

SYGNAŁY

MPK

DWUTYGODNIK

ZAŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 6 (339)

Rok XIII

31 III 1988 r.

Cena 5 zł

ALE JAJA!

FASCYNOWAŁO ludzi wszystkich kultur pod każdą szerokością geograficzną. Wykorzystywano je do magii i czarów, było składnikiem wielu uzdrawiających i cudownych mikstur. Wiedzi o nie spory filozofowie. Jajko. Dziś wszechwładnie panoszy się w naszej kuchni.

Czas Świąt Wielkanocnych nierozdzielnie związany jest

tyw roślinne. Ozdoby są takie, jaka mamy fantazję. Zupelnie inaczej wyglądało to kiedyś. Motyw zdobniczy nie był przypadkowy. miały określoną symbolikę związaną właśnie z odradzającym się na wiosnę życiem i kultem zmarłych. Któż z nas wie że jajko i jego zdobienie było związane także z magią miłosną. w bliższych nam już historycznie czasach? Z upływem lat zdobienie jaj zachowało swój pierwiastek ludyczny, tracąc symbolikę.

Dominującymi kolorami w tym zdobnictwie są czarny, czerwony, fioletowy, zielony i niebieski. To też kiedyś miało swoją wymowę.

Po wprowadzeniu chrześcijaństwa Kościół usiłował za-

(Dokończenie na str. 6)

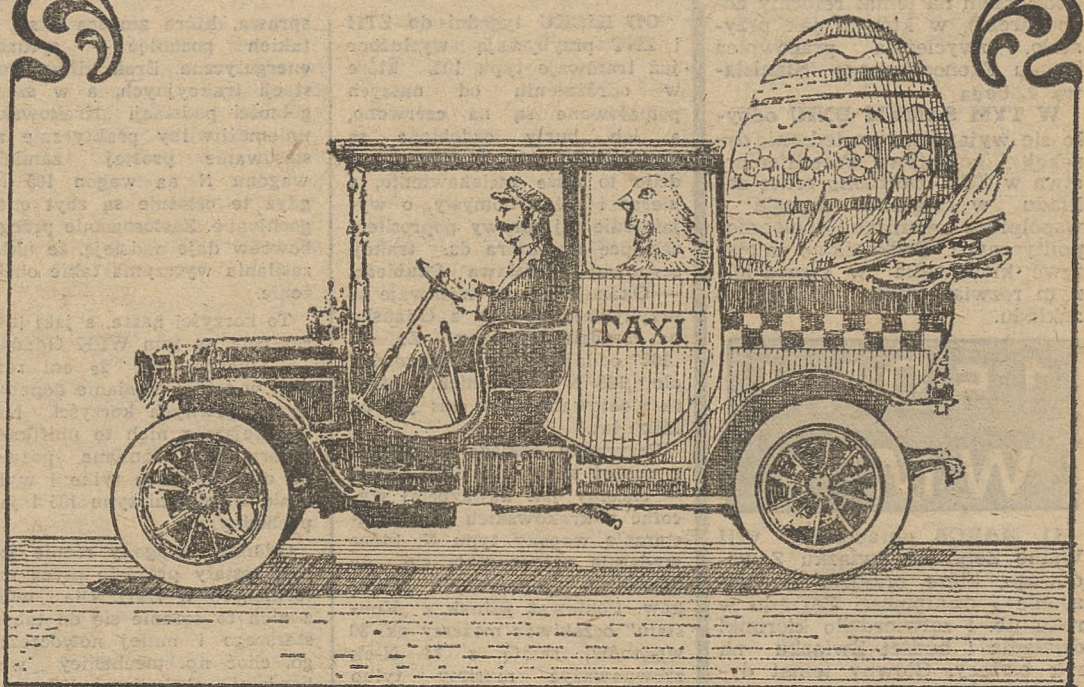
Wyniki komputerem i zgodą pisane

PODCZAS wziętowej operatywności kierownictwa MPK z satysfakcją stwierdzono, że zajętnia na Woli Duchackiej przewyższają ostrą kryzys trwającą od połowy '87. Kilkunastopunktowy wzrost efektywności czasu pracy oraz wykorzystania taboru to — zdaniem kierownika ZAW Bogusława Pozłutkiego — skutek odbudowania kadry średniego nadzoru, wprowadzenia zmian w organizacji pracy (wymuszają ją m. in. mikrokomputery Amstrad) oraz premii motywacyjnej. Z komputerem trudniej dyskutować o planowaniu służb, przeliczaniu oszczędnościach czy o wysokości nagród.

W '88 ZAW stawia na profilaktykę wypadkowa doskonalenie organizacji zarządzania, ruch racjonalizatorski, zmniejszenie strat z przyczyn technicznych czystości i oznakowanie taboru. Być może zakład pokusi się o poprawę komunikacji w rejonie Woli Duchackiej i Kurdwanowa.

Wiele z tych dokonań i zamierzeń byłoby niemożliwe gdyby nie modelowa wrecz współpraca kierownictwa i przedstawicieli organizacji społeczno-politycznych załogi. (aml)

wesołych świąt

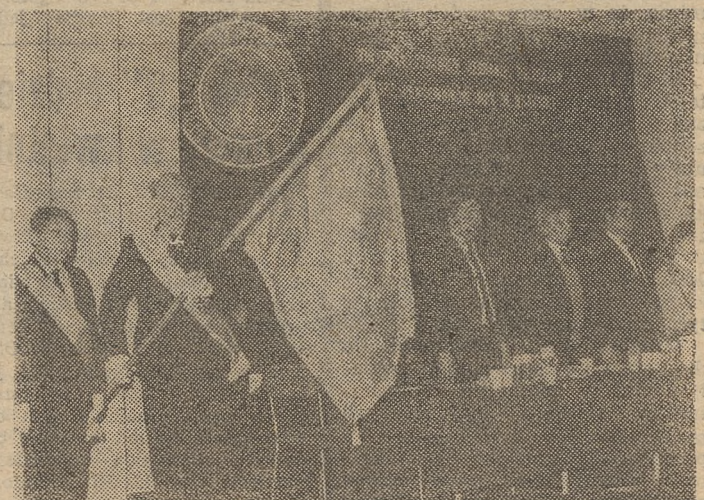


Rys. PIOTR BIELECKI

Chcemy być z naszą załogą

NIEZALEŻNY Samorządny Związek Zawodowy Pracowników MPK w Krakowie liczył z początkiem 1988 roku 3 821 członków zrzeszonych w 18 Oddziałowych Radach Związkowych. Najwięcej pracowników należy do NSZZ w ZZZP, ZNR, ZTX, ZP oraz ORZ emerytów i rencistów. Aktualna sytuacja ekonomiczna kraju, wprowadzanie zasad reformy gospodarczej wprowadza nowe, trudne problemy z którymi działacze związkowi muszą się borykać, broniąc interesów pracowników MPK. Aktywnie NSZZ uczestnicza więc we wszystkich działaniach kierownictwa Przedsiębiorstwa zmierzających do poprawy sytuacji gospodarczej oraz warunków pracy i życia załogi.

Oprócz pracy ORZ działalność związkowa prowadzona jest także poprzez komisje strukturalne istniejące przy prezydium Związku, Komisja Socjalno-Bytowa, Kulturalno-Oświatowa i Komisja Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy rozpatrzając wiele problemów dotyczących spraw życiowych (mieszkania po-



życzki, zapomogi, wczasy i kolonie), organizowały imprezy kulturalno-oświatowe i sportowo-turystyczne oraz kontrolowały przestrzeganie obowiązków przepisów i zarządzeń dotyczących kodeksu pracy i układu zbiorowego, stanu technicznego maszyn i urządzeń, dochodzenia powypadkowych itp.

Oczywiście praca poszczególnych ogniw i komisji Związku jest różnorodna i różnie przebiega w poszczególnych jednostkach. Są oddziały wyróżniające się w działaniu, są też i takie, których praca pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Nie we wszystkich też członkowie Związku są zgodni — wiele decyzji zapada po długiej i zawziętej dyskusji. Tak być powinno, wspólne stanowisko winno być wynikiem rozpatrzenia wszystkich możliwości działania.

