

SYGNAŁY

MPK

DWUTYGODNIK

ZAŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 21 (332)

Rok XII

15 XII 1987 r.

Cena 5 zł

Św. Mikołaj w MPK

TRWA akcja mikołajowa, organizowana przez służby socjalne i związek zawodowy. Jak co roku poszczególne zakłady i pionierzy organizują zabawy choinkowe dla dzieci, na których malcy obdarowywani są przez św. Mikołaja paczkami, a dorośli organizują im zabawy i konkursy, w których na najlepszych czekają nagrody. Dotychczas imprezy mikołajowe zorganizował Zakład Zaopatrzenia (do zabawy dzieciom przygrywał zespół muzyczny „Pantograf”) oraz ZTX i Zarząd Przedsiębiorstwa, przy udziale zespołu „Rytm” z ZTH. Samodzielnie (tj. bez pomocy Działu Kultury) organizował zabawę dla dzieci Zakład Sieci i Podstacji, zaś w kolejce czeka jeszcze Pion Ruchu.

Nie jest to koniec przyjemności przygotowanych dla

dzieci na okres świąteczno-noworoczny. Okazuje się, że dla dzieci, na które rodzice pobierają w MPK zasiłek roczny, zakupiono 1200 biletów na imprezy noworoczne. I tak dzieci młodsze, w wieku do 7-8 lat, będą mogły wybrać się 10 stycznia do Domu Kultury „Krakus” na widowisko słowno-muzyczne pt. „Opowieści wiatru” oparte na baśniach J. Christiana Andersena. Natomiast dzieci starsze będą się mogły wybrać 17 stycznia do kinoteatru „Związkowiec” na film „Piotruś Pan”, któremu towarzyszyć będą konkursy i turnieje z nagrodami. Bilety na te imprezy można już nabywać codziennie u kauców w poszczególnych zakładach. Mamy nadzieję, że wszystkie imprezy będą mile wspomniane przez dzieci. (A.Z.)



Fotoreportaż z uroczystości na str. 5.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

70 rodzin ma mieszkania

„TO JEDEN z naszych największych sukcesów w 112-letniej historii komunikacji miejskiej w Krakowie — powiedział dyrektor Tadeusz Trzmieł, przyjmując z rąk prezesa Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz” Józefa Brabackiego symboliczny klucz do pierwszego, oddawanego do użytku, bloku mieszkaniowego dla pracowników MPK.

Jest to rzeczywiście powód do dumy, gdyż mimo dość dawno przydzielonej przedsiębiorstwu lokalizacji, dopiero po powołaniu własnej Spółdzielni Mieszkaniowej budowa „ruszyła z kopyta”. Wiosną ubiegłego roku „Sygnały MPK” relacjonowały uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod ten budynek.

Znając budowlany marazm, z niedowierzaniem słuchało się zapewnień o rewelacyjnie krótkich terminach, jakie obiecywał generalny wykonawca, Kombinat Budownictwa Mieszkaniowego Nowa Huta. I oto, w kilkanaście miesięcy później, 10 grudnia stanęliśmy przed budynkiem, który o-

trzymał adres: ul. Białoruska 19, gdzie zamieszka 70 rodzin pracowników MPK.

Dziewięciu szczęśliwców otrzymało klucze, już nie symboliczne, ale prawdziwe, do własnych M-3, M-4 i M-5 z rąk sekretarza KK PZPR Józefa Szczurowskiego i wiceprezydenta Krakowa Mariana Kuliga. Tuż przed przecięciem biało-niebieskiej wstęgi sekretarz J. Szczurowski, patronujący wszystkim inwestycjom przedsiębiorstwa zwrócił się pół-żartem do przyszłych mieszkańców — „Gdybyście zauważyli jakies usterki, reklamacje proszę zgłaszać tym, którzy wręczali Wam klucze”. (Dokończenie na str. 7)

PAP informuje:

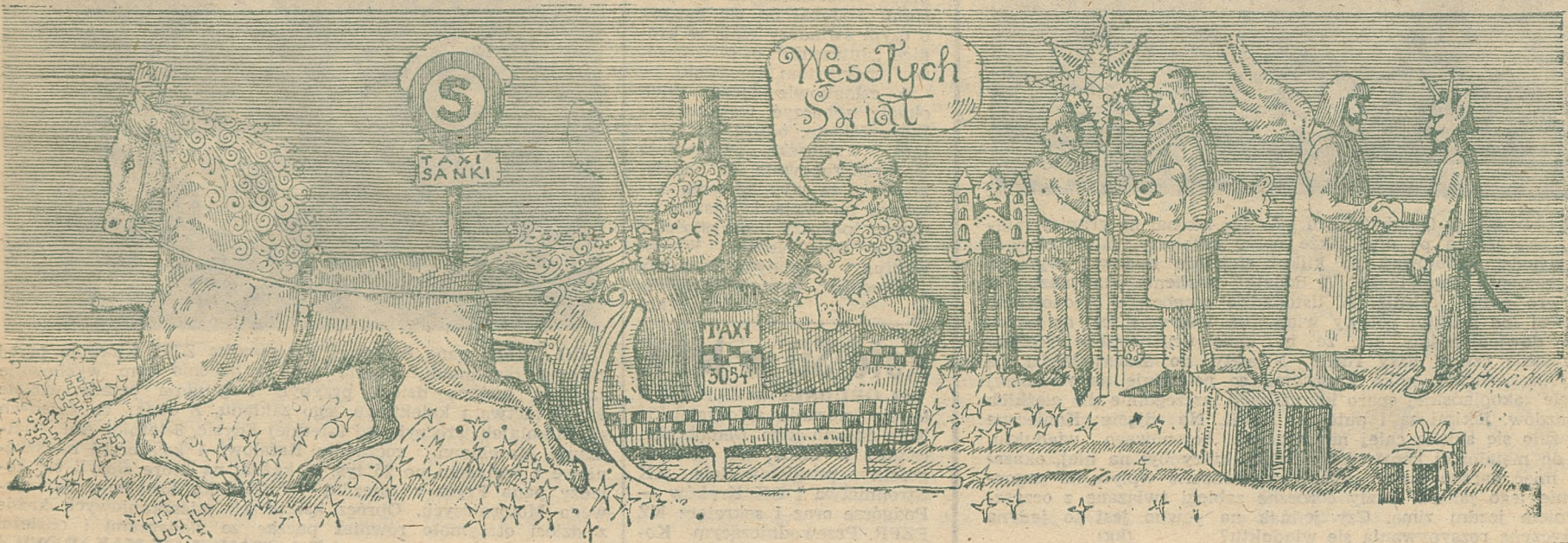
POLSKA AGENCJA PRASOWA też odnotowała w swym ogólnopolskim serwisie sukces, jakim było oddanie naszego bloku. Oto, co napisał reporter PAP na ten temat: 10 bm. w Krakowie w osiedlu Wola Duchacka przekazano do użytku blok mieszkalny, wybudowany dla Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz”. Kamień węgielny pod ten pierwszy dla krakowskich tramwajarzy budynek o 70 mieszkaniach wmurowany został 4 czerwca ub. r., a roboty ruszyły pełną „parą” od marca br. Załoga Kombinatoru Budownictwa Mieszkaniowego Nowa Huta udowodniła, że mieszkania można budować szybko.

CZY zaprenumerowałeś już SYGNAŁY MPK na 1988 rok?

Jeśli nie, zgłoś się jak najprędzej do kółportera w swoim Zakładzie.

Tylko w SYGNAŁACH wiadomości o naszej firmie, ciekawostki komunikacyjne z kraju i ze świata. Tylko w SYGNAŁACH — wydarzenia sportowe, imprezy kulturalne i towarzyskie w MPK. Tylko w SYGNAŁACH możesz przeczytać o znajomych z pracy, a może i o sobie...

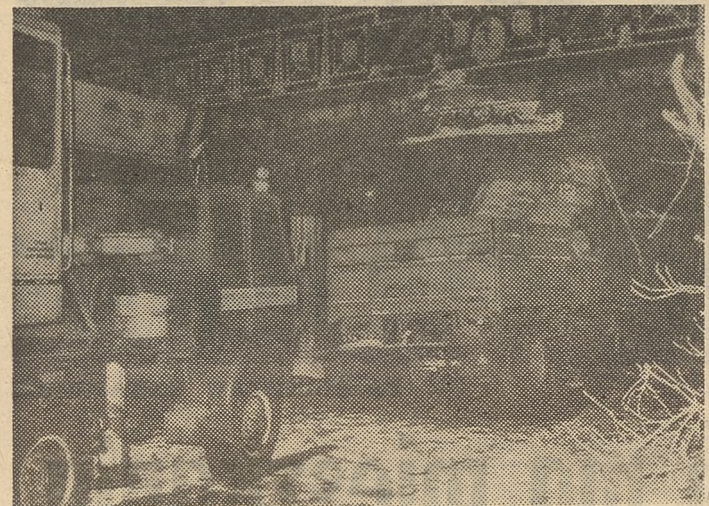
Nie zwlekaj!



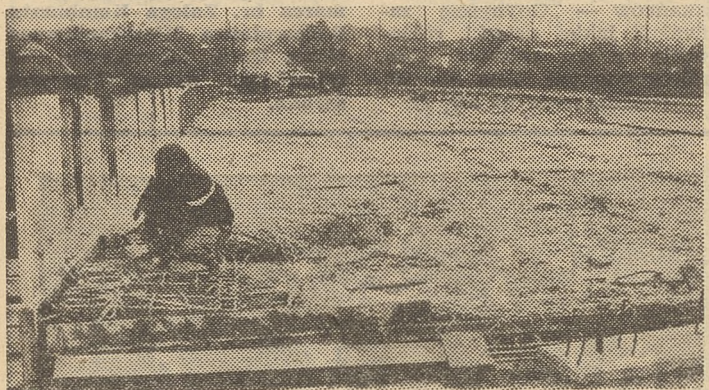
Rys. PIOTR DIELSKI



DLUGO wspominać będą dzieci pracowników Zakładu Taksówek imprezę mikołajową, zorganizowaną dla nich w świetlicy biurowej przy ulicy Brożka. 200 dzieci w wieku od 2 do 13 lat miało okazję nie tylko otrzymać paczkę ze słodyczami z akcji socjalnej, ale również wziąć udział w przeróżnych konkursach i zdobyć atrakcyjną zabawkę. Dzieci śpiewały, mówiły wierszyki, rysowały Mikołaja i diabła (aniola nie było), brały udział w grach zręcznościowych. Np. 4 i 5-latkę przenosiły ziemniaka na nodze. Było przy tym wszystkim wiele śmiechu i ogólnej radości, w której uczestniczyli również dorośli. Zmęczone emocjami dzieci zasiadały do stołów — piły herbatę i z apetytem zjadły przygotowane dla nich pączki. Podczas imprezy grał zespół muzyczny „Rytm”. Organizatorami udanej zabawy były Rada Pracownicza, Związki Zawodowe i X Koło ZSMP, którego członkowie ufundowali dzieciom zabawki na nagrody — wszyscy z Zakładu Taksówek. Mikołaj i diabeł „w cywilu” są również pracownikami ZTX. Wiele inwencji i wysiłku włożyły w przygotowanie całości imprezy panie pracujące w zakładzie. (M.B.) Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



JAK SIĘ OKAZUJE, dźwigi naszego pogotowia wypadkowe- go okazują się niezastąpione nie tylko w przypadkach wykolejeń wozów tramwajowych. Przed paru dniami kroniki krakowskiej milicji odnotowały dość rzadki wypadek. W środku nocy potężny „jeleż” z przyczepą Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej, wiozący kontener pełny bułgarskich towarów, które miały dotrzeć do łódzkich sklepów, ugrzązł pod wiaduktem kolejowym przy ul. Prądnickiej. Przyczepa okazała się bowiem za wysoka. Kierowca, Jan M. z Klaja tłumaczył milicjantom, że jadąc w przeciwną stronę z tym samym ładunkiem, przejechał bez żadnych problemów pod sąsiednim przesłaniem, ale tłumaczenie nie na wiele się zdało wobec faktów. Ekspert z służby ruchu MO orzekł, że nie zastosował się do znaku drogowego zakazującego wjazdu pojazdów o całkowitej wysokości ponad 3 metry. Ponieważ nie udało się zaklinowanym pojazdem wyjechać z pułapki o własnych siłach, wezwano pomoc z MPK, która okazała się skuteczna, co nie zmienia faktu iż straty wyniosły aż 300 tys. złotych, bowiem kontener nie wytrzymał kontaktu z wiaduktem. Nam się wydaje, że przed ukaraniem pechowego kierowcy, warto by dokładnie zmierzyć wysokość prześwitu, bo a nuż nie zgadza się ona z oznakowaniem i znów trzeba będzie kiedyś wzywać nasze dźwigi? Na zdjęciu: podczas akcji ratunkowej. (l-k) Fot. JADWIGA RUBIŚ



WIADUKT w Opatkowicach leży już niemal na granicy miasta, lecz jeżdżą po nim także nasze autobusy. Z niepokojem przychodzi odnotować, że kilkunastoletnia budowla wymaga już remontu kapitalnego. W dodatku nasilenie prac nastąpiło dopiero późną jesienią. W listopadzie rozpoczęto betonowanie prawej (od miasta) połowy wiaduktu. Wówczas też, na budowie dowiedzieliśmy się, że na zimę uruchomione zostaną wszystkie cztery pasy ruchu. Niestety, do dzisiaj jeździ się w Opatkowicach tylko 2 pasami, co powoduje na ruchliwej trasie zakopiańskiej sporo komplikacji, szczególnie dla ciężkich pojazdów, jakimi są i autobusy MPK. Na zdjęciu: Konieczne okazało się skucie całej nawierzchni betonowego wiaduktu, aż do metalowej konstrukcji. Beton, który był na niej, okazał się mieć bardzo niskie parametry. Podobno wpływ na pogorszenie jego jakości miały coroczne zabiegi związane z oczyszczaniem jezdni zimą. Czy jednak na pewno jest to jedyna przyczyna rozsypywania się wiaduktu? (kg)

Fot. GRZEGORZ KOZAKIEWICZ

Sprawy ważne dla zbawidowców

WYJĄTKOWA frekwencją cieszyło się zebranie Zarządu Koła ZBoWiD w MPK, które 9 grudnia poświęcono podsumowaniu całorocznej pracy. Warto pamiętać, że Koło ZBoWiD w MPK jest po organizacji w HiL najliczniejsze w naszym mieście.

