie spraw ważnych przez organizowanie jakichś tam akcji. Dowodem tego jest chociażby prowadzona przez codzienną prasę nie tak dawno temu akcja „Brudas”. A trzeba przyznać że przyjęła się ona w naszym krakowskim społeczeństwie. Ludzie zgłaszali coraz to nowych brudasów i pisało o nich... może nawet ze skutkiem, ale... Ja ograniczę się tylko do naszych przystanków w mieście. Są to miejsca szczególnie zaśmiecone i nie pomogła im ta ani żadna inna akcja.

Zacznę może od wiat typu PKS — ze wszystkich stron oszklonych. Białe ławeczki najczęściej niczym nie przypominają swego pierwotnego koloru. Są tak brudne i poplamione, że tylko odważni na nich siadają. A wokół nich papierki, niedopałki, zapałki, itp., chociaż tuż w pobliżu stoją kosze na śmieci. Czasem nie jeden, a dwa i trzy. Kosze bywają często wypełnione śmieciami, ale też nie jest to reguła, bo MPO, jak nie trudno zauważyć codziennie stara się je opróżniać. Ktoż wiec sobie stoją, ale ktoś by fatygował się te parę kroków, by wrzucić do nich niedopałek papierosa. Szczególnie jak autobus już nadjeżdża. Jedno więc jeszcze zaciągnięcie się... niedopałek ładuje na ziemi, czasem tuż przed nogami wsiadającej za palaczem pasażerki lub pasażera. Trzeba

być ostrożnym wsiadając za takim palaczem, by tłący się jeszcze papieros nie wylądował na spódnicy czy płaszczu i nie wypadł w nich dziury.

Stojąc ostatnio na jednym z przystanków zauważyłam właśnie taki obrazek gdy młody człowiek rzucił sobie bez troski na ziemię palący się jeszcze papieros. Wśród kilkunastu oczekujących osób znalazł się starszy człowiek, który zwrócił mu uwagę, mówiąc że wstyd tak zaśmiecać miejsce publiczne. Kolega „winowajcy”, równie młody jak on stwierdził — „pan to na pewno jest emerytem z MPO, że ma pan takie nawyki do czystości”. Nikt ze stojących na przystanku osób nie zareagował na te słowa. Widocznie nikomu z nich nie zależało na czystości naszego miasta.

Obrazki takie można by mnożyć. Kiedy przy końcu września dojrzały słonecznik ludzie masowo zaśmiecali nimi wszystkie przystanki. Jedząc, bez skrępułów odrzucali lupinki na ziemię. Czyny te nawet całe rodziny. Spotkałam właśnie na jednym z przystanków taką mamę z dwoma synkami. Dla zabicia czasu, a tramwaj nie nadjeżdżał dość długo, cała trójka „posilała się” słonecznikowym ziarnem. Tylko mama lupinki zatrzymywała w ręce i to nie wszystkie, synkowie odrzucali je, bawiąc się kto dalej plunie. Nie wytrzymałam i zwróciłam pan uwagę. Spłonęła

rumieńcem i schowała słonecznik do torby. Nie kazała jednak dzieciom pozierać śmieci.

Kolorowe papierki ze spożywanych przez amatorów słodkości cukierków też jakoś dziwnie nie trafiają na przystankach do koszy na śmieci. Leży sobie taki paperek tu i tam, a wiatr nim rzuca w różne strony. Spróbuj tylko zwrócić dziecku uwagę, że rzucając paperek z cukierka, zaśmieca chodnik: to jego matka może odpowiedzieć ci, że byś własnego męża się przyczepiła czy jeżeli masz, to własne dziecko wychowywała.

Ludzie w swoich siatkach i torbach na zakupy noszą różne rzeczy. Jest to wprawdzie ich sprawa, ale do pewnego stopnia. Bo zdarza się, że nie mają ich odpowiednio zabezpieczonych. Nie obojętnie wcześniej w autobusie czy tramwaju miejsca, na którym chce się usiąść można zniszczyć ubranie, siadając na przykład na miejscu gdzie przedtem leżała siatka, z której przeciekało mięso czy mleko z krzywo ustawionej butelki.

Jak walczyć z brudasami? W jaki sposób przemówić do ludzi. Mandatami? Na pewno. Ale jak zmienić ich przyzwyczajenia? Myślę, że publicznie potępiać. Mieć odwagę pomóc tym, którzy już to robią. Nasze miasto nie może być jak mówią o nim — najbrudniejsze. (M. B.)

Każdy chce mieć czerwony autobus

(Dokończenie ze str. 1)

pedem, to przedstawił dość dokładnie naszą sytuację i aktualne możliwości przewozowe.

Ostatecznie jednak w tekście uchwały Rady znalazło się, obok sformułowań domagających się zwiększenia nakładów na komunikację miejską, żądań przywrócenia prawidłowych proporcji między komunikacją tramwajową a autobusową, za potwierdzenia koncepcji rozbudowy układu komunikacyjnego miasta z nastawieniem na rozwój komunikacji masowej — również stwierdzenie, że jeśli w ramach porozumienia krakowskich przewoźników PKP, PKS, MPK nie zapadną ustalenia poprawiające poziom obsługi ludności województwa przez PKS, to prezydent miasta będzie zobowiązany do rozpatrzenia możliwości powołania wojewódzkiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego.

Pomysł ten, wcale nie nowy, ma jednak swoje poważne mankamenty, z których wszyscy chyba sobie zdają sprawę w MPK. Trudno to jednak wytłumaczyć mieszkańcom podkrakowskich wsi i miejscowości, którzy chcą być jak najlepiej obsługiwani, tym bardziej że nie zawsze rozważne decyzje o tworzeniu rejonów różnych instytucji zmuszają ludność do coraz częstszych podróży. Przykładem ilustrującym podejście ludności do tej sprawy mogą być np. roznowy dyrektora Mariana Dudka, który będąc też obecnym na sesji, zmuszony był przygotowywać odpowiedzi na zgłaszane interwencje radnych w sprawach komunikacji miejskiej. Co chwilę więc przychodziło do niego radni, z prośbami by tam przedłużyć jeszcze linię o kilka kilometrów, a gdzie indziej uruchomić nową. Na argument, że przecież jeździ tam PKS

i ma tam nawet dużo kursów odpowiadano — no, ale wie pan jak oni jeżdżą, a tak mielibyśmy swój autobus, który byłby zawsze pewny — być może nie zdając sobie sprawy z tego, że MPK swym potencjałem przewozowym nie jest w stanie zaspokoić w pełni potrzeb na terenie samego miasta, a co mówić o rozszerzeniu zakresu swego działania.