O takich właśnie problemach o dotychczasowym dorobku i planach na przyszłość mówiono podczas ostatniego Walnego Zebrania Sprawozdawczego Delegatów NSZZ Pracowników MPK, w którym

uczestniczyli m. in. przewodniczący Federacji ZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL Wiesław Gieł, dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel, sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel oraz członek egzekutywy KK PZPR, przewodniczący ZSMP Władysław Michalski. Obrady prowadził przewodniczący NSZZ Pracowników MPK Jan Maciuszek. (De)

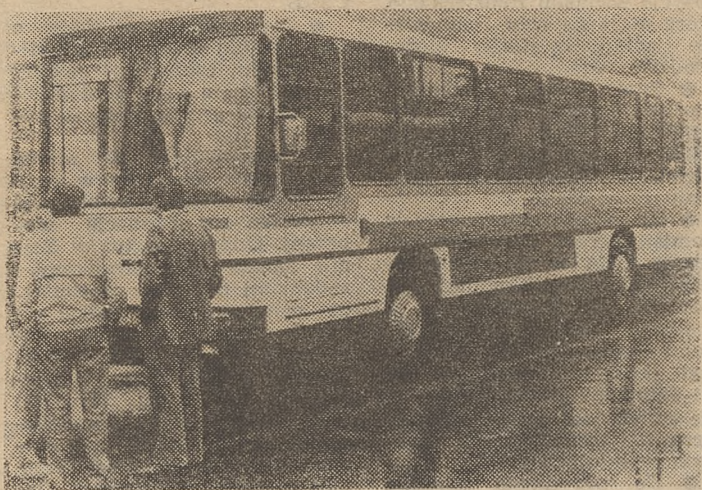
Fot. Stanisław Tyran

Bogusław Pozłutko nowym wicedyrektorem

18 MARCA Rada Pracownicza Przedsiębiorstwa zaakceptowała propozycję dyrektora naczelnego T. Trzmiela, dotyczącą zmiany na stanowisku zastępcy dyrektora ds. komunikacji autobusowej W związku z wzięciem do pracy za granicę zwolniono z tej funkcji Stanisława Kowalczyka, a na jego miejsce powołano Bogusława Pozłutkę, dotychczasowego kierownika ZAW. (F.S.)

WPK stało się faktem!

200 TAKICH autobusów dotarło w ubiegłym tygodniu do naszego Przedsiębiorstwa. Są przeznaczone do obsługi tras powstałego na bazie naszego Przedsiębiorstwa WPK — Kraków. Decyzja o powstaniu WPK (od 1 kwietnia br.) zapadła, mimo iż istniały wszelkie opracowania mówiące, że w tej chwili będzie to „położenie na łące” komunikacji w Krakowie. Mimo dyskusji o reformie znów na raz ktoś okazało się, że jak ktoś dobry to mu trzeba „przyłożyć”. Słabszy podlega ochronie i udziela mu się pomoc. Nie dawał sobie rady PKS? No to niech się teraz martwi MPK, a pewnie skoro tu dają sobie radę prawie w każdej sytuacji?



Fot. Stanisław Makarewicz

1 MARCA odbyło się spotkanie Zakładowego Sztabu ORMO z wyróżniającymi się członkami tej organizacji. Okazją do tego spotkania była 41. rocznica powołania ORMO do życia. W dyskusji mówiono o zadaniach ORMO.

8 MARCA — tradycyjny Dzień Kobiet przebiegał w przedsiębiorstwie pod znakiem kawy naturalnej. Ona to bowiem była upominkiem dla Pań zarówno z funduszu socjalnego przedsiębiorstwa, jak i od Związku Zawodowego. „Kwiatek dla Ewy” każdy z panów musiał już kupić sam. Poza tym Zakładowe Koło LKP zorganizowało spotkanie Pań z supermężczyzną, czyli red. Bronisławem Cieślakiem vel porucznikiem Borewiczem. Kobiety zaproszone były również na występ wojskowego zespołu artystycznego „Granica” połączony z konkursem na temat reformy gospodarczej, w którym jak przystało, zwyciężyła pracownica Działu Ekonomicznego Stanisława Łoboda.

W TYM SAMYM DNIU odbyło się wyjazdowe posiedzenie dyrekcji i kolektynu Przedsiębiorstwa w ZTH. Oceniono pracę zakładu w ostatnim okresie i współpracę organizacji społeczno-politycznych. Podkreślono inicjatywę kierownika w samodzielnym rozwiązywaniu problemów zakładu.

15 DNI W MPK

11 MARCA obradowało VIII Walne Zebranie Związku Zawodowego, które przyjęło sprawozdanie z działalności Zarządu w roku ub. i zatwierdziło kierunki działania i budżet Związku na rok bieżący. Główny temat dyskusji związkowców to sprawy płacowe.

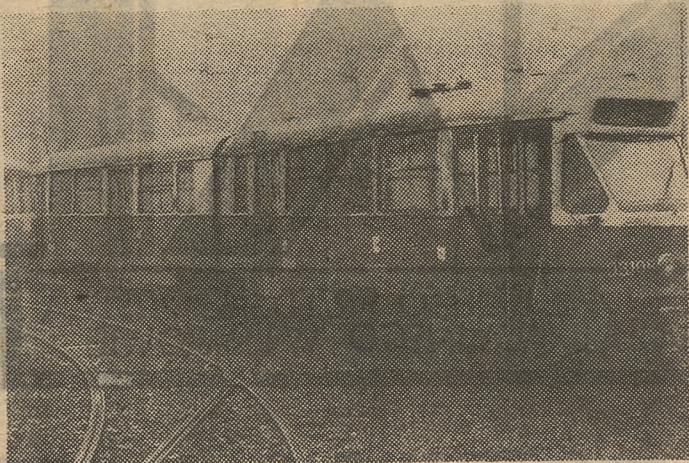
12 MARCA odbyło się zorganizowane przez Zakładowy Sztab ORMO szkolenie dla kierowców i motorniczych dotyczące bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym. Na szkoleniu zabrakło jednak kierowców z ZAB, mimo że w ciągu dwóch pierwszych miesięcy tego roku uczestniczyli aż w 25 wypadkach.

12 i 13 MARCA pierwsze obfite w tym roku opady śniegu znów zaskoczyły drogowców. W sobotę w godzinach wieczornych ubity i zamarznięty śnieg zmusił nas do czasowego zawieszenia komunikacji autobusowej w ulicach: Kamińskiego, Gwardii Ludowej, Trybuny Ludów, Księcia Józefa i Zakopiańskiej. Komunikacja tramwajowa kursowała w tym czasie bez zakłóceń.

15 MARCA przedstawiciele dyrekcji i kolektynu MPK wzięli udział w spotkaniu reprezentantów siedmiu największych przedsiębiorstw w Krakowie, z przedstawicielami władz lokalnych i centralnych, poświęconym problemom wdrażania reformy gospodarczej. „To, jak się potoczą losy reformy zależy przecież tylko i wyłącznie od nas samych” — zakończył spotkanie i sekr. KK PZPR Józef Gajewicz.

16 MARCA dyrektor Przedsiębiorstwa Tadeusz Trzmiel wyjechał z wizytą do Bratysławy. Jest członkiem delegacji, na czele której stoi Andrzej Biegani dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej UMK.

14 — 18 MARCA przebywała u nas delegacja MZK w Lipsku, która zapoznała się z funkcjonowaniem organizacji społeczno-politycznych w MPK oraz zwiedziła nasze zakłady eksploatacyjne i komórki socjalne. (A.Z.)



„102-ki” za „105-ki” a znikną „N-ki”

OD KILKU tygodni do ZTH i ZNT przybywają wysłużone już tramwaje typu 102, które w odróżnieniu od naszych pomalowane są na czerwono, a ich burty ozdobione są herbami Gdańska. Ponieważ budziło to duże zaniepokojenie, a nieraz i różne domysły, o wyłączenie tej sprawy poprosiłem zastępcę dyrektora ds. trakcyjnej Zdzisława Skubiedę.

— Okazuje się, że tramwaje te przybywają do nas z Gdańska na zasadzie wymiany. Za 45 „102” oddajemy też 45 wagonów, ale „105 N”, tj. takich, które eksploatowane są u nas już od kilku lat.