Szczegółowe sprawozdanie wygłosił prezes Koła Stanisław Czajkowski. W sprawozdaniu znalazły się wszystkie sprawy ważne dla członków tej organizacji, a więc wyniki pracy poszczególnych komisji, w tym bodajże najważniejszej Komisji Socjalnej i Zdrowia. Ze sprawozdania przewodniczącego dowiedzieć się można było, że Koło ZBoWiD w MPK liczy 185 kombatantów, w której to liczbie znajduje się 9 kobiet i 30 podopiecznych, którymi są wdowy po kombatantach. Przedstawiając zakres pracy w br. Komisji Odznaczeniowej, prezes mówił o ilości przyznanych członkom ZBoWiD odznaczeń typowo kombatanckich, takich jak Krzyże Oświęcimskie, Medale Zwycięstwa i Wolności, Medale za Utrwalanie Władzy Ludowej i Krzyże Partyzanckie, oraz państwowych, dodając że zwiększone zostały ostatnio przez Radę Państwa wymagania przy ich przyznawaniu. Wracając do Komisji Socjalnej i Zdrowia, ma ona bardzo szeroki zakres działalności, zajmuje się przyjmowaniem i rozpatrywaniem wniosków o zapomogi bezzwrotne, przydziałem wczasów i sanatoriów, a także ostatnio sprawą bardzo istotną dla ludzi w podeszłym wieku — zała-



twianiem domowych telefonów.

Niezwykle miłym i wzruszającym zarazem akcentem zebrania było uhonorowanie dyplomami i upominkami pieńicznymi członków Koła, którzy w tym roku ukończyli 80, 75 i 70 lat.

W dyskusji mówiło się o wielu sprawach: o dodatkach do emerytur dla posiadaczy najwyższych odznaczeń państwowych, które w tej chwili po zdevaluowaniu się złotych, stały się raczej symboliczne i które wymagają jakiegoś sensownego przeliczenia, o uprawnieniach kombatantów, szczególnie przy okazji wizyt u lekarzy w różnego rodzaju przychodniach, w których to prawo wchodzenia poza kolejnością nie zawsze jest respektowane. Poruszając sprawy dawne, z lat walki i pracy zawodowej biorący udział w dyskusji mówili też o dniu dzisiejszym — II eta-

pie reformy gospodarczej. Poruszyli też sprawę pomieszczenia na utworzenie przez nich „Izby pamięci” i w ostatnim czasie nie zawsze udanych, nie z ich winy, spotkań z młodzieżą naszej Zasadniczej Szkoły Zawodowej, które to spotkania bywają lekcją historii i patriotyzmu dla młodych. Jako przykład służyć może tu porządkowanie przez uczniów grobów poległych w czasie ostatniej wojny żołnierzy, którzy wiekiem niewiele różnili się od nich samych.

W zebraniu udział wzięli: I zastępca dyrektora Marian Dudek, który przedstawił dzień dzisiejszy i zamierzenia przedsiębiorstwa, oraz kolektyw społeczny i polityczny MPK. W zebraniu uczestniczył również prezes Zarządu Dzielnicowego ZBoWiD w Krakowie-Śródmieściu Zyg-munt Kończak. (M.B.)

Fot. STANISŁAW TYRAN

Koncert w Centrum Zdrowia Dziecka

5 GRUDNIA w Centrum Zdrowia Dziecka odbył się koncert chóru szkolnego „Jutrzenka” ze Słomnik, przeznaczony dla młodych pacjentów. O „Jutrzenkę” pisaliśmy już w „Sygnałach” kilkakrotnie. Warszawski występ wypadł odnotować, bo był on możliwy także dzięki życzliwości dyrektora MPK — Tadeusza Trzmiela. I tym razem, jak już wielokrotnie, słomniczanie dotarli na miejsce koncertu autobusem wypożyczonym z naszego przedsiębiorstwa. Wypada tu z satysfakcją odnotować łańcuch dobrej woli. Opiekunowie „Jutrzenki” Aniela Małgorzata i Eugeniusz Korkoszowie sami zaproponowali dyrekcji CZD występ zespołu, przeznaczając na koszty wyjazdu nagrodę specjalną z XI Ogólnopolskiego Festiwalu Pieśni o Morzu w Wejherowie. MPK nieodpłatnie użyczyło autobusu i 5 grudnia możliwy był koncert przed niecodziennym audytorium. Podobał on się bardzo, o czym świadczy wpis w kronice „Jutrzenki” oraz wręczone chórzystom upominki.

A członkowie chóru mieli okazję zobaczyć warszawskie Stare Miasto, odbyć interesującą wycieczkę. Eugeniusz Korkosz zapewnia, że podziękowanie za wypożyczenie autobusu na wyjazd nastąpi w marcu, podczas uroczystości z okazji Dnia Kobiet. Wtedy, według wstępnych ustaleń, „Jutrzenka” wystąpi w MPK. (kg)

Koło SD w MPK

11 GRUDNIA w ZAP odbyło się zebranie założycielskie Koła Stronnictwa Demokratycznego w MPK, na którym gościli przedstawiciele KK Stronnictwa i DK Kraków — Podgórze oraz I sekretarz KZ PZPR. Przewodniczącym Koła został Jerzy Talowski.



AKCJA fundowania książeczek mieszkaniowych nabrała w MPK nadzwyczajnego rozpędu. VI Koło ZSMP wraz z ORZ Zakładu Autobusowego w Czyżynach ufundowało wychowawce Domu Dziecka nr 8 w Nowej Hucie, Bożenie Czopek, książeczkę z wkładem 60 tys. zł, obiecując uzupełnić go jeszcze w przyszłym roku. Podczas uroczystości wręczenia książeczki, fundatorzy przekazali również pozostałym podopiecznym Domu 30 paczek mikołajowych, które otrzymali dzięki życzliwości dyr. Stanisławy Kostro. (jmm)



DO DOMU pana S. Fryza, pracownika ZTH, któremu przed paroma tygodniami zmarła żona i obecnie sam wychowuje czwórkę małych dzieci, przybyli 4 grudnia przedstawiciele kierownictwa i kolektywu jego zakładu. Z okazji zbliżających się Mikołajek wręczyli oni 9-letniej Edycie, 8-letniej Ani, 3-letniemu Marcinowi i rocznemu Rafałowi 4 książeczki mieszkaniowe z wkładem po 25 tys. zł każda, na które złożyli się koledzy pana Fryza z zajezdni i z Ośrodka Szkolenia Zawodowego Motorniczych. Oprócz książeczek mieszkaniowych każde z dzieci otrzymało również paczkę ze słodyczami i odzieżą. (A.Z.)

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

CZY MOŻE istnieć w tej sprawie prawda obiektywna? W każdym razie w najbliższym czasie będzie jej — przynajmniej tej de iure — szukał niezależny sąd. Autor, nie będąc — na szczęście — prawnikiem, opiera reportaż na tym, co usłyszał od podejrzanego o spowodowanie katastrofy motorniczego, jego rodziców oraz od najbliższych jednej ze śmiertelnych ofiar, a także na tym, co zobaczył w dwóch warszawskich mieszkaniach i w grochowskim areszcie śledczym.

3 września Wojciech S. jak niemal wszyscy zaczynający dzień pracy w zakładzie MZK na Młynarskiej poszedł oglądać rozbity poprzedniego dnia na Bemowie tramwaj. Zdevastowany skarpeta motorniczego. Popatrzeli, pogadali trochę, zakleli szpetnie i z myślą... „przecież mi się to nie zdarzyło” szli do dyspozytorni. 3 września szósty dzień pracy Wojciecha S. Miał tego dnia jeździć na linii 22. Wyjazd z zakładu 4.19. Spóźnił się patron — każdy nowo kreowany motorniczy przez dwa tygodnie jeździ z opiekunem. Dyspozytor nerwowo spoglądał na zegarek. W końcu „puścił wóz” innemu pracownikowi. Wojciechowi S. i jego patronowi przypadała linia 26. Wyjechali na trasę.

Czekam w gabinecie kierownika ochrony Aresztu Śledczego Warszawa — Grochów. Patrzę przez okno. Labirynt płotów z drucianej siatki, parterowe baraki zwane tutaj pawilonami, betonowy mur, błyskające szkłem „koguty” w rogach więziennego kwadratu. Oka drucianych siatek zamazują obraz; poruszające się w głębi sylwetki osadzonych i strażników jakby rzucony na szary papier amatorski sitodruk.

— Wychowawca zaraz zauważył, że z chłopakiem jest kiepsko — powiedział mi przed kilkoma minutami — Apatyczny, mało komunikatywny, trzęsący się. Żeby zapobiec jakiemuś niebezpieczeństwu daliśmy go do pracy na korytarzówkę. To cały dzień w ruchu. Sprzątanie, wydawanie posiłków. Mniej czasu na dreczenie się myślami, które przecież niczego nie zmieniają.

Szczęk klamki. Szczupły, w zbyt obszernym więziennym uniformie próbuje przybrać postawę zasadniczą. Melduje się kapitanowi. Ręce z trudem utrzymują się przy szwach spodni. Może porozmawiać, nie żeby chętnie, ale może. Oficer rzuca kilka uspokajających zdań. Ręce chłopaka nie wytrzymują, splatają się palce, słychać trzask w stawach. Zostajemy sami. Przypalamy papierosa. Dopiero ode mnie dowiaduje się, że na dniach prokuratura ma zamiar przesłać do sądu akt oskarżenia. Trudny początek rozmowy, długa chwila namysłu zanim pozwala mi na wyciągnięcie magnetofonu.

Pierwsze pytanie prokuratora rejonowego brzmiało:

— A o czym właściwie chce pan pisać?

— O człowieku — wyjaśniam — Przecież przed procesem muszę się pozwierzyć od wyrażania opinii. Prawo prasowe...

— Wy akurat przejmujecie się prawem prasowym — przerywa mi prokurator. — Sprawa jest niezwykle trudna i delikatna. Można powiedzieć specyficzna. To jedna z tych, w których skutek przeważa nad winą i właściwie on będzie miał największy wpływ na wysokość kary. To samo wydarzenie zakodzone, powiedzmy, uszkodzeniem tramwaju, choćby i najbardziej poważnym, choćby nie, wielkim przestępstwem, niemal uchyleniem. Lecz w tym przypadku zginęli ludzie.

Interesuje mnie sprawa zastosowania tymczasowego aresztowania. Czy naprawdę było konieczne? Przecież podejrzanemu nie zamierzał się ukrywać, czy w jakikolwiek sposób utrudniać postępowanie, nie zarzucono mu popełnienia zbrodni. Prokurator wyjaśnia, że rodzaj środka zapobiegawczego determinowany był znacznym stopniem społecznej niebezpieczeństwa czynu zagrożonego karą, której górna granica wynosi 8 lat. Tymczasem aresztowanie nie może być stosowane, jeżeli przestępstwo zagrożone jest karą pozbawienia wolności najwyżej roku.

— Ale... — mam jednak dużo wątpliwości. Mówię o nich.