Jeśli idzie o kilka ciekawych wniosków z jakimi występowali radni w czasie dyskusji to była to propozycja, by trasy tramwajowe w Krakowie budowane były równocześnie z nowymi osiedlami, by zmienioną zasadą przynależności niższej w komunikacji miejskiej (obecnie korzysta z nich ok. 93% podróżnych), niech za bilety miesięczne pracowniczego placu zakładu pracy, oraz pomysły by wprowadzić, szczególnie poza miastem, autobusy prywatne.

ADAM ZYZMAN



FOTOREPORTAŻ

zawodów sportowo-pozarniczych

Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ





ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

RUCH na kolei elektrycznej w Krakowie doszedł w niedziele do niezwykłych rozmiarów. W ogóle wozy na wszystkich liniach przewiozły w ten dzień 20 tysięcy osób. Liczba ta byłaby jeszcze większa, gdyby nie zaszła dwugodzinna przerwa w ruchu na głównej linii, spowodowana pożarem w pracowni stolarskiej przy ulicy Grodzkiej. Największą liczbą osób przejechała główną linią Most Podgórski — Dworzec kolej żelaznej, drugie miejsce zajmuje linia do Parku Krakowskiego, trzecie linia Długa — Zwierzyńska, czwarte Rynek — Park Jordana. Linia Długa — Zwierzyńska zapowiada ożywiony ruch przewożąc także w dni powszednie dosyć znaczną liczbę osób.

„CZAS” 28 października 1902
NA KOLEI elektrycznej w Krakowie kursować będzie jutro i pojutrze zwiększona liczba wozów z powodu Święta Zmarłych i znacznego ruchu na cmentarzu.

„CZAS”, 31 października 1902
Ruch na kolei elektrycznej do Parku Jordana trwać będzie tylko do środy dnia 5 bm. z tego powodu, że obecnie prawie nikt do Parku nie jeździ, a na spacer na Błonia wybierają się tylko nieliczne jednostki. W ciągu zimy na tej linii krążyć będą tylko wozy w dni niedzielne i świąteczne, w razie pięknej pogody. Zdaje się nam, że to zastopowanie ruchu na linii Rynek — Park

Jordana jest postanowieniem cokolwiek przedwczesnym, albowiem mogliby z niej korzystać mieszkańcy ulic Retoryka i Wolskiej oraz osoby dojeżdżające na ćwiczenia do „Sokoła”. Na razie nie idzie o to w zimie, by wozy dojeżdżały do Parku Jordana, wystarczy gdyby dojeżdżały do Rogatki Wolskiej. Może dyrekcja zechciałaby zrobić jeszcze dwutygodniową, lub trzytygodniową próbę, czy nie da się wyrobić na tej linii stałego ruchu pokrywającego krążenie wozów.

„CZAS”, 4 listopada 1902
POSIEDZENIE RADY MIEJSKIEJ Z DNIA 6 LISTOPADA BR. — SPRAWA KOLEI ELEKTRYCZNEJ

RADNY miejski Cyfrowicz podnosi ostatnio nieszcześliwe wypadki na kolei elektrycznej, których następstwem są śmiertelne zjeścia i ciężkie poranienia. Należy temu stanowczo zapobiec. Mówca zwraca się do pana prezydenta, ażeby porozumiał się z dyrekcją kolei elektrycznej i zażądał ostrożnej jazdy i zabezpieczenia życia i zdrowia mieszkańców miasta.

Pan prezydent odpowiedział, że na podstawie kontraktu nie ma w tej mierze wpływu na dyrekcję kolei: uregulować szybkość jazdy może tylko regulamin, którego dotąd ministerstwo nie zatwierdziło.

Radny miejski Bujak wska-

zuje, że rzeczą sądu będzie ukarać winnych motorowych: dzieją się wszakże i inne nadużycia, na przykład rzucanie na szynę kamieni i małych petard, których huk niepokoi sąsiednich mieszkańców; oprócz tego dzieci z narażeniem życia czepiają się wozów tramwajowych. Mówca postawił wniosek aby prezydium odniosło się do dyrekcji policji z prośbą o czuwanie nad swobodnym ruchem wozów kolei elektrycznej i by policja pociągała do odpowiedzialności osoby, względnie rodziców zaniedbujących swe obowiązki nad dziećmi, podkładającymi na szynach kamienie i środki eksplodujące oraz czepiających się wozów w ruchu. Radny miejski Gross podniósł, aby magistrat zarządził badania czy ruch na kolei elektrycznej jest odpowiedni, czy też za szybki.

Pan prezydent odwołując się do słów radnego miejskiego Bujaka wskazuje, że niesforność naszej publiczności jest jednym z najgłówniejszych powodów wypadków na kolei elektrycznej. Gdy dorożka jedzie, to ludzie nie ustępują, aż ich koń łbem dotknie. Magistrat w porozumieniu z dyrekcją policji ogłosił przepisy co do zachowania się publiczności z powodu ruchu na liniach kolei elektrycznej. Więcej w tej sprawie magistrat zrobić nie może: niepodobna bowiem żądać, aby ustawiać na ulicach pachotków którzy by odpędzali dzieci.

Radny miejski Rosenblatt zapytał, czy są zabezpieczone prawa gminy, wynikające z kontraktu ze spółką tramwajową. Radny miejski Rotwein potwierdził, że prawa te są zabezpieczone.

Rada uchwaliła wniosek radnego miejskiego Bujaka.

„CZAS”, 7 listopada 1902 r.
(Wybrała: M.B.)

KRONIKA WYPADKÓW

● 2 września — kierowca Andrzej Kuczabski z ZTX, uderzając prawą ręką o prowadnicę zaworu nagrzewnicy, znajdującą się pod deską rozdzielczą, doznał stłuczenia nadgarstka. Wina poszkodowanego, który nie zachował odpowiednich środków ostrożności.

● 5 września — wartownik Michał Roj z ZAC, został pobity po twarzy przez nietrzeźwego pasażera. Przyczyna wypadku obiektywna.

● 8 września — kierowca operator Mieczysław Markiewicz z ZTS, podczas opróżniania kontenera — na skutek nagłego osunięcia się z niego deski, którą podparta była kłapa — doznał rany ciętej głowy. Winą za wypadek obciążyć należy poszkodowanego, który nie zachował odpowiednich środków ostrożności.