Przyczyny takiego posunięcia z naszej strony są dość proste — chcemy jak najszybciej wycofać z krakowskich ulic przestarzałe wagony typu N, które wydatnie przyczyniają się do uszkodzeń drogowych zabytków. Ponieważ jednak z „Konstalu” oczekiwać możemy ok. 30 wagonów, resztę z 74 N-ek zrównoważyć musimy tylko zwiększoną pojemnością innych wagonów. Szansę takiego rozwiązania umożliwiają nam właśnie 102-ki. Stosując wagony przegubowe będziemy mogli nawet zwiększyć ilość pociągów, co powinno w pewnym stopniu zminimalizować skutki ograniczenia ilości taboru w ogóle.

Poza tym jest jeszcze jedna

sprawa, która zmusza nas do takich posunięć — sytuacja energetyczna. Brak kilku podstawicji trakcyjnych, a w szczególności podstawicji „Krakowska” uniemożliwiłyby praktycznie zastępowanie prostych zamiany wagonu N na wagon 105 Na, gdyż te ostatnie są zbyt energochłonne. Zastosowanie przegubowców daje nadzieję, że układ zasilania wytrzyma takie obciążenie.

To korzyści nasze, a jaki interes robi na tym WPK Gdańsk? — Okazuje się, że oni również w takiej zamianie dopatrują się pewnych korzyści. Najważniejsza z nich to unifikacja taboru, gdyż zamiana pozwoli na dysponowanie tylko i wyłącznie wagonami typu 105 i jego pochodnymi.

Gdańskie wagony różnie jednak zostały przyjęte przez motorniczych w ZTH. Dla wielu z nich to cofanie się do taboru starszego i mniej nowoczesnego, choć np. mechanicy wolą bardziej obsługiwać 102. Ale motorowi też powoli zmieniają zdanie. Gdańskie wagony mają bowiem wszystkie wydzielone kabiny, dodatkowe ogrzewanie stanowiska motorniczego i nowoczesne fotele, jakie stosowane były dotąd wyłącznie w wagonach najnowszej generacji. Są już nawet tacy, którzy starają zapewnić sobie gdańskie wagony na stałe.

Czy zamiana i dość skomplikowane kalkulacje przyniosą oczekiwane rezultaty? — Na to dziś jeszcze nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć, gdyż sama zamiana nie osiągnęła jeszcze nawet półmetka. Nie ma też gwarancji, że ograniczenie taboru tramwajowego zostanie zaakceptowane przez mieszkańców Krakowa, bo choć wszyscy domagali się wycofania przestarzałych i hałasujących N-ek, to w obliczu pogorszenia możliwości przewozowych, nie wiadomo co zostanie uznane za mniejsze zło.

ADAM ZYZMAN

Fot. Krzysztof Prądyński

KRONIKA ZSMP

BARDZO dobrze spisała się nasza reprezentacja w finale dzielnicowym XIII Olimpiady Wiedzy Społeczno-Politycznej ZSMP „70 lat niepodległości Polski 1918—1988”, który odbył się 1 marca br. w Klubie Zakładowym MPK przy ul. Bocheńskiej. Indywidualnie kol. Izabella Maciąg (Ośrodek Zdrowia) zajęła 2 miejsce — kwalifikując się zarazem do finału wojewódzkiego Olimpiady. Kol. Andrzej Chrobak (ZTS) był 3, a kol. Marek Kordyl (ZAB) — 7. Zespołowo zwyciężyła drużyna MPK Kraków w wymienionym wyżej składzie. Gratulujemy!

★

Coraz prężniej działa IV Koło ZSMP w Zakładzie Sieci i Podstacji Trakcyjnych. Zachęceniu sukcesami, które dały im trzecie miejsce w współzawodnictwie Kół ZSMP w MPK Kraków w 1987 r. (m.in. szereg prac na rzecz FASM, wycieczka do CSRS w ramach współpracy z Kołem SEP, opieka nad Domem Dziecka przy ul. Praskiej), młodzieżowcy z ZSP na zebraniu w dniu 29. 02. br. postanowili powołać klub mikrokomputerowy. Jak na razie wykorzystując bazę zakładu klub będzie obejmował swym zasięgiem pracowników ZSP. W najbliższej przyszłości natomiast ma stanowić załazek klubu MPK-owskiego.

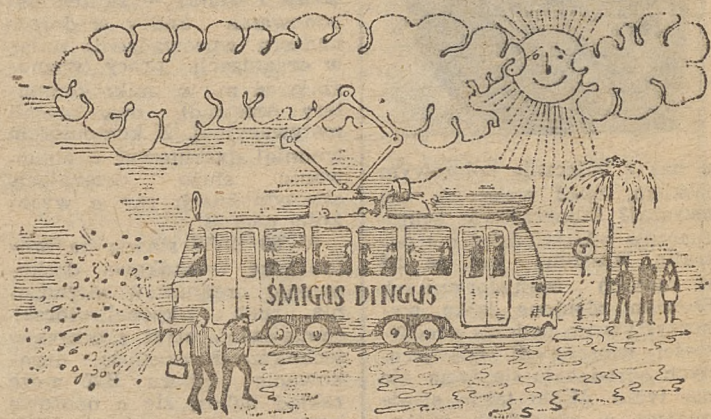
★

Pierwsze w tym roku plenarne posiedzenie Zarządu Zakładowego ZSMP w MPK Kraków odbyło się w dniu 24 lutego w Zakładowym Domu Kultury przy ul. Bocheńskiej. Wiceprzewodniczący ZZ ZSMP ds. organizacyjnych Zbigniew Plichta przedstawił ocenę pracy Kół ZSMP w 1987 r. Jak z niej wynika jest szereg Kół pracujących dobrze (np. ZAW, ZAC, ZSP, ZAB), ale są i Kola słabe, nie posiadające własnej koncepcji działania. Tym właśnie Kołom Zarząd Zakładowy będzie musiał w najbliższym czasie poświęcić więcej uwagi. W punkcie tym przyjęto również zmiany w regulaminie współzawodnictwa Kół ZSMP w MPK. Plenum powołało sztab akcji „Lato 88”, którego pracami kierować będzie Andrzej Miłka — wiceprzew. ZZ ZSMP ds. sportu i turystyki. Zadaniem sztabu jest przygotowanie letniego wypoczynku młodzieży, głównie uczniów ZSZ.

Szczególnie burzliwą dyskusję wywołały tematy: budowa zakładowego przedszkola lub żłobka (wniosek XIV Koła) oraz powołania filii Przedsiębiorstwa Wielobranżowego ZSMP (wniosek IV Koła). W pierwszej sprawie postanowiono wystąpić do Dyrekcji MPK z wnioskiem o rozważenie możliwości podjęcia takiej inicjatywy, ale nie kosztem np. dalszego rozwoju budownictwa mieszkaniowego, zwłaszcza na terenie Nowej Huty. W drugim temacie postanowiono nawiązać ścisłą współpracę z Zarządem Dzielnicowym ZSMP Kraków — Śródmieście i kierować młodych pracowników MPK, którzy chcą „sobie dorobić” do działającego przy tym Zarządzie oddziału Przedsiębiorstwa Wielobranżowego. Plenum wniosło także szereg uwag co do projektu powołania w MPK Zakładu Usług Socjalno-Bytowych.

W sprawach organizacyjnych z funkcji członka Plenum zwolniono Janusza Michalika — ZBL (na jego prośbę). W skład Plenum wybrano natomiast w głosowaniu tajnym: Andrzeja Meroziuka (ZTH) i Andrzeja Niedziałkę (ZNT). W plenum uczestniczył przewodniczący Zarządu Dzielnicowego ZSMP Kraków — Podgórze — Jan Olszewski.

(W.M.)



Rys. PIOTR BIELECKI

Polityka w kraju i na świecie

● Michaił Gorbaczow podczas pobytu w oficjalną, przyjacielską wizytą w Jugosławii w swym wystąpieniu na forum jugosłowiańskiego parlamentu przedstawił nowe propozycje Związku Radzieckiego, które mają na celu umocnienie pokoju w strefie Morza Śródziemnego.