— Chyba chce pan spytać czy były jakieś naciski od góry — niecierpliwie się prokurator. — Nie, nie było żadnych. Oczywiście zainteresowanie sprawą było ogromne, telefony wprost się nie urywały, muszę przyznać, że czasami przeszkadzało nam to w pracy, ale nie wpłynęło w żadnej mierze na naszą decyzję. Tymczasem aresztowanie podejrzanego miało spełnić także rolę prewencyjną. Namnożyło się ostatnimi

czasami wypadków i katastrof komunikacyjnych. Każdy kierujący pojazdem mechanicznym musi zdawać sobie sprawę, czym jemu samemu grozi moment nieuwagi.

— Ale...
— Przecież wiemy, że dla Wojciecha S. najdotkliwszą karą będzie wspomnienie tego dnia. Prawo bierze pod uwagę nawet sumienie sprawcy, jego skrupałość, ale o wyroku decyduje sąd.

DZIEWIĄTA GODZINA PRACY:

Tuż po pierwszej. Zaczyna wkładać się zmęczenie. Gaz, hamulec, drzwi, spojrzenie w lusterko, rzut oka na sygnalizację świetlną, drzwi, gaz...

— To zupełnie coś innego niż jazdy instruktażowe — powie po dwóch miesiącach Wojciech S., kiedy spytam, czy jego zdaniem w czasie praktyki kursanci nabierają odpowiednich nawyków, choćby baczego spoglądania na zwrotnice.

— W czasie jazdy kursowych instruktorzy bardzo dbają, byśmy wykształcili w sobie pewne odruchy, które zapewnić mają bezpieczeństwo naszej pracy. Myślę, że 70 godzin wystarczy, aczkolwiek mogłoby ich być więcej. Zamiast uczyć się skomplikowanej budowy tramwaju, których i tak nie mamy prawa dotykać w razie awarii, zamiast nauki o Polsce współczesnej, przydałoby się więcej jazdy.

Przejdzie z tramwaju z literką „L” na niebieskim tle do pracy samodzielnej jest najbardziej trudnym momentem dla każdego motorniczego. Przystanek, na którym wchodzi pierwszy pasażerowie, jest miniaturowym Rubikonem, przez który przechodzimy się wszyscy w każdym zawodzie. Liczy się od niego już nie tylko sygnalizacja, znaki drogowe, milicjant na skrzyżowaniu, ale także to, co dzieje się z tyłu — w wozie i na przystankach.

Żeby nie rzucać nowo kreowanych motorniczych od razu na głęboką wodę, powołano w MZK instytucję patronów.

O „czarnym czwartku” — raz jeszcze

Ten dzień jak garb...

Przez pierwsze 15 dni towarzyszy nowemu — pracownikowi doświadczony tramwajarz, który na bieżąco koryguje ma drobne niedociągnięcia, ocenić pracę motorniczego, pomagać w pierwszych bezpośrednich kontaktach z pasażerami. Stoją tuż obok mniej doświadczonych kolegów, często przez dziesięć godzin. Kiedy nogi nie wytrzymują zmęczenia, idą usiąść na kwadrans w głąb wagonu. Swoją drogą interesujący jest fakt, iż mechanicy z MZK nie wymyślili jeszcze wstawianego krzeselka dla patronów, choć dowodzą swej pomysłowości, tworząc w przodzie niektórych wozów coś na kształt dźwiękochłonnej sławki.

Patron akurat odpoczywał gdzieś z tyłu. Noga z hamulca przeniosła się na pedał gazu, właśnie zmieniły się światła. Przysiągłby, że spojrzał na zwrotnicę, zawsze patrzył. — „Była dobrze ustawiona” — zapewnia mnie głuchym głosem. Kiedy tramwaj skręcił, odruchowo nacisnął hamulec. Gwałtownie szarpnęło, wóz się przechylił. Nawet nie słyszał huku.

— Wypadek? — pomyślał. Podszedł do niego patron, zaklął. „Stało się” — powiedział. Wojciech S. wyskoczył z wozu. Wprost pod grad wymysłów motorniczego z „dwadzieścia siedem”. Mało co słyszał. Przeszedł na drugą stronę wagonu. I wtedy ugięły się pod nim nogi. Pogięty metal, krzyki, krew. Krew ludzka ma inną barwę niż tramwaje — po odfekalonych blachach sączyły się połyskujące smugi. „Dwa trupy, trzy...” usłyszał. Rzucił się do wyciągania ludzi.

Następne kwadransy minęły jak ze stoperem w uszach. Do dzisiejszego dnia nie może sobie przypomnieć chronologii wydarzeń. Nie wiem, czy na miejscu katastrofy najpierw było pogotowie, czy milicja. A może dyrektor MZK. Trwała akcja ratownicza. Z megafonów radiowozu popłynęła prośba o krew. Rzucił się w tamtą stronę. Jest przecież honorowym dawcą, oddał już kilkanaście litrów, ma nawet odznaki — tłumaczył lekarzowi. Dyrektor kazał mu szukać patrona. Płażał się więc w tłumie, stawał na palcach, nie znalazł. Potem zaprowadzili go do karetki. Wiedział już, że jest sześć śmiertelnych ofiar, wydobywano właśnie ostatnią; trzeba było pruć blachy. Zapamiętał jakiś przedmiot należący do ofiary, nie może sobie przypomnieć... może płaszcz, but, bereć, torebka; mar-

ty przedmiot podwójnie martwy od kąd stracił właściciela. Lekarz mierzył mu ciśnienie, opukiwał. Potem na Hozą. Na pogotowiu dostał jakiś proszek na uspokojenie, coś mu kazali wypić. Potem zjawił się major milicji. Pobrali mu krew. Na trzeźwość.

W Pałacu Mostowskich nie chcieli go przyjąć. Przesiedział noc w areszcie. Nie pomogła — może na Żytniej, może na Walec. W każdym razie na twardej ławie w milicyjnej celi zdał sobie sprawę z tego, co tak naprawdę się wydarzyło...

NAWET W DOMU NIE ZDEJMUJE CZARNEGO KRAWATA

Prosi o całkowitą anonimowość. Nie jest pewien swoich uczuć i własnych zachowań. Właściwie jedno jest tylko pewne: smutek, żal. Choć właściwie są to słowa bez sensu. Gdyby zaraz po tym, jak się dowiedział, mógłby go dostać w swoje ręce... Zabiłby, jak Bóg na niebie, zabiłby. Trwał w nienawiści do dnia pogrzebu. Dopiero stuk pierwszej grudy ziemi uderzającej w wieko trumny... Jakby utożsamiał się z tym chłopakiem, który nie spojrzał na szynę w odpowiednim momencie.

— Zrozumiałem, że on nie może tego znieść — jeśli tylko jest normalny i ma sumienie. Że moja rozpacz i żal rodzin grzebiących swoich najbliższych spada na jego barki. To przez niego zginęło sześć osób, ale wina tkwi w jednym spojrzeniu. Jeśli tylko jest normalny, nie sposób mu nie współczuć...

Wybaczenie? — pytam, stwierdzam, sam nie wiem.

— Też głupie słowo. To jego wina, ale głowy już nie żądam. Czasem wiara w Boga pomaga, czasem zdrowy rozsądek... Ja...

Mieszkanie, które stało się puste, mimo że przy stole siedzą trzy osoby. Stara kobieta milczy, dziewczyna bawi się frędzlami obrusa.

— Ja... — próbuje mówić mężczyzna w czarnym krawacie.

— Tak, ale po miesiącu i trzech dniach dostałem przedłużenie.

— Występował pan o zmianę środka zapobiegawczego?

— Tak.

— Czy pan motywował?

— Sytuacją osobistą. Mam poza tym ciężko chorego ojca. Ma tylko jedną nerkę, jest starym człowiekiem, matka nie daje sobie sama rady. Ojca trzeba czasem doprowadzić do łazienki, podnieść, biec po pogotowie. Ktoś stać musi być w mieszkaniu...

— Prokurator odmówił?

— Tak.

STARSZA DROBNA KOBIETA

Trzyma wilczą suką. Zamyka ją w pokoju. Słychać pisk szczeni. Wchodzi do stołowego. Mężczyzna leżący w pościeli odpowiada na moje dzień dobry, nie odwracając głowy.

— Nie wiem — te słowa powtórzy matka Wojciecha S. kilkakrotnie w ciągu rozmowy. Właściwie do tego stwierdzenia ogranicza się teraz jej życie.

— Wychowałam czterech synów, są porządny ludźmi. Jesteśmy prostą, zwyczajną rodziną, ale jeszcze nigdy nikt od nas nie siedział w więzieniu. Niełatwo jest na Pradze wychować tak czterech chłopaków, by z wszystkich się cieszyć. A ja mogłam się cieszyć, choć Wojtek trochę sobie narobił kłopotów. Rodzinnych, takich osobistych, z żoną. I już się wszystko zaczęło układać, kiedy ten wypadek...

— Z kuchni dobiega szczęk pokrywki. — Syn — wyjaśnia kobieta — musiałam go sprowadzić. Męża, kiedy gorzej się czuje, trzeba podnosić nawet z sedesu. Jak był Wojtek, to on to robił...

— Mam do przekazania kilka słów żonie — mówię.

— Jest z dziećmi na wsi, u swoich rodziców. Prokurator obiecał jej widzenie przy stoliku. Ale mówił, że dopiero w ostatni poniedziałek miesiąca. Podobno nie może wcześniej.

— Nie może?

— Podobno nie.

3 WRZEŚNIA

Szósty dzień pracy Wojciecha S. Seria przypadków. Spóźnienie patrona, „26” zamiast „22”, zjazd „1” do zajezdni, zmieniające się akurat światła, patron w głębi pojazdu, nadjeżdżająca z przeciwka „27”... Moment nieuwagi. Tylko że taka seria przypadków może się powtórzyć każdego dnia. Liczba wypadków komunikacyjnych w ostatnim czasie przeraża, ludzie jakby niepewnie zachowują się w pociągach, autobusach, tramwajach. Kilka dni temu zdziwiła mnie starszuszka, która nie zajęła miejsca przy środkowych drzwiach w tramwaju linii „6”.

— Bo jakby co — powiedziała — polecę głową w przód. Jak się uderzy o tę rurę to trup na miejscu, jak nie, to zabić się można padając na schodki. Lepiej lecieć na ludzi, to się może uda tylko połamać.

Zawodzi technika, zawodzą ludzie. Ale, tylko jedno małe ale — tam, gdzie w grę wchodzi ludzkie życie, powinno być maksymalnie dużo zabezpieczeń. Może wszyscy, od których zależy życie pasażerów, i ci w MZK, w „Locie”, na kolejach, powinni się uczyć wyobraźni od ostrożnej starszej pani z „szóstki”. Dawniej, jeszcze przed wszystkimi kryzysami i reformami, przy każdej zwrotnicy stał człowiek z wajchą i zwrotnicę przekładał. Nie wiem, czy konieczny jest powrót do tego typu zabezpieczeń, ale np. czy w dobie komputera nie byłoby możliwe skonstruowanie sygnalizacji świetlnej, która z dużej odległości informowałaby kierującego tramwajem o położeniu szyn? Czy niemożliwe byłoby zespawanie krzesełek dla patronów? Czy motorniczo wiecie po kursie muszą jeździć po dziewięć, dziesięć godzin? Czy zamiast odpytywać kursanta z ordynacji wyborczej, nie można by sto razy powtórzyć „patrz człowieku na położenie zwrotnicy”?

Dlaczego u nas, do cholery, myśleć zaczyna się po? Katastrofą z 3 września interesowała się cała opinia społeczna, prasa pracowała dzień i noc, telefony od różnego rodzaju oficjeli przeszkadzały pracować praskiej prokuraturze, na miejsce wypadku zjechał ponoć sam prezydent Warszawy. Sąd zdecydował o winie i karze podejrzanym. Ale nie mogą oni w żadnym wypadku spełnić roli ofiarnych kozłów, przejmujących na siebie grzechy braku wyobraźni ludzi, od których zależy nasze życie. Jakie konkretne decyzje podjął po ostatnich katastrofach dyrektor MZK, jakie prezydent Warszawy? Ten dzień jest garbem — tak mi powiedział Wojciech S. Czy tylko dla niego i jego najbliższych i dla rodzin ofiar katastrofy?

JACEK S. JÓŹWIAK

(Przedruk z: „Przebieg” — 47 z 22 XI 1987 r.)

Zberlińskich ulic i wystaw znikają powoli jubileuszowe emblematy z herbem miasta, cho-ragiewki i nalepki, które przez cały rok pełno było na każdym kroku. Dobiegają końca okolicznościowe wystawy. Właściwie jeszcze tylko wymalowane na tramwajach i autobusach miejskich plansze świadczą o 750-leciu stolicy NRD. Ale jubileuszowy rok miasta nad Szprewą pozostawi w pamięci mieszkańców i turystów, bardzo licznie odwiedzających ostatnio metropolię naszych zachodnich sąsiadów niezapomniane wspomnienia.