WE WRZESNIU pojazdy MPK brały udział w 162 wypadkach i kolizjach drogowych. W 53 z nich zawinili pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 13 wypadków i kolizji w tym 9 zawinionych, w ZAC — 10 (4 zawinione), w ZAW — 20 (7 zawinionych), w ZAP — 14 (6 zawinionych), w ZTH — 44 (14 zawinionych), w ZTP — 51 (7 zawinionych), w ZTX — 4 (2 zawinione), w ZTS — 4 (4 zawinione), w pojazdach innych — 2.

● 1 września — podczas wysiadania z drugiego wagonu tramwaju linii „9” — 13, prowadzonego przez L. K., na przystanku przy ulicy Wielickiej, przytrzaśnięta została drzwiami jedna z pasażerek,

a następnie przewleczona przez ruszający z przystanku tramwaj. Kobieta doznała lekkich obrażeń ciała. Na kierującego tramwajem sporządzony został wniosek do kolegium o ukaranie.

● 2 września — kierowca C. C., prowadzący autobus linii „129” — 12 i jadący ulicą Warszawską w kierunku Dworca Głównego, najechał na tył zatrzymującego się „fiata” 126p. Obydwa pojazdy zostały uszkodzone, a suma strat wynosi 40 tysięcy złotych. Kierowca autobusu przyznał się do spowodowania kolizji i podpisał stosowne oświadczenie.

● 2 września — kierowca S. F. prowadzący autobus linii „132” — 15, jadąc w kierunku Kleparza, potrącił wchodzącego na jezdnię z prawej strony mężczyznę. Zdarzenie miało miejsce na wyznaczonym dla pieszych przejściu. Mężczyzna doznał obrażeń ciała. Postępowanie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

● 2 września — kierujący tramwajem linii „15” — 02 motorniczy A. S., jadący ulicą Basztową w kierunku Nowej Huty, potrącił kobietę na wyznaczonym dla pieszych przejściu. Kobieta została ranna. Przyczyną wypadku było nieustąpienie pierwszeństwa przejścia dla pieszej przez motorniczego. Postępowanie w tej sprawie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

● 2 września — prowadzący tramwaj linii „12” — 02 motorniczy D. Z., jadący ulicą 1 Maja w kierunku Rakowic, na skutek błędnego obliczenia odstępu od stojącego przy torowisku samochodu, zderzył się „boczną” ze „skośną”, którą uszkodził. Za spowodowanie kolizji motorniczy został ukarany mandatem karnym — 2000 złotych.

KSIAŻKA Yurko Bondarchuka „OVNI” stanowi najpełniejszy — znany mi — zbiór obserwacji kanadyjskich dotyczących NOL. W poszczególnych rozdziałach autor porusza różne aspekty NOL, omawiając je na przykładach kanadyjskich, począwszy od fotografii NOL, obserwacjach radarowych, poprzez lądowania, do obserwacji istot humanoidalnych w pobliżu UFO na Ziemi. Omawia również oddziaływanie UFO np. na elektrownie czy silniki spalinywe. Omawia wreszcie na zakończenie kanadyjskie badania UFO i stanowisko rządu kanadyjskiego w stosunku do tego fenomenu. Książka opatrzona jest w liczną bibliografię i materiały źródłowe, co sprawia, iż zyskuje ona wiele na wiarygodności, co jest pożądane, gdyż niektóre cytowane przez autora przypadki są wręcz sensacyjne.

16 sierpnia 1974 r. ok. godz. 20.00 w Port Coquitlam, maleńkiej miejscowości leżącej ok. 20 mil na wsch. od Vancouver, trzech chłopcy w wieku 7, 8 i 10 lat spacerowali po lesistym terenie w pobliżu domu. Dzieciom towarzyszył kot. W pewnym momencie zwierzę przestraszyło się jakiegoś dziwnego dźwięku dochodzącego z oddali i zaczęło uciekać, po czym zatrzymało się, położyło na ziemi i udawało nieżywe. Ponad drzewami chłopcy ujrzeli metaliczny obiekt w kształcie kulistym, a w nim migające światła czerwone, zielone i białe. Obiekt zbliżał się w stronę chłopców i dźwięk stał się tak przejmujący, że musieli zatykać uszy. W tym momencie przerażony kot odzyskał siły i podbiegł do swojego właściciela. Ten chciał go wziąć na ręce, ale kot go podrapał. Dysk schodził falującym ruchem w kierunku piaszczystego terenu w odległości 150 stóp od porażonych strachem dzieci. Tuż przed dotknięciem ziemi aparat wypuścił trzy krótkie „stopy” i jednocześnie silny strumień gorącego powietrza, który wzniesił tuman piasku, okrywając dzieci kurzem. Dwaj chłopcy uciekli w przestraszu, trzeci pozostał i mógł opisać szczegóły aparatu. Były to jak gdyby dwie połączone czasze, na boku których znajdował się kontur drzwi. Obiekt był większy niż samochód jego ojca, w górnej części kwadratowy i miał coś, co przypominało łańcuch. Następnie również trzeci świadek uciekł. Rodzice chłopców nie przywiązywali wagi do opowiedzianej przez nich historii i nikt z nich nie zdecydował się



UFO — OVNI nad Kanadą

udać na miejsce lądowania. Dopiero następnego dnia opowiadaniem zainteresowała się sąsiadka i poszła na miejsce zdarzenia z chłopcami. Kiedy tam przybyli, znaleźli okrągłe ślady z czarnymi zwęglonymi osadami. Spalenizna sięgała głęboko w ziemię. Wewnątrz koła zobaczyli trzy ślady, mogące odnosić się do trzech „stóp”, które opisywali chłopcy. Pani Rogers zebrała próbki substancji podobnej do sproszonej kredy i nagle poczuła, że dziwnie zdrętwiały jej palce. To zdrętwienie trwało ponad tydzień. Substancja ta została poddana analizie, która wykazała nie normalną zawartość cynku w dostarczonych próbkach oraz konieczność zastosowania bardzo wysokiej temperatury.

