



W 70. rocznicę Wielkiego Października

MPK było gospodarzem akademii dzielnicowej z okazji 70-lecia Rewolucji Październikowej. W akademii, połączonej z wystawą osiągnięć Kraju Rad wzięła udział m. in. młodzież z podgórskich szkół

Pomogli

ZA POMOC w sprzedaży biletów na liniach specjalnych i w rejonie cmentarzy w okresie Święta Zmarłych składam serdeczne podziękowanie wszystkim kontrolerom biletowym, starszym dyspozytorom i kierownikowi Oddziału Kontroli Biletowej oraz innym pracownikom, a mianowicie: Grażynie Hajduk, Krystynie Suszek, Zenonowi Wawrzeniowi, Stanisławie Rudel i Lesławowi Rogowskiemu z Wydziału Taryfowo-Biletowego. Julianowi Maderze z Działu BHP, Januszowi Michalikowi i Robertowi Stachakowi z Zakładu Budowlanego, Bogusławowi Suderowi z Zakładu Zaopatrzenia, Krzysztofowi Kubali z Działu Głównego Mechanika, Bronisławie Halastrze z Wydziału Ogólnego, Bożenie Klys z Kasy Głównej i Pawłowi Hajdukowi z Zakładu Torów.

Słowa podziękowania kieruję również do rencistów i emerytów MPK oraz innych osób spoza naszego przedsiębiorstwa, którzy również prowadzili sprzedaż biletów i tym samym nie mogli być przy mogiłach osób im bliskich.

Kierownik Wydziału Taryfowo-Biletowego
MIROSLAW OLCZYK

Kto pamięta?

W KTÓRYM ROKU i na czyj wniosek Rada Narodowa miasta Krakowa podjęła uchwałę o wprowadzeniu zakazu palenia tytoniu w wagonach tramwajowych? Była to pierwsza w Polsce uchwała, której celem była walka z niewolnikami tytoniowego nałogu.

Odpowiedzi prosimy przysyłać pod adresem redakcji do końca grudnia 1987 r. Wśród autorów prawidłowych odpowiedzi, rozlosowane zostaną atrakcyjne nagrody. (B.S.)

podstawowych, przedstawiciele zakładów pracy dzielnicy. Akademia była okazją do uhonorowania ludzi szczególnie zasłużonych. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał Augustyn Dobrowolski, Brązowy Krzyż Zasługi Bogumiła Siwek, Srebrnymi odznakami „Za zasługi dla ziemi krakowskiej” udekorowano Czesława Banasia i Mariana Oliwę.

Były także odznaczenia Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaki i dyplomy przyznane przez KZ PZPR i TPPR w MPK.

W akademii oprócz przedstawicieli władz Krakowa wziął udział sekretarz Konsulatu Generalnego ZSRR w Krakowie Siergiej Mierkułow oraz delegacja z Zakładów Komunikacyjnych w Lipsku.

(F.S.)
Fot. S. MAKAREWICZ



I znów trzeba było zdać trudny egzamin

O OSTATNICH dwóch dniach października i pierwszym listopada mówi się w przedsiębiorstwie, że są najtrudniejszymi dla służb ruchu w całym roku. Kraków jest dużym miastem posiadającym kilka cmentarzy, o dojazd do których należy zadbać.

W instrukcji w sprawie organizacji i obsługi komunikacji miejskiej w tych dniach Zakład Nadzoru Kontroli i Utrzymywania Ruchu zaplanował i przydzielił zadania zakładom, pozostawiając dla siebie najmniej trudną funkcję nadzoru nad całością. 30 października o godzinie 12.00 nastąpiła pełna mobilizacja wszystkich służb w przedsiębiorstwie. Trwała ona do godziny 20.00 1 listopada. Na ten czas zaplanowano dodatkowe składy tramwajowe i autobusy, uruchomiono dodatkowe linie, które jak się okazało były bardzo potrzebne. Szczyt ruchu, napełnienia przypadł na godziny południowe 1 listopada.

Mimo wydanej przez ZNR instrukcji z dokładnie opracowanym planem pracy na te trudne dni, nie obyło się bez „potknięć” spowodowanych niepełnym zastosowaniem się niektórych zakładów do zawartych w niej poleceń. Na pętlę w Rakowicach z powodu pęknięcia krzyżaka, wykoleił się tramwaj linii „12”. Awarii tej ZTO mógł wcześniej zapobiec. Na szczęście nic się nikomu nie stało, a przerwa w ruchu trwała bardzo krótko. Nie najlepszą też opinię zdobyli sobie pracownicy tego

(Dokończenie na str. 4)



Fot. ST. MAKAREWICZ

My już jesteśmy w drugim etapie

WYPEŁNIONA załoga świetlica Zakładu Taksówek. Rozpoczyna się otwarte zebranie X POP, które prowadził przewodniczący Zakładowego Koła PRON STANISŁAW PLEŃ. Przedstawia temat... II etap reformy gospodarczej w naszym kraju i referendum.

Głos zabiera z-ca dyrektora ds. ekonomicznych Zbigniew Dymek. Rzeczowo przedstawia cel spotkania członków partii i bezpartyjnych. Mówi o chwili obecnej — ważnym okresie przed ogólnonarodowym referendum. Chodzi o przekazanie społeczeństwu jak najwięcej wiadomości o drugim etapie reformy gospodarczej, w którym nastąpi zmiana techniki zarządzania gospodarką narodową. Przedstawia program, który musi zostać wdrożony w życie — pobudzenie inicjatywy przedsiębiorstw, przypomina że tylko zysk stanie się podstawowym kryterium działania. Dodaje, że wynagrodzenie naczelnego dyrektora każdego przedsiębiorstwa związane będzie z zyskiem. Najważniejsze będzie pobudzenie samodzielności przedsiębiorstw oraz zwiększenie ich uprawnień. Niedawno Sejm podjął decyzję o przeprowadzeniu ogólnokrajowego referendum. To ważna i trudna sprawa. Najtrudniejsza będzie jednak realizacja całego programu drugiego etapu reformy. Stworzenie odpowiedniego klimatu do jej realizacji. Stosunkowo wysokie podwyżki cen będą rekompensowane w trzech gru-

pach artykułów: mięsa do ilości kartkowej, masła i chleba. Wprowadzone zostaną też pewne rekompensaty do przewidzianego wzrostu opłat za energię elektryczną, gaz i czynsz za mieszkania.

W dyskusji zabrali między innymi głos: kierowca Edward Giermek — „Mówi się, że przyszłość Polski zależy od nas... Mamy w Zakładzie 100 mln zysku, a nie możemy kupić

(Dokończenie na str. 4)

Darem krwi czczą jubileusz

27 LISTOPADA 1987 o godz. 9.00 w Instytucie Pediatrii w Prokocimiu organizowana jest AKCJA KRWIODAWSTWA z okazji 25-lecia Klubu Honorowych Dawców Krwi w MPK Kraków, na którą Zarząd Klubu zaprasza wszystkich chętnych krwiodawców!!!

O godz. 16.30 w świetlicy MPK przy ul. Brożka 3 odbędzie się uroczysta akademii z okazji jubileuszu Klubu Krwiodawstwa, na którą serdecznie zaprasza się krwiodawców wraz z osobą towarzyszącą.



ZBLIŻA się 29 listopada. Dzień, w którym wszyscy mamy zadecydować o przyszłym losie kraju. Przygotowania do referendum przebiegają zgodnie z kalendarzem wyborczym. Wśród spierających się o polskie drogi nie może zabraknąć pracowników MPK. I w naszym przedsiębiorstwie odbywają się spotkania, narady, konsultacje. Zdjęcia pokazują gorącą atmosferę dyskusji w Zakładzie Eksploatacji Autobusów w Czyżynach.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

KRONIKA ZSMP

OD 29 WRZESNIA do 5 października XV Koło ZSMP w ZAW wspólnie z Oddziałową Radą Związkową zorganizowało wycieczkę zagraniczną na Węgry. Wycieczka ta była nagrodą dla pracowników Zakładu Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka za zwycięstwo w konkursie bhp na najlepszy zakład Polski południowo-wschodniej. Podczas wycieczki, w której brało udział 35 osób, zwiedziliśmy Lwów, a w dalszej kolejności udaliśmy się do małego ale bardzo znanego miasteczka — Tokaju. Tokaj znany jest z winnic i bardzo dobrego markowego wina. Podczas pobytu w WRL odbyliśmy także wycieczkę do Miskolca, gdzie kąpieliliśmy się w basenach z wodami mineralnymi. Jako uczestnicy i organizatorzy wycieczki możemy stwierdzić, że była bardzo udana i postanowiliśmy już w niedługim czasie zorganizować następną. (A.M.)

17 PAŹDZIERNIKA kolektyw wraz z kierownictwem ZAW zorganizował czyn społeczny dla uczczenia 70. rocznicy Rewolucji Październikowej. W czynie tym pracowaliśmy przy porządkowaniu zakładu. Niektórzy pracownicy przyszli na czyn z dziećmi, które oglądały bajki Disneya. Czyn zakończono tradycyjnym ogniskiem i pieczeniem kiełbasy. (A.M.)

17 PAŹDZIERNIKA Zarząd Szkolny ZSMP w ZSZ MPK zorganizował wycieczkę do Katowic i Chorzowa, którą otwarto oficjalnie sezon turystyczno-krajoznawczy. W wycieczce wzięli udział uczniowie naszej szkoły oraz uczennice z ZSZ „Telpod”. W czasie wycieczki zwiedziliśmy planetarium i zoo w Chorzowie oraz „Spodek” w Katowicach. Sądząc z komentarzy uczestników, wycieczka ta była udana. (ACh)

KOLEJNA, VIII edycja współzawodnictwa Kół ZSMP na terenie województwa krakowskiego podsumowano 20 października w „Kable”. Miło poinformować, że wśród zarządów zakładowych nasz ZZ zajął drugie miejsce w województwie, ustępując jedynie ZZ ZSMP Hutniczego Przedsiębiorstwa Remontowego. W podsumowaniu uczestniczyli: członek Sekretariatu KK PZPR, przew. KHRM przy ZK ZSMP Kazimierz Groń oraz wiceprzew. ZK ZSMP Jerzy Adamik.

X KOŁO ZSMP w ZTX zorganizowało w niedzielę 25 października czyn społeczny dla uczczenia 70. rocznicy Rewolucji Październikowej. Pracowano na terenie nowej bazy przy ul. Balickiej, wykonując prace o wartości około 100 tys. zł. (K.W.)

MOCNYM AKCENTEM zakończyły październik Koła ZSMP w ZAB i ZTX. 30 października 1987 r. z inicjatywy VII Koła w ZAB odbyło się bardzo ciekawe spotkanie z redaktorem naczelnym „Głosu Nowej Huty” Sławomirem Pietrzykiem na temat sytuacji społeczno-politycznej naszego kraju. W tym samym dniu X Koło w ZTX wraz z Kołem TTT zorganizowało spotkanie z przedstawicielem Wydziału Ruchu Drogowego WUSW.

PODCZAS akademii zorganizowanej z okazji 70. rocznicy Rewolucji Październikowej przez ZK ZSMP wyróżniono odznaczeniami państwowymi i młodzieżowymi wielu byłych i obecnych działaczy ruchu młodzieżowego. Miło nam poinformować, że Srebrną Odznaką im. Janka Krasickiego został wyróżniony kol. Zbigniew Kielbratowski, b. sekretarz Zarządu Krakowskiego ZSMP, obecnie z-ca kierownika Działu Kadr w MPK i działacz Komisji Historii Ruchu Młodzieżowego przy ZZ ZSMP.

2 LISTOPADA 1987 r. podczas plenarnego posiedzenia Zarządu Krakowskiego ZSMP dokonano zmiany na funkcji przewodniczącego. Po 3-letnim okresie pełnienia tej funkcji złożył rezygnację kol. Krzysztof Matka (przechodził do pracy w gospodarce narodowej). Nowym przewodniczącym wybrano kol. Jerzego Adamika, dotychczasowego wiceprzewodniczącego, znanego z długoletniej współpracy z naszą zakładową organizacją.

W CZASIE Plenum 4 listopada 1987 r. podsumowano także współzawodnictwo Kół ZSMP w MPK za I półrocze 1987 r. I miejsce odzyskało po 2 latach przerwy X Koło ZSMP w ZTX (przew. aktualny kol. Krzysztof Włodarczyk, poprzedni kol. Jarosław Dąbrowski). II miejsce zajęło XV Koło ZSMP w ZAW (przew. Andrzej Mitka), a III miejsce ex aequo VII Koło ZSMP w ZAB (przew. Jerzy Krauss) i IX Koło ZSMP w ZTS (przew. Zbigniew Plichta).

NA ROK PRZED KAMPANIĄ sprawozdawczo-wyborczą w ZSMP odbyło się 4 listopada plenarne posiedzenie Zarządu Zakładowego ZSMP w MPK. Było ono poświęcone głównie sprawom organizacyjnym: dokonano dużych zmian w składzie Plenum (8 osób, czyli 1/3 składu) i Prezydium (zmiana na funkcjach wszystkich wiceprzewodniczących), odmładzając znacznie skład władz organizacji. W tajnym głosowaniu wiceprzewodniczącymi ZZ ZSMP zostali: kol. Zbigniew Plichta (IX Koło ZTS) — I wiceprzew. ds. organizacyjnych, kol. Jarosław Dąbrowski (VI Koło ZAC) — wiceprzew. ds. ideologicznych, kol. Kazimierz Sabala (II Koło ZTP) — wiceprzew. ds. społeczno-zawodowych, kol. Andrzej Mitka (XV Koło ZAW) — wiceprzew. ds. sportu i turystyki, kol. Andrzej Chrobak (IX Koło ZTS) — wiceprzew. ds. młodzieży uczącej się. Członkiem Prezydium został wybrany kol. Andrzej Chawinski (uczeń ZSZ, przew. Zarządu Szkolnego). Nowymi członkami Plenum wybrano kolegów: Pawła Nowaka (IV Koło ZSP), Ryszarda Murzyna (X Koło ZTX) i Marka Lorenca (XIV Koło Zarządu Przedsiębiorstwa). Podczas Plenum odczytano także stanowisko ZG ZSMP nt. referendum w dniu 29 listopada 1987 r. Przyjęte zostały zadania zakładowej organizacji w tej sprawie. W plenarnym posiedzeniu uczestniczyli m. in. Jerzy Adamik, przew. ZK ZSMP, Piotr Wójcik, wiceprzew. ZD ZSMP Podgórze i Ryszard Gurbiel, I sekretarz KZ PZPR w MPK Kraków.

NOWY ZARZĄD IX Koła ZSMP w ZTS wybrano 5 listopada 1987 r. W związku z wyborem kol. Zbigniewa Plichty na funkcję wiceprzewodniczącego Zarządu Zakładowego ZSMP nowym przewodniczącym IX Koła wybrano kol. Wiesława Kasperczyka, wiceprzewodniczącą kol. Iwonę Sześcińską, sekretarzem kol. Annę Jaros. Nowemu Zarządowi życzymy powodzenia w kontynuacji osiągnięć IX Koła.



A jaką cenę osiągnąłby na przetargu ten „polonez”?

STANISŁAW MAKAREWICZ

Przetarg

CZYTAJĄCY uważnie rubryki ogłoszeń w gazetach, spotykają się od czasu do czasu z informacjami o przetargach, organizowanych w przedsiębiorstwach państwowych, które sprzedają używane samochody. Właśnie w ten sposób znajduje kupców na wyeksploatowane lub zniszczone w wypadkach wozy

Ostatnie „N-ki” na ulicach miast

OSTATNIE spotkanie członków Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej jakie odbyło się 3 listopada w Domu Tramwajarzy przy placu Serkowskiemu poświęcono tramwajom. Wszyscy, którzy na to spotkanie przyszli, mieli okazję obejrzeć kolorowe slajdy na których pokazane zostały „N-ki” w krajobrazie Krakowa i innych miast polskich. Część slajdów wykonał pracownik Sekcji Historycznej Krzysztof Prądynski a część pochodziła z archiwum sekcji.

Było to już kolejne spotkanie członków klubu, na którym nie było tłumów. Poza członkami zarządu Klubu — nie wszystkimi i pracownikami Sekcji Historycznej — kilkoma w spotkaniu uczestniczyło jeszcze paru członków klubu spoza przedsiębiorstwa. (M.B.)

Luz i... 2 tysiące

MAMY jeszcze w pamięci wiosenną kontrolę Inspekcji Terenowej. Niedawno podobna odbyła się w województwie tarnowskim. Inspektorzy kontrolowali, podobnie jak w Krakowie, i tamtejsze Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Przedmiotem zainteresowania była m. in. technika jazdy kierowców. Wsiadali więc kontrolujący do autobusu i obserwowali, jak sprawuje się prowadzący pojazd. Jeśli stwierdzili, że przed przystankiem „wrzuca” tzw. luz, kosztowało to 2-tysięczny mandat. Jeden z kierowców próbował przechrzyć inspektora, nie manewrując dźwignią zmiany biegów, lecz wciskając przed przystankiem sprzęgło. Kontrolujący wykazał się jednak dobrą znajomością techniki prowadzenia pojazdu wypisując i w tym wypadku „czek” na 2 tysiące złotych. (kg)

Wyjaśnienie

W POPRZEDNIM numerze gazety podaliśmy, iż podwyżka cen na zupy regeneracyjne z 20 na 40 zł będzie pokrywać koszty w wysokości 57—65 proc. całkowitej wartości posiłków. Okazuje się, że pierwsze obliczenia nie były dość precyzyjne. Owe 40 zł pokryje 36,5 proc. ponoszonych kosztów. Gdyby chciano być w zgodzie z Uchwałą Rady Ministrów (odpłatność 40. proc. kosztów) posiłek powinien kosztować 54 zł. (fis)

Zakład Taksówek. Ostatni przetarg w ZTX odbył się 28 października, a oferowanymi do sprzedaży samochodami były trzy „fiaty FSO”.

Pierwszym z nich był „fiat 125 p”, wyprodukowany w roku 1984 o przebiegu 200.606 km. Jako cenę wywoławczą podano 455 tys. 500 złotych. Przez kupujących „podbita” została do wysokości 1 mln 105 tys. złotych.

Drugi był „fiat 125 p” z 1981 roku, o przebiegu 260.400 km. Z zaproponowanej ceny wywoławczej 273 tys. 300 złotych, doszedł do ceny 889 tys. zł.

Trzecim wystawionym przez ZTX do sprzedaży, był „fiat 125 p” z roku 1984 o przebiegu 200.300 km. Ustalona na kwotę 364.400 zł cena wywoławcza w wyniku „podbijania” przez biorących udział w przetargu, doszła do 1 mln 80 tys.

W przetargu wzięło udział stosunkowo dużo ludzi. Wszyscy wcześniej wpłacili do kasy ZTX wadium wynoszące 10 procent wartości samochodu. Ceny, jakie ZTX uzyskał ze sprzedaży samochodów, były dużo wyższe niż te, za które sprzedane zostały samochody Zakładu w przetargu na wiosnę br. No cóż, tak kształtują się obecnie ceny.

Powyższa relacja byłaby niepełna, gdyby nie uzupełnić jej o atmosferę, jaka panowała wśród kupujących. Świetlica ZTX z trudem mieściła tych, którzy przyszli z zamiarem kupna samochodu i towarzyszących im „kibiców”. Licytując, przebijano się przeważnie o 1, 5 i 10 tysięcy złotych. (M.B.)

Pasażerowie dziękują

3 LIPCA 1987 r., jadąc autobusem linii 139, zostawiłem teczkę, w której znajdowały się drobne rzeczy jak również książeczka oszczędnościowa z wkładem 14.100 zł oraz 16.000 zł gotówką. W tym samym dniu kierowca ww. autobusu zgłosił sąsiadce — gdyż mnie nie było — że teczka wraz z zawartością jest do odebrania w zajezdni MPK Czyżyny. Teczkę odebrałem w tym dniu, chcąc zadośćuczynić w takich przypadkach wręczyłem kierowcy 2000 zł, ale nie chciałem przyjąć „znalezionego”. Wówczas poprosiłem o nazwisko i nr wozu. Okazał się nim uczciwy i szlachetny p. JERZY SAMBORSKI (nr wozu 6019).

Bardzo pana dyrektora proszę o udzielenie pochwały lub inne podziękowanie w moim imieniu panu Jerzemu Samborskiemu.

WACŁAW MAKOWSKI

19 WRZESNIA 1987 r. zbliżałem się wraz z żoną do przystanku autobusowego MPK na terenie os. Przegorzały przy ul. Jodłowej w kierunku Salwatora. Jestem inwalidą wojennym I gr. Na skutek chorzeń poobozowych moja sprawność fizyczna jest

Można zdobyć atrakcyjny zawód

KRAKOWSKI UNIwersYTET ROBOTNICZY ZSMP organizuje w roku szkolnym 1987/88 akcje szkoleniowe systemem zaocznym — korespondencyjnym mające na celu przygotowanie do zawodu oraz doskonalenie w zawodzie pracowników w następujących kierunkach:

● kalkulacji, kosztorysowania robót budowlano-montażowych;

● kreślenia budowlano-konstrukcyjnych.

Proponowane kierunki szkolenia pozwolą na przyuczenie do zawodu pracowników deficytowych jak np. kosztorysantów i kreślarzy lub doskonalenie zawodowe zatrudnionych osób, przyczyniając się do podniesienia ich kwalifikacji, a tym samym lepszych wyników pracy na zajmowanym stanowisku.

Zgłoszenia imienne delegowanych przez zakład pracy przyszłych uczestników szkolenia lub zgłoszenia indywidualne prosimy kierować pod adresem: Krakowski Uniwersytet Robotniczy ZSMP, 31-147 Kraków, ul. Długa 65, tel. 33-51-80.

Ochrona zabytków w transporcie

OSTATNIO odbyła się w Zembrzycach i Krakowie sesja plenarna Głównej Komisji Muzealnictwa i Historii Transportu SITK. Na sesji oceniono sposób ochrony zabytków techniki w transporcie. Obrady problemowe poświęcone zostały zabytkom lotnictwa.

W dyskusji głos zabrał m. in. kierownik Sekcji Historycznej Jan Koźmić, który mówił o ochronie zabytków w przedsiębiorstwach komunikacyjnych, a w szczególności podjętych działaniach w tym zakresie w naszym przedsiębiorstwie. (M.B.)

Przepraszamy...

PRZEPRASZAMY ob. WŁADYSŁAWA WOŹNIAKA pracownika Nadzoru Ruchu za niewłaściwe zachowanie 28 października 1987 r. w czasie pełnienia przez niego obowiązków służbowych.

ANDRZEJ PAWLAK
JACEK KORALSKI

poważnie ograniczona, co podkreśla używana laska. Na przystanku autobusowym nie było w ogóle pasażerów ani wewnątrz nadjeżdżającego autobusu nr 239. Kierowca autobusu nr 239 o godz. 17.30 zbliżył się do przystanku, zwolnił bieg, a po chwili — słusznie! ruszył w kierunku Krakowa. Do przystanku mieliśmy jeszcze około 100 m. Gdy kierowca nas zauważył, zatrzymał samochód i z uśmiechem, grzecznym gestem ręki zaprosił nas do samochodu. Nieznany kierowca autobusu MPK nr 239! Za ludzki odruch, za okazaną pomoc i serce schorowanemu starcowi — proszę przyjąć ode mnie i mojej żony jeszcze raz słowa podziękowania.

RUDOLF STARY

Podziękowanie

ZARZĄD Wojew. Oddziału Polskiego Towarzystwa Przemysłowego w Krakowie dziękuje serdecznie Pracownikom MPK, którzy na emmentarzu Salwatorskim wyróżniali nagrobek Franciszka Górskiego — wieloletniego sekretarza Rady Zakładowej MPK i delegata na Krajowy Zjazd Społecznego Komitetu Zwalczenia Tytoniu.

1 LISTOPADA kojarzy nam się z odwiedzaniem cmentarzy, składaniem na grobach wianek chryzantem, zapalaniem zniczy i spotkaniem z tymi, którzy tak jak my przychodzą w te miejsca w dowód pamięci o tych, którzy na zawsze odeszli. Ci, którzy częściej niż raz w roku odwiedzają groby swoich bliskich zmarłych, wiedzą jak bardzo inne są w tym dniu cmentarze. Na grobach płożą tysiące świeżych, pysznych się najpiękniejsze kwiaty jesieni, a nastrój i intymność zastępuje gwar powitań i rozmów. Bardzo szybko przechodzi się z tematu na temat, zauważając przy tym nowy płaszcz Joli, czy futerko Ani, a przede wszystkim za duże rondo kapelusza Małgosi. Bo właśnie w tym nakryciu głowy, bardzo modnym w tym sezonie większość pań wybrała się na cmentarz. Panowie schodzą na tematy „motoryzacyjne” — kto i jaki sobie ostatnio kupił samochód, i gdzie... na giełdzie czy też za talon i oczywiście za ile. A potem pada pytanie... jesteś tu swoim wozem? A odpowiedź brzmi... oczywiście chociaż niełatwo było mi dojechać...

No i jakże by inaczej... mieć wóz i nie pojechać nim na cmentarz? Czasem trzeba odwiedzić kilka cmentarzy, względnie wziąć ze sobą osobę starszą czy chorą i wó-



Więcej szpanu niż konieczności

wczas to rzeczywiście samochód jest konieczny, po prostu niezastąpiony. Czy każdy jednak wyjazd prywatnego samochodu w tym dniu na ulice miasta był konieczny? Chyba nie. Przy dojazdach do cmentarzy tworzyły się ogromne korki, a autobusy miejskiej komunikacji często i tramwaje miały wyjątkowo utrudnioną jazdę. W godzinach przedpołudniowych 1 listopada kierowca prowadzący autobus linii „100”, zjeżdżając z Kopca Kościuszki w dół, na wysokości ogrodu działkowego wykazać się musiał olbrzymią zręcznością i wręcz mistrzowskim opanowaniem zawodu, lawirując między maluchami, dużymi „fiatami” i innymi pojazdami, które z prawej i lewej strony blokowały przejazd.

W godzinach popołudniowych znów, przy ulicy Powstańców prowadzącej na cmentarz w Batowicach utworzył się ogromny korek, w którym utknęły dziesiątki samochodów osobowych wśród nich również autobusy MPK, a kiedy wszystkie pojazdy ruszyły z miejsca, to posuwały się w ścieżkę żółtym tempie. Nawęcej chyba zmotoryzowanych udało się na cmentarz w Grębałowie. Mimo parkingów i stosunkowo dobrej organizacji ruchu nie obeszło się tam bez korków i niepotrzebnie wyprowadzanych złośliwości, chociaż miejsce i czas nie były ku temu odpowiednie. A kiedy tego wszystkiego — czy chciało się czy nie — trzeba było wysłuchać, człowiek się zastanawiał czy rzeczywiście ogromna ilość prywatnych samochodów była na ulicach naszego miasta konieczna... czy w wielu przypadkach nie była to tylko chęć „pokazania się”...

(M.B.)

Gdy zima puka do drzwi...

OSTATNIA ZIMA nie była łatwa dla miejskiej komunikacji. Najbardziej dokuczała zbyt niska jak na nasz klimat temperatura, która utrzymywała się przez wiele dni. Jakież okazały się najbliższe zimowe miesiące — grudzień, styczeń i luty... Trudno powiedzieć. Można natomiast mówić już teraz o kłopotach jakie czekają zakłady eksploatacyjne w trudnym okresie zimowym. Właśnie o to zapytałam kierowników Zakładów Tramwajowych w Nowej Hucie i Podgórzu. Mówi kierownik ZTH JULIAN PILSZCZEK:

„Naszym tramwajom szkodzi woda, a więc opady... odwilż... Awarii ulegają instalacje elektryczne — kanały kablowe głównie w wagonach 105 N. Natomiast niskie temperatury groźne są dla prowadzących pojazdy — motorniczych. Z częściami zamiennymi mamy taką samą sytuację, jaką mieliśmy w latach poprzednich. Głównie liczyć musimy sami na siebie. Na przykład z aparaturą elektryczną... jak jest to jest, a jak jej nie ma to nie ma. Już teraz wiem, że nie

będę w stanie zgromadzić rozruszników dla taboru w ZTP. Inne problemy? Owszem mamy. Dachy w Zakładzie jak ciekły na wiosnę, tak ciekną nadal. Były wprawdzie naprawiane, ale wykonawcy — spoza MPK — „sfuszerowali” robotę, i dach nad wózkownią nadal cieknie. W dalszym ciągu przy myjni brakuje nam bramy. Mamy kłopoty z zatrudnieniem. Szczególnie odczuwalne wśród elektromonterów na zapleczu. W grupie motorniczych brakuje 45 osób.”

Kierownik ZTP STANISŁAW MIKULSKI:

Przed wszystkim obawiam się o termin zakończenia robót inwestycyjnych na terenie Zakładu związanych z uruchomieniem doprowadzającym ciepło do naszych akumulatorni oraz Zakładów Transportowych i Sieci. Inwestycję tę realizuje „Energoprzem”. Rury ciepłownicze położone zostały niezgodnie z dokumentacją. Wykonując przy nich roboty zdemontowali schody prowadzące do kanałów przeglądowych. W przypadku pełnego stanu wagonów w hali, pra-

cownicy nie mają praktycznie możliwości wchodzenia i wychodzenia z kanałów. Wstępny odbiór akumulatorni przewidziany jest na 10 listopada. Z uwagi na zły stan starego taboru, mamy kłopoty z jego eksploatacją. W pierwszym kwartale przyszłego roku mamy otrzymać dalszych 30 nowych wagonów. „Budostal” przystąpił już do budowy pięciu torów postojowych, każdy o 100-metrowej długości — w miejscu zlikwidowanego Zakładu Sieci i Podstacji. Jeżeli chodzi o stan techniczny taboru, to brakuje nam przede wszystkim przekładni do wagonów 105 Na, oleju transolowego do luzowników, wkładek topikowych 25 i 35 amperowych na 750 volt i świetlówek do wagonów tramwajowych 20 volt. Na 312 motorniczych, których według planu powinniśmy zatrudniać w naszym Zakładzie mamy tylko 217. Sytuację ratują motorniczości zasilaający — studenci, pracownicy MPK i innych przedsiębiorstw, którzy wypracowują 60 etatów. Pozostałe wypracowane zostają „za wolne”. MARIA BUBACZEWSKA

Polowanie na męża

NARZEKAJA nasi kierowcy, iż bardzo wczesne rozpoczęcie i kończenie pracy w późnych godzinach wieczornych dezorganizuje im życie prywatne i rodzinne. Nie neguję, że to uciążliwość. Okazuje się, że nie jest tak źle. Są panie, których marzeniem jest mąż — kierowca MPK.

„Obławy” na męża i zięcia — kierowcę organizowane są w jednym z naszych PKR. Jedną z pań regulatorów przychodzi do pracy z... 18-letnią córką (nie ma przy kim zostawić dziecka?). Może nie byłoby to aż tak naganny fakt — przynajmniej nie temat dla nas — gdyby... Podczas pracy matki i córki w punkcie panuje niemalże sielanka. Wprawdzie dobra atmosfera w pracy to rzecz ważna, ale i anielskie

nastroje okazują się też nie najlepsze. W punkcie przebywają tłumy kierowców. Wszyscy z wszystkimi są za pan brat. Obydwie panie znają dość dobrze sytuację rodzinne niemalże wszystkich kierowców. Od biedy to także nie powinno budzić większych podejrzeń. Ale... Prawie każdemu kierowcy można kiedyś zrobić raport, a zbyt wczesny, lub zbyt późny powrót z trasy bez uzasadnienia. Skutki raportu są różne, w zależności od wielu czynników. Jeżeli raport powoduje zabranie premii jest to strata kilku tysięcy złotych. Pani regulatorka znalazła isticie salomonowe wyjście. Raportu uprawdnie nie pisze, ale „zamienia” kierowcy karę na... konieczność odwiedzenia córki do domu. Kierowcy wybierają

mniesze zło i... odwoła. Komentarz i „błogosławieństwo” na drogę dawane przez mamusię odjeżdżającej parze, jest tak jednoznaczne. Nie pozostała złudzeń co do intencji i nadziei pokładanych w tym „dowozie”. Osobiście nie dziwię się, iż są to nadzieje niespełnione jak do tej pory. Mnie też podejrzanę wydawałyby się wysiłki, by w osiemnastej wiosnie życia za wszelką cenę wydać latorośl za mąż. Zachowanie matki skandalu wprawdzie nie wywołało, ot ten i ów posmieje się za plecami. Można by więc przejść nad tym do porządku dziennego. Jest jednak w tym wszystkim coś innego. Z tej sielskiej atmosfery w PKR nie są zadowolone... żony kierowców. (fis)

W CZWARTEK przed Wszystkimi Świętymi otrzymałam z rezerwy 8—01, potrójny skansen ale o dziwo! w niezłym stanie. Pogoda była sucha i słoneczna, szyna ostra (w żargonie motorniczych oznacza to dobrą przyczepność kół do szyn). Tylko jeździć. Po godzinie dziewiątej rano udało mi się wyrwać z pętli w Borku Faleckim po przerwie śniadaniowej i ruszyć na Widok. Kto chociaż raz zobaczył, jak wygląda pętla w Borku w czasie przerwy, wie, że był to niezły wyczyn. Niektórzy pasażerowie w tym czasie pętla myli się z zajezdnią, i nie ma się co tym pomysłem dziwić, tyle tam tramwajów naraz.

W połowie drogi, mniej więcej między Łagiewnikami a ul. Rzemieślniczą, przemknęłam jak strzała przez 30-centymetrowy odcinek prawej szyny, której brakowało główki. Obok toru stał jakiś zepsuty samochód ciężarowy i jego cień padał na tor. Dziura w szynie akurat mieściła się w cieniu.

Kiedyś miałam wrażenie, że zaczyna mi dokuczać serce, ale po przejechaniu tego odcinka przekonałam się, że mam je jak dzwon. Zawału nie dostałam. Na przystanku przy ul. Rzemieślniczej naprzeciw Drukarni Wydawniczej zatrzymałam jadącą z przeciwka naukę jazdy, pilotowaną przez instruktora p. Dudę, którego poprosiłam o sprawdzenie, czy w tamtym miejscu rzeczywiście brak główki i jeśli tak, to o natychmiastowe zgłoszenie w Łagiewnikach niebezpieczeństwa.

Sądziłam, że natychmiast po zgłoszeniu na Główną Dyspozytornię o awarii szyny w najlepszym przypadku natychmiast zostanie przysłane pogotowie torowe i dziura zatłaczona, w najgorszym zaś obok dziury będzie kwitł pracownik Nadzoru Ruchu i ostrzegał o niebezpieczeństwie. Najprawdopodobniejsza była możliwość pośrednia, tj. że jadąc z powrotem zobaczę pracujących torowców.

Uspokojona spełnieniem obowiązku pojechałam na Widok.

Wracając zauważyłam na przystanku tramwajowym obok Rzemieślniczej stojące pogotowie torowe, którego brгада w komplecie znajdowała się wewnątrz autobusu i żywo o czymś rozprawiła.

Wysunęłam stąd wniosek, że już naprawili dziurę, która była około 100 m od ich miejsca postoju a także i drugą, znacznie mniejszą, tuż obok. Jednakże rzeczywistość udowodniła, że kobieta prawie czterdziestoletnia, która osiem lat tłucze się tramwajem po szynach, może być naiwna jak pierwsza lepsza piętnastolatka. Dziura była sobie dalej, nie było ani Nadzoru Ruchu ani nawet zakazu ograniczenia prędkości do 5 km/godz,

znaku ograniczenia prędkości, moją rzeczą jest natomiast jak najprędzej przez ową dziurę przejechać. Nie cytuję całej rozmowy, bo to niemożliwe, faktem jednak, że wypowiedź pana w słuchawce była arogancka. Pan ów nie wiedział tylko jednego, że w tej rozprawie wszystkie asy ja trzymam w rękawie. Postraszyłam go raportem i odłożyłam słuchawkę.

Dojechałam do dziury, zobaczyłam, że dzielnicy chłopcy z torów nadal rozwiązują problemy filozoficzne, siedząc w komplecie w autobusie i stanęłam. Otworzyłam wszystkie drzwi i poinformowałam pasażerów, że dopóki będzie dziura w szynie, dalej nie pojedzie. Gdy wszyscy wysypali się z mojej „8” stwierdziłam, że wiozłam prawie trzy ludne wie. Zatrzymałam jadącą

plodzenie na mnie raportu pozostawił Główną.

Mieliśmy obydwójce uciechę, gdy na propozycję, by panowie z torów lub pan z Nadzoru wpisali w kartę drogową polecenie przejechania, odskoczyli ode mnie jak od jadawitej żmii. Pasażerowie styszeli oczywiście ich uwagi, że mogą przejechać tylko mi się nie chce.

Naprawa szyny trwała z zegarkiem w ręku 25 min. Całe zatrzymanie, spowodowane którego zupełnie jakoby bez powodu mi zarzucano, 10 min. dłużej.

Nie będę się rozpisywać, co by było gdyby, nie lubię topologii. Po paru tragediach, m. in. w Warszawie, każdy może sobie wyobrazić.

Pewne jest tylko jedno — w razie jakichkolwiek konsekwencji, np. wykojenia, zerwania sieci, zranienia pasażerów czy zniszczenia tramwaju, całą winę przypisano by mnie.

Mgr Dobrowolski i pani mgr Buratowska uczyliby na szkoleniach że „pani magister” (taki mam wśród motorniczych pseudonim) nie zachowała należytej ostrożności i spowodowała tragiczny wypadek, nie znalazłaby się dla mnie najmniejsza okoliczność łagodząca. Motorowi mówiliby między sobą, że chociaż magister, to jednak idiotka.

Dyrektora mgr Mariana Dudka prosię w imieniu własnym i całej rzeczy motorniczych, a i kierownictwu obu zajezdni zapewne też, o poinformowanie swojego pionu o treści ludowego przysłowia: „Póty dżban wodę nosi, dopóki się ucho nie urwie”. Dokładna analiza tego porzekadła pozwala wysunąć wniosek, że ucho może się urwać. Całe zachowanie pracowników Nadzoru i Torów sugeruje, że ich zdaniem nawet najbardziej zdezelowane ucho nigdy się nie urywa.

MARTA MICHAŁOWSKA

OKIEM MOTORNICZEGO

Czterdziestoletnia naiwna

ustawionego obok dziury. Nad motorniczymi i pasażerami czuwała jedynie Opatrzność. Nie słyszałam jednak, by miała umowę o pracę z Nadzorem Ruchu, nie można więc było na nią liczyć. Spieniona ze złości dojechałam do Borku, ostrzegając po drodze jadącą akurat z Łagiewnik „dziesiątkę”. Dzwonić na Główną musiałam aż z punktu regulacji autobusów.

Spytałam mężczyznę, który zgłosił się w słuchawce, czy zgłoszono mu o dziurze. Zgłoszono. Nastąpiła między nami burzliwa wymiana zdań. Ja pytałam, co wynikało z jego wiedzy o awarii, dlaczego szyna nie naprawiona lub dlaczego nie ma Nadzoru ani nawet znaku ograniczenia prędkości, czy wie, czym grozi brak 30 cm główki w szynie na torowisku wydzielonym ponad 100 m od przystanku? Ustyszałam, że to nie moja sprawa, dlaczego nie ma Nadzoru Ruchu, że nie jest sprawą Nadzoru ustawienie

do Łagiewnik 10 z prośbą o poinformowanie Główną, że stanęłam. Nie jestem jak widać złośliwa, bo mogłabym nie zgłosić i za mną, zamiast jednego tramwaju, stanąłby cały sznur Chłopców z torów zobaczyli, co się dzieje (a sunęła prawie połowa Wadowniczej ława pasażerów), podjechali do mnie i z miejsca zaczęli awanturę, że powinienam dalej jechać. Skoro przez 3 (!) godziny nic się nie stało, to i dalej nic nie będzie. Niemal natychmiast zjawił się radiowóz Nadzoru, z którego energicznie (po 3 godzinach od zgłoszenia!) wyskoczył inspektor i zażądał mojego numeru służbowego. Jak wyjaśnił, wysłała go Główna z poleceniem sporządzenia na mnie raportu. Uważał tak samo jak dzielnicy chłopcy z torów, że skoro do tej pory nic się nie stało to i dalej się nie stanie. Doradziłam mu z kolegą, który stał następnym za mną tramwajem, by jak najprędzej „spylił” a



Trudny egzamin

(Dokończenie ze str. 1)

zakładu zostawiając po robotach torowych śmieci na głównych ciągach komunikacyjnych przy ulicy Wielickiej i Rondzie Mogińskim. Nie „spisał” się w tym roku Zakład Tramwajowy Podgórze, z którego na ulice miasta wyjechało 1 listopada aż o 15 składów tramwajowych mniej niż zaplanowano. Tabor z tego zakładu był też brudny. Tramwaje linii „29” jeździły niekompletne i niezgodnie z wcześniejszymi ustaleniami oznakowane. Na szczęście z Nowej Huty wyjechały w tym dniu 2 składy ponad plan. Złagodziło to trudności w obsłudze cmentarzy w rejonie Podgórza. Autobusy z Płaszowa, kursujące na linii „R” nie były kompletnie oznakowane, a wóz pogotowia technicznego, w którym mieścił się punkt dyspozycyjny zakładu przy ul. Rakowickiej nie wyglądał estetycznie.

Pochwalić należy ofiarną pracę załogi Podstacji Lubicz. Mimo kłopotów energetycznych bez zakłóceń funkcjonowała komunikacja w ulicy Rakowickiej. Niezwykle ofiarnie pracowali w tych trudnych dniach motorniczowie i kierowcy, szczególnie ci, którym przyszło obsługiwać linie prowadzące do cmentarzy. Trudno było na liniach do cmentarzy w Batowicach gdzie najtrudniej było dojechać. Pracowali zapominając o przerwach posiłkowych. Zdali egzamin służby ZNR dwojąc się i trójąc by być wszędzie tam, gdzie zachodziła tego konieczność, a wśród nich Oddział Utrzymywania Tras, którego pracownicy ustawiając zabezpieczające barierki przy cmentarzach Rakowickim i Podgórskim oraz podając przez głośniki informacje o dojazdach i odjazdach sprzed cmentarzy, zadbali o bezpieczny i sprawny ruch pieszych.

Stwierdzić można, że kolejny egzamin ze sprawności, jaki MPK zmuszone jest zdawać rokrocznie w ostatnich dniach października i pierwszym listopada został zdany.

MARIA BUBACZEWSKA

Alejami szybciej i bezpieczniej

TRASY autobusowe przebiegające Alejami Trzech Wieszczów uchodzą wśród kierowców za trudne. Duży ruch, wiele skrzyżowań, tłok w wozach utrudniają jazdę. Do tego dochodzi jeszcze zły stan nawierzchni, kłopoty ruchowe związane z lewoskrętnymi, nie tylko własnymi, ale i poprzedzającymi pojazdami.

Przed dwoma laty władze Krakowa zdecydowały się na modernizację Alej. Koszt tych prac jest ogromny, ale przy obecnym natężeniu ruchu, są one po prostu niezbędne. Prze-

cież wtedy właśnie przebiegały dwie trasy międzynarodowe, tu koncentruje się spora część ruchu międzydzielnicowego w mieście. Pierwszym etapem modernizacji były prace w al. Słowackiego. Trwały one do listopada 1985 r., i dziś jeździ się tam znacznie lepiej, niż przed przebudową.

W tym roku, od lipca przebudowywano ponad kilometrowy odcinek al. Mickiewicza. Wykorzystano doświadczenia sprzed dwóch lat, prace przebiegały sprawniej, nie było niebezpieczeństwa, że listopadowy spadek temperatury skomplikuje układanie asfaltowego dywanika. Już ok. 20 października przywrócono na tej trasie normalny ruch.

Obecnie alejami jeździ się znacznie wygodniej. Szczególnie istotne dla MPK jest wydzielenie, po raz pierwszy w Krakowie, specjalnych pasów jazdy tylko dla autobusów. Przed skrzyżowaniami, prawym pasem mogą poruszać się tylko pojazdy skracające w prawo i jadące na wprost autobusy. Ułatwia to naszym kierowcom pracę w godzinach szczytu, zmniejsza czas ich oczekiwania w czesto tworzących się tu korkach.

Prace przy remoncie nie były proste. Zdarzało się, że równocześnie wykonywali swe zadania przedstawiciele kilkunastu firm. Koordynacją zajmowała się Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich w Krakowie. Tadeusz Dwornik z tej dyrekcji mówi, że było to bardzo skomplikowane zadanie. Nie ograniczono się tylko do wymiany nawierzchni — przebudowano całkowicie wszystkie, poza kanalizacją, instalacje pod

jezdnią. Dzięki temu, przez najbliższe lata, pod wyremontowanym właśnie odcinkiem nie powinny nastąpić żadne awarie co pozwoli na pełne wykorzystanie wszystkich pasów ruchu.

Na remontowanym odcinku znajduje się 6 skrzyżowań — 4 z sygnalizacją świetlną. Przebudowano jezdnię tak, że wszystkie lewoskręty odbywają się pasów wydzielonych. Na całej przebudowanej długości jezdni, są przynajmniej dwa pasy do jazdy na wprost, a przed ważniejszymi skrzyżowaniami bywają 4 pasy.

Do pełnej przebudowy Alej niezbędny jest jeszcze remont alej Krasieńskiego. Z chwilą zakończenia głównych prac w alei Mickiewicza rozpoczęły się już przygotowania do tego etapu. Na razie jednak ważniejsze jest „dopieszczenie” poprzedniego odcinka. A to może przeciągnąć się do wiosny.

Nie wyznaczono jeszcze terminu ostatnich prac przy modernizacji głównego ciągu komunikacji tranzytowej w Krakowie. Dotychczasowe remonty odbyły się w cyklu 2-letnim. Wiele wskazuje, że zostanie on zachowany i remont alei Krasieńskiego zostanie przeprowadzony w 1989 r.

Wypada wierzyć, że przebiegnie on jeszcze sprawniej, choć prace tegoroczne zyskały już bardzo wysoką ocenę, stanowiąc, zdaniem wiceprezesa Krakowa Mariana Kuliga, wydarzenie nie tylko na krajową skalę. Nie jest bowiem prosto przeprowadzić sprawnie roboty o takim zakresie i z udziałem tylu wykonawców. (kg)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

My już jesteśmy na drugim etapie

(Dokończenie ze str. 1)

nowych samochodów. Mówi się też... pracujecie dobrze, a za to dostaniecie pieniądze, a nie pozwala przecieć na to przekroczony w przedsiębiorstwie „pułap”. płac. Mówi się też o rzetelnej pracy, a więc dobrej eksploatacji samochodów, a my dbamy o nasze samochody i chcemy równocześnie wykonać normę, zia jakoś etyliny i olejów na to nie pozwala... My ciągniemy, ale samochody w takiej sytuacji długo nie pociągają...”

Odpowiada dyrektor Zbigniew Dymek... „12-procentowy próg w przedsiębiorstwie spowodowany jest tym, że w dalszym ciągu wyższy jest wzrost płac od wydajności pracy. Z chwilą osiągnięcia przez przedsiębiorstwo wyższego zysku, więcej przeznaczony zostanie na wynagrodzenia”.

Również kierowca Tadeusz Śliz... „Została nam wstrzymana nagroda specjalna, która jest przecież premią za ekonomiczną eksploatację pojazdu, która ma być wypłacana po każdym kwartale, a że fundusz płac przekroczony, my takiej premii nie otrzymujemy. Jeszcze w pierwszym kwartale sprzedany został na przetargu mój samochód, ostatnio w Zakładzie znów był przetarg. Ceny jakie teraz uzyskano za wozy są o wiele wyższe od tamtych z pierwszego kwartału... rzecz w tym, że mnie jeszcze dotąd nie wypłacono należnego procentu za sprzedaż wozu właśnie w pierwszym kwartale... ile więc na tym stracę?”

Odpowiada kierownik Zakładu Krzysztof Szopa: „W tym kwartale będzie wypłata za trzy kwartały tego roku”

Ludzie pytali jeszcze o efekty atestacji w MPK, krytykując ciągle wzrost ilości stanowisk nierobotniczych. Pytali też co stanie się z przereformowaniem administracji w władzach centralnych — gdzie

pójdą ludzie, którzy stamtąd będą musieli odejść? Na wszystkie pytania wyczerpująco odpowiadał Zbigniew Dymek.

Charakterystyczna była wypowiedź Krzysztofa Szopy: „...My już jesteśmy na drugim etapie reformy gospodarczej. Już od dawna w naszym Zakładzie powiazana jest wydajność kierowców z płacą. A nasi kierowcy pracują bardzo dobrze. Bardzo dobrze pracują również nasze warsztaty. Będzie premia eksploatacyjna. Mamy środki i otrzymaliśmy już w tym roku nowe samochody — 28 „żuków” i 47 samochodów służbowych. Możemy dostać jeszcze 10 samochodów. Do odbioru do końca tego roku będziemy mieć nie 22, a 32. Nie mamy na nie pieniędzy? Trudno, trzeba będzie parę tysięcy pożyczyć od tych, co je mają, a później oddać, chociażby od sąsiadów tu w Nowej Hucie... z Przedsiębiorstwa Pieców Tunelowych. Pytalem już nawet o to — odpowiedzieli, że pożyczą... chcą tylko prowizji w usługach, które im świadczymy... i to jest właśnie drugi etap reformy gospodarczej... swoboda działania gospodarczego... „która musi przynieść efekty”... „zysk dla przedsiębiorstwa. Do referendum pójdziemy wszyscy. Od drugiego etapu reformy gospodarczej w naszym kraju nie mamy innego wyjścia. Rząd i Sejm dają nam ramy działania, a środek wypisać przyjdzie nam samym”.

Po otwartym zebraniu partyjnym w ZTX — zebranie członków X POP, które rozpoczęło się wręczeniem legitymacji członka partii Stanisławowi Pleniowi i legitymacji kandydackich Robertowi Kaczmarczykowi, Tadeuszowi Uraczowi, Marianowi Wojniakowi i Andrzejowi Sadowskiemu.

MARIA BUBACZEWSKA





Trolejbusy w Tychach

KOMUNIKACJA trolejbusowa w Polsce, po zdawałoby się nieodwracalnym załamaniu w latach siedemdziesiątych (zachowała się tylko w Lublinie i Gdyni), w początku bieżącej dekady ponownie „powróciła do łask”. Przyczynami tego były niewątpliwie: względy ochrony środowiska, wzrost kosztów eksploatacyjnych trakcji autobusowej (koszty paliwa), które stały się porównywalne z nakładami na budowę i utrzymanie trolejbusowej sieci trakcyjnej, a także podjęcie produkcji, a także zakłady „KAPE-NA — Słupsk”. Linie trolejbusowe uruchomiono w Warszawie (ponownie), Tychach i Słupsku. Największy zakres uzyskała komunikacja w Tychach, a budowa linii jest kontynuowana. Tychy są widomym przykładem korzyści, jakie daje uruchomienie trakcji trolejbusowej — dlatego zasługują na bliższe przedstawienie, i to szczególnie dla pracowników naszego Przedsiębiorstwa.

Decyzję o budowie pierwszej linii długości 4 km podjął wojewoda katowicki 11 lutego 1982, a komunikację uruchomiono 30 września 1982 (!), co świadczy bardzo dobrze o inwestorze (WPK Katowice), projektancie (E-

lektroprojekt Łódź) i wykonawcy (PRI Tychy). Obecnie długość tras wynosi 17 km. Trolejbusy kursują na czterech liniach: 1, 2 i 3 i łączą Dworzec PKP z terenami przemysłowymi i Zajezdnią WPK (1 przez ul. Engelsa — Dzierżyńskiego, 2 przez Jaśkowicką — Stoczniovców 70, a 3 przez Engelsa — Fornalskiej — Koniewa). Linia 4 kursuje z Dworca PKP do os. Paprocany (położonego nad pięknym Jeziorem Paprocańskim). Projekt obejmuje docelowo 20 km tras (nowe linie do Żwakowa i w ul. Sikorskiego), a w dalszej perspektywie — ewentualnie linia do FSM).

W ruchu znajduje się 13 pojazdów w dni robocze i 8 w dni świąteczne. Stan inwentaryzowy taboru wynosi 24 wozy — jest to ilość przewidziana dla obsługi całej projektowanej sieci. Częstotliwość kursowania wynosi od 30 min. na liniach 1 i 3 — do 14 min. na „2” (przy czym przerwy są tu stanowczo za długie, gdyż linia ta obsługuje nowy, wielki kompleks osiedli przy ul. Harcerskiej — Stoczniovców 70 — Jaśkowickiej). Podstawową przeszkodą jest brak kierowców (jak w całym WPK) — co zmusiło MPK do okresowego zawieszenia linii 1 i 3.

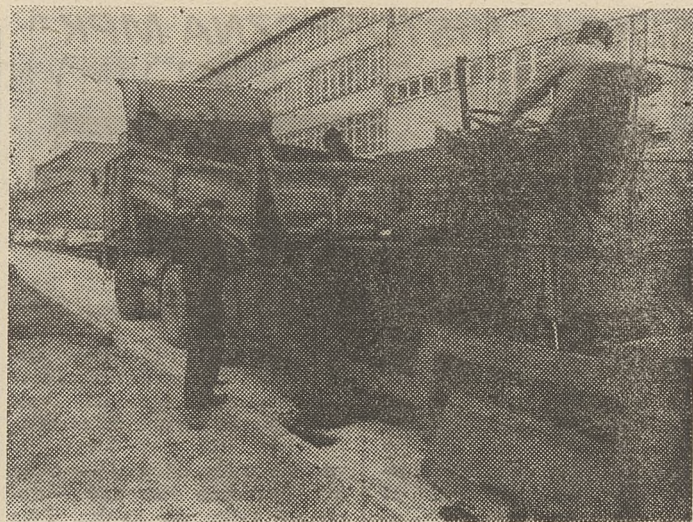
Istotne jest, że uruchomienie komunikacji trolejbusowej nie wymagało budowy zajezdni — obsługę taboru przeprowadza się na wydzielonym stanowisku w zajezdni autobusowej. W planach prze-

widziane jest powstanie zajezdni trolejbusowej w sąsiedztwie autobusowej. Sieć zasila 2 podstacje: „Zajezdnia” 2×800 kW i „Budowlanych” 3×800 kW. Obsługują ją dwa samochody wieżowe „Star-WUKO”. Kursują trolejbusy produkcji radzieckiej — „ZIU-9”.

Komunikacja ta zyskała powszechną aprobatę mieszkańców. W trakcji trolejbusowej (przeciwieństwo w tramwajowej) praktycznie nie występują zatrzymania ruchu — chyba że spowodowane brakiem napięcia — wtedy zajezdnia natychmiast wysyła autobus zastępczy oznakowany numerem linii trolejbusowej. Słowa krytyki dotyczą jedynie przedłużającego się okresu uruchamiania — następnych linii (główna przyczyna — brak kabli, potrzebnych także dla trakcji tramwajowej, która ma większą „siłę przebicia”). Tyski trolejbus stanowi jednak przekonywujący dowód przydatności tej trakcji w warunkach ruchu miejskiego.

A skoro już mowa o WPK Katowice — warto podkreślić, że średnia prędkość eksploatacyjna tamtejszych tramwajów (16,1 km/h) jest wyższa niż w Krakowie (15,8 km/h), podczas gdy 44 proc. długości tras w WPK jest jednotorowych. Niewątpliwie wpływa na to nadmiar sygnalizacji świetlnej w Krakowie i nonsensownie niekiedy długie cykle świateł. Ale to już temat na osobny artykuł.

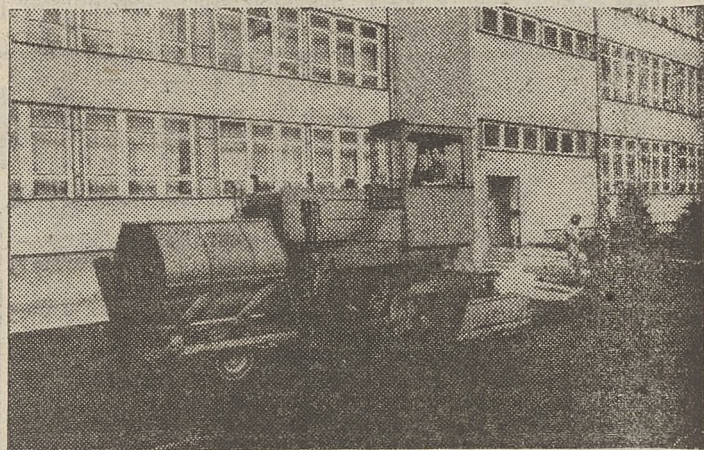
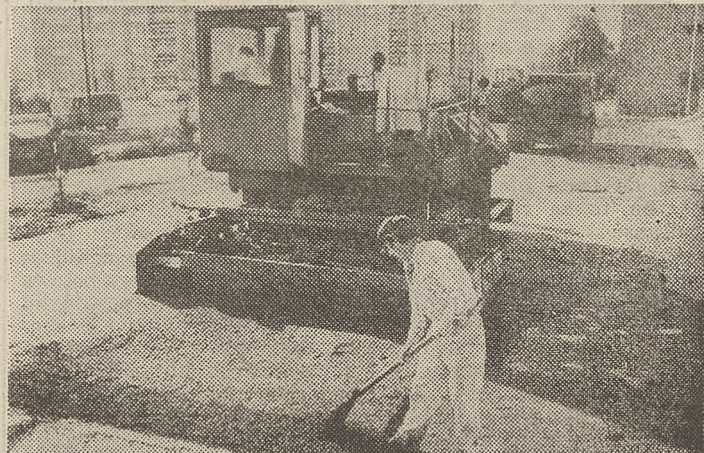
ŁUKASZ ROKITA



FOTOREPORTAŻ

WIDAJE się, że to było tak niedawno, gdy MPK przeprowadzało się do pomieszczeń przy ul. Brzeźka. Tymczasem minęło już 6 lat i asfaltowe nawierzchnie dróg dojazdowych do biurowca wymagały remontu. Dokonano go niedawno, przy pomocy bratnich firm, a nasz fotoreporter zarejestrował te prace. Pierwsze ze zdjęć pochodzi z redakcyjnego archiwum i przedstawia roboty przy drodze dojazdowej wykonywane przed laty. (kg)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Pracownicy WPK Słupsk już mają mieszkania

WŁASNE mieszkanie to sprawa dziś bardzo ważna, dla wielu najważniejsza. W „Sygnałach” informujemy jak przebiega działalność naszej spółdzielni mieszkaniowej. Ale przecież kłopoty w tej dziedzinie nie są tylko udziałem pracowników krakowskiego MPK. W 1985 r. w Słupsku powstała jedyna w Polsce spółka mieszkaniowa „Międzyzakładowy Zespół Mieszkaniowy przy WPK”. W ciągu dwóch lat wybudowano jeden budynek — 64 mieszkania. drugi doprowadzono do stanu surowego, pod trzeci wykona-

no już wykop. Wielkie budowanie ma zakończyć się 5 lat po powstaniu spółki — w 1990 r. 152 jej członków wprowadzi się do własnych M. o powierzchni od 63 do 85 m kw.

Inicjatorem założenia spółki był dyrektor WPK, dziś już prezydent miasta, Maciej Kobylński. Jako pierwszy w Słupsku zrozumiał, że pojedynczy zakład jest za słaby i za biedny, by porywać się na budowę mieszkań dla swych pracowników. Postanowiono połączyć siły. Członkowie spółki pracują w 12 słupskich przedsiębiorstwach. Budowa

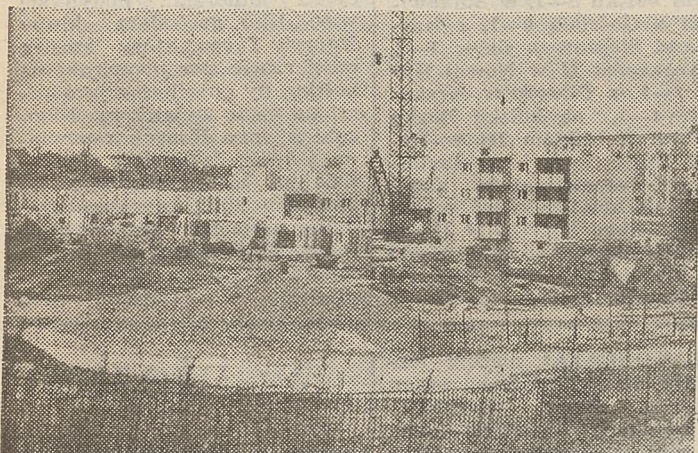
finansowana jest z ich pieniędzy. Nie powstają jednak za nie, jak gdzie indziej, domki jednorodzinne, lecz, budowane metodą tradycyjną, bloki.

Oczywiście te wszystkie zabiegi nie przyniosłyby natychmiastowego efektu, gdyby nie pomoc innych. Wszak załatwianie spraw formalno-prawnych związanych z rozpoczęciem budowy to dziś sprawa wielu lat. Ale pomoc zespołu do opracowania projektu osiedla, powołanego przez wojewodę, przyspieszyła sprawę o ponad 2 lata. Projekt zamiast ok. 3 lat wykonywano 8 miesięcy.

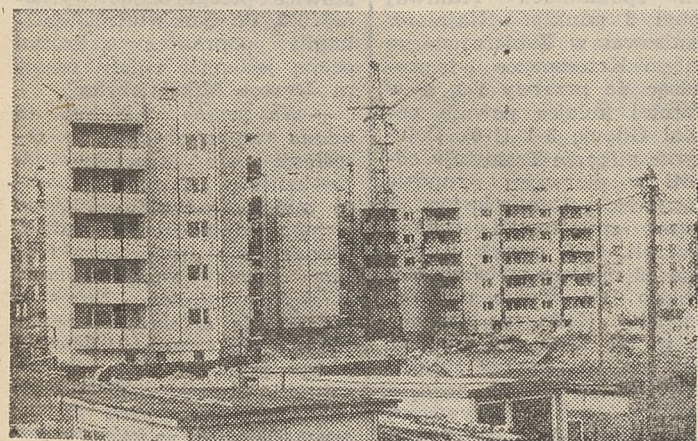
Nie znaczy to jednak, że życie udziałowców słupskiej spółki usłane jest różami. Np. kłopot wynika z faktu, że słupskie mieszkania zlokalizowane są w blokach wielorodzinnych. Tego nie przewidyli twórcy przepisów o sprzedaży działek, a także form kredytowania. W efekcie wznoszący swe mieszkania występują w urzędach jako indywidualni inwestorzy. Udziałowcy musieli występować z podaniami, w których odmawiali przyjęcia pieniędzy i prosili o przekazanie ich na konto spółki. Członkowie zespołu nie korzystają też z ulg dostępnych małym spółdzielniom mieszkaniowym przy zakupie materiałów budowlanych, muszą płacić ceny detaliczne.

Cena rezygnacji z formy spółdzielczej jest więc wysoka. Ale w Słupsku są z tego zadowoleni. Dzięki wybraniu innej drogi uniknęli mieszkaniowych normatywów. Przecież dziś mieszkanie buduje się na całe życie. A członkowie działającej przy WPK organizacji to przede wszystkim ludzie młodzi.

Gdy kierownik koszański oddziału „Trybuny Ludu” Jan Urbanowicz opowiada o tej historii, nie kryje uznania dla ludzi, którzy, mimo kłopotów, udowodnili, że jeśli się bardzo chce można w 2 lata po rozpoczęciu starań wprowadzić się do wybudowanego przez siebie bloku mieszkaniowego. (kg)



Fot. WŁADYSŁAW MAŁEK



TE DOMY nie powstają w Słupsku, lecz w Krakowie. Tak wyglądają budynki SM MPK w Krakowie. Zdjęcie górne wykonane na wiosnę, dolne jesienią. Fot. ST. MAKAREWICZ



ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

„NA KOLEJ ELEKTRYCZNA w Krakowie otrzymujemy liczne skargi z powodu zbyt nieregularnego krążenia wozów. Na nowych liniach wozy miały krążyć w 6 minutowych odstępach czasu, tymczasem w ostatnich dniach odstępy te, na przykład w ulicy Karłowickiej wyniosły 9 do 15 minut. to samo na linii Sienno-Dietlowska. Może to nieregularne krążenie wozów jest przyczyną, że motorowi pędzą potem bardzo szybko i doprowadzają do niebezpiecznych wypadków. Jeżeli kolej elektryczna ma przynosić pożytek publiczności, to przede wszystkim musi być zaprowadzony regularny ruch.”

„CZAS” — 8 listopada 1902 roku

*

„RUCH TRAMWAJOWY jest nieustannie przedmiotem uzasadnionych skarg publiczności. Codziennie otrzymujemy po kilka listów z zażaleniami na fakty, którym trudno byłoby dać wiarę, gdyby nie odnosiły się do tramwaju krakowskiego. Wszystkie linie boczne de facto nie funkcjonują, bo to że raz na trzy kwadransy przejedzie niemi jeden wóz, nie może być chyba nazwane „ruchem”. Podobna organizacja jest po prostu bałamuceniem pasażerów, którzy na mrozie wyczekują na próżno na nadejście wozu, a wreszcie zniecierpliwieni idą pieszo, lub biorą dorożki by powetować nadaremnie stracony czas. Pierwotnie zapowiadany rozkład jazdy, za-

prowadzający połączenie bezpośrednie ulicy Długiej z rogatką Zwierzyniecką, zmieniono samowolnie i wbrew potrzebom ogółu mieszkańców ustanowiono połączenie Podgórze przez Rynek z rogatką Zwierzyniecką, podczas gdy wozy z ulicy Długiej — o ile ich się można doczekać — dochodzą tylko do Rynku. Tym sposobem dzielnice sąsiadujące z Mostem Podgórskim mają aż trzy połączenia z miastem, tak jak gdyby były jego częścią najważniejszą. A przecież jeśli jeden z krańcowych punktów miasta musi już być koniecznie uznanym za najważniejszy, to z natury rzeczy prawo to należałoby przyznać Dworcowi kolei żelaznej i stamtąd należałoby urządzać bezpośrednie jazdy w różnych kierunkach. Pomimo jednak samowolnego przedłużenia jednej linii (ul. Zwierzyniecka), a zamknięcia drugiej (ul. Wolska), nie tylko nie zwiększono liczby wozów lecz przeciwnie, wozy krążą obecnie w liczbie mniejszej niż kiedykolwiek. Wczoraj na przykład na ogromnej linii z Mostu do Parku Krakowskiego zamiast siedmiu były tylko trzy wozy. Nic dziwnego skoro na trzydzieści wozów, które znajdują się w remizie, z górą połowa stoi beczynnie z popuszczeniami. Przyczyną jest znowu niedbalstwo, jak zapewniają kompetentni, ponieważ tory nie czyszczone należycie ze śniegu, powodują tzw. spalanie się motorów. Takich „niedokładności” moglibyśmy wymienić bardzo wiele na

podstawie nadesłanego nam materiału, a wszystkie dowodzą jednego, że zarząd Tramwaju nie chce, czy też nie umie kierować powierzoną mu instytucją w sposób, który by odpowiadał nie tylko publiczności, ale nawet akcjonariuszy. Skoro tak jest, powinny zabrać głos te czynniki, które są powołane do nadzoru nad wypełnieniem kontraktu — a zatem władze miejskie i rządowe”.

CZAS — 12 grudnia 1902 roku

*

W UBIEGŁYM MIESIĄCU obchodziliśmy 60-lecie komunikacji autobusowej w naszym mieście. Jubileusz zobowiązuje do zamieszczania pod tytułem „Ze starej krakowskiej prasy”, również krótkich informacji na temat początków komunikacji autobusowej w Krakowie. Te, które drukujemy poniżej są najstarszymi, jakie udało się odszukać.

„Dnia 30, 31 października i 3 listopada br., kursować będzie na Cmentarz Rakowicki autobus tramwajowy od godziny 2,00 po południu do godziny 8,00 wieczorem. Odjazd przed główną bramą Cmentarza Rakowickiego.”

Ilustrowany Kurier Codzienny — 31 października 1925 roku

„Autobus na Cmentarz. Dyrekcja tramwaju komunikuje, że od poniedziałku 15 bm., zacznie kursować autobus tramwajowy na Cmentarz Rakowicki. Stacja autobusu będzie się znajdować przy przystanku tramwajowym u zbiegu ulic Topolowej i Rakowickiej. Autobus kursować będzie od 10,00 rano do 5,00 po południu. Ceny biletów dla dorosłych 22 grosze, dla dzieci 10 groszy. Karty wolne oraz karty ulgowe dla jazdy autobusem są nieważne.”

Ilustrowany Kurier Codzienny — 14 lutego 1926 roku
Wybrała: (M. B.)

Sport rekreacja turystyka

Ważne dla narciarzy

COROCZNYM zwyczajem ogłaszamy akcję przygotowania sprzętu narciarskiego do sezonu zimowego 1987/88, przypominając jednocześnie warunki, jakie należy spełnić, aby sprzęt taki otrzymać:

● Wypożyczenie sprzętu na cały sezon dotyczy tylko uczestników imprez TKKF org. wspólnie z Działem Kultury i Sportu, z obowiązkiem zwrotu sprzętu bezpośrednio po imprezie (wyściece). ● Wypożyczający indywidualnie sprzęt do domu płać za każdą dobę zgodnie z regulaminem wypożyczalni. ● Wypożyczający sprzęt wyższej jakości winni okazać się klasą jazdy minimum II KR wg regulaminu PZN (wpis do karnetika narciarskiego). ● Ustala się następujące terminy wydawania sprzętu na sezon: 30.11.87 — organizatorzy imprez rekreacyjnych w MPK oraz uczestnicy czynów społecznych na rzecz wypożyczalni TKKF; 01.12.87 — czynni uczestnicy imprez rekreacyjnych w MPK, zajmujący czołowe lokaty w odbytych konkurencjach; 02.12.87 — czynni członkowie Ogniska TKKF „Tramwajarz” (min. 3-letni staż); 03.12.87 — pozostali pracownicy MPK i ich rodziny. Akcję przygotowania sprzętu (konserwacja, przegląd, naprawa itp.) rozpoczyna się 16.11.87. Za interesowanych proszę o wcześniejszy kontakt telefoniczny z kol. Fenrychem — PS — ul. Brożka 3 tel. 66-20-22 wew. 10—22.

U juniorów lepiej

GDY PIŁKARZE drużyny seniorów ZKS Tramwaj nie spełniają oczekiwań, uważniej śledzi się postępy młodzieży. Od czasu, kiedy Stefan Sękowski przestał być nauczycielem i trenerem młodych piłkarzy Tramwaju upłynęło już wiele czasu, a zespół wciąż nie może nawiązać do tamtych tradycji. Nie gra już wprawdzie w najniższych dla juniorów klasie rozgrywkowej, nie stało się tak jednak dzięki awansowi, lecz utworzeniu przez Krakowski Okręgowy Związek Piłki Nożnej B klasy juniorów.

Grający w I grupie A klasy juniorzy Tramwaju trenowani przez Jana Antczaka, osiągnęli w tym roku niezłe wyniki. Wydaje się, że można oczekiwać zmian na lepsze. Może w przyszłości oni, zamiast nie znajdujących miejsca w zespołach wyższych klas zawodników, stanowiąc będą trzon przyszłego Tramwaju, który skutecznie będzie walczył o czołowe lokaty w klasie okręgowej. A oto wyniki juniorów ZKS w jesiennej rundzie rozgrywek: z Dalinem II w Myślenicach 1—0, z Elektrem Dobczyce na własnym boisku 5—1, w Sułkowie z Gością 0—1, z Karpatami Siepraw u siebie 1—2, z Krakusem II w Nowej Hucie 2—4, z Gdovią w Krakowie 4—0, na boisku Borku 2—1, z Hutnikiem III w Nowej Hucie 1—0, i ze Skalnikiem Trzemesznią u siebie 8—2. A oto tabela tej grupy:

1. Gością	8 14 31—13
2. Krakus II	8 12 25—13
3. Tramwaj	9 12 24—11
4. Hutnik III	7 11 22—8

(kg)

ZAKOŃCZYLI, niezbyt fortunny dla Tramwaju, sezon piłkarze klasy okręgowej. O wynikach informowaliśmy na bieżąco, wypada więc tylko tu odnotować, że w 2 ostatnich spotkaniach Tramwaj zdobył 3 punkty. Najpierw zremisował w Zabierzowie ze Switem Krzeszowice 1-1 prowadząc do przerwy 1-0, a w ostatniej kolejce pewnie pokonał Gdovię 3-1 (1-0). Ostatnie piłkarze Tramwaju odnieśli w pierwszej rundzie rozgrywek 3 zwycięstwa, 3 mecze zremisowali, a aż 7 przegrali. Z 9 punktami zajmują 12 miejsce w tabeli. Jeżeli, co jest bardzo prawdopodobne, Dalin nie utrzyma się w III lidze, to drużyna, która po wiosennej rundzie zajmować będzie 12 pozycję, przyspoczy cykl rozgrywkowy rozpocznie w A klasie. Trzeba zrobić wszystko, by nie był to Tramwaj.

Już na zakończenie sezonu, piłkarze Tramwaju rozegrali

5. Karpaty	7 10 18—16
6. Gdovia	8 6 14—21
7. Elektron	8 6 14—20
9. Dalin II	9 4 12—23
8. Skalnik	8 4 20—34
10. Borek	8 1 9—28

Niestety, do KOZPN nie dotarli do momentu zamknięcia numeru „Sygnałów” sprawozdania ze wszystkich meczów, nie wszystkie też zostały rozegrane. Nawet jednak uwzględniając możliwe zmiany, pozycja drużyny jest lepsza niż w ostatnich latach, a gdyby nie trzy porażki jedna po drugiej, byłoby jeszcze lepiej. Niestety, nie można nie zauważyć niepokojącego zjawiska, jakim jest zachowanie młodych piłkarzy. Duże brawa należą się 9 zawodnikom, którzy utrzymali do końca zwycięskie 1—0 na boisku Hutnika, ale też nie można przemilczeć postępowania dwóch ich kolegów, którzy zostali wyrzuceni z boiska przez sędziego, zwłaszcza że w meczach juniorów, czerwone kartki zdarzają się bardzo rzadko. I jeszcze jedna sprawa. Kiedy zrezygnował z funkcji kierownika drużyny Stefan Sękowski, nie znalazł się w klubie chętny do pracy z juniorami. Podjął się więc tego gospodarz klubu Henryk Tyrpa, który czasem musi rzucić swe obowiązki na boisku, by pojechać z juniorami na mecz wyjazdowy. Nieoceniony pan Henryk zapowiada jednak, że wiosną nie będzie już kierownikiem... Do Norymbergi, z pierwszą drużyną, wyjechało ok. 10 działaczy. Komentarza nie będzie.

Jesień

na własnym boisku sparringowy mecz ze Switem Krzeszowice przegrywając wyrażnie 0-3. Po tym właśnie spotkaniu poprosiłem o krótką ocenę jesiennej rundy trenera Jerzego Mikołajczyka.

— Na pewno nie była to udana runda, choć ja się rewaluacji nie spodziewałem. Zdobyliśmy jednak 3-4 punkty mniej, niż planowaliśmy. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że odeszło z drużyny w krótkim czasie 8 zawodników. Właściwie żadna formacja nie została w składzie z poprzedniego sezonu. Newralgiczna sprawa to obsada bramki. Bogusław Sliwa bronął dobrze w dwóch pierwszych meczach, po których jak na ironię mieliśmy 9 straconych goli. Janusz Starzyk, który przeszedł do nas w zmianach za Krzysztofa Szczurka



Literatura ufologiczna

SADZE, że omówione w poprzednich artykułach książki wystarczą Czytelnikom do zorientowania się, że polscy ufologowie dysponują dość pokazną literaturą, składającą się w większości z wartościowych książek. Celowo nie omawiałem pozycji, które poruszają różne aspekty UFO w jednej książce, gdyż moim zdaniem są to prace popularystyczne, a nie badawcze (zarzut ten kierowałem do polskich autorów książek ufologicznych). Nie znaczy to jednak, iż są one bezwartościowe, wręcz przeciwnie, niektóre z nich są bardzo interesujące, jak np. Hansa Holzera „Ufonauci”, Brinsley Le Poer Trencha „Tajemniczy goście” czy Jacquesa Vallee „Anatomia fenomenu”.

Osobny rozdział stanowią książki tzw. „kontaktowców”, ludzi, którzy twierdzą, iż nawiązali kontakt z ufonautami, latali ich pojazdami, a nawet odwiedzali inne planety. W chwili obecnej dysponujemy czterema książkami tego typu: D. Fry „Zdarzenie w White Sands”, B. Nelsona „Moja podróż na Marsa, Wenus i Księżyc”, F. Strangesa „Wenusjanin w Pentagonie” i H. Mengera „Do was z kosmosu”. Trudno jednak rewaluację te traktować poważnie, gdyż autorzy nie przedstawili żadnych fizycznych dowodów na poparcie swych słów.

Przetłumaczonych zostało również wiele innych książek, jak np. J. Magora „Obcy zawsze nad nami”, B. Dewnina „Biblia i latające spodki”, J. V. Buttlara „Fenomen UFO”, Ch. Berlitta „Zdarzenie w Roswell” czy A. Shuttlewooda „Ufonauci”. Aby jednak

omówić te pozycje, trzeba by kilkanaście kolejnych artykułów, a opisać moglibyśmy właściwie tylko kilka nowych przypadków, gdyż w wielu pozycjach autorzy powtórnie omawiają raporty, opisane we wcześniejszych książkach.

Wreszcie ostatnia grupa przetłumaczonych książek to pozycje nie związane bezpośrednio z UFO, jak np. Ch. Berlitta „The Bermuda Triangle” czy Sally i Alana Landsburgów „The Outer Space Connection”.

Na zakończenie tego minicyklu informującego o znajdujących się w Polsce tłumaczeniach obcojęzycznych książek ufologicznych wspomnieć należy, iż w historii naszej działalności organizacyjnej, niejednokrotnie staraliśmy się zainteresować oficjalne wydawnictwa (np. KAW, MAW, Sigma, Alfa) wydaniem książek ufologicznych. Nie spotkał się jednak z żadnym zainteresowaniem, dlatego też książki te mogą znać jedynie nieliczni.

„7 lipca 1952 r. North American Alliance otrzymało informację o lądowaniu UFO w NRD. Pochodziła ona od Os-kara Linke, byłego burmistrza Gleimshausen niedaleko Meiningen. Złożył ją pod przysięgą przed obliczem amerykańskiej i angielskiej komisji dochodzeniowej:

— Miałam zamiar osiąść na Zachodzie, pojechałam więc rowerem z moją 12-letnią córką siedzącą na przyczepce do granicy zachodniemieckiej. Rosyjscy strażnicy domyślili się tego i kazali nam wrócić do domu. Tym razem postanowiliśmy iść lasami, ok. 5 km do granicy. Nagle moja

córeczka wskazała na coś jasnego, prześwitującego między drzewami. Rozejrzałem się dookoła, rower schowałem w krzakach, a my z córką stanęliśmy między drzewami. 25, może 30 metrów przed nami zauważyliśmy okrągły obiekt o średnicy ok. 8 metrów. Świecił, w górnej części była czterokątna konstrukcja. Była ciemniejsza od obiektu i przypominała wypolerowane aluminium. Stał się z tyłu za matym pagórkami, obserwując dwie czelakopodobne istoty, wysokie na 1,20 m, stojące po drugiej stronie polany. Nosiły jednokształtne srebrne kostiumy. Jedna z nich miała zawieszony na piersi górniczo-podobny przedmiot wielkości 3 paczek papierosów. Przedmiot świecił dziwnym światłem. Obcy odwrócili się i poszli z powrotem. Istota prowadząca miała założony szklisty hełm. W pewnej chwili odwrócili się ponownie, pobiegli do nas i zanim się zorientowałem porwali moją córeczkę. Pobiegli w kierunku otwartego łuku czworokątnej budowli i weszli do środka. Dopiero wtedy zobaczyłem dookoła obiektu dwa rzędy okragłych okien. Czterokątna budowla zbliżyła się powoli do okragłego obiektu, który odbił się od ziemi. Na spodzie widać było coś, co przypominało napęd. Obiekt latający uniósł się na wysokość ok. 30 m i odleciał”.

Linke był głęboko przekonany, że widział nową rosyjską maszynę latającą. O UFO nigdy nie słyszał”.

Wg Johannaesa von Buttlara „Fenomen UFO”.

BRONISŁAW RZEPECKI (GBNOL)

Spartakiada sportów obronnych

I oeszcz nie był przeszkodą

7 LISTOPADA niezbyt zachęcająca pogoda wróżyła że od tygodni zapowiadana impreza sportów obronnych nie dojdzie do skutku. Jednak organizatorzy tj. Zakładowe Koło LOK, a ściślej Klub Sportów Obronnych wspólnie z Wojewódzką Radą Zrzeszenia Sportu: Turystyki „Ogniwo” Zarządem Zakładowym ZSMP oraz Działem Kultury i Sportu postanowili się nie poddać aurze. Zebrano się pod jednostką wojskową, podjęto decyzję przeniesienia „toru przeszkód” do sali gimnastycznej strzelanie z kbks pod dach, a konkurencję rzutu granatem do „transzei”, z konieczności odbywać w warunkach boiowych tj. „na polu ood wilgotną chmurką”. Decyzja zapadła, lecz warunkiem powodzenia imprezy są uczestnicy — przyjdą czy nie — będzie o kogo organizować czy też trzeba wszystko odwołać. Pomimo wielkich starań i wysiłków? Pierwsi pojawili się OHP-owcy pracujący w naszym przedsiębiorstwie, wkrótce byli następni — uczniowie szkoły przyzakładowej — jedna, druga, trzecia i dalsze drużyny 4-osobowe. Nadzieja wstępuje w organizatorów, żeby jeszcze trochę pracowników, a może jeszcze jakieś dzieciaki — przecież dla nich też przygotowano specjalną konkurencję. Spartakiada sportów obronnych odbyła się, ludzie nie zawiedli pomimo zimna i dżdżystej pogody — nie było co prawda przewidywanych wcześniej 100 osób, lecz i dla tych którzy nie przestraszyli się pluchy (ok. 50 osób) warto było to wszystko organizować!

Uroczystego otwarcia spartakiady dokonał prezes Zakładowego Koła LOK: Stanisław Kowalczyk, witając zebranych

oraz życząc im jak najlepszych wyników w trójbój obronny. Najpierw rywalizowały dzieci (których o dziwo, zebrało się aż trzynaścioro), potem juniorzy do lat 18, seniorzy do lat 35 i starsi. Nie dopisały tylko panie (trzy reprezentantki ołci wieknej na tak olbrzymią załogę — to trochę mało). Konkurencje odbywały się jednocześnie na wszystkich 4-ch stanowiskach tj.: kbks — tor przeszkód — rzut granatem i pistolet pneumatyczny! Najtrudniejszy „orzecz do zryzienia” mieli sędziowie rzutu granatem, którzy urzędowali na stanowisku pod parasolkami i dodatkowo musieli poszukiwać chowających się w błotku granatów. Frajda była wielka, lecz dobrze, że w jednostce byli sprawne umywalki! Również tor przeszkód sprawił wiele trudności uczestnikom imprezy chociaż na sali było ciepło i nie „siąpiło za kołnierz”. Widać i tu organizatorzy zapomnieli o tym, że jednak sprawność fizyczna przeciętnego cywila dość znacznie odbiega od sprawności żołnierzy Wojska Polskiego! Szkoda tylko że ofiarą tego braku przewidywania musiał stać się jeden z uczestników imprezy, uczeń naszej szkoły przyzakładowej, który skreślił nogę. Może jest to jeszcze jeden dowód na zbyt małe przywiązywanie wagi przez zwykłych śmiertelników do codziennej porcji zwykłej gimnastyki lub biegów dla zdrowia wokół bloków. Po zaciętych pojedynkach, uzyskano następujące wyniki: drużynowo zwyciężył zespół ZNR — 271 punktów, przed LOK — 236 pkt., ZSMP — 227 pkt., ZAB — 221 pkt., ZTS — 167 pkt., ZSZ — 139 pkt., OHP — 136 pkt. i gośćmi z Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji — 123 pkt.

Indywidualnie najlepsi byli: w grupie juniorów: Zbigniew Kubik OHP — 58 pkt., Dariusz Wirczek ZSZ — 57 pkt., Bogusław Suder LOK — 55 pkt.

W grupie seniorów do 35 lat: Zbigniew Plichta ZSMP ZTS — 99 pkt., Wojciech Temeriusz ZAB — 81 pkt., Jacek Kielich LOK — 80 pkt.

W grupie seniorów powyżej 35 lat: Marian Rogowski ZNR — 75 pkt., Jerzy Pszyk ZNR — 73 pkt., Ładusz Szopa MPWiK — 70 pkt.

W grupie dzieci: Wojciech Rogowski ZNR — 49 pkt., Tomasz Piszczek ZTS — 35 pkt., Madzia Maniecka ZAB — 33 pkt.

Najlepszymi strzelcami zawodów okazał się Marian Rogowski, który uzyskał 33 pkt. na 50 możliwych. Granatem najcelniej rzucał Wojciech Temeriusz, który zdobył 39 punktów. Tor przeszkód najszybciej pokonał Władysław Kozioł z ZNR z czasem 23 sekundy.

Po zawodach tradycyjnie była oczywiście grochówka żołnierska, no i odebranie zasłużonych nagród, dyplomów, pucharów i medali (dla najlepszych, ufundowany przez dyrekcję MPK i WRZSiT „Ogniwo”). Podziękowanie przedstawicielowi jednostki wojskowej — kapitanowi Wygodzie za udostępnienie terenu jednostki oraz sprzętu na spartakiadę — złożył w imieniu dyrekcji MPK Stanisław Kowalczyk, który podziękował również uczestnikom za sportową postawę w zmaganiach oraz wspaniałą wolę walki, jak również całemu komitetowi organizacyjnemu spartakiady za sprawne przeprowadzenie imprezy. (Z.F.)

8 LISTOPADA br. odbył się zakładowy turniej tenisa stołowego pracowników MPK i ich rodzin zorganizowany przez działaczy Ogniska TKKF „Tramwajarz”. Świetlica ZTP przy ul. Rzemieślniczej 20 wyposażona w dwa stoły ping-pongowe, przygotowana była na znacznie większą frekwencję. Działająca od 17 lat sekcja tenisa stołowego TKKF w naszym przedsiębiorstwie nie potrafi znaleźć odpowiedniego „magnesu” przyciągającego chętnych do tej wspaniałej dyscypliny sportu. Czyżby — szczególnie wśród młodzieży — nie było chętnych do pójścia w ślady wspaniałych reprezentantów Polski w tenisie stołowym — walczących w ścisłej czołówce światowej — Andrzeja

Tenis stołowy

Grubby i Leszka Kucharskiego

Zespołowo w turnieju MPK zwyciężyła drużyna ZTP, zdobywając puchar przechodni dyrekcji, II miejsce zajęł zespół ZP przed Zarządem, ZNT i ZSP.

Indywidualnie: I miejsce nasz niepokonany od lat mistrz przedsiębiorstwa Stanisław Mikulski przed Andrzejem Wardytą, Antonim Kądziołką oraz Zdzisławem Uranem.

W debłu oczywiście para Mikulski — Kądziołka nie dała pozostałym żadnych szans, wygrywając zdecydowanie przed parą Wardyta — Uran i Prokopiuk — Dyr-

ga. Najlepszym wręczono upominki rzeczowe i dyplomy ufundowane przez dyrekcję.

Dziwna wydaje się nieobecność reprezentacji ZTH, która potrafiła we wrześniu zorganizować własny — zakładowy turniej, ze wspaniałymi, mobilizującymi do walki nagrodami (I miejsce śpiwór), a w turnieju MPK-owskim nie uczestniczyli. Czyżby zbyt strach przed spotkaniem z lepszymi.

Przypominamy zainteresowanym pracownikom MPK i ich rodzinom, że treningi sekcji ping-pongowej TKKF odbywają się w świetlicy ZTP przy ul. Rzemieślniczej 20 w każdy poniedziałek i piątek od godz. 14.30—17.00. Zapraszamy chętnych. (Z. F.)

na dziewięć punktów

oddanego do Wisty, jest dobrze wyszkolony technicznie, chce grać, ale nie ma dobrych warunków fizycznych, a i on w w meczu z dawnymi kolegami z rezerwy Wisty nie ustrzegł się błędów.

Są kłopoty z grą obrońców, wciąż szukam zawodnika zdolnego pokierować poczynaniami całego zespołu. Owszem, przyszedł do Tramwaju kilku nowych zawodników, ale nie wszyscy jednak okazali się potrzebni drużynie. Kompletnym niewypałem stał się Grzegorz Kuć, na którego najbardziej liczyliśmy. Przyszedł do nas odciąć kuponu i musieliśmy się rozstać. Andrzej Michno natomiast strzelił w 6 meczach 7 bramek, dobrze spisywał się Jacek Nęceć, Jerzy Reperowicz, który przyszedł z Garbarni to dopiero materiał na zawodnika.

Nie bez znaczenia dla postawy drużyny był fakt, że na letnim obozie było zaledwie 5 zawodników pierwszej drużyny. Dobrze, że niemal w ostatniej chwili udało nam się namówić na dalsze występy Henryka Śmiałka, bez którego byłoby jeszcze gorzej.

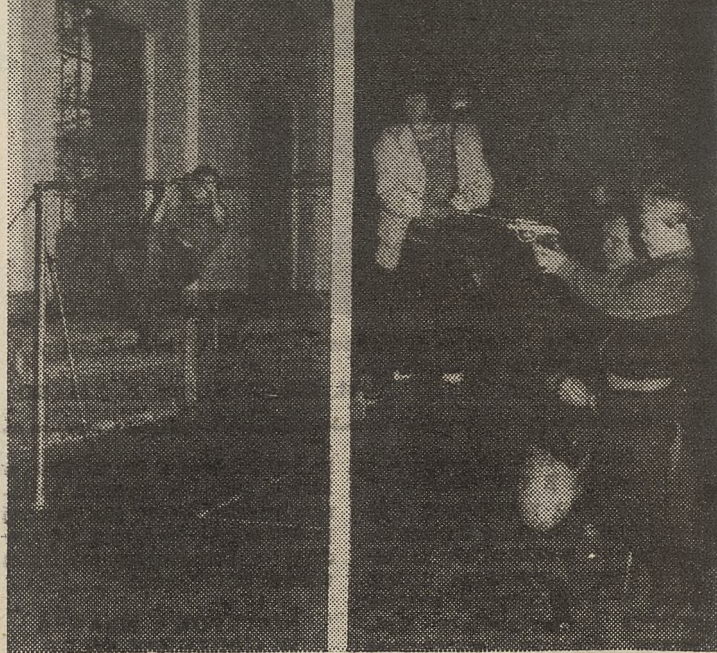
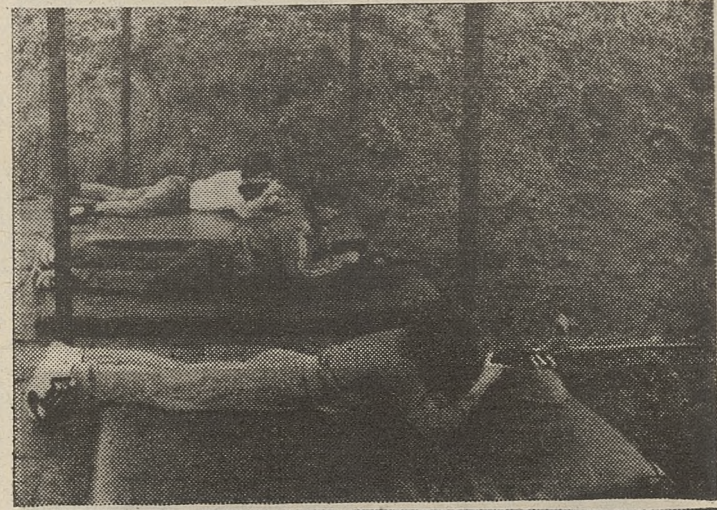
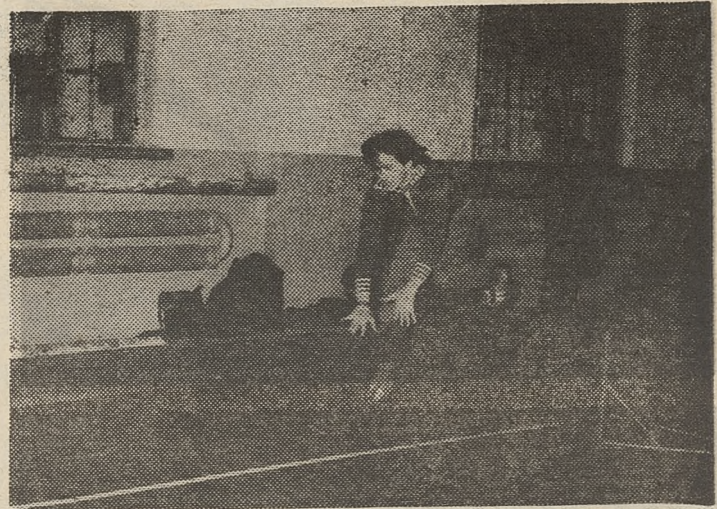
Zimą planujemy, jak zwykle obóz w Osieczanach, w czasie ferii szkolnych, by mogli pojechać z nami spisujący się coraz lepiej juniorzy. Wśród nich moje największe nadzieje budzi Andrzej Pachacz — 16-latek, który arał latem bardzo dobrze, ale ostatnio jakby się zagubił. On jednak ma talent. Byłoby moja osobista kleska, gdyby został zmarnowany. Oczywiście będziemy chcieli pracować z młodzieżą, ale przecież przede wszystkim musimy utrzymać się w „okręgówce”. A do te-

go mamy jeszcze fatalny terminarz. Dwa pierwsze mecze z Gościbą i Wawelem, głównymi pretendenciami do III ligi, wysoko przegrane, fatalnie ustawiły drużynę psychicznie. W rewanżach może być tak samo. Mam jednak nadzieję, że nowi zawodnicy w pełni wkomponują się w zespół. Wówczas powinno być lepiej.

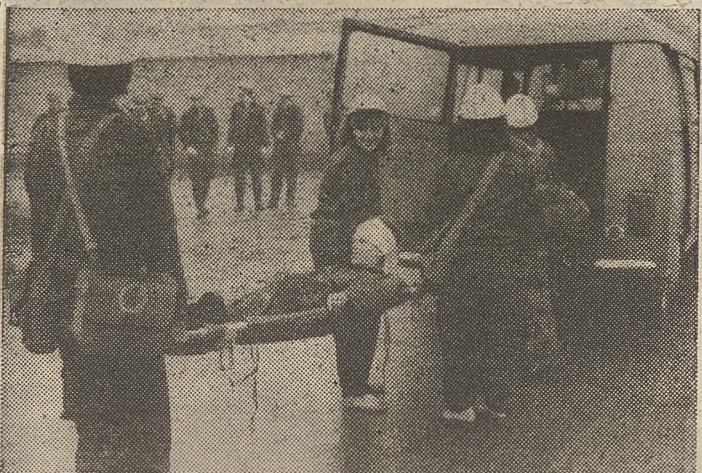
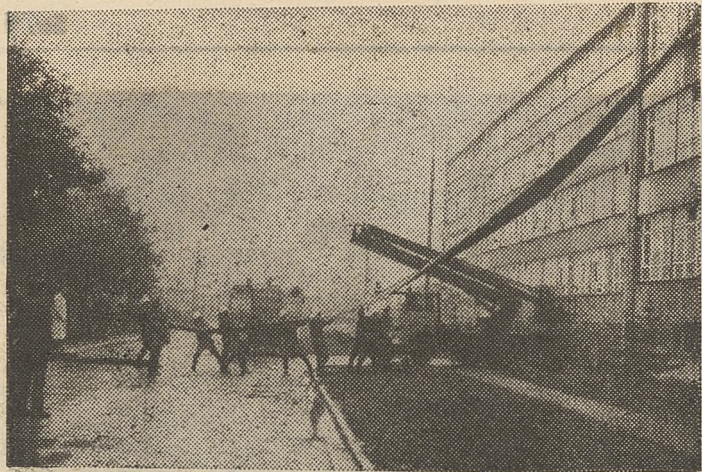
A oto tabela klasy okręgowej po jesiennej rundzie rozgrywek:

1. Wawel	13 24 25—2
2. Gościbia S.	13 23 37—10
3. Wisła II	13 17 25—14
4. Świt	13 14 20—18
5. Prokocim	13 13 22—28
6. Hutnik II	13 12 17—13
7. Cracovia II	13 12 13—14
8. Kabel	13 12 25—27
9. Prądniczanka	13 12 17—22
10. Grębałow.	13 11 15—17
11. Clepardia	13 11 16—20
12. Tramwaj	13 9 18—29
13. Strażak Rącz.	13 6 12—30
14. Gdovia	13 6 10—26

(kg)



Fot. WLAYSŁAW P. MALEC



W SOBOTĘ 7 listopada zakładowy Oddział Obrony Cywilnej MPK odbył kolejne ćwiczenia.

Fot. WŁADYSŁAW P. MAŁEC

BLIŻSZA WSPÓŁPRACA JELCZA Z CSEPELEM

Nowy etap współpracy Jelczańskich Zakładów Samochodowych i węgierskich zakładów Csepel wyznacza podpisana w październiku kolejna umowa konkretyzująca wzajemne dostawy, współpracę techniczną i serwisową. Csepel nadal dostarczać będzie do Jelcza podwozia do autobusów typu „M-11” i „L-11”, ale także różnorodne podzespoły, takie jak silowniki do sterowania drzwiami, mechanizmy kierownicze, elementy złączone. W 1987 r. przekaże ogółem Jelczowi 1500 podwozi, zaś w roku 1988 — 1800 podwozi. W zamian Jelcz dostarczy partnerom do końca br. 250 kabin do ciężarówek, a w przyszłym 300. Ostatnie spotkanie przedstawicieli dyrekcji zakładów Csepel i Jelcz doprowadziło także do podpisania nowego porozumienia o współpracy ich służb serwisowych.

BUKARESZT OTRZYMAŁ NOWĄ LINIĘ METRA

W Bukareszcie przekazano do użytku nową linię metra długości 8 kilometrów. Połączyła ona północną dzielnicę przemysłową Pipera z leżącym w centrum stolicy rumuńskiej placem Victorii. Jednym z pierwszych pasażerów nowej linii był sekretarz generalny RPK, prezydent SRR, Nicolae Ceausescu, z którego inicjatywy rozpoczęto w latach 70. budowę tego najskuteczniejszego środka komunikacji miejskiej w dwumilionowej metropolii Rumunii. Pierwszy odcinek tamtejszego

metra oddano do użytku w 1979 r. Obecnie długość bukarzeszkiej kolei podziemnej przekroczyła 46 km, a jego udział w transporcie miejskim wzrósł do 25 proc.

NIETYPOWA KRAKSA W GORZOWIE WLKP.

Wyjątkową niefrasobliwość wykazał motorniczy tramwaju nr 2 w Gorzowie Wlkp. i to nie jakiś niedoświadczony młokos, lecz doświadczony pracownik z dużym stażem, wyróżniany nawet w konkur-

Mieszanka pikantowa NIE TYLKO

sach. Otóż stwierdziwszy po wyjeździe z zajezdni awarie wozu, wbrew przepisom podjął jazdę w tył, bez jakiegokolwiek ubezpieczenia. Doprowadziło to do zderzenia z nadjeżdżającym z tyłu kolejnym składem. Straty materialne są bardzo duże. Byli również ranni. 6 osób trzeba było odwieźć do szpitala.

W SZCZECINIE OTWARTO TRASĘ ZAMKOWĄ

W Szczecinie otwarta została nowa arteria komunikacyjna — Trasa Zamkowa. Są to dwa mosty na Odrze Zachodniej i Parnicy oraz cały system estakad, który łączy rejon portu szczecińskiego z centrum miasta. Nowa i bardzo ważna dla komunikacji miejskiej arteria ma długość 2300 metrów. Odciąża ruch na

Na przystanku spotyka się dwóch znajomych. Jeden idzie o kulach.

— Co ci się stało?!
— Wpadłem pod autobus...
— Kiedy?
— Pół roku temu...
— I jeszcze musisz chodzić o kulach?
— Lekarz mówi, że już nie, ale adwokat, że muszę...

*

Na zebraniu ścisłego kierownictwa zakładu:

— No, pierwszy punkt obrad mamy za sobą — mówi prowadzący posiedzenie — wytypowaliśmy z naszego grona



osoby do nagród. Ale teraz czeka nas o wiele trudniejsze zadanie. Trzeba wymyślić, za co przyznajemy im te nagrody...

*

Jadący tramwajem małżonkowie dostrzegają wsiadającą do wozu znajomą:

— Kiedy Zosia podejdzie do nas, pochwal jej nowy kapelusz — prosi żona.

— Po co? — dziwi się mąż.

— Bo niedawno zgodziłyśmy się, że nie masz za grosz gustu...

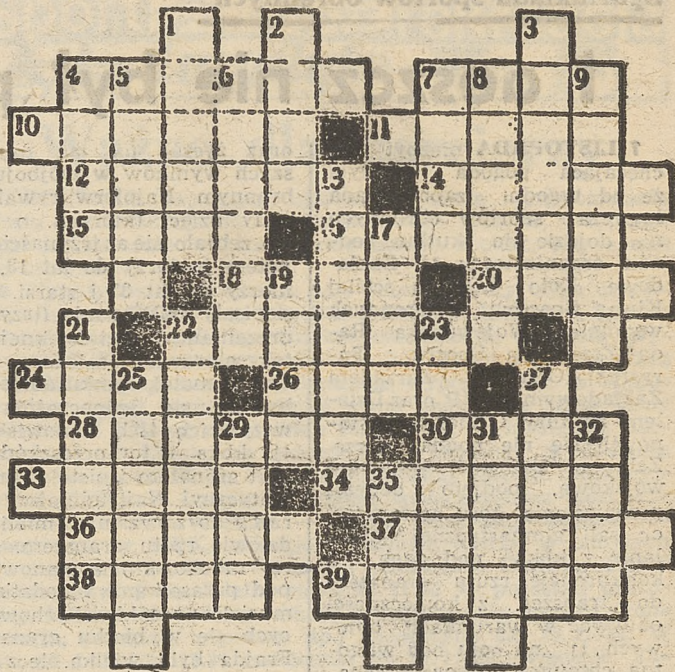
*

W dziale personalnym przyjmują nowego pracownika:

— Twierdzi pan, że będzie pan bardzo dobrym strażnikiem nocnym — pyta kadrowy.

— Tak, na pewno, sen mam bardzo czujny, lada szmer i zaraz się budzę...

KRZYŻÓWKA NR 19



POZIOMO: 4. najpopularniejszy japoński aktor filmowy, 7. w ręku miotacza, 10. naczynie ofiarne, 11. postać jamochłonnów, 12. na kuchennym stole, 14. kamień szlachetny, 15. wyspa w pobliżu Irlandii, 16. część wulkanu, 18. tytułowa rzeka poematu Czesława Miłosza, 20. stragan, 22. chroniona z rodziny jaskrowatych, 24. dozorca w obozie koncentracyjnym, 26. bóg miłości, 28. rodzaj japońskiego teatru, 30. imię Komenskigo, czeskiego reformatora szkolnictwa, 33. wartość, zaleta, 34. kolega frezera, 36. nie dla jarosza, 37. chrząszcz z rodziny żuków, 38. waszmość, 39. francuski fizyk, matematyk, sformułował m. in. prawo hydrostatyki.

PIONOWO: 1. oszukańcze przedsięwzięcie, 2. kość, 3. szybki żaglowiec o smukłym kadłubie i bardzo wysokich masztach, 4. placek pieczony na Święto Paschy, 5. srebrzystobiałą metal, aktywny chemicznie, 6. muza z kulą nieba i cyrklem, 7. rzędna wysokości punktu, 8. jedna z form agitacji, 9. odbiornik, 13. tkanina bawełniana, 19. pies lub kot, 21. rodzaj kilimu, 22. dzień powszedni, 23. superekspres „Kraków — Warszawa”, 25. nałogowiec, 27. Andrea, doża Genui, 29. planeta Układu Słonecznego, 31. sieć zastawiana do połowów ryb morskich, 32. na szyję, 35. pies myśliwski.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NUMERU 18

Poziomo: laser, indyki, odwaga, zająd, kloaka, ekonom, klawo, banan, wytyk, Edwarda, rower, Raksa, kilowat, koksa, agada, psiak, grawer, Rizan, obora, Tygrys, Tairon, obawa.

Pionowo: Anglia, tyrada, lizak, sółka, rodeo, zwroty, ogrody, lowelas, wirówka, burek, nawyk, nerka, Warta, tykwa, klasa, okrzyk, skwary, grabie, dialog, proso, Iwona, krata.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowała **MARIA KONCZEWSKA**. Nagroda do odebrania w redakcji.

lutym przyszłego roku dostanie „etat” na wielu stacjach metra.

W EKWADORZE STANĄŁ TRANSPORT MIEJSKI

W stolicy Ekwadoru Quito doszło do poważnych zamieszek ulicznych podczas antyrządowej demonstracji studentów i robotników, którzy podjęli strajk generalny. W wyniku strajku całkowicie sparaliżowany został transport miejski w stolicy i kilku innych miastach. Dla zapobieżenia

obwodu elektrycznego o napięciu 52 000 wolt o bardzo niskim nateżeniu. W ten sposób pęcy i nogi ewentualnego agresora zostaną porażone na ułamek sekundy. Kilka z 14 300 paryskich taksówek już jest wyposażonych w to urządzenie, ale dwa stowarzyszenia konsumentów francuskich zaprotestowały przeciwko instalowaniu „elektrycznego krzesła”.

WYBUCH BOMBY W PESZAWARZE

Na dworcu autobusowym w Peszawarze, w północno-zachodnim Pakistanie, wybuchła bomba o dużej sile, powodując znaczne straty materialne. M. in. uszkodzeniu uległo 25 autobusów komunikacji miejskiej, 13 osób odniosło poważne obrażenia. Ten właśnie dworzec terroryści upodobał sobie szczególnie. Był on już kilkakrotnie obiektem zamachów bombowych.

W BULAWAJO TRZEBA DOPŁACAĆ ZA APETYT

W mieście Bulawajo w Zimbabwie za przejazd taksówkami, kursującymi po stałych trasach, pasażerowie muszą obecnie płacić nie tylko za długość trasy, lecz także za własną wagę i wymiary. Władze zgodziły się na tę innowację, wychodząc naprzeciw postulatowi kierowców, którzy uważają, że pasażerowie o dużej tuszy, zajmujący więcej miejsca, powinni uiścić wyższą opłatę.

(Oprac. I-k)

ELEKTRYCZNE KRZESŁA W TAKSÓWKACH?

Do arsenału środków obronnych paryskich taksówkarzy przed agresywnymi klientami, obok tradycyjnego już groźnego psa na przednim siedzeniu czujnego na najłżejsze poruszenie się pasażera, dojdą wkrótce... „elektryczne krzesła”. Przez dyskretne naciśnięcie pedału, kierowca będzie mógł podłączyć niesfornego pasażera na jedną sekundę do

w Paryżu ostatni etap prób uniwersalnego robota-sprzątacza, przeznaczonego głównie do oczyszczania korytarzy i peronów stołecznego metra. Z wyglądu robot jest kwadratowa skrzynia o boku ok. 1,5 m i wysokości ok. 50 cm. Kieruje nim starannie zaprogramowany komputer. Specjalne urządzenia ultradźwiękowe pozwalają mu omijać pasażerów, nie wywracać się, a nawet korzystać z ruchomych schodów. Konstruktorzy uwzględnili nawet taką specyfikę paryskiego metra, jak wysoka przestępczość i chuligaństwo. Przy próbie zaatakowania robota wydaje on przenikliwy sygnał dźwiękowy, a następnie informuje o możliwym niebezpieczeństwie najbliższy komisariat policji. Po próbach robot-sprzątacze w