WRAZ z grupą krakowskich dziennikarzy miałem przyjemność gościć w Berlinie w październiku, w okresie centralnych obchodów jubileuszu.

Ale przecież nie tylko okolicznościowe i w końcu pozostawiające tylko wrażenia imprezy były świadectwem jubileuszu. Berlin wzbogacił się bowiem o kilka obiektów, które będą trwałym śladem 750-lecia. Na jubileusz pospieszono się z zakończeniem odbudowy tzw. Katedry Franciszkiej na placu Akademii, która tak jak większość berlińskich zabytków zniszczona została podczas działań wojennych i długo czekała w kolejce do restauracji. Prace przy odbudowie trwały 10 lat, zaś efekty przeszły wszelkie oczekiwania. Katedra, zbudowana w latach 1701—1705 dla hugenotów, którzy znaleźli w Berlinie schronienie przed prześladowaniami religijnymi we Francji, mieści obecnie na parterze muzeum hugenotów, a w wieży atrakcyjną winiarnię.

Z MYŚLĄ o m. in. jubileuszowych gościach Berlina stała w samym centrum miasta, u zbiegu ulic Unter den Linden i Friedrichstrasse, jeden z najbardziej okazałych dziś gmachów stolicy NRD, jakim jest Grand Hotel. Takiej budowli nie powstydziłoby się nawet największe metropolie świata. Choć na razie ten reprezentacyjny obiekt hotelowy, charakteryzujący się nie tylko piękną architekturą, ale także bardzo wysokim standardem wnętrza, przeznaczony jest wyłącznie dla gości dewizowych, stanowi przedmiot uzasadnionej dumy berlińczyków, którzy tak samo, jak przybyłe z zagranicy, podziwiają umiejętny sposób, w jaki jego nowoczesna sylwetka została bezkolizyjnie wkomponowana w cały sąsiadujący z nią zespół zabytkowy.

Podziwiając Grand Hotel, trzeba jednak przyznać, że w stolicy NRD buduje się nie tylko tego rodzaju luksusowe obiekty. Całe miasto stanowi plac budowy od wielu lat. Jak mnie poinformowano, od 1971 r. miasto wzbogaciło się o prawie 250 nowych szkół, ponad 200 przedszkoli i żłobków, ok. 50 domów spokojnej starości i ok. 120 dużych placówek handlowych, które i stanowią przedmiot zazdrości przyjezdnych. W tym czasie przybyło także mniej więcej tyle samo nowych placów-

wek gastronomicznych, w których stosunkowo tanio i bez długiego oczekiwania można najeść się do syta i napić do woli o każdej porze. Przede wszystkim wysmienitego piwa kilku marek, ale także mocniejszych trunków, przy podawaniu których nikt nie spogląda na zegarek. Dotyczy to także alkoholi dostępnych w pełnym asortymencie także w ulicznych kioskach od samego rana. Dobrze to czy źle, niech osądzą inni. W każdym razie koledzy z NRD nie sądzą, aby miało to jakikolwiek wpływ na produkcję czy było hamulcem dla budownictwa, jak to się u nas uzasadnia osławioną godzinę 13. Że nie kłamią, świadczy fakt, iż w ciągu ostatnich 15 lat przybyło w Berlinie ponad 270 tysięcy zupełnie nowych lub gruntownie zmodernizowanych mieszkań, dzięki którym poprawiło sobie warunki życia prawie 900 tys. ludzi. Powstały liczne nowe osiedla mieszkaniowe, a nawet całe dzielnice. To jednak wymaga stałego rozwoju sieci komunikacji.

NIEZWYKLE istotną rolę w tej komunikacji odgrywa metro i niezwykle sprawna kolej miejska, czyli słynny S-Bahn. Berlińskie metro ma tradycje sięgające początków stulecia. We wschodniej części wielkiego Berlina, czyli w stolicy NRD, działają wprowadzone tylko dwie linie, stosunkowo niedługie, ale przewożą one codziennie ok. 25 proc. wszystkich pasażerów berlińskiej komunikacji miejskiej. Pierwsza linia, długości blisko 9 km, wiedzie z samego centrum, czyli Alexanderplatz w kierunku wschodnim do Tierpark, gdzie mieści się wspa-

co jest dość uciążliwe, bowiem wielu mieszkańców codziennie dojeżdża do centrum i innych dzielnic stolicy do pracy. No cóż, władze miejskie starały się jak najbardziej ułatwić życie mieszkańcom tej dzielnicy. Jednocześnie z blokami wznoszono szkoły, przedszkola, żłobki, hale targowe, a nawet duże sale sportowe, o czym w Polsce możemy tylko marzyć, ale zapewnienie wszystkim miejsc pracy na miejscu nie było możliwe, tak jak nie było możliwe szybsze wybudowanie metra. Ile z tym kłopotów, świadczy dobitnie przykład Warszawy.

Druga berlińska linia metra, o mniej więcej takiej samej długości jak pierwsza, łączy dzielnicę Pankow z placem Thaelmanna nie opodal Bramy Brandenburskiej i jest tak samo przydatna w życiu miasta jak tamta. Niemniej ciężar trzech czwartych miejskich przewozów pasażerskich bierze na siebie liczący już ponad sto lat, ale oczywiście wciąż unowocześniany, S-Bahn oraz pocziwe „ikarusy” i tramwaje. A jest kogo wozić, bowiem stolica NRD liczy 1 milion 250 tys. mieszkańców, z których codziennie rano prawie 700 tys. udaje się do pracy. Dziennie zbiorowa komunikacja wozí średnio 1,75 mln osób i trzeba przyznać, wywiązuje się ze swych obowiązków dobrze. Szybka kolej miejska sprawnie łączy centrum nie tylko z peryferyjnymi dzielnicami, ale także z niektórymi podstołecznymi osiedlami i to z godną pozazdroszczenia częstotliwością i punktualnością.

U-BAHN i S-Bahn uzupełniają autobusy i tramwaje.

Od lektyki do U-Bahnu

(Korespondencja własna z Berlina)

niali ogród zoologiczny. W niedalekiej przyszłości ma być przedłużona do nowej, wielkiej dzielnicy mieszkaniowej Hellersdorf, wybudowanej dla 120 tys. ludzi. Rozbudowę tej linii o dalszych 10,5 km rozpoczęto przed dwoma laty, po jednorocznym zaledwie przygotowaniu inwestycji. W celu obniżenia jej kosztów oraz skrócenia czasu budowy bardzo oczekiwanej przez mieszkańców nowej dzielnicy linii U-Bahnu postanowiono, że trasa będzie biegła tunelem tylko na odcinku 1,6 kilometra w rejonie intensywnego ruchu kołowego w okolicy zoo. Reszta linii, biegnąca przez wolne obecnie tereny poza miastem, znajdzie się na razie na powierzchni ziemi. Dzięki temu Hellersdorf otrzyma ma najszybsze i najwygodniejsze połączenie z centrum w 1990 r., przy czym część nowego odcinka metra ma być gotowa już w roku 1988. Podróż z końcowej stacji do Alexanderplatz będzie trwała zaledwie 35 minut.

DZIŚ autobusem miejskim trzeba jechać znacznie dłużej,



Oduwiona Katedra Franciszka na placu Akademii.

chcąc ucześć i godnie udokumentować minione 750-lecie, początki berlińskiej komunikacji miejskiej sięgają roku

jest tam taka sytuacja, jak w Krakowie w Borku Fałęckim, by przy stacji kolejowej nie było przystanku autobusu miejskiego dającego możliwość wygodnej przesiadki. Bo w Berlinie gęsta sieć przystanków ma jak najlepiej służyć pasażerom, a nie wydumanym koncepcjom urzędników, którzy najczęściej podporządkują służbowymi samochodami. Dlatego też na każdym przystanku znajduje się minutowy rozkład jazdy, który jest przestrzegany, a wszystkie linie prowadzą daleko poza centrum, do najdalszych peryferyjnych osiedli.

Z tym wydłużaniem linii komunikacji miejskiej wiąże się w Berlinie jeszcze jeden pomysł. Otóż już na kilka kilometrów przed rogatkami miasta ustawione są przy drogach duże tablice z dwiema literami P + R, co po niemiecku znaczy „Parken + Reisen”, a w tłumaczeniu: „Tu parkuj samochód, a dalej jedź środkami komunikacji masowej”. Dzięki temu dojeżdżający do pracy spoza miasta prywatnymi samochodami, mogą zaoszczędzić wiele benzyny i pieniędzy. Ta wiązana forma dojazdów bardzo się rozpowszechniła w ciągu paru ostatnich lat. Ale było to możliwe tylko dzięki stworzeniu dużej sieci strzeżonych parkingów na obrzeżach Berlina oraz niezawodnej komunikacji miejskiej, która na dodatek jest bardzo tania.

TO WAŻNE, gdyż mieszkańcy NRD liczą się z pieniędźmi, mimo że życie jest stosunkowo tanie. Jednak zarobki też nie są zbyt wysokie. Przeciętny berlińczyk zarabia miesięcznie 700—800 marek. Starcza to na spokojną stabilizację, ale nie na rozrzutność czy luksusowe zakupy, bo bardziej eleganckie kozaczki damskie w tzw. „ekskwizycie” kosztują 400—500 marek, sukienka mniej więcej tyle samo, a już cena futra może przypisać o zawrót głowy. Nowy „trabant”, na który notabene czeka się ok. 12 lat, kosztuje 12 tys. marek, „wartburg” — 24 tys., a „skoda” — 26 tys. Na tamtejszej giełdzie używanych samochodów 5—6-letni pojazd ma cenę nowego i to też tłumaczy, dlaczego komunikacja miejska ma tylu pasażerów.

JOHAN KLECKER



A święta tuż... tuż...

WIELE osób twierdzi, że grudzień, jeżeli chodzi o domowy budżet, jest najtrudniejszym miesiącem w roku. Tradycyjny Mikołaj, seria imienin, gwiazdka i święta. Właśnie „wesliśmy” w trudny okres przedświąteczny, charakteryzujący się bieganiem po sklepach i „zdobywaniem” tego wszystkiego co konieczne, aby tradycji stało się zadość i na świątecznym stole w naszych rodzinnych domach było wszystko to, co rokrocznie bywa. „Topnieją” zaskórniaki panów i odłożone przez panie „tysiączki”. Z pracy do domów powraca się o parę godzin później niż zwykle, ale za to z pełnymi siatkami i wielkim narzekaniem na to, że w sklepach nie ma, że trzeba swoje odstąć bo ludzi mnóstwo... Sprzątanie, zakupy, a później przygotowywanie świątecznych potraw to sprawy, które przede wszystkim pozostają „na głowach” pań, chociaż panowie starają się — różnie to bywa — dzielnie im w tym wszystkim pomagać. Niech więc panie wypowiedzą się na temat trudnych przedświątecznych dni, w których łączą pracę zawodową z nie mniej odpowiedzialną funkcją żon, matek i babć.

BARBARA — młoda, z kilkumiesięcznym stażem mężatka... Okres przedświąteczny to wielkie porządki z myciem okien, a później zakupy... Bieganie po sklepach i szukanie tego, co by się chciało kupić. No i te kolejki... chociażby za kartkową wędliną i za dobrym białym serem do ciasta, bo na bakalie i banany to szkoda liczyć. Zakupy świąteczne planuję raczej skromne z uwagi na niewielkie zasoby portfela, a później przygotowywanie świąt — pieczenie,

gotowanie. Przy tej pracy liczę na wydatną pomoc męża. Będę się starać zapędzić go do roboty.

WANDA — matka dwóch córek i babcia kilkumiesięcznej wnuczki Adriany...

Święta... wiadomo, że będą beznadziejne. W sklepach potworne kolejki, a praca nie pozwala na wzięcie nawet dwóch dni urlopu. W domu wszystko spada na mnie, bo jedna córka ma małe dziecko i musi się nim zajmować, druga zaś chodzi do szkoły średniej i musi się uczyć. Na święta będzie to, co się „zdobędzie” po wyjściu z pracy. Gdyby chociaż można było kupić w naszym bufecie jakieś lepsze wędliny na święta, ale godziny sprzedaży — od 5.00 rano — nie wszystkim odpowiadają. Ja na przykład, żeby zdążyć na 5.00 do zakładowego bufetu musiałabym z domu wyjść o godzinie 4.00. O tak wczesnej porze chodzenie po peryferyjnych ulicach naszego miasta nie jest bezpieczne dla kobiety. Prezenty gwiazdkowe? Braki finansowe spowodują, że w tym roku gwiazdkowy prezent otrzyma tylko wnuczka. Bardzo chciałabym dostać dla niej pomarańcze, może nawet banany, no i oczywiście zabawki. A przy wigilijnym stole w moim domu zasiądzie rodzina czteropokoleniowa: moja matka, my z mężem — dziadkowie, córki, zięć i mała wnuczka.