● Przebywający w Krakowie członkowie delegacji Sekretariatu Rady Najwyższej ZSRR spotkali się z przedstawicielami Krakowskiego Zespołu Poselskiego.

● Na zakończenie debaty w Komisji Spraw Zagranicznych Senatu USA w sprawie ratyfikacji układu o likwidacji rakiet atomowych średniego i bliskiego zasięgu, sekretarz stanu George Schultz oświadczył, iż układ ten winien być ratyfikowany przez Senat w niezmienionej postaci bez dołączania jakichkolwiek „warunków politycznych”.

● Do specjalnego ośrodka położonego w Kazachstanie

przybywają wojskowe transporty kolejowe z radzieckimi rakietami operacyjno-taktycznymi SS-22 i SS-23, które zostały usunięte w końcu lutego z baz na terytoriach NRD i CSRS.

● Irak i Iran obwieściły o zaprzestaniu trwającej od kilku tygodni rakietowej „wojny miast”. Mimo tego ostrzeżenia miasta ostrzeliwane są nadal.

● Inaugurując 10 marca swe prace plenarne w sesji wiosennej Sejm znowelizował dotyczącą ich ordynację wyborczą. Odbyła się też w Sejmie debata nad kierunkami i zadaniami polityki zagranicznej państwa w kontekście sytuacji międzynarodowej. Zabierając głos w debacie poseł Ryszard Bender (bezp.) powiedział m. in.: W tej Wysokiej Izbie musi zostać wypowiedziane słowo Katyń, tego wymaga honor narodu polskiego, jego mężniejsze dzieje w latach ostatniej wojny.

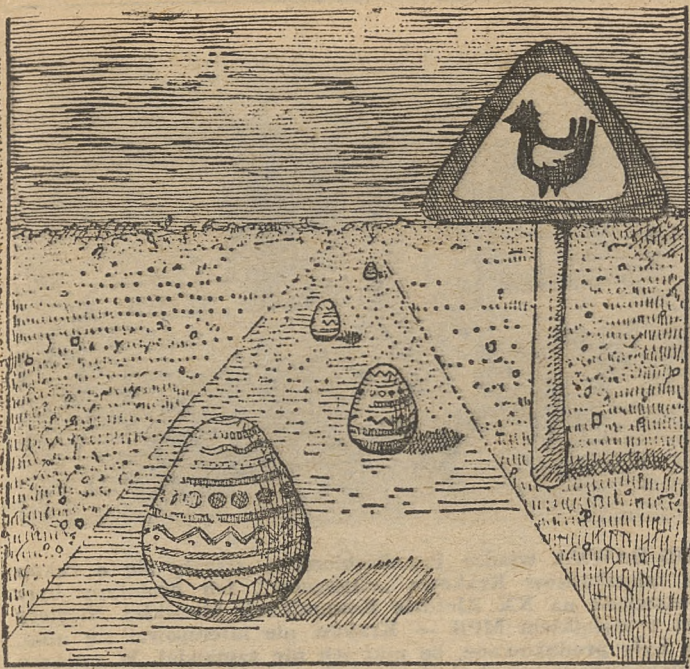
● W tzw. superwtorek odbyły się w 20 stanach USA prawyborczy kandydatów partii republikańskiej i demokratycznej na prezydenta USA. W obozie republikańskim największą ilość głosów otrzymał G. Bush, a u demokratów czarnoskóry J. Jackson.

● W Związku Radzieckim przebywała delegacja RK PRON z przewodniczącym J. Dobraczyńskim. Delegację przyjął m. in. członek BP KC KPZR, przewodniczący Rady Najwyższej ZSRR A. Gromyko.

● W Brukseli zakończyły się obrady sesji Rady Atlantyckiej na szczelu szefów państw i rządów 16 państw członkowskich NATO. Ogłoszono wspólne oświadczenie oceniane przez agencje Reutersa jako kompromis w spornych sprawach zbrojeń jądrowych.

(De)





Rys. PIOTR BIELECKI

Pierwsze osiedle MPK-owskich domków jednorodzinnych

NIE TAK dawno temu pisaliśmy o sukcesie MPK-owskiej Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz” — wybudowaniu przez nią w ciągu dwóch lat pierwszego bloku mieszkalnego i oddaniu do zasiedlenia 75 mieszkań. A już przekazać musimy naszym Czytelnikom nową rewelacyjną wiadomość — o powstaniu w naszym Przedsiębiorstwie drugiej Spółdzielni Domków Jednorodzinnych „Autobusik”.

Powstał już organ założycielski tej Spółdzielni a na stanowisko prezesa powołano pana, może na razie nie będziemy go przedstawiać obojętnie tylko że jest to człowiek z zewnątrz, dotąd nie związany z MPK, jeden z byłych organizatorów Przedsiębiorstwa Budowy Domków Jednorodzinnych „Murator” znajdującego się w Warszawie ale doskonale znanego już w całym kraju z osiągnięć w tej dziedzinie.

Pod budowę MPK-owskiego osiedla domków jednorodzinnych Przedsiębiorstwo nasze wykupiło dość duży uzbłoiony teren położony między Azorami a Mydlnikami. Przed Zarządem Spółdzielni „Autobusik” jest jeszcze wiele spraw do załatwienia zanim rozpocznie się budowa pierwszych z 20 zaplanowanych dom-

ków. Powierzchnia każdego z nich nie przekroczy 100 m kw. Z uwagi na daleko posunięte oszczędności domek w stanie surowym kosztować ma około 3 mln złotych wybrano jeden z typowych projektów. Każdy będzie podpiwniczony i z garażem. Na parterze znajduje się trzypokojowa kuchnia i łazienka na piętrze jeden pokój z balkonikiem. Wokół każdego domku przewidziano jest niewielki ogródek.

Budowa jednorodzinnych domków jest ogromną szansą na polepszenie warunków mieszkaniowych każdej rodziny. Jest szansa przede wszystkim dla oszczędzających. Każdy poza tym liczyć może na stosunkowo wysoki kredyt bankowy dochodzący do 80 procent kosztu budowy oczywiście standardowego.

Spółdzielnia Domków Jednorodzinnych „Autobusik” rozpoczęła 1 kwietnia przyjmowanie zgłoszeń kandydatów na członków. Mimo iż budowa która ma trwać tylko dwa lata rozpocznie się we wrześniu br. czas już najwyższy dla tej Zarządu na zorientowanie się w ilości ewentualnych kandydatów. Zgłoszenia przyjmowane będą w siedzibie Zarządu Spółdzielni, w biurze MPK przy ulicy Brodka w pokoju numer 350. (M.B.)

UWAGA! Wypadek!

NA POCZĄTEK trochę statystyki — w 1987 roku ilość tzw. zdarzeń na terenie Krakowa, w których uczestniczyli pojazdy MPK wyniosła 1860. W liczbie tej mieści się 1262 kolizji, 376 wypadków, jak również 222 awarie oraz inne zdarzenia powodujące straty w taborze (np. pocięcie przez pasażerów siedzeń w autobusach). Najwięcej z nich wydarzyło się w Śródmieściu — najbardziej zagrożonej i najbardziej zurbanizowanej dzielnicy miasta.

Prokurator Prokuratury Rejonowej dla dzielnic Śródmieście pani **Marta Kozioł** twierdzi, że najczęstsza przyczyna wypadków jest nieuwaga pieszych oraz prowadzących inne poza MPK pojazdy mechaniczne. W dalszej kolejności dopiero wymieniana rozpoczynanie przez motorowców i kierowców jazdy bez uprzedniego upewnienia się czy wszyscy pasażerowie wsiadli lub wysiedli z pojazdu, niewłaściwa, mało bezpieczna jazda (zbyt duża szybkość) kierujących pojazdami oraz zły stan techniczny pojazdów. W ciągu swej dotychczasowej dziesięcioletniej pracy raz tylko spotkała się z przypadkiem, by kierujący pojazdem MPK był w stanie wskazywać na spożycie alkoholu. Żaden z nich jako przyczynę wypadku nie podawał znaczenia wynikającego z przepracowania lub złego stanu zdrowia.