Stephen Michalak, 62-letni mechanik z Winnipeg nigdy nie zapomni dnia 20 maja 1967 r. W tym dniu wybrał się on w rejon Falcon Lake w poszukiwaniu minerałów, które kolekcjonował. Ok. godz. 12,15 w czasie badania żyły kwarcu usłyszał nagle całkiem blisko jakiś dźwięk, przypominający gęganie gęsi. Obrócił się i zobaczył na niebie dwa obiekty w kształcie cygara z kopułastym wyrzuszaniem. Mieniły się intensywnymi purpurowymi błyskami. W miarę obniżania lotu obiekty te stawały się bardziej owalne. Następnie jeden z nich zawiśł w powietrzu, a drugi wylądował na płaskiej skale w odległości 160 stóp od świadka. Kilka chwil później obiekt wiszący w powietrzu uniósł się nagle z niewiarygodną szybkością, świecąc oślepiającymi błyskami różnych kolorów. Michalak skierował swoją uwagę na obiekt stojący na ziemi. Był on w trakcie zmiany kolorów, przechodząc powoli od intensywnego czerwieni do koloru pomarańczowego. Rozmiary obiektu, który przypominał ogromny bolid z nałożoną kopułą, oceniał na 40 stóp szerokości i 15 stóp wysokości. Na jego brzegu spostrzegł prostokątny otwór, skąd tryskał purpurowy strumień światła. W tym momencie mdłący zapach siarki przesylił atmosferę i dał się słyszeć dźwięk podobny do mrużenia silnika elektrycznego. Następnie Michalak usłyszał gwizd przypominający dźwięk wypuszczonego sprężonego powietrza. Zbliżył się do aparatu, a gdy

był już w odległości ok. 60 stóp, usłyszał jakieś odgłosy dobiegające z wnętrza statku. Zbliżył się jeszcze, założył okulary, aby ochronić wzrok i włożył głowę przez otwór „drzwi”. Wnętrze było pełne świecących promieni. Grubość ścian aparatu miała w przekroju ok. 20 palców. Oślepiony światłem wycofał się i wtedy nagle trzy płyty przysłoniły otwór, maskując go kompletnie. Zbliżył się ponownie do obiektu i dotknął jego powierzchni. Była dobrze wypolerowana i gorąca tak, że przepalił rękawiczkę, które nosił. Nagle cały obiekt pochylił się i powiał z niego gorący wiatr przez okratowany otwór znajdujący się pod spodem. Koszula Michalaka zajęła się ogniem. Gdy zerwał koszulę, stwierdził na skórze oparzenie w kształcie kraty. Obiekt wznosił się do góry, wzburzając wszystko wokół gwałtownym wichrem. Michalak postanowił zbadać ślady, jakie pozostawił obiekt. Odczuwał już bóle głowy i nudności. Był obłąany zimnym potem i kilkakrotnie zwymiotował. Postanowił wrócić i jego syn zawiózł go do szpitala. Dolegliwości nie ustępowały, a lekarze nie potrafili podać ich przyczyny. Straszliwy odór otaczał jego ciało, przestał jeść w ciągu 8 dni, chudnąc o 22 kg. Liczba limfocytów spadła o 25%. Wszystko wróciło do normy 4 tygodnie później.

Badania miejsca lądowania wykazały obecność promieniowania w postaci „radu 226”. W szczelinie skalnej zlokalizowano silne źródło promieniowania za pomocą licznika Geigera. Odkryto w niej kawalki metalicznej substancji w kształcie sztabek. Ekspertyza wykryła w niej dużą koncentrację srebra, wahającą się od 93 do 96%, a więc o większej zawartości niż ma ruda naturalna. 19 listopada 1967 r. w Calgary 14-letni David Seewaldt wyszedł z domu swego kolegi o 17.45. Na polu, które prowadził aż do jego domu, usłyszał nagłe bardzo ostre dźwięki. Obrócił się i zobaczył srebrnoszary obiekt oświetlony różnymi kolorami, który leciał po niebie. Przerażony rzucił się do ucieczki. Wpadł do domu. Jego siostra Angela znalazła go przerażonego, skulonego za swoim łóżkiem. Na pytanie siostry, dlaczego wrócił tak późno, wykrztusił: „By-

łem ścigany przez latający talerz!” Minęła godz. 18.30. Od czasu, gdy David opuścił dom swego kolegi, minęło 45 minut.

W kwietniu 1968 r. Davida obudził w nocy senny koszar. Przypomniał sobie wyraźnie, co działo się z nim w ciągu tej 45-minutowej luki w pamięci sprzed 5 miesięcy. Był przetransportowany na pokład UFO i poddany badaniu „lekarskiemu” prowadzonemu przez istoty bardzo różniące się od ludzi. Nazwał je „monstrami”. Zastosowano regresję hipnotyczną i oto co ustaliło:

Obiekt wysłał pomarańczowy promień, który przeniósł chłopca do wnętrza statku. Dwie istoty mają łuskowatą skórę przypominającą skórę krokodyla koloru kasztanu. Dziury w miejscu nosa i uszu oraz szczelinę, która im służy za usta. Umieszczają go na czymś w rodzaju łóżka i oglądają jego ciało. Wysokość istot (w tym momencie już czterech) ok. 6 stóp. Mają po 4 palce u rąk i stóp. Rozmawiają między sobą mową przypominającą rój pszczoł w ulu lub prąd elektryczny o wysokim napięciu. Po badaniu pomarańczowy promień ogarnia znów chłopca i przenosi go na ziemię. Przerażony biegnie do domu i chowa się za łóżko, gdzie znajduje go siostra.

Ze względu na szczupłość miejsca nie jesteśmy w stanie przedstawić innych, nie mniej sensacyjnych przypadków. Na zakończenie przeglądu kanadyjskich obserwacji NOL chcielibyśmy polecić jeszcze jedną książkę: Hugh’a Cochrane „Brama do zapomnienia”. Wprawdzie nie jest to książka poświęcona w całości problemowi UFO (jedynie 4 ostatnie rozdziały opisują spotkania z NOL), jednak nie mniej ciekawa. Również omawia terytorium kanadyjskie, a mówiąc ściślej rejon Wielkich Jezior. Autor przedstawia nam w niej niewyjaśnione zniknięcia i katastrofy w tym rejonie, nazywając ten obszar „Trójkątem Bermudzkim Wielkich Jezior”. Wysuwana na koniec hipoteza, iż tajemnicze zaginięcia oraz UFO są efektem działalności istot z innego czasowymiaru.

„Jeżeli istnieją inne światy lub czasowymiry, do których mogą przechodzić tunelami siły istniejące na tym świecie, wówczas jest również możliwe, że mieszkańcy tego innego świata mają świadomość tej łatwości przechodzenia i robią z tego użytek.” Jeden z takich tuneli ma istnieć — wg autora — w rejonie Wielkich Jezior

BRONISŁAW RZEPECKI (GBNOL)

4 września — prowadzący autobus linii „143” — 02 kierowca S. M., jadąc ulicą Na Zjeździe w kierunku Bieżanowa, podczas wyprzedzania tramwaju nie zachował bezpiecznej odległości, w wyniku czego zderzył się z nim bocznie. Kierowca uznając swoją winę podpisał stosowne oświadczenie.