ANNA — matka dwóch córek, z których jedna jest studentką, a druga uczy się w szkole średniej...

Święta już się powinno przygotowywać, ale kobiety, które pracują zawodowo, nie zawsze mogą dla domu poświęcić tyle czasu i siły ile powinny. Ja na przykład do

świąt podchodzę spokojnie. Nie mam zwyczaju biegać po sklepach. W naszym bufecie kupiłam na kartki ładny boczek i będzie już na święta. Jeszcze dokupię to czy tamto... Ja właściwie mniej kupuję, robią to za mnie moje córki, oczywiście pod moim kierunkiem. Sprzątanie też do nich należy. Na święta zrobię tradycyjny tort „Ambasador”, struclę z makiem i orzechami oraz piernik. Muszę też pomyśleć o prezentach gwiazdkowych. Jedną córkę zamówiła sobie książkę pt. „Siedem Kleopatry”, drugiej kupię ciepłe rajstopy i dobry dezodorant. Ja też otrzymam gwiazdkowy prezent i na pewno, tak jak w latach poprzednich będzie on trafiony.

IRENA — żona i mama 4-letniego przedszkolaka...

Wprawdzie jutro odbieram klucze od rotacyjnego M-2, ale nie będą to jeszcze święta we własnym mieszkaniu. Z przeprowadzką chyba nie zdążymy. Meble już mamy... brakuje różnych drobiazgów i firanek. Bez firanek też mieszkać można, ale z przeprowadzką nie zdążymy. Tradycyjnie jak co roku, a jesteśmy już 6 lat małżeństwem, pojedziemy na święta do moich rodziców. W moim więc przypadku odpadają tradycyjne zakupy, gotowanie i pieczenie, przedświąteczne sprzątanie. Pozostaje pomyśleć tylko o prezentach gwiazdkowych pod choinkę. Myślę, że kupię jakieś kosmetyki dla moich trzech siostr i książki, a dla Pawelki wymarzony przez niego traktor. Będzie to już kolejny traktor w jego kolekcji zabawek.

Mogłabym jeszcze porozmawiać z Bożeną, Danutą, Grażyną, Małgorzatą o ich przygotowaniach do tych najbliższych z rodzinnych świąt, jakimi są Święta Bożego Narodzenia, ale czyż wypowiem ich nie byłyby podobne do tych, które już usłyszałam od Barbary, Wandy, Anny i Ireny? Łączenie pracy zawodowej z obowiązkami żony i matki nie jest łatwe w dzisiejszych czasach. Niezależnie od wykonywanego zawodu kobieta musi być księgową w swoim domu, planistą i doskonałym organizatorem pracy. A że nasze panie potrafią to wszystko łączyć, dowodem będą przygotowane na święta mieszkania i zastawione tradycyjnym jadłem stoły.

MARIA BUBACZEWSKA



Ostatnia okupacyjna wigilia

DZIEŃ wigilijny 1944 roku był bardzo mroźny. Pracowałam jako motorniczka „6” na zmianie popołudniowej.

Kończył się piąty rok okupacji hitlerowskiej, nadal szalał terror, na słupach ogłoszeniowych wisiały listy z nazwiskami osób, na które wydano wyrok śmierci. Masowo odbywały się egzekucje, na ulicach Szerokiej i Lubicz, w Płaszowie. Mimo tego mieszkańcy Krakowa nie tracili nadziei, szczególnie gdy Niemcy ogłosili informację o skróceniu linii frontu. Przeczutowano szybką klęskę okupanta. Wiara w szybkie zakończenie wojny dawała się odczuć w kontaktach z ludźmi. Nieznajomi prowadzili w tramwajach dyskusje na temat frontu. Obserwując zachowanie niemieckich żołnierzy stwierdzić można było, iż panowało wśród nich rozdrażnienie, byli mniej pewni siebie.

Zwiększył się ruch na dworcu kolejowym, rodziny niemieckie masowo opuszczały Kraków. Tego dnia pasażerowie rozmawiali głównie o nadchodzących świątach, umawiali się na spotkania przy wigilijnych stołach. Godzina

policyjna obowiązywała już od 17.00, tak więc krakowianie, na długo przed nią, odświętnie ubrani podróżowali po całym mieście. Po 17.00 spóźnieni stali w bramach kamienic i widząc nadjeżdżającego tramwaj wyciągali ręce prosząc motorniczkę o zabranie. Gdy Niemców nie było w wozie, obsługujący tramwaj hamował, a pasażerowie wskakiwali w bieg do wagonu. Kiedy na ulicy pojawił się patrol żołnierzy, motorniczka ostrzegła podróżnych, którzy kładli się na podłodze między ławkami, tak że byli niewidoczni z ulicy. Gdy dojeżdżali do celu podróży, wyskakowali z jadącego wolno wozu i ukrywali się w bramach domów.

Tego dnia dyrektor Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej — Kluzal — pamiętał o swoich podwładnych. Wydał dyspozycję, w myśl której obsługujący tramwaje — motorniczowie i konduktorzy, którzy kończyli pracę po godz. 22.00 otrzymywali bloczki na gorącą herbatę i struclę. Gdy wagony zjechały do zajezdni, obsługujący je przechodzili do kuchni znaj-

dującej się przy ul. Wawrzynca. Tam otrzymywali pół litra gorącej herbaty zakrapianej wódką i małą struclę. Pracownicy mieszkający w pobliżu zajezdni po tym symbolicznym poczęstunku rozeszli się do domów na spóźnioną Wigilię. Ci, którzy mieszkali daleko mieli zostać z polecenia dyrektora odwiezieni służbowym wozem, który miał odjechać po godz. 24.00.

W kuchni pojawiało się coraz więcej pracowników. Atmosferę umilał występ tramwajarzy Brańki i Jabłońskiego, grających na harmonii i klawecie. Herbatą z alkoholem czyniła swoje, humory wszystkim dopisywały. Gdy wybiła dwunasta, dyrektor Kluzal wyciągnął pistolet i strzelił w sufit na wiwat. My łamaliśmy się oplatkami życząc sobie, żeby to była ostatnia okupacyjna Wigilia i żebyśmy doczekali wolności. Potem zaczęliśmy śpiewać kolędy a korzystając z wielkiego gwaru i hałasu wielu z nas do melodii kolęd podkładało słowa pieśni „Jeszcze Polska...” oraz „Nie rzucim ziemi...”

ALEKSANDER DUBIEL



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ





ZE STAREJ KRAKOWSKIEJ PRASY

WYKUPNO TRAMWAJU: W sprawie wykupna tramwaju elektrycznego krakowskiego przez gminę, ewentualnie rewizji kontraktu gminy ze Spółką Tramwajową rozpoczęły się przedwczesne konferencje między prezydentem miasta a reprezentacją Spółki.

„CZAS” — 26 lutego 1909 roku

Komisja tramwajowa Rady m. Krakowa odbyła wczoraj posiedzenie pod przewodnictwem prezydenta dr J. Leo. Zastępcą przewodniczącego wybrano radnego miejskiego Turskiego. Na podstawie referatu prezydenta miasta przeprowadzono dyskusję na temat ewentualnego wykupna tramwaju, względnie zmiany obecnego stosunku kontraktowego gminy do Krakowskiej Spółki Tramwajowej. Na podstawie wyników tej dyskusji przeprowadzi prezydent miasta dalsze rokowania z pełnomocnikami Spółki.

„CZAS” — 13 marca 1909 roku

ZNIESIENIE KOLEI OBWODOWEJ Z ZWIERZYŃCA: Propozycja komisji by teren ten odstąpiono gminie. Gmina m. Krakowa zniszczy cały dotychczasowy wał kolejowy, a na jego miejscu zaprowadzi na zrównanym terenie tramwaj elektryczny, z głównego dworca do nowych dzielnic miasta i łączący nim ujście dotychczasowych ulic po stronie zachodniej. Tramwaj na obwodzie miasta przeprowadzany przyczyni się niewątpliwie do rozwoju miasta i rozwoju dzielnic obok swego toru położonych. Przeprowadzony na obwodzie miasta będzie on nie tylko stanowił pożądaną komunikację, ale przyczyni się w połączeniu z innymi liniami do rozwoju miasta na gruntach fortyfikacyjnych.

„CZAS” — 13 listopada 1909 roku

AUTOBUS NA GRZEGÓRZKI: Dyrekcja Miejskiej Kolei Elektrycznej zawiadamia, że od dnia 1 bm. kursować będzie stale, aż do odwołania autobus tramwajowy od Poczty Głównej (wylot ulicy Wielopole) na Grzegórkę. Rozkład jazdy umieszczony jest na tablicach oznaczających miejsce postojów pod Poczta Główną, oraz na Grzegórkach. Cena biletu jazdy dla dorosłych 30 groszy, dla dzieci do lat 10 — 20 groszy. Kart wolnych jako też ulg żadnych nie udziela się.

„Ilustrowany Kurier Codzienny” — 3 marca 1928 roku

(Wybrała: M.B.)

INFORMUJEMY że: Zarząd osoby. Zgłoszenia przyjmuje
Dzielnicy ZSMP organizuje ZD ZSMP (ul. Limanowskie-
imprezę sylwestrową w sali go)
„Korony”. Koszt 4000 — zł od

PILNIE uczęszczam na narady motorniczych, ale takiej frekwencji i temperatury na sali, jak po wprowadzeniu zsynchronizowanych rozkładów jazdy, nie widziałam ani przedtem, ani potem. Dział Koordynacji Przewozów wprowadził kilka nowych, gruntownie od dotychczasowych odmiennych, założeń i właśnie one, jak każda nowość, były przyczyną najgorętszych sporów. Pierwszym, dotychczas całkowicie nieznanym, założeniem było przyjęcie sztywnego 10-minutowego graduatu czasowego dla wszystkich linii w dzień powszedni i 15-minutowego w dzień świąteczny. Oznacza to, że linie „1”, „2”, „3” aż do „26” kursują co 10 minut w dzień powszedni, a co 15 minut w dzień świąteczny i soboty. Do tej pory byliśmy przyzwyczajeni, że linie ważne jak „3” i „8” jeździły dużo częściej niż np. „2” i „11”.

Drugim założeniem było przyjęcie niezmiennych w ciągu dnia przerw dla danej linii na końcówkach, niezależnych także od kolejności zjazdów linii długich, wczesnych i dwurazowych. Dotychczas po zjeździe linii dwurazowej opóźniano nieco odjazd pociągu poprzedniego, a przyspieszano odjazd następnego, przez co zmniejszano powstającą między nimi lukę. Obecnie luka ta wynosi 20 min. czyli 2x10 min. W czasie przerw luka zwiększa się o dodatkowe 10 minut przerwy śniadaniowej i wynosi w sumie 30 min. I to jest grubo za dużo. Gdyby „1—06”, następna po dwurazowej „1—05” miała pięć wagonów, i tak nie byłoby to za dużo. Z praktyki pasażerskiej wiem, że ta sama polka jest z autobusami. Usiłowałam parę razy wyjechać z Kurdwanowa o godz. 9.00 i nikomu tego nie polecam.

Trasa różniąc się długością i czasami przejazdu na ogół nie są bez reszty podzielne przez 10. Z tego powodu różne dla różnych linii przerwy na końcówkach. I tak na „7” i „10” można było być przy znużeniu zaś na „8”, „11” i „18” trzeba było jeździć na okrągło z wywieszonym językiem.

Do tej pory byliśmy przyzwyczajeni, że przerwa na końcówce jest proporcjonalna do długości trasy. I do dziś, mimo wielu miesięcy obwieszczenia zsynchronizowanych rozkładów jazdy,

motorowi uważają za rażącą niesprawiedliwość ową niewspółmierność przerwy do trasy. Nie byłoby z tego sprawy, gdyby motorniczy co dzień otrzyskiwał inną linię i w jeden dzień jeździł „langsam”, w drugi bez wyjątku. Niestety, z turnusu jedni mają stale linie wypoczynkowe, a inni dla stachanowców.

Następnym założeniem było przyjęcie jednakowych dla wszystkich linii czasów przejazdu między dwoma tymi samymi punktami na trasie. Teoretycznie sensowne, praktycznie nierealne. Gwoździem w bucie okazały się skanseny, zwłaszcza „8”, dla której przyjęto cza-

sy przejazdu dla taboru typu 105 N. Co jeździ na „8” i długo jeszcze jeździć będzie, każdy widzi. Przez parę dni były o „8” niezmiennie awantury, po paru dniach się skończyły, gdyż „8” zaczęły planowo gnieść dwa kursy dziennie. Skutkiem tego rychło wyleciały ze synchronizacji i otrzymały własne, wydłużone przejazdy. Do dziś mają nie najgorszy rozkład.