Z powyższego zestawienia oraz danych szczegółowych zbieranych przy okazji noszących „zdarzeń” wynika, że pracownicy MPK rzadko kiedy są ich bezpośrednimi sprawcami. To cięsz, zwłaszcza teraz, kiedy rok 1988 został ogłoszony przez MPK rokiem prewencji wypadkowej. Nie należy jednak z przytoczonej statystyki wyciągać zbyt pochopnych wniosków. Zdarza się przecież, że lekkiemu motorowi pewni swej przewagi „fizycznej” (duża masa pojazdu) lekceważył przepis dotyczący udzielenia pierwszeństwa przejazdu lub też mając takie pierwszeństwo jakby świadomie wpadał na pieszego lub kierowcę innego pojazdu nie stosującego się do przepisów drogowych. Warto więc w tym miejscu przypomnieć wypadek z ubiegłej zimy, kiedy to przy ul. E. Orzeszkowej na przejeździe przez tor tramwajowy zderzył się z taksówką „126 b” a motorem będąc w przepisach prawa” zaczął zbyt późno hamować i w rezultacie wpadł na uszkodzony samochód raniąc

kilka osób. Podobnie było na skrzyżowaniu ul. Długiej i Filipa, gdzie kierowca zbyt szybko rozpędzonym tramwajem ograniczył się początkowo do alarmującego dzwonienia, a hamować zaczął zaniem prokuratora dopiero wtedy, gdy była już za późno. Uszkodzeniu uległo w tym wypadku aż 5 pojazdów.

Długo by można rozmawiać z panią prokurator **Martą Kozioł** na temat „zdarzeń” kolizji i wypadków w Śródmieściu. W swej praktyce zawodowej spotkała się z wieloma różnymi przypadkami, w których uczestniczyli pośrednio bądź bezpośrednio pracownicy MPK. Każda sprawa przez nią prowadzona jest inna, wszystkie analizowane są szczegółowo, a z każdej z nich wszyscy powinniśmy wyciągać odpowiednie wnioski. Czasem wyda się niektórym uczestnikom wypadku, że postępowanie wyjaśniające trwa zbyt długo, a ukaranie winnych przeciąga się. Proszę więc pamiętać, że przeciętne postępowanie w sprawie ustalenia okoliczności: przyczyn wypadku trwa 2-3 miesiące, jedynie przy skomplikowanych przypadkach wymagających biegłych z zakresu przepisów ruchu drogowego nieco dłużej.

Wszystko po to, by wyrok zapadł sprawiedliwy.

Podczas rozmowy, która przeprowadziłem w gabinecie prokuratorskim wiele czasu poświęciłem profilaktyce i prewencji oraz formom, które zostały wypracowane w dotychczasowych kontaktach pomiędzy Prokuraturą a MPK. W bieżącym roku współpraca ta będzie się rozwijać — „Sygnały MPK” też chcą mieć w niej swój udział. Bedziemy starali się publikować na swych łamach sentencje wyroków sądowych dotyczących wypadków z udziałem pracowników MPK, częściej będziemy też pisać o bezpieczeństwie ruchu drogowego itp.

Już dzisiaj na zakończenie tego krótkiego wprowadzenia do tematu zapowiadamy obszerny fotoreportaż z eksperymentu przeprowadzonego na skrzyżowaniu ul. Bohaterów Stalingradu i Dietla, w którym to miejscu doszło niedawno do groźnego w skutkach wypadku. Przekazujemy również słowa apelu pani prokurator **M. Kozioł** skierowanego do kierowców i motorowców: **Sygnalizujcie bezpośrednio do Prokuratury lub za pośrednictwem „Sygnałów”** przypadki przekraczania przez innych użytkowników dróg przepisów drogowych. Wystarczy zanotować numer rejestracyjny; krótko opisać zdarzenie a potencjalny sprawca wypadku wezwany zostanie na profilaktyczną rozmowę. Traktujmy więc ten apel jako gest zaufania w stosunku do naszych pracowników. **WACŁAW DROHOBYCKI**

Fot. Jacek Bednarczyk



POKOCHAĆ motorniczych wcale nie jest łatwo. Prywatnie nie jest tak źle, bo Dział Kadr robi im skuteczną reklamę. Widok portfela wypchanego co miesiąc sześćdziesięcioma tysiącami złotych, a to głoszą reklamy, rozgrzeje najzimniejszą panienkę. Z bliska co prawda ten urok, jak i każdy inny, okazuje się być fatamorganą, ale na wabi wystarcza.

Pokochać motorniczych służbowo jest znacznie trudniej. Przekonał się o tym niejeden z nich w trudnych dla siebie okolicznościach nieszczęścia jak wiadomo chodzą parami. Na os. XXX-lecia na samej pętli wyskoczyła z szyn całej, trójwaggonowa „3”. Motorniczy, skądinąd nieznaną wśród kolegów jako rajdowiec formuły 2, po wyjściu z kabiny zauważył, że w rowki szyny jakiś łajdak (czy łajdaki) pracownicy powkładali drobne kamyczki na takiej długości, że skład wyskoczył. Na szynach zawsze znajdują się drobne kamyczki, gdyż torowiska wydzielone posypane są grysem i trochę go zawsze dostaje się na szyny. Nie wdaje się w ocenę, czy motorniczy mógł czy nie mógł wcześniej ich zobaczyć, bo akurat na miejscu wypadku nie byłam. W każdym razie były to kamyczki, a nie kamienie. Przybyły na miejsce wykołowania empekowski funkcjonariusz zarzucił motorniczemu, że jechał za szybko, a kamyczki poukładał sam już po wykołowaniu.

Wykazał, moim zdaniem, talent godny Kojaka i porucznika Columbo razem wziętych. Nie umiał i pewnie nie chciał odróżnić kamyczków świeżo po-

układanych w szynie (i to pod wagonem!) od kamyczków rozrzuconych wielotonowym, pędzącym jakoby pociągami świadka widzącego motorniczego włączającego pod wagony (trzy przecięci) i pracownicy wsuwającego kamyczki w rowki szyny nie potrzebował, bo i po co, z góry wiadomo, że winien motorniczy. Przyszło mu płacić grubo ponad 100.000 zł kosztów wykołowania. Podał co prawda „swoich” świadków, ale ich nie przesłuchano.

Parę tygodni temu wjechałam na pętlę na os. XXX-lecia potrójną „3”.

OKIEM MOTORNICZEGO

Pokochać motorniczych

patrzę, a mój kolega z „7” pracownicy odgarnia kamienie, misternie poukładane na szynie. Łajdak czy łajdaki działają tam dalej. Do kompletu informacji podam, że parę dni po wykołowaniu się „3” jeden z naszych kolegów dostał potrójną „3” wyposażoną, co rzadkość niezmienna w szybkościomierz. Korzystając z wczesnej pory i faktu, że obie pętle były puste bez pasażerów i tramwajów pociągnął zdrowo, licznik wskazywał 60 km/godz. i nie wyskoczył. Twierdzenie zatem, że nadmierna prędkość była przyczyną wykołowania jest wobec tego całkowicie bezpodstawne.