6 września — motorniczy J. M., prowadzący tramwaj linii „7”-05 i jadący w kierunku Dąbia, na regulowanym sygnalizacją świetlną skrzyżowaniu obok poczty, nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z przeciwnika, w wyniku czego zderzył się z „fiatem” 126 p. Pasażerka samochodu osobowego doznała obrażeń ciała. Dochodzenie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

8 września — kierowca K. J., prowadzący autobus linii „229”-03, jadący przez Zagacie w kierunku Czernichowa, podczas wyprzedzania ciągnika najechał na tył tego pojazdu i wepchnął go do rowu, a jego pasażerka doznała obrażeń ciała. Postępowanie w tej sprawie prowadzi RUSW w Krzeszowicach.

15 września — kierowca J. M., prowadzący autobus linii „145”-02 ulicą Kapielową w kierunku Zbydniowic, nie zachowując bezpiecznego odstępu od mijanego samochodu ciężarowego zderzył się z nim bocznie. Kierowca autobusu nie zatrzymał się na miejscu kolizji i odjechał. Kierowca samochodu ciężarowego w odwet za uszkodzenie mu pojazdu, czekał na powrót autobusu, po czym celowo z nim się zderzył. Obaj kierowcy ukarani zostali mandatem karnym — 2000 złotych.

24 września — motorniczy J. K., kierujący tramwa-

jem linii „19”-06 i jadący ulicą Dietla w kierunku Boru-Fałęckiego, na skutek niezachowania szczególnej ostrożności i dozwolonej prędkości, potrafił na wyznaczonym dla pieszych przejściu kobietę, która poniosła śmierć na miejscu. W miejscu, gdzie wydarzył się wypadek obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 km na godzinę i wg ustaleń motorniczy jechał tam za szybko. Dochodzenie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

24 września — kierowca E. P., prowadzący autobus linii „160”-01 i jadący ulicą Marchlewskiego w kierunku placu Bohaterów Getta, bez należytego wcześniejszego upewnienia się czy ktoś jeszcze nie wysiada czy wsiada do wozu, ruszył z przystanku przytrzymując torbę turystyczną pasażera, który znajdował się poza autobusem. Przytrzaśnięta torba spowodowała wciągnięcie pasażera pod tylne koło, które przejechało mu nogi. Mężczyzna doznał ciężkich obrażeń ciała. Dochodzenie prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

24 września — kierowca J. T., prowadzący autobus linii „257”-01, jadący przez Michałowice w kierunku Kleparza, na skutek niezachowania bezpiecznej prędkości, dostosowanej do warunków atmosferycznych i drogowych, najechał na grabiarke konną powodując śmierć wóźnicy zabijając konia i uszkodzenie pojazdów. Dochodzenie prowadzi RUSW w Słomnikach.

(M. B.)

KRONIKA WYPADKÓW

Szachiści na czele

SZACHISCI nie zwalniają tempa. Trzy drużyny szachowe, reprezentujące ZKS „Tramwaj” w mistrzostwach okręgu krakowskiego w klasach A, B, i C, rozpoczęły drugą rundę rozgrywek, decydującą o awansie do klas wyższych. Po rundzie wiosennej pierwsza i druga drużyna zajmowały w swych klasach pierwsze miejsca, a trzecia zajmowała drugie miejsce w swej klasie. W spotkaniu drugiej rundy pierwsza drużyna pokonała 6:2 „Drogowca” Kraków, a druga drużyna zwyciężyła 5,5:0,5 AZS Kraków, trzecia drużyna zremisowała w meczu wyjazdowym 3:3 ze „Świttem” Krzeszowice.

WŁADYSŁAW TRZĄSKI

Kompromitacja piłkarzy

W OSTATNIM numerze „Sygnałów” zdołaliśmy podać trzy wyniki piłkarzy „Tramwaju” w meczach o mistrzostwo klasy okręgowej. Tylko jeden z nich był dla naszych piłkarzy korzystny. To jednak, co stało się podczas kolejnego spotkania — z LZS „Strażak” Rączna na stadionie przy ul. Praskiej. Śmiało nazwać można kompromitacją Drużyna gości przed meczem z „Tramwajem” w 10 spotkaniach zdobyła 4 punkty zajmowała przedostatnie miejsce w tabeli. Liczono więc na pewne zwycięstwo gospodarzy Tymczasem już w 1

minucie bramkarz naszej drużyny Sliwa zamiast łapać piłkę próbował ją odbić przed siebie. W efekcie goście objęli prowadzenie. Utrata bramki na początku meczu, choć nie jest wydarzeniem przyjemnym, nie musi jednak przesądzać o jego wyniku. Okazało się jednak że w „Tramwaju” nie ma nikogo, kto mógłby pokierować grą tak jak czynił to chociażby w szeregach przeciwnika Banachowicz, były zawodnik naszego klubu, który nie miał w nim miejsca. Choć przewaga optyczna należała w tym meczu do „Tramwaju” to goście jeszcze przed przerwą mieli dwie znakomite okazje do zdobycia gola. Jedną z nich wykorzystali. Gdy jeszcze dodamy, że po przerwie piłkarze z Rącznej nie zdobyli bramki z rzutu karnego, to wynik 0-2 uznać trzeba za nie najgorszy. W efekcie tego rezultatu „Tramwaj” wyładował już bardzo blisko końca tabeli i wiosną trzeba będzie bardzo mocno bronić się przed spadkiem.

(KG)

Uwaga narciarze!

WSZYSTKICH sympatyków narciarstwa, pracowników MPK i ich rodziny sekcja narciarska TKKF/PTTK zaprasza do udziału w zajęciach wychowania fizycznego przygotowujących do sezonu narciarskiego, które rozpoczęły się już 26 października o godzinie 18.00 w sali gimnastycznej szkoły przykładowej MPK przy ul. Wąskiej. Zajęcia prowadzone przez wykwalifikowanego instruktora wf odbywać się będą w poniedziałki o godz. 18.00 oraz w czwartki o godz. 19.00 — aż do 3 grudnia br. włącznie. Serdecznie zapraszamy!