Następnym założeniem było przyjęcie jednakowych przejazdów dla danej linii i trasy przez cały dzień. Wydłużony przejazd w szczycie miały rekompensować długie przerwy na końcówkach. W praktyce na wielu liniach przed i po szczycie przejeżdża się nieco wcześniej zaś w szczycie mimo wszystko brakuje czasu, na „8” też. Dość muszę, że dla motorniczych szczyt nie trwa między 5 a 9 rano oraz 12 i 17 po południu, lecz zaczyna się około 9—10 rano i trwa do 19. Polska nie jest krajem ludu pracującego lecz ludu kupującego. Przyjęte w rozkładach przejazdy wzbudzały emocje, gdyż zdaniem wielu motorniczych były wzięte z powietrza. Opowiadali sobie, jak „ci z Koordynacji” jeździli z nimi od 8.00 do 12.00 zamiast od 12.00 do 17.00.



Fale NOL w Polsce — jak było naprawdę?

POWSZECHNIE uważa się, że w Polsce były dwie „fale NOL”, („fala NOL” — zwiększona liczba obserwacji NOL na danym terenie w określonym czasie). Jedną od czerwca 1957 do marca 1959 r., drugą w latach 1978—1981. Czy naprawdę miały one miejsce? Spróbujmy to przeanalizować na podstawie „Katalogu obserwacji NOL w Polsce 1947—1985” opracowanego przez B. Rzepeckiego i K. Piechotę, oraz opartej na nim „Centralnej Kartotece Anomalnych Zjawisk Wizualnych w Polsce 1947—2000”.

Rok 1957 zapisał się 9 obserwacjami NOL (w tym 7 w okresie zaliczanym do „fali”), rok 1958 — 14, natomiast styczeń—marzec 1959 — 3. Spójrzmy na źródła informacji o obserwacjach NOL. Prawie wszystkie z nich pochodzą od Andrzeja Trepki, a ściślej mówiąc z cyklu A. Trepki „Latające spodki nad Polską” zamieszczonego na początku 1959 r. w „Wieczorze Wybrzeża”. Zaznaczyć należy, iż przypadki te nie były weryfikowane. Świadczy o tym prosty przesłany relacje ze swoich obserwacji A. Trepce, który bez ich sprawdzania i weryfikacji publikował je w ramach swego cyklu. (Taką informację otrzymałem bezpośrednio od A. Trepki). Ile z tych zgłoszonych obserwacji dotyczyło „prawdziwych NOL”? (Mianem „prawdziwych NOL” określa się te obiekty, które po weryfikacji przez specjalistów, pozostają nadal niewyjaśnione) — nie sposób teraz tego ustalić.

Analizując więc dalej „falę NOL” z końca lat 50., mamy 24 obserwacje w ciągu 22 miesięcy. Daje to ok. 1 obserwację NOL na miesiąc. (Należy tutaj przypomnieć, iż dane te dotyczą wszystkich zgłoszonych obserwacji, a więc część z nich mogła dotyczyć zjawisk atmosferycznych czy też błędnych interpretacji świadków, liczba „prawdziwych NOL” jest zapewne mniejsza. Nie prowadzono w tym okresie weryfikacji, dlatego też analizuję wszystkie zgłoszone obserwacje. Z drugiej strony trzeba wspomnieć o tzw. „ukrytych danych”, a więc obserwacjach, których świadkowie nie zgłaszali nikomu w obawie np. przed ośmieszeniem, zjawiskiem dość częstym w naszym społeczeństwie. Niestety, liczba tych przypadków nie jest znana. Jest ona jednak we wszystkich latach — poza niektórymi — przypuszczalnie taka sama. Czy można więc mówić o „fali NOL”? Absolutnie nie! Wzrost liczby zanotowanych obserwacji NOL w latach 1957—1959 w stosunku do lat wcześniejszych czy też późniejszych (dla porównania podaję liczby zanotowanych obserwacji NOL w innych latach: 1953 r. — 1 obserwacja, 1954 — 2, 1955 — 2, 1956 — 2, 1960 do 1963 — 0!, 1964 — 2, 1965 — 2 itd.) zależał — wg mnie — od publikacji cyklu A. Trepki na łamach „Wieczoru

Wybrzeża”. Świadczy o tym zgłoszenie swe obserwacje A. Trepce, który je „ujawniał” w swoim cyklu. Gdy cykl się skończył, przez kolejne 3 lata nie mamy informacji o żadnej obserwacji NOL nad Polską! Dlaczego? Czy NOL zaczęły omijać Polskę? Sądzę, że nie, lecz świadkowie nie zgłaszali swych obserwacji, bo nie mieli komu.

Podobnie wygląda sprawa drugiej „fali NOL” nad Polską w latach 1978—1981, chociaż inny był — wg mnie — motyw jej wystąpienia. Jak zapewne wszyscy pamiętają, 10 maja 1978 r. miało miejsce najsłynniejsze polskie Bliskie Spotkanie III Stopnia w Emilcinie, szeroko opisywane i komentowane w prasie. Przypadek ten spowodował wzrost zainteresowania dziennikarzy problemem NOL, wzrost ilości publikowanych artykułów na ten temat oraz większą śmiałość ludzi w dzieleniu się swymi raportami obserwacyjnymi NOL z innymi np. prasą. Od 1979 r. rejestrację przypadków obserwacji NOL rozpoczął Klub Kontaktów Kosmicznych, pierwsza polska organizacja ufologiczna, o czym poinformował Lucjan Znicz w swoim cyklu „Goście z kosmosu?” publikowanym na łamach tygodnika „Fakty”, który cieszył się w owym okresie wielką popularnością. Przyczyniło się to niewątpliwie do napływu kolejnych zgłoszeń. Spójrzmy na liczby. Z 1978 r. mamy 24 obserwacje NOL, 1979 — 81, 1980 — 42 i z 1981 — 33. Przytoczmy jeszcze liczby obserwacji z kolejnych lat. I tak w 1982 r. mamy 39 obserwacji, 1983 — 46, 1984 — 21, 1985 — 27, wreszcie z 1986 — 15, ale nadal napływają do klubów ufologicznych nowe zgłoszenia.

Właściwie więc tylko 1979 rok wyróżnia się z liczbą 81 obserwacji, co średnio daje 1 obserwację NOL co 4,5 dnia. Pozostałe lata mieszczą się w granicach ok. 20—40 obserwacji rocznie, czyli średnio 1 obserwacja co 14 dni. Wskaźnik podobny jak w innych krajach. Zwiększona liczba znanych obserwacji w końcu lat 70. i w latach 80. w stosunku do lat 50. jest spowodowana działalnością organizacji ufologicznych; nie ma tu mowy o zwiększonej aktywności UFO nad Polską — w tym punkcie ufologowie są zgodni.

Tak więc pozostaje nam rok 1979 z 81 obserwacjami... ale czy UFO? Źródłem 46 relacji jest prasa — przypadki te nie były rejestrowane przez organizację ufologiczną, nie możemy więc mieć żadnej pewności, że chodzi tu o „prawdziwe UFO” (podobnie jest w innych latach).

Reasumując: Obecnie posiadane dane nie dają żadnych podstaw do twierdzenia, że w Polsce miały miejsce „fale NOL”.

Bronisław Rzepecki (GBNOL)

OKIEM MOTORNICZEGO

Rozkłady jazdy

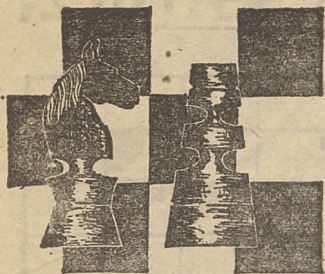
Choć wiele przejazdów skorygowano, do dziś pozostały liniami dla kamikadze „11” i „18” w dzień powszedni oraz „1” i „18” w dzień świąteczny. Na innych liniach czasy wyraźnie wyrubowano, jak np. na początkowo atrakcyjnych dla motorowych „6” i „10”. Można co prawda zdążyć na czas, ale w dzień suchy i jadąc bez przerwy na cały sandał. Z owego wyrubowania czasów bierze się żądanie motorniczych wprowadzenia rozkładów letnich i zimowych. Obecne rozkłady wręcz zmuszają do wariackiej jazdy, a biorąc pod uwagę, że na trasie Nowy Bieżanów—Limanowski jedzie 5 składów w cię-

nia 80 proc. awarii, podczas gdy tramwaj typu N można było z powodzeniem naprawiać na torach zastawczych, czyli na placu. Wjeżdża się na zajeżdżnię jedynym torem na trzy kanały. Superbłyskawiczna obsługa jest przyczyną większej awaryjności taboru, z pustego i Salomon nie należy. Nie poruszyłam wszystkich problemów związanych z rozkładami, gdyż brakłoby mi całych łamów „Sygnałów”. Odnótowałam te najważniejsze. W sprawie rozkładów nie powiedziano jeszcze ostatniego słowa, ciągle się je koryguje, co nie zawsze oznacza udoskonalanie.

Chcę w tej sprawie zwrócić na jedną rzecz uwagę. Otóż Dział Koordynacji Przewozów, który motorniczym jawił się w osobach panów Rzeźnika, Zelazo i Rokity, wyjątkowo, rzekłabym, że nie po empekowsku, przyjmował wszystkie uwagi. Panowie mężnie ukroczyli na salę, w której od progu czuć było ciężką chmurę niechęci motorniczych, a nawet nienawiści. Nie obrażali się, nie udawali mądrzejszych od motorniczych i cierpliwie tłumaczyli swoje racje. Też mają pewne ograniczenia (różny rodzaj taboru), parametry do utrzymania (wozokilometry) oraz kłopoty. Np. przymierzają się do rozkładów na czas remontów, ale Zakład Torów wykonywał aż dwa remonty kapitalne w tym samym czasie na trasie „3”. Można się rozptakać. Zawsze przyjmują telefoniczne i osobiste uwagi motorniczych.

Z drugiej strony na zgrabny pomysł wpadło kierownictwo ZTP. Widząc, że motorowi wręcz pienia się ze złości, wystawiło na dyspozycję skrzynkę dla szpaków, do której każdy mógł rzucić na piśmie swoje uwagi. Po czym osoba wyznaczona wnioski zebrala odrzuciła wszystkie brzydkie wyrazy. Wkrótce było sporo. dodatkowo parę dni dyżurowała przy wyjazdach i pozbierała ustne uwagi. Wszystkie usystematyzowała i wyciągnęła wnioski w imieniu wszystkich motorniczych. Wszyscy zgodzili się, że rozkład jazdy winien być szanowany przez wszystkich, tj. motorniczych, Nadzór Ruchu i Zajeżdżnię. Było to jednak było możliwe, musi być realny.

MARTA MICHAŁOWSKA



Szachiści coraz wyżej

waju prowadził od pierwszej do ostatniej kolejki rozgrywek i wraz z MLKSz Myślenice uzyskał awans do najwyższej grupy w województwie. Końcowa tabela A klasy przedstawia się następująco:

1. TRAMWAJ	46,5	pkt	13
2. MLKSz Myśl.	45,5		12
3. Elektron D.	41		11
4. LZS MDK	40		10
5. Goniec Stan.	34,5		7
6. Drogowiec Kr.	34		9
7. Grębałow.	31,5		9
8. AZS UJ	31,5		9
8. Świt Krzesz.	29,5		4
10. Start-Głusi	26		6

Awans wywalczył zespół w następującym składzie: I szachownica Roman Dzierża — 6 zdobytych punktów, II — Władysław Trzaski — 6,5 pkt, III — Józef Kijania — 4 pkt, IV — Jerzy Masier — 6,5 pkt, V — Zbigniew Woch — 8 pkt. W ostatniej fazie rozgrywek wystąpiła Grażyna Bacia, a z juniorów — starszy do 19 roku życia — Andrzej Małysa, — młodszy — do 15 lat — Przemysław Rostek. Wszystkim należą się serdeczne gratulacje.

Obecnie przed zespołem stoi trudne zadanie utrzymania się w klasie wojewódzkiej. Konkurencja będzie tam o wiele silniejsza, zmieni się także tempo gry. Poinformujemy, że w grach na najwyższym szczeblu, tak jak toczącym się obecnie meczu o mistrzostwo świata Karpow—Kasparow zawodnicy muszą wykonać 40 posunięć w ciągu 2,5 godz. W klasie okręgowej gra się nieco szybciej — 40 posunięć w ciągu 2 godzin, w A klasie 2 godziny muszą wystarczyć na wykonanie 45 ruchów.