Na przystanku przy Stradomiu, w

kierunku Cekiery stał tramwaj. Motorniczy ruszył z przystanku i niedługo potem dogonił go taksówkarz z pretensjami, że mu porysował drzwi. Motorniczy zdziwił się ogromnie, jak to w ogóle było możliwe. Okazało się, że taksówkarz wjechał między pierwszy a drugi wagon, przekraczając zresztą wymalowaną tu jak byk linię ciągłą. Wjechał bardzo nieznacznie, na tyle jednak, że skład po ruszeniu, a światło otrzymuje wcześniej niż samochody, trochę mu porysował lewe drzwi. Motorniczy wysmiał się z tak-

przepuścić pięć samochodów jadących z prawej. Była mniej więcej 5.30 rano, na skrzyżowaniu było jedynie pulsujące światło. Nim ruszył, jadący od mostu Dębnickiego autobus z Katowic uderzył go w lewy tylny narożnik swoim przednim lewym narożnikiem, podwójny skład jest szerszy od wysepki między nitkami Alei. Poleciały w tramwaju szyby, zderzak i blacha, w autobusie blacha i parę drobiazgów. Kierowca autobusu nie chciał uznać swojej winy twierdząc, że tramwaj go zjechał, „nasi” nie wystarczali zatem i przybył patrol drogówki. Ten, nie bawiając się w regiele, uznał winę obojwój, tj. motorniczego i kierowcy, i obu wlepił po dwa tysiące mandatów. Motorniczy zapłacił, bo i co miał zrobić. Jak raz nie zapłacił, wysłali mnie na kolegium i zapłaciłam grubo więcej. Funkcjonariusz drogówki m. in. twierdził, że motorniczy powinien obie nitki przejechać za jednym zamachem, a nie przystawać na środku. Jest to o tej porze oczywiście niemożliwe i on powinien o tym wiedzieć. Kierowca miał mnóstwo świadków, a to z tej prostej przyczyny, że wioził robotników, którzy wiozł już przez całe lata, motorniczy zaś jechał sam. Przyszło mu płacić koszty wypadku, ponad 30.000 zł, oraz stracił dodatkowo premię.

Rozumiem, że trudno pokochać motorniczych, ale może należałoby być bardziej kompetentnym i sprawiedliwym?

MARTA MICHAŁOWSKA

Wprowadzamy się na Bocheńską



REMONT budynku przy ul. Bocheńskiej, przeznaczonego na Ośrodek Kultury MPK można w zasadzie uważać za zakończony. Termin oddania, kilkakrotnie przesuwany z roku na rok przez wykonawców, ostatecznie przypadł na koniec ubiegłego roku. Ale jak to zawsze w budownictwie — chociaż wreszcie na Bocheńskiej odbył się od trzech lat zapowiadany Sylwester — drobne poprawki i „schodzenie z obiektu” trwało jeszcze przez cały styczeń. Dopiero w lutym tak naprawdę Dział Kultury Sportu i Turystyki przejął Ośrodek do zagospodarowania. Przeprowadzka trwa.

Pierwsze przeniosły się do swej nowej siedziby Reprezentacyjna Orkiestra Dęta MPK oraz Chór „Lutnia Robotnicza”. Orkiestra otrzymała swój stały pokój, w którym przechowuje się galowe mundury, nuty oraz różne pamiątki jej wieloletniego istnienia. Jest też wreszcie prawdziwy magazyn instrumentów.

Pokój orkiestry służy za biuro, miejsce spotkań muzyków — jest jednocześnie pomieszczeniem, w którym prowadzi się z najmłodszymi muzykami indywidualne lekcje gry na instrumencie. Cała orkiestra ćwiczy w sali widowiskowej na parterze — ma ją do swej dyspozycji przez dwa popołudnia w tygodniu. Dwa razy na tydzień spotyka się też chór, również zajmując salę widowiskową. Chórzyści stroje nadal mają w domach, tu natomiast wygosparowano im kącik na nuty. Przed ważniejszymi występami oba zespoły organizują próby częściej — stąd i reprezentacyjna sala widowiskowa bywa zajęta nie tylko przez cztery dni w tygodniu. A tu zakładowa organizacja ZSMP chciałaby też ją wykorzystywać na swoje najważniejsze imprezy — np. ostatecznie odbywał się tu dzielnicowy finał konkursu z okazji 70-lecia odzyskania niepodległości.

Wróćmy jeszcze na I piętro. Obszerny pokój instruktorów. Jeszcze nikt w nim nie pracuje — ale wygodnie urządzone czeka na kadrę pracowników merytorycznych. Tu będzie powstawał program działania Ośrodka Kultury. Obok sala audiowizualna, wyposażo-

na w kolorowy telewizor i magnetowid. Jest miejscem szkoleń, spotkań, dyskusji, tu działa Zakładowa Szkoła Aktywu ZSMP. Sala miała pełnić rolę klubu komputerowego. Komputery wkrótce mają być, będą stanowić własność Szkoły Przyzakładowej i dyrektor Kazimierz Sułkowski najchętniej ułokowałby je właśnie w tej sali na Bocheńskiej. Mogłoby z nich korzystać więcej osób, bo i młodzież i zainteresowani nowinkami technicznymi pracownicy. Ale na razie nie ma miejsca.

Stary, historyczny już Dom Tramwajarzy, zakupiony przed wojną ze składek pracowników komunikacji, wymagał pilnego remontu. Remont się rozpoczął, znowu trudno prze-

te ładnie urządzone wnętrza. Brak tylko miejsca na salę wystawową, gdzie można by organizować większe ekspozycje, ale cóż, nie można mieć wszystkiego. Nie znaleźli też swego miejsca szachyści, a szkoda, bo po sukcesach ubiegłego sezonu zasługują na coś więcej, niż treningowe rozrywki w nieczynnym wieczornym bufecie przy ul. Brożka.

Najmniejszy pokój, schowany w końcu korytarza to pokój kierownika — administracja. Panuje tu jeszcze lekki nieład, ale przecież merytoryczna działalność jest najważniejsza.

Pozostały jeszcze piwnice — a w nich sala klubokawiarni. Z braku innego miejsca ćwiczy tu zespół „Pantograf” i poszczególne sekcje chóru. Jeszcze wiosną ma być uporządkowane podwórko, a na nim taras i dalsza część kawiarenki, w ogródku, pod parasolami. Termin oddania — czerwiec tego roku. Może roboty nie będą się tak ślimaczyć, jak przy całości budynku.

Wielkość mebli: szafy, urządzenie szatni, wyposażenie bufetu kawiarni wykonała Spółdzielnia „Drzewiarz”. Niestety wycofała się z dalszych robót, zasilając się brakiem materiałów i innymi trudnościami. Niestety to, co oddała do użytkowania jest niekompletne. Przy szatni stylizowane ramy czekają na lustra, a witrzy bufetu na oszklenie. Do kaniap, stanowiących umeblowanie hali przy kawiarni od-



Fot. Stanisław Makarewicz

widzieć jak długo potrwa, stąd też na Bocheńską przeprowadziło się Koło ZBoWiD oraz weterani pracy w MPK, emeryci i renciści. Do ostatniego pomieszczenia na piętrze przenieśli swoje archiwum, pamiątki, kartoteki, teraz tutaj odbywają się posiedzenia zarządów, spotykają się ludzie, których połączyła niegdyś praca w naszym Przedsiębiorstwie.

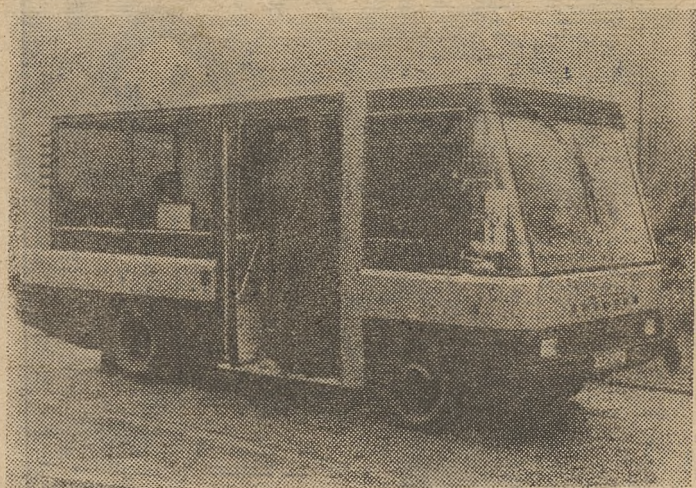
Marzeniem Leopolda Rólnika, dotychczasowego kierownika Działu Kultury, Sportu i Turystyki jest stworzenie sekcji plastycznej, klubu twórców amatorów, którzy mieliby na Bocheńskiej swoje miejsce, pracownię, fachową pomoc i których prace mogłyby zdobić

dańco też tylko drewniane skrzynie — bez tapicerki. Szkoda, że kontrahent okazał się niesolidny, bo do całosci wnętrza prosiłoby się jednolite umeblowanie i elementy wyposażenia, szczególnie zaś krzesła i stoły do kawiarni. Podobno pertraktacje trwają. Jest jeszcze wiele do zrobienia, szykują się zmiany organizacyjne, trzeba rozstrzygnąć, kto będzie prowadził kawiarnię — agent z zewnątrz, samo MPK czy też odda się ją we władanie Igloopolu bądź Spółem. Ważna to decyzja, bo przecież kawiarnia ma spełniać nie tylko funkcje gastronomiczne, ale stać się prawdziwym klubem dla korzystających z Ośrodka.