Na działkach w Pielgrzymowicach

PRACOWNICZY Ogród Działkowy „Pielgrzymowice” założony został w 1984 roku. Zaledwie więc kilka lat gospodarują tam pracownicy MPK na „swoich hektarach”. Ogród położony na wzgórzu jest już ogrodzony a na każdej prawie działce stoją altany. Jedne są murowane, inne drewniane ale wszystkie zadbane a i wnętrza ich również urządzone. Prócz warzyw których plony z każdym rokiem są w POD „Pielgrzymowice” coraz lepsze, na grządkach od wczesnej wiosny do późnej jesieni kwitną kwiaty.

Tradycyjnie w jesieni Zarząd POD „Pielgrzymowice” urządza swoje zebranie, połączone z ogniskiem i pieczeniem kiełbas. Takie właśnie odbyło się 10 października. Po powitaniu przybyłych gości w osobach przewodniczącego Rady Pracowniczej — Zdzisława Mazura i I sekretarza KZ PZPR — Ryszarda Gurbiela, który

również posiada w POD „Pielgrzymowice” swoją działkę, prezes Zygfryd Musiał rozpoczął zebranie informując o możliwości zrealizowania dwóch największych marzeń działkowiczów — elektryczności i wodociągu. Zarówno w jednym, jak drugim przypadku wszystko zależy od naczelnika gminy.

Od MPK natomiast zależy uruchomienie stałej linii autobusowej łączącej Pielgrzymowice z Krakowem. Miejmy nadzieję, że jedna i druga strona ta „transakcja” będą usatysfakcjonowane.

Za wzorową uprawę działek Zarząd POD „Pielgrzymowice” przygotował dyplomy i nagrody rzeczowe. Otrzymali je: za zdobycie I miejsca Alicja Ostapowicz, Zbigniew Sochacki i Zofia Trafiał II — Wojciech Górecki, III — Stanisław Gądek IV — Marianna Chmielewska i V — Danuta Zadora.

(M.B.)

Sport i rekreacja

17 PAZDZIERNIKA MPK-owscy organizatorzy wycieczek spotkali się na pl. Wolnica, tym razem nie w roli kierowców, lecz uczestników wycieczki zorganizowanej specjalnie w tym celu przez Dział Kultury, Sportu i Turystyki z okazji tradycyjnego zakończenia sezonu wycieczkowego w roku bieżącym.

W programie było przejście szlakiem turystycznym w kierunku Gorca, zbieranie grzybów, które po ostatnich ciepłych dniach października znów „sypnęły”, oraz w finale ognisko z pieczeniem kiełbasek. Był również wielobój rekreacyjny parami, w którym najwięcej radości mieli chyba najmłodsi, dopingujący swoich rodziców do aktywnego współzawodnictwa w „skakance”, próbie gibkości, strzelaniu, rzutkach i skokach ze związanymi nogami. Nie obyło się oczywiście bez efektownych wywrotek, więc i śmiechu było co niemiara. Jeszcze quiz ze znajomości tematyki i terenów górskich, z podchwytliwymi pytaniami, jak np. „ile stawów znajduje się w Dolinie Pięciu Stawów Polskich” — (oczywiście wszyscy wiemy, że sześć), jeszcze odbiór zasłużonych upominków w postaci książek, które uroczystie wręczał przedstawiciel NSZZ Tadeusz Zgłobicki, jeszcze parę skocznych melodijek, które prezentował podobający się wszystkim zespół ZTH, no i czas do domu.

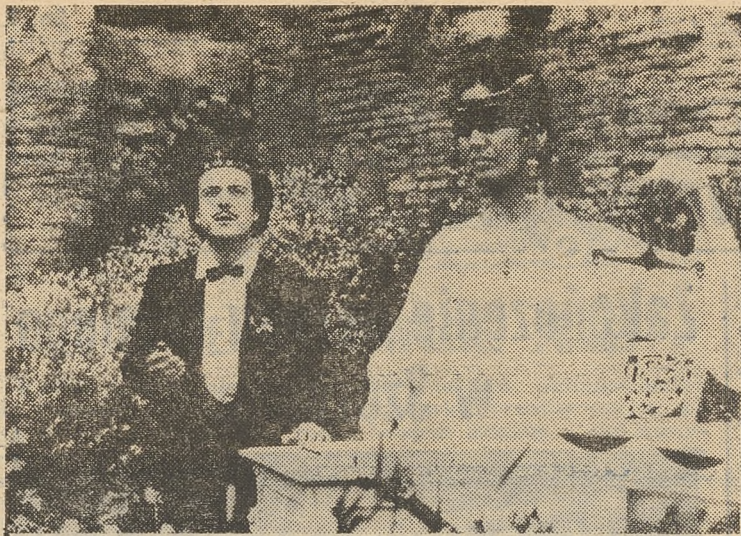
Dziękując gorąco wszystkim, którzy pomagali w organizacji imprezy, zegnaliśmy się słowami piosenki „Do widzenia, do milego zobaczenia” w przyszłym sezonie letnim.

(F. Z.)

Zakończenie sezonu letniego w Szczawie



Zdjęcia: WŁADYSŁAW MAŁEĆ



A może... do kina

O ILE przez kilka ostatnich lat trudno było się doszukać w programie Dni Filmu Radzieckiego jakiegoś interesującego dzieła o tyle tegoroczny przegląd jest rzeczywiście godny uwagi — przede wszystkim dlatego że bardzo wiele mówi o zmianach w czasach ekipy Gorbaczowa. Filmy z zestawu listopada 1987 powstały co prawda przed epoką zmian lub na jej progu, ale są właśnie znamienne dla nowego, odważnego myślenia o konieczności całkowitej „przebudowy” (i z tego powodu w poprzednim okresie powędrowały na półki). Dotyczy to w pierwszym rzędzie słynnej już na całym świecie wszędzie wyświetlanej gruzińskiej POKUTY Tengiza Abuladze (powstała niemal konspiracyjnie w roku 1984) — filmu który jest spletem tragedii i symbolicznej groteski, z potępieniem opisuje dyktaturę figur o pokroju Stalina i Berii i w miarę oglądania coraz bardziej zdumiewa ostrością swej wymowy — aż do osłupiającej wręcz ostatniej kwestii dialogowej. (Na zdjęciu kadr z tego filmu)