W tempie 1,5 godz. na 36 posunięć grała natomiast w B-klasie druga drużyna Tramwaju. Tadeusz Zajda, Czesław Pyrgiel, Marek Sutor, Marek Czepiel, Anita Książek i junior Ireneusz Bajek zajęli w rozgrywkach drugie miejsce, ale końcowy tryumf Borek zawdzięcza przede wszystkim dwóm walkowerom 6—0 za nierozegrane mecze. Druga pozycja też wystarczyła do awansu i w przyszłym roku Tramwaj II będzie uczestniczył w rozgrywkach A klasy. Tabela klasy B w roku 1987:

1. Borek	10	40,5	16
2. TRAMWAJ	10	38	13
3. Start-Niewidomi	10	31	11
4. Nauczycielski K.	10	24,5	6
5. AZS UJ II	10	24	6

Nie spełniła natomiast oczekiwań trzecia drużyna Tramwaju grająca w C klasie. Po dobrym starcie nieco popołgowano i zespół, występujący w składzie: Mieczysław Skoczek, Adam Woch, Stanisław Kumela, Ryszard Kube-

ra, Danuta Kącik i junior Piotr Dymacz, zajął dopiero 4 miejsce:

1. Skalanka	8	33	12
2. Armatura Jord.	8	29	10
3. Wisła Myślen.	8	29	10
4. TRAMWAJ III	8	18,5	6
5. Partyzant D.	5	10,5	3
6. Świt III Krzesz.	5	6	1

W sekcji działa obecnie ok. 40 osób. Władysław Trzaski i pomagający mu w sprawach organizacyjnych Zygmunt Marek za największy problem uważają brak wystarczającej ilości czasu w Domu Tramwajarza przy placu Serkowskiego. 1 dzień w tygodniu to za mało, by przygotować się do rozgrywek w klasie okręgowej. Może sytuacja ulegnie poprawie po przekazaniu do eksploatacji budynku przy ulicy Bocheńskiej, kiedy część użytkowników Domu Tramwajarza, będzie się mogła przenieść.

Obecną przerwę w rozgrywkach szachiści ZKS wykorzystują na mistrzostwa klubu. Od lutego przystąpią do rozgrywek roku 1988. Niewywalczenie awansu przez trzeci zespół uniemożliwiło zgłoszenie kolejnego, lecz i trzy drużyny to spory dorobek. Zwłaszcza, że w 1988 r. grać też będzie zespół juniorów. I jeszcze ciekawostka — roczny budżet sekcji wynosi ok. 150 tys. zł — ok. 12 tys. miesięcznie. Szachy to naprawdę bardzo tani sport. (kg)

70 rodzin ma mieszkania

(Dokończenie ze str. 1)

To niezbity dowód, jak wielką wagę przywiązują władze polityczne do naszych, empekowskich spraw.

Ale to jeszcze nie wszystko, wszak tuż obok powstaje drugi, podobnej wielkości budynek, który budowlani obiecują oddać już na wiosnę przyszłego roku. Podczas uroczystości podpisano też porozumienie z „Energopolem-2” w sprawie budowy kolejnego bloku przy ul. Teligi i Kurczaba — też w ekspresowym tempie. Czyżby praca w MPK stawała się najszybszą w Krakowie drogą do mieszkania?

Na zakończenie nowi lokatorzy zaprosili wszystkich gości, wśród których był kierownik Wydziału Budownictwa KK PZPR Włodzimierz Łakomski i gość z ZSRR, członek Rady Miejskiej Kijowa I. Krajewski, do obejrzenia mieszkań — trzeba przyznać dużych, dobrze ogrzanych i na pierwszy rzut oka starannie wykończonych. Tylko pozazdrościć. (jmn)



Nie tylko rzeźbie...



DZIĘKI współpracownikowi naszej gazety pani Marcie Michałowskiej — poznaliśmy nieprofesjonalnego rzeźbiarza i malarza, na co dzień wykonującego zawód motorniczego w ZTP. Pan Józef Guja jest myśleniczaninem, ale po ukończonej szkole podstawowej w swoim rodzinnym mieście pojechał na Śląsk do szkoły górniczej. Jak mówi, w rodzinie nie był pierwszym, który zdradził góry dla czarnego Zagłębia. I wtedy właśnie zaczęła się jego przygoda ze sztuką. Oddajmy głos panu Józefowi.

Właśnie w szkole górniczej zacząłem rzeźbić. Materiałem, w którym wykonywałem swoje figurki i płaskorzeźby było drewno. Najpierw próbowa-

łem w topoli, później w gruszy, aż wreszcie zdobyłem drewno lipy i to mi najbardziej odpowiadało. Do dziś pozostałem mu wierny. Jakie tematy mnie pociągają... bardzo różne. Na przykład w okresie mistrzostw świata w piłce nożnej w Monachium rzeźbiłem miniaturki piłkarzy. Dużą przyjemnością sprawia mi tworzenie w drzewie zwierząt. Mam na swoim koncie poważniejsze też prace. Płaskorzeźbę Św. Rodziny, którą zabrałem do Anglii i Pietę, która też jest poza granicami kraju — w RFN. Moje prace zabierane są na wystawy i targi sztuki ludowej, jakie odbywają się co jakiś czas w Żywcu, Nowym Targu czy Myślenicach i nigdy do mnie z powrotem nie wracają, bo zawsze zostają przez kogoś kupione. Ostatnio sporo czasu poświęciłem na budowę szopki i rzeźbienie do niej figurek. Jest wysoka na mniej więcej 30 cm i długa na pół metra. Nie tylko rzeźbię, również maluję. Najchętniej pejzaże i konie."

Chcielibyśmy, aby pan Józef Guja zapoczątkował w naszej gazecie poczet nieprofesjonalnie zajmujących się jakąś dziedziną sztuki. Chcielibyśmy przedstawić ich naszym czytelnikom i pokazać ich prace

MARIA BUBACZEWSKA



Turniej kometki

WOJEWÓDZKA Rada Zrzeszenia Sportu i Turystyki „Ogniwo” zorganizowała w sali gimnastycznej Zespołu Szkół Mechanicznych przy ul. Humberta turniej kometki. Drużyna MPK zajęła I miejsce, zdobywając puchar na rok 1987 przed zespołami WPTS, MPiK. W punktacji indywidualnej pracownicy MPK zajęli następujące miejsca: I Paweł Baj z ZTH, III Marek Lorenc z EP. W pierwszej dziesiątce znaleźli się jeszcze: Mirosław Kapić z ZSZ, Andrzej Chalupczak z ZTH i Zygfryd Fenrych z PS. Wśród kobiet I miejsce zajęła pracownica MPK — Zofia Fenrych z PS. W grupie najmłodszych najdzielniej spisywała się Karolina Gawor z ZAB. Zwycięzcy zespołowi i indywidualni turnieju zostali uhonorowani dyplomami, upominkami i pucharami. Warto dodać, iż współorganizatorem turnieju było nasze zakładowe Ognisko TKKF „Tramwajarz”. (ZF)

CZYTAJĄC artykuł pani red. F. Serwin (Sygnały MPK nr 16 z 30.09.87 r.) będący odpowiedzią na mój list otwarty, cytowany w dwutygodniku, spodziewałem się znaleźć w nim numery zarządzeń i przepisów obowiązujących w MPK — Kraków, zaopatrzone w lapidarnie cytaty, prostujące poruszane w moim piśmie sprawy i sformułowania. Forma artykułu nosi piętno polemiki. Dlatego uzupełnię wyjaśnienia pani redaktor.

Treść mojej wypowiedzi mówi o „skorzystaniu ze świadectwa socjalnego...”, a więc o tym samym. Różnica polega na stylu wykorzystania języka, którym się posługujemy. Jednak problem nie w samych skierowaniach, a w środkach, które MPK może na ten cel przeznaczyć. Nie można uważać, że atrakcyjność świadectwa ma polegać na przydzieleniu (często do miejscowości zastępczej) pracownikowi skierowania. Jest to tylko funkcja, jaką przejęły na siebie przedsiębiorstwa w naszym kraju. Trafne wykorzystanie jej jest jedynie plusem w działalności ekonomicznej.

Choć nie było intencją mojego listu mówić o ogólnej sytuacji w MPK — Kraków to jednak przytoczę niektóre źródła informacji: „Sygnały MPK” nr

16 z 30.09.87 r. str. 2 artykuł „Najtrudniejsze są sprawy ekonomiczne”. Protokół z Walnego Zebrania Sprawozdawczo-Wyborczego NSZZ Pracowników MPK za okres lat 1985—87 gdzie na str. 3 pkt. 10 cytowany jest głos dyrektora MPK, „Związkowiec” nr 6 z 20.10.87 r. str. 3 wypowiedzi zakładowego socjologa, ustawa z dnia 26.02.1982 r. o gospodarce finansowej przedsiębiorstw państwowych oraz ustawa z dnia 24.10.1986 r. o zakładowym funduszu socjalnym i mieszkaniowym — normujące sprawy budownictwa i obiektów wczasowych.

Zazdroszczę p. redaktor tego, że może zebrać w bardzo krótkim czasie (niespełna dwa tygodnie) informacje. Ja, nim napisałem mój list przez bar-

dzo długi okres czasu musiałem prosić o nie. Często słyszałem odpowiedź, że otrzymam je dopiero, gdy dyrektor wyrazi zgodę.

Kwota 145 zł nie jest fikcją. Zarządzenie nr 18 Dyrektora MPK w Krakowie z dn. 27.03.1987 r., dotyczące odpłatności za wynajem autobusów mówi o dwóch kwotach. Jedna, o której wspomina p. redaktor dotyczy „ikarus 260” i druga o której wspominałem dotyczy „ikarus 280”. Brak pełnej informacji spowodował, że posłużyłem się taką, a nie inną podstawą do moich obliczeń. Nie skomentuję naszych przeliczeń kosztów — proponując poczekać, aż Wydział Socjalno-Bytowy dokona bilansu eksploatacyjnego autokarów w czasie akcji wczasowej



MPK — Kraków, uwzględniającego przebiegi faktyczne, a nie wyliczenia teoretyczne, jak ma to miejsce w obu artykułach.

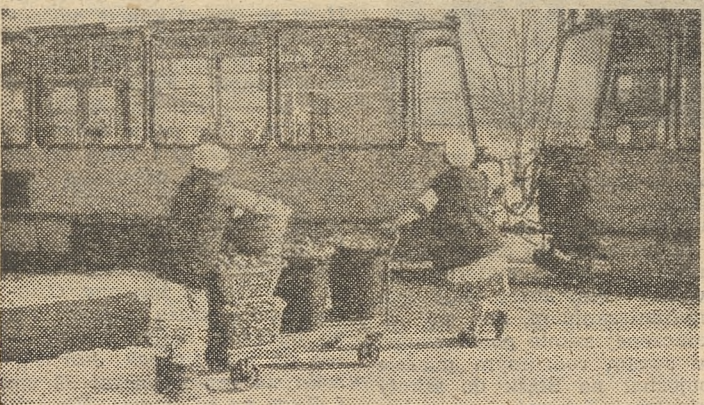
I pytanie z mej strony — o jakiej inicjatywie dotyczącej podwyższenia opłaty za przewozy mowa skoro NSZZ Pracowników MPK w dniu 2.07.87 r. kierują pismo — dotyczące aneksu nr 3 z 25.06.87 — do Dyrekcji MPK. Pismo to jednoznacznie neguje treść w/w aneksu.

Podsumowanie: Spodziewałem się, że zostaną mi wytknięte błędy i przyjąłem to. Zmartwił mnie fakt, że artykuł, który nie jest polemiką, poruszył tylko ten temat. Mogę zrozumieć to w dwojaki sposób. Może mój list nie zawiera żadnej godnej uwagi myśli i pozostało tylko wyjaśnić pewne fakty bez wykazania choćby jednego autorytatywnego dokumentu. A może „Sygnały MPK” są kolejną tarczą ochronną obok przepisów i ustaw (nie zawsze rozsądnych czy zdrowych dla ogółu) chroniącą pracowników umysłowych przed wszelkimi atakami bez względu na to czy słusznymi czy nie.

Z poważaniem
STANISŁAW BABIUCH
tokarz ZNA



WSZYSTKIM, którzy jeszcze nie przygotowali prezentów gwiazdkowych, nadarza się świetna okazja. Do Świąt bowiem trwa w salonie PSP i „Arpisu” w Ryńku Głównym II Wystawa Biżuterii Unikatowej. 28 najciekawszych artystów platyków z Krakowa i ze stolicy wystawia na pokaz i na sprzedaż swoje bransolety, kolczyki, obroże czy oryginalne korale. Rozpiętość cen ogromna. Najtańsze są kolczyki — 4,5 tys. zł, najdroższy pas ze srebra i kolia — 650 tys. zł. Ekspozycja tutaj, biżuteria srebrna jest naprawdę oryginalna. Artysty połączili w wielu przypadkach szlachetny kruszec z korałem (Wiesława Straszewicz), macicą perłową (Dorota Ogonowska), kryształem górskim (Joanna Jackowska), niellem (Jan Zieliński). Kupić można przedmioty wykonane przez najwybitniejszych twórców krakowskich: Lucynę i Marka Nieniewskich, Barbarę i Andrzeja Bielaków, Bronisława Gałkowskiego, Ewę Charkowską, Pawła Nowosławskiego. Oczywiście niekoniecznie trzeba kupować. Można przecież tylko obejrzeć. A warto. (epa) Fot. GRZEGORZ KOZAKIEWICZ



TU KRZYŻUJĄ się drogi empekowskiej komunikacji i gastronomii. Czy obiad w stołówce będzie spóźniony? Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

— Ile pan ma lat? — pyta kadrowy przyjmując do pracy nowego kierowcę.
— Trzydzieści pięć...
— A ile pan przepracował w poprzednim przedsiębiorstwie?
— Czterdzieści...
— Jak to możliwe, żartuje pan ze mnie!
— Ależ nie, to z nadgodzinami...