To wszystko dzieje się w pewnym rozgardiaszu, bo oficjalnie Ośrodek nie ma jeszcze etatowej obsady. Dział Kultury ma oddzielić się od Sportu i Turystyki, które to podobno przejdą do tworzonego właśnie Zakładu Usług Socjalnych.

Oficjalne i uroczyste otwarcie Ośrodka Kultury MPK ma się odbyć w maju. Do tego czasu pewnie większość problemów zostanie rozwiązana bądź przynajmniej będzie wiadomo, jak je rozwiązać. Jednego tylko nie przybędzie — miejsca. A proszę zwrócić uwagę — Ośrodek jeszcze nie ruszył tak naprawdę, a już jest ciasno i trudno będzie znaleźć jakieś wolne miejsce na dodatkową działalność.

JERZY MICHAŁEK



OD DAWNA władze Przedsiębiorstwa starały się o zakup dla mieszkańców Krakowa „citybusów”. Ich prototypy były wystawiane na XX Zjeździe Komunikacji Miejskiej. Niestety nikt z wyjątkiem MPK — Kraków nie interesował się nimi. Nie były produkowane, bo nikt ich nie zamawiał. W związku z planowanym uspokojeniem ruchu w śródmieściu Krakowa i ograniczeniem ruchu kołowego „citybusy” przejmą ciężar obsługi pasażerów w tym rejonie. Produkcja już ruszyła. Są wstępne ustalenia tras. Przebieg jednej z nich przewidziany jest od Dworca Głównego, Westerplatte, koło Poczty Głównej i skręt do Małego Rynku. Druga trasa biegłaby od Mostu Grunwaldzkiego koło Wawelu, następnie Straszewskiego i Anny z końcówką przy Ratuszu. Ilość tras będzie zależała od ilości zakupionych autobusów. Na naszym zdjęciu model „citybusu”.

Fot. Stanisław Makarewicz

Kurs gotowania dla... panów?

W WIELOLETNIM okresie swej działalności Liga Kobiet miała wloty i czasy mniejszej aktywności. Zdania na temat potrzeby istnienia organizacji są podzielone. Przeciwnicy powiadają, że nie ma najmniejszego sensu — w sytuacji gdy mówimy o równouprawnieniu, ba, wręcz dominacji kobiet w niektórych dziedzinach życia. Zwolennicy zaś twierdzą, że o równouprawnieniu mówić można, a życie jest jakie jest i organizacja jest potrzebna. Prawda jak zwykle znajduje się chyba pośrodku. Mam na ten temat swoje zdanie. Przynajmniej dziś organizacja kobieca ma takie znaczenie, na jakie pozwolą jej... mężczyźni. Oni to niestety dzierżą najważniejsze stanowiska i mają decydujący głos (w Lidze na szczęście nie).

W naszym Przedsiębiorstwie również istnieje Koło Ligi Kobiet Polskich. Skupia 300 członkiń. Dużo to czy mało? No cóż, gdybyśmy porównali to z innymi organizacjami oraz liczbą zatrudnionych kobiet, nie jest to mało, ale... Gdyby było ich więcej, może i znaczenie byłoby większe? Wszak w MPK pracuje około 1500 pań. W ubiegłych latach Koło organizowało wszelkiego rodzaju kursy np. kroju i szycia, racjonalnego żywienia, dziewiarstwa ręcznego oraz porady kosmetyczne.

Wbrew pozorom wiele jeszcze kobiet nie wie o swoich uprawnieniach w zakładzie i życiu prywatnym. Prowadzone są więc i takie porady w przypadkach indywidualnych. Jest ich sporo, a u działaczek istnieje przeświadczenie, że te osoby, które się do nich zgłaszają, to tylko garstka spośród potrzebujących. W ostatnim okresie udzielono pomocy materialnej kobietom wielodzietnym. Były to jednak akcje. Chodzi o to, by stworzyć system opieki nad tymi rodzinami. Dotychczas bowiem pomoc jest najczęściej jednorazowa.

Przewodniczącej Koła Bożenie Czekaj marzy się, by doprowadzić do faktycznej aktywności kobiet w życiu Przedsiębiorstwa. Nie chce, by było to tylko bierność uczestniczenia np. w spotkaniu organizowanym z okazji Dnia Kobiet. Czy jej się to uda? Mimo że nasze Koło jest najlepsze w dzielnicy, życząc jego aktywności, by udało się na przykład zorganizować kurs gotowania dla... mężczyzn. Jeśli się to uda, do równouprawnienia będzie już tylko krok.

(FIS)



Jak ten kierowca jedzie...

GODZINA 14.20. Komunikacyjny szczyt w mieście. Powracający ludzie z pracy wypełniają po przysłówiowe brzogi autobusy linii „119”. Przepełniony autobus jedzie bardzo nierówno. To przyspiesza, to znów zwalnia. Przy każdym takim przyspieszeniu pasażerowie wpadają na siebie, mimo iż każdy trzyma się uchwytów.

— Jak ten kierowca jedzie!
— Może jeszcze nie umie dobrze jeździć...

— Przed nami jadą dwa autobusy, które też zatrzymują się na przystankach... stąd może ta nierówna jazda...
Przy takich to rozmowach pasażerów, autobus dojeżdża do skrzyżowania przy moście Grunwaldzkim. Od lewej strony w kierunku miasta jedzie tramwaj linii „22”. Tramwaj ma pierszeństwo przejazdu, ale autobus jedzie dalej... Czyżby kierowca nie miał zamiaru się zatrzymać? Nareszcie staje. Odległość

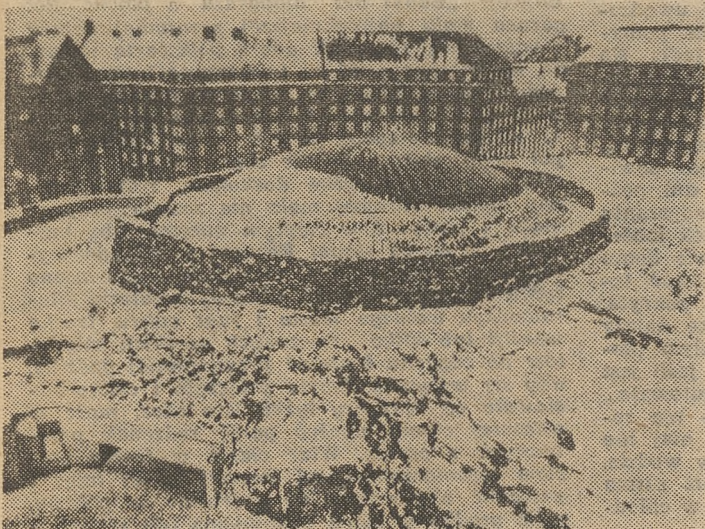
między autobusem a tramwajem wynosi najwyżej do czterech metrów. Przerazające. Pana kierowcę nie nauczyły ostrożności ostatnie tragiczne wypadki drogowe, w których brały udział właśnie pojazdy miejskiej komunikacji.
Tramwaj przejechał. Autobus ma wolną drogę do najbliższego za mostem przystanku. Jedzie więc... przystaje, by po chwili ruszyć „zrywem”. Przed mostem Dębnickim wydaje się jakby kierowca zapomniał o zatrzymaniu się na przystanku ale nie, w ostatniej chwili staje, a pasażerowie znów wpadają na siebie.

Chyba starczy już opisu sposobu zatrzymywania się i ruszania z przystanku kierowcy prowadzącego autobus linii „119”. „Stylu” jazdy nie zmienił on zresztą do końcowego przystanku przy Dworcu Głównym, a my nie zanotowaliśmy numeru bocznego wozu.

(M.B.)

Surowe piękno

Z Finlandii specjalnie dla „Sygnałów” pisze JACEK BALCEWICZ



Woda, skały, drzewa i niebo. Trudno o bardziej asetyczny wrecz siernieźny pejzaż. Taka jest cała Skandynawia, taka jest Finlandia. Kraj był ubogi nigdy nie posiadał królewskiego dworu ani nawet magnackiej rezydencji. Trudno więc szukać tu wspaniałych pałaców czy przepysznych, swoim bogactwem światyń. Budowle wznoszone przeważnie z drewna więc często trawił je ogień. Fala dziewiętnastowiecznej urbanizacji dziwnym trafem ominęła Finlandię. Współczesne miasta są więc w całości dziełem nowoczesnej architektury. Architektury słynnej w całym świecie. Fińska szkoła architektoniczna cechuje się pięknem i prostotą stylu głęboko przemyślana funkcjonalność, wysoki standard różnorodność tworząca a nade wszystko mistrzowskie sytuowanie budowli w krajobrazie. Śmiało bryły lśniące tafelami szkła sprawiają wrażenie jakby wyrosły razem z otaczającymi je drzewami. Niby bezładnie rzucone w przestrzeń sprawiają wrażenie że były tu zawsze. że są jej nierozdzielalnym elementem.

Nic też dziwnego, że prawie

wszystkie, przewodniki polecą w drodze do Finlandia Taalo — Centrum Kongresowego, gdzie odbywała się pamiętna Konferencja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie, zboczyć nieco z trasy, by zobaczyć mający zaledwie 20 lat wykuły w litej skale kościół Taivalahden Kirkko. Jakkolwiek plan dzielnicy Etu-Töölön został zatwierdzony w 1906 roku, to można przypuszczać, że olbrzymia skała stercząca z ziemi dużo wcześniej przesadziła o wolnej przestrzeni, która otoczyła budynek mieszkalny. Już w 1906 roku ten plac nazwano placem kościelnym (Tempelaukio), chociaż idea wybudowania tu kościoła dojrzała prawie 30 lat. W 1932 roku po raz pierwszy ogłoszono konkurs na projekt świątyni. Ponieważ jego wyniki nie zadowolili organizatorów konkursu powtórzono za cztery lata. W 1936 roku trzy główne nagrody zdobył prof. J.S. Siiren. Jego projekt w listopadzie 1939 roku skierowano do realizacji. Ale prace ziemne przerwała wojna która trwała od końca listopada do połowy marca 1940 roku.

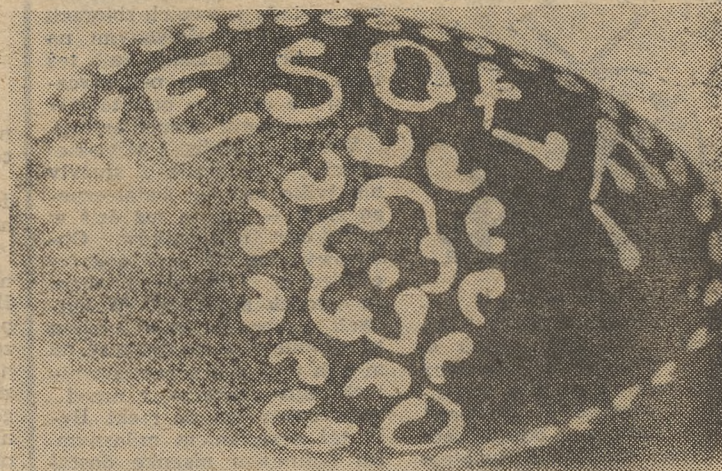
Do ideał budowy kościoła powrócono po raz trzeci w

1961 roku, kolejny konkurs wygrali architekci Timo i Tuomo Suomalainen. Roboty budowlane trwały 18 miesięcy, zakończone zostały poświęceniem świątyni 18 września 1969 roku, zaś koszt budowy nie przekroczył 4 mln marek fińskich. Kościół o kubaturze prawie 14 tys. metrów sześć, został wykuły w skale, bowiem jego twórcy chcieli w maksymalnym stopniu zachować pierwotny charakter placu. Na ścianach które są niewielkie zarówno ze względów estetycznych jak i akustycznych widać wyraźnie ślady po wierceniach. Zostawiono je dla przyszłych pokoleń aby mogły podziwiać zastosowaną technikę. Powierzchnie kamienia ożywia woda wyciekająca ze szczelin zaś ściana głównego ołtarza pozostała nienaruszona od czasów lodowcowych. W słoneczne dni opierała się na niej promyki słońca wpadające przez ponad setkę świetlików umieszczonych pod kopułą. Sama kopuła wsparta na stalowych belkach znajduje się 13 metrów od podłoża i ma średnicę 24 metrów — zużyto na nią aż 22 kilometrów miedzianej taśmy zwiniętej w słońeczko. Ołtarz został wykonany z granitowej płyty, zaś krucyfik przedstawiający Chrystusa jako męczennika i zwycięzcę wraz ze świecznikami i chrzcielnicą zrobił kowal Kauko Moisio. Przed ołtarzem, ambona jest miejscem dla orkiestry. Obok zrobionej z sosnowego drewna platformy dla chóru znajduje się organy zbudowane w pracowni im. Veikko Virtanen. Mają 43 rejestry 4 manuały pedał i 3001 piszczałek.

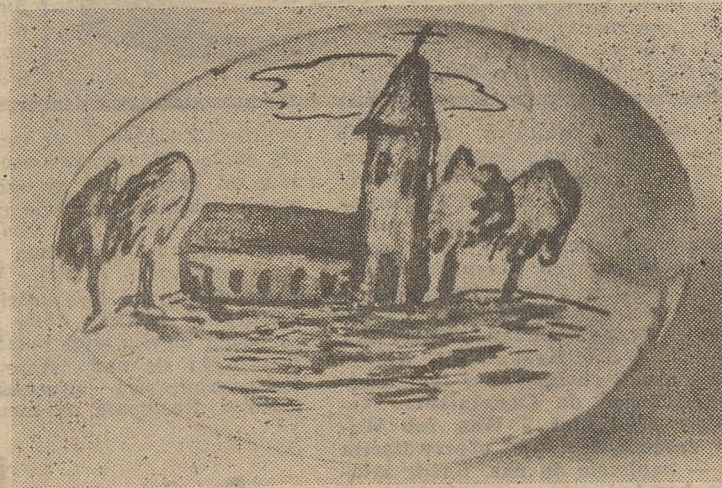
I jeszcze jedna interesująca rzecz: tak do samego kościoła jak i ołtarza bez kłopotów można podejść na wózku inwalidzkim. Za ołtarzem znajduje się tunel który prowadzi do leżących jeszcze wprawdzie we wnętrzu skały, ale wykonanych już z betonu pomieszczeń służby kościelnej. Na wyższym piętrze jest mieszcząca 130 osób sala parafialna, zaś niżej pokoje klubowe. W tylnej części kościoła umieszczono balkon wyłożony miedzianą boazerią. Nad nim mieści się reżyseria dźwięku wraz z aparaturą do realizacji nagrań radiowych i telewizyjnych a pod nimi małe zakrystia. Nic to dziwnego, bo bardzo często kościół Taivalahden Kirkko jest miejscem koncertów.

Kościół znajduje się na terenie fińskiej parafii Taivalahden liczącej 12 tys. osób i szwedzkiej parafii Norra, której 3 tys. parafian mieszka w dzielnicy Etu-Töölön. Obydwie parafie należą do ewangelicko-luterańskiego kościoła Finlandii. Świątynie odwiedza rocznie 170 tys. wiernych i pół miliona zagranicznych turystów

JACEK BALCEWICZ



Na naszych zdjęciach pisanki z Muzeum Etnograficznego w Krakowie.
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ



Hasło dnia — „Trza mieć serce”

JAK ZWYKLE w każdy szary dzień, także i 15 marca 88 r. otrzymałem polecenie kierownika zmian — inż. Talowskiego dostarczenia części zamiennych do warsztatu i w tym celu udałem się wozem pogotowia gospodarczego do Zakładu Napraw Autobusów. A że miały to być elementy ciężkie i w dużej ilości co faktycznie przekraczało siły pojedynczego, lichego robotnika, przeto