Tylko 2 filmy tegorocznych Dni są historyczne (jeden to superprodukcja BORYS GODUNOW drugi — LEGENDA O TWIERDZIE SURAMSKIEJ — to dzieło wybitnego reżysera ormiańskiego, Sarkisa Paradżaniana przez wiele lat więzionego w obozie) — wszystkie pozostałe dotyczą ośtro widzianej rzeczywistości. Cztery z nich są szczególnie godne polecenia: NYLONOWA CHOINKA (również gruzińskiego reżysera Rezo Esadze) jest krytyczną komedią-przypowieścią o wzajemnej obcości i hipokryzji, którymi przez minione lata nasiąknęli mieszkańcy Tbilisi; GO-NIEC Karena Szachnazarowa to także gorzka komedia, której bohaterem jest chłopiec buntujący się przeciwko układowi społecznemu; PLUMBUM Wadima Abdraszytowa przedstawia się jako jawowy dramat obnażający amoralność „pryncypialnej” postawy w walce ze złem — na przykładzie chłopca który gorliwie pomaga milicji w zaprowadzaniu ładu — porządku; OBCA BIAŁA I PSTROKATY Siergieja Sołowjowa, jedyny w tym towarzystwie film bardziej liryczny niż dramatyczny (zdobył nagrodę na MFF w Wenecji) rozgrywa się wprawdzie po wojnie, ale jest to tylko „przeniesienie” ułatwiające reżyserowi poruszenie interesującego go problemu demoralizacji młodzieży.

Dla najmłodszych widzów przeznaczony jest POWRÓT RYSIA — trzecia część przygód „kochanego drapieżnika”, który zdobył już sympatię poprzednimi pobytami na naszych ekranach.

30 TROLEJBUSÓW M. IN. DLA DEBICY

Komunalne Przedsiębiorstwo Naprawy Autobusów „Kape-na” w Słupsku stało się także producentem trolejbusów. Pierwszych kilkanaście takich pojazdów wyprodukowano w ubiegłych dwóch latach dla potrzeb uruchamiania w Słupsku komunikacji trolejbusowej. Do „Kapeń” jednego producenta tych pojazdów napływają wciąż zamówienia z różnych miast. Najnowsze przysłało z Debicy gdzie trwają przygotowania do uruchomienia w przyszłym roku takiej produkcji. Pierwsze trolejbusy z napisami „Igloopol” odbywają już próbne jazdy na ulicach Słupska. Łącznie w tym roku „Kape-na” wyprodukuje 30 trolejbusów.

10 PROC. PASAŻERÓW JEŹDZI NA GAPE

W paryskim metrze, według obliczeń zarządu komunikacji miejskiej, codziennie podróżuje „na gape” ponad 400.000 osób co stanowi 10 proc. wszystkich pasażerów. Roczne straty z tego powodu przekraczają 250 milionów franków.

EKSPRESOWE METRO W STOLICY ZSRR

Opracowany został nowy kompleksowy projekt rozwoju transportu w Moskwie. Zdaniem jego autorów, przyszłość należy do metra. Ekspresowe trasy połączą nowe dzielnice i osiedla mieszkaniowe na peryferiach miasta. Zwiększą się odległości między stacjami, które na trasach ekspresowych wzrosną do 3-4 km. Trasami tymi kursować będą

10-wagonowe składy, mogące rozwijać prędkość do 130 km na godz. Budowa pierwszego takiego składu już trwa. Linie ekspresowe będą omijać centrum miasta, które i tak jest już przeciążone. Do 2010 roku w Moskwie zamierza się zbudować cztery ekspresowe linie metra.

BILETY TRAMWAJOWE ZA... DOLARY

Skrupulatnie wyliczone, że do wykonania jednego nowego wagonu tramwajowego potrzeba elementów importowanych o wartości 200 dolarów

Mieszanka nie tylko

amerykańskich. Krajowi producenci łożysk, przewodów, taśm izolacyjnych i lakierów, którzy nie mogą obejść się bez tzw. wsadu dewizowego, aby dostarczyć te produkty do zbudowania sprawnego tramwaju, zwrócili się do dyrekcji MPK w Łodzi o częściowe przynajmniej pokrycie kosztów importu. Skład jednak tramwajarzy mają wziąć dewizy? Chyba tylko sprzedawać bilety za dolary!

EGZAMINY Z GRZECZNOŚCI

Taksówkarze z Holandii przed uzyskaniem prawa jazdy muszą składać egzamin z grzeczności. Zarządzenie takie zostało wydane z powodu skarg pasażerów, że kierow-

Mały Kazio pyta kolegę:
— Czy chciałbyś zarabiać miesięcznie milion złotych tak, jak mój tatuś?
— Chciałbym, a gdzie twój ojciec pracuje?
— W MPK.
— I zarabia milion złotych miesięcznie?
— Nie... ale chciałby!

Pan Kowalski żali się panu Malinowskiemu:

— Wracałem z czasów i ledwie wsiałem na dworcu do autobusu, natychmiast ukradli mi walizkę.
— Natychmiast? To widocznie musiał być autobus pospieszny!



W przychodni zakałowej lekarz pyta pana Kowalskiego, który przyszedł do kontroli:

— Czy śpi pan przy otwartym oknie, jak panu radziłem poprzednim razem?
— Oczywiście, panie doktorze.
— I dolegliwości zniknęły?
— Dolegliwości jeszcze nie, ale za to portfel i pierścionek żony, bo ja mieszkam na parterze...

Mały Kazio wraca do domu:
— Mamo, mamo, znalazłem w tramwaju tysiąc złotych!
— A jesteś pewien, że został zgubiony?
— Oczywiście! Przecież oprócz mnie szukał go jeszcze jakiś pan...

WARIANT DROŻSZY ZGODNY Z PRZEPISAMI

Remont silnika autobusu „Ikarus” kosztuje w specjalistycznym przedsiębiorstwie w Hawie 630 tys. zł. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Trójmieście mogłoby taki remont wykonać własnymi siłami trzykrotnie taniej, ale wówczas zostałoby ukarane podatkiem za przekroczenie funduszu płac — wysła więc autokary do naprawy w Hawie U nas wa-

NAPOWIETRZNE AUTOBUSY MIEJSKIE

W Kuala Lumpur, blisko milionowej stolicy Malezji, władze miejskie postanowiły w oryginalny sposób rozwiązać problemy transportowe. Podjęto decyzję o budowie pierwszej na świecie napowietrznej linii autobusowej. Autobusowej w tym sensie, że wagoniki nowej kolejki wiszącej do złudzenia przypominają autobusy i są mniej więcej tej samej pojemności. Trasa o długości 5 kilometrów ma

utworzyć koło. Podróż będzie się odbywać na wysokości 6 metrów nad ziemią. Autobusowa kolejka oprócz funkcji czysto użytkowych zapewne stanie się sporą atrakcją turystyczną.

CO DALEJ Z ZIEMIĄ Z BUDOWY METRA?

Przez prawie 5 lat budowy metra w Warszawie wykopano ponad 800 tys. m sześć. ziemi. Jest to mniej więcej tyle, ile wynosi kubatura Pałacu Kultury i Nauki. Początkowo piasek z wykopów na Ursynowie i w Natolinie wykorzy-

stywano do sypania wału odgradzającego teren budowy od pobliskich bloków mieszkalnych i lasu Kabackiego, ale możliwość tawozostała wyczerpana. Obok wykopów pozostawiono niezbędne ilości ziemi potrzebnej do zasypiania gotowego już tunelu. Górnicy drążący tunel metodą podziemną nadal codziennie wybierają kilkadziesiąt ton piasku. Obecnie problem jego zagospodarowania stwarza poważne trudności budowniczym.

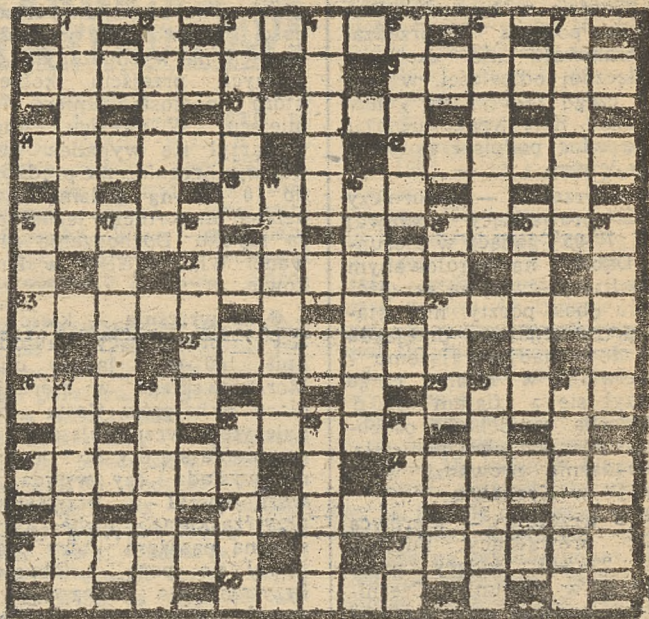
WYROK W SPRAWIE BERNHARDA GOETZA

Sąd nowojorski skazał w tym miesiącu na 6 miesięcy więzienia z zawieszeniem na 5 lat 39-letniego Bernharda Goetza, który 22 grudnia 1984 r. postrzelił w metrze na Manhat-

tanie 4 członków młodocianego gangu, którzy usiłowali go obrabować. Goetz został skazany za nielegalne posiadanie broni. Sąd postanowił, że Goetz przejdzie także badania psychiatryczne oraz zapłaci kaucję 5 tys. dolarów. Rok wcześniej Goetz został również napadnięty i dotkliwie pobity w nowojorskim metrze. Od tego czasu nosił przy sobie broń. Działając w obronie własnej użył tej broni, raniąc 4 murzyńskich napastników. Jeden z nich, ranny w kregosłup, został sparaliżowany do końca życia. Sprawa Goetza spowodowała falę dyskusji i kontrowersji w amerykańskich środkach masowego przekazu i społeczeństwie.

NOWE TAKSÓWKI NA ULICACH LONDYNU

Dotychczasowy model londyńskiej taksówki liczy już 25 lat. Obecnie wysłużone i popularne „black cab” będą zastępowane sukcesywnie bardziej luksusowymi i spalającymi mniej paliwa taksówkami nowej generacji. Jedną z innowacji zastosowanych w „metrocab” jest możliwość przewożenia wózków inwalidzkich dzięki poszerzeniu drzwi i dostosowaniu wnętrza do ich przewozu. Nowa taksówka wyposażona jest w 2,5-litrowy silnik dieslowy Forda. Na razie „metrocab” będą jeździć wyłącznie po ulicach Londynu, a dopiero w przyszłości w innych miastach W. Brytanii. Zakupem nowego modelu angielskiej taksówki zainteresowane są już inne kraje, m.in. Holandia, Hongkong i Australia. (Oprac. l-k)



POZIOMO: 3) maser optyczny, 8) ptaki domowe, 9) cechuje bohatera, 10) niewielka, ale dokuczliwa ranka na wardze, 11) stek, 12) nadzorca, 13) „wspaniałe” w warszawskim żargonie, 16) bylina o graniastych owocach, 19) upomnienie, nagana, 22) rzadkie imię żeńskie, 23) jednośląd, 24) Marusia z „Pancernych”, 25) jednostka mocy, 26) gatunek jabłka, 29) część Talmudu, 32) mały piesek, 35) posługuje się rylcem, 36) miasto obwodowe w Ros. FSRR, 37) budynek dla inwentarza, 38) rzeka lub drapieżnik, 39) założyciel Teatru Kameralnego w Moskwie (1855—1950), 40) strach niepewność.

PIONOWO: 1) jej stolicą Londyn, 2) dłuższa wypowiedź, 3) słodycz na patyku, 4) guzdrała, która za morze nie poleciała, 5) pokaz zręczności jazdy na koniu, 6) mogą być na mustrze, i w sklepie, 7) wiszące uważane były za 7 cud świata, 14) podstarzały amant, 15) jeśli masz, to podsuszasz w niej pranie, 16) popularne imię kundla, 17) przyzwyczajenie, 18) oczyszcza nasz organizm z mocznika, 19) przepływa przez Poznań, 20) jednorożna roślina z dyniowatych, 21) z tablicą i ławkami, 27) hurra!, 28) upały, 30) narzędzie rolnicze, 31) rozmowa, 32) roślina na kasze, 33) imię Borowickiej, 34) może być w oknie.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 17

Poziomo: żakard, para tabaka, kanon, Balata, kowal, akan, dramat, Iowa, iron, dewotka, molo, okap, Marica, Ikar, komar, trawka, Sedan, ariada, atak, Mszana.

Pionowo: skala, brat, browar, żaba, abaka, akanie, paka, anomia, Anatol, adwokat, rata, owoc, komosa, dorada, kpiara, lameta, Bakan, Irak, kwiat, rada, rasa.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowała **GRAZYNA CIOMBOR**. Nagroda do odebrania w redakcji.