Dwaj koledzy, wracając po pracy tramwajem, jak zwykle czytają popołudniówkę.
— Zobacz, stary, ten facet w liście gończym jest zupełnie podobny do twojej żony

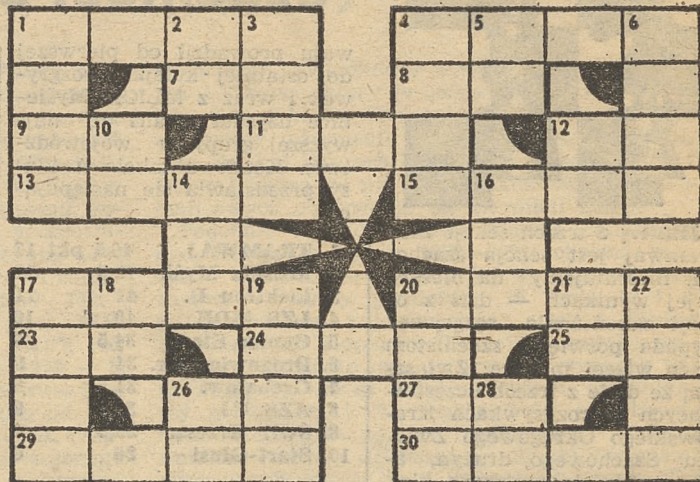


— zauważa w pewnym momencie jeden.
— Tak, jest spore podobieństwo, tylko te włosy...
— Przecież on nie ma włosów...
— Ale moja stara ma...

Malinowski opowiada Kowalskiemu przy kieliszku:
— Poznałem moją żonę w niezwykle okolicznościach. Wpadła pod autobus, który prowadziłem. Odwiozłem ją do szpitala. Potem odwiedziłem i skończyło się przy ołtarzu...

— Tak, to niezwykle, ale po co mi to opowiadasz?
— Bo jesteś młody i jeszcze nie wiesz, że nieostrożna jazda może spowodować bardzo tragiczne następstwa...

KRZYŻÓWKA NR 21



UWAGA: W każdą kratkę należy wpisać po dwie litery.

POZIOMO: 1. tytuł gorszej jakości, 4. małe wyspiarskie państwo na O. Indyjskim, 7. w tytule powieści Dostojewskiego, 8. ziemia uprawna, 9. znany piosenkarz lat 60-tych pochodzenia kanadyjskiego, 11. nauczyciel, 12. koło grobli, 13. grupa faworyzowanych dworzan, 15. wyrób garmazeryjny, 17. nieduży koszyk z pałkami, 20. farby użyte do malowania, 23. kryty powóz czterokołowy, 24. drobna, subtelna różnica, 25. wsteczniaki na butach, 26. zamiar, 27. kaukaski bezresorowy pojazd, ciągnięty przez konie, 29. kuna domowa, 30. zamiast papy.

PIONOWO: 1. smaczny napój mleczny, 2. ciężka, wyczerpująca praca, 3. ozdobna szesnastka, 4. przy boku szeregowca, 5. bułgarska waluta, 6. rzeczy potrzebne do ubrania niemowlęcia, 10. gatunek antylopy występującej w południowej Afryce, 12. nastrój, usposobienie, 14. ceremonia, 16. biała broń, 17. kurka wodna, 18. harap, bat, 19. roślina pasożytnicza na konicy nie, lnie, konopiach, 20. mieszkanie na strychu, 21. kolejność, etap, 22. w ręku Andrzeja Grubby, 26. żniwa, 28. niemiecki kompozytor, organista.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NUMERU 20

Poziomo: dynamika, realista, kara, tóga, arka, wagary, ster, kawatyna, kapianka, statysta, krewniak, rata, Bossak, szus, bary, usta, akrobata, karaitka,

Pionowo: dyblarka, mika, karawana, retoryka, alga, tancerka, kawa, stan, tygrys, Piatów, straszak, att, taboryta, krakuska, Nisz, akustyka, baba, tara.

NAGRODY za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowali: Tadeusz Dobrzański i Maria Kończewska.

KOLEJNE ZDERZENIA W WARSZAWIE

Niektórzy pracownicy warszawskich MZK najwyraźniej nie wyciągnęli żadnych wniosków z niedawnych tragicznych wypadków na ulicach stolicy, które pociągnęły wiele ofiar. 11 grudnia znów doszło w Warszawie do zderzenia tramwajów, kiedy prowadząca skład linii „32” nie udzieliła pierwszeństwa przejazdu u zbiegu ulic Targowej i 11 listopada „6”. Wypadek wydarzył się w godzinach szczytu, powodując dłuższą przerwę w ruchu. Na szczęście tym razem nikt z pasażerów nie odniósł poważniejszych obrażeń. Następnego dnia na warszawskim rondzie Starzyńskiego zderzył się tramwaj linii „1” z autobusem linii „500”. Tym razem nie obeszło się, niestety, bez ofiar. 7 rannych trzeba było odwieźć do szpitala.

SMOG KOMPLIKUJE RUCH W ATENACH

Rząd grecki podjął nadzwyczajne środki przeciwko smogowi, który ogarnął w tym miesiącu Ateny. Drastycznie ograniczono ruch samochodów na obszarze centralnych dzielnic stolicy. Obecnie w rejonie zajmującym ogółem 300 kilometrów kwadratowych mogą wjeżdżać tylko taksówki i karretki pogotowia. Kierowcy innych samochodów muszą uzyskać od władz specjalne zezwolenie na wjazd do centrum.

PROTEST CZY FANTAZJA PORYWACZA

W środku nocy w Poznaniu uprowadzony został z ul. Zwirzyńskiej przez podchmielonego osobnika tramwaj linii „16”. W pościg za tramwajem ruszyły patrol MO, którym udało się od-

naleźć porwaną „szesnastkę” u zbiegu ulic Głogowskiej i Hetmańskiej. Tramwaj został odprowadzony na swoje miejsce, a sprawca zatrzymany. Na razie nie udało się jednak wyjaśnić, czy kierował się fantazją czy też był to protest przeciwko nie najlepszej funkcjonującej poznańskiej komunikacji miejskiej.

OSTATNIE PRÓBY ROBOTY-SPRZĄTACZKI

Wczesnym, grudniowym rankiem pasażerowie na stacji paryskiego metra „Notre Dame”, byli mocno zaskoczeni pojawieniem się mechanizmu, samodzielnie poruszającego się

BĘDZIE PÓŹNIEJ, ALE ZA TO SOLIDNIEJ

Warszawiacy pogodzili się już z tym, że most Poniatowskiego zamiast w grudniu br. zostanie oddany do użytku w maju przyszłego roku. Niestety, budowlanym nie udało odrobić się znacznych zaległości. W toku robót ujawniły się bowiem trudności niezależne od ekip remontowych: przez 4 miesiące brakowało specjalnych śrub sprężających do montażu konstrukcji stalowych, zwiększony też okazał się zakres robót, głównie przy naprawie ślimaków prowadzących na most. Ponadto spadek temperatury, poniżej wymaganej, zakłócił układa-

8 lat pozbawienia wolności, 100 tys. zł grzywny, pozbawienie praw publicznych przez 5 lat oraz konfiskatę mienia w całości. Wyrok nie jest prawomocny.

W PORTUGALII DROŻSZE PRZEJAZDY

Rada Ministrów Portugalii podjęła na początku grudnia decyzję o kolejnej podwyżce cen wielu artykułów żywnościowych, towarów, usług oraz cen biletów transportu publicznego. Od 1 stycznia przyszłego roku średnio o 5,5 proc. wzrosną m.in. opłaty za przejazd środkami transportu miejskiego.

Boże, spraw, by wszyscy kierowcy, którzy przeceniają swoje możliwości, uświadomili sobie ich granice. Pomóż nam zdać egzamin z człowieczeństwa na jezdni, abyśmy przestali zachowywać się bezwzględnie wobec innych”, „Panie, wysłuchaj nas” — odpowiedzieli wierni.

CZWARTA BARBÓRKA NA BUDOWIE METRA

Po raz czwarty obchodzono w tym roku Barbórkę w stolicy. Oczywiście na budowie metra, gdzie pracują górnicy z PRG „Mysłowice”. Z podziękowaniami za ich dotychczasowy trud przybyli na budowę pełnomocnik rządu ds. metra Jerzy Majewski i dyrektor Generalnej Budowy Metra Jerzy Brzostek. Dzień powszedni dla 350-osobowej ekipy z Mysłowic to praca na trzy zmiany bez przerw w soboty i niedziele. Zakończyli już drażnienie tuneli na szlaku B-11 (Pole Mokotowskie) i B-8 (ul. Domaniewska). Teraz dwiema tarczami drażą szlak B-9 (ul. Racławicka) i jedną tarczą szlak B-10 (ul. Dąbrowskiego). Trwa też uszczelnianie i cementowanie wydrążonych już odcinków; przez cztery lata powstało ponad 3200 metrów tuneli.

TRAMWAJE EKSPRESOWE

W Budapeszcie planuje się innowację w komunikacji miejskiej, polegającą na wprowadzeniu tramwajów ekspresowych, a na wielu liniach zwiększenie dystansu między przystankami z 400 do 600 m. Dzięki temu przeciętna szybkość tramwajów wzrośnie z 16 do 24 km/godz. Do roku 1990 planuje się rozpoczęcie budowy najdłuższej w mieście linii tramwajowej.

(Oprac. I-k)

Mieszanka nie tylko

po peronach i spokojnie, „pochłaniającego” wszystkie śmieci, postawione przez ludzi, dokładnie oczyszczającego peron z wszelkich brudów. Tak w Paryżu rozpoczął się końcowy etap prób nowego uniwersalnego robota, przeznaczonego do sprzątania stacji kolei podziemnej. Robot jest nieduży, „skrzynia” o długości i szerokości ok. 1,5 metra oraz wysokości nieco ponad pół metra. Steruje nim komputer z dokładnie opracowanym programem sprzątania. Specjalne urządzenia ultradźwiękowe umożliwiają robotowi omijanie pasażerów, zapobiegają jego upadkowi po drodze, a nawet... poruszanie się po ruchomych schodach. Po kilku tygodniach prób robot w lutym przyszłego roku podejmie „stałą pracę” na wielu stacjach metra.

nie izolacji i ochronnej warstwy asfaltu, dlatego, chcąc utrzymać wysoką jakość wykonywanej nawierzchni postanowiono prace te przenieść na wiosnę, by 31 maja 1988 r. włączyć most do sieci komunikacyjnej stolicy.

TYM RAZEM NAPAD SIĘ NIE UDAL

Sąd Wojewódzki w Płocku rozpatrzył sprawę napadu na kierowcę kutnowskiej taksówki. 29 czerwca br. w nocy, podczas kursu na przedmieściach Płocka, pasażer zarzucił taksówkarzowi sznur na szyję i zaciskając go zażądał wydania pieniędzy. Przestępce spłoszył nadjeżdżający „żuk”. Jadący nim mężczyźni zawiadomili milicję i po natychmiastowym pościgu ujętego na pastnika. 23-letni Aleksander Zakrzewski został skazany na

MIŁOŚĆ BLIŹNIEGO TO OSTROŻNA JAZDA

We wrześniową niedzielę w kościele pod wezwaniem Trzech Króli w Kolonii miejscowy proboszcz odstał miejsc na ambonie oficerów; policja drogowej, który przemówił do wiernych: „Miłość bliźniego — stwierdził — to w ruchu drogowym zwracanie uwagi na innych kierowców, partnerskie zachowanie na jezdni i widzenie w innych uczestnikach ruchu ludzi, a nie samochody. Jeśli będziemy jeździć trochę ostrożniej, zaoszczędzimy wiele cierpień i strat materialnych. Musimy pamiętać, że człowiek został stworzony do poruszania się z prędkością 4-6 km na godz. Przy większych chwilach nieuwagi grozi wypadkiem”. Na koniec tej nauki włączył się proboszcz z modlitwą: „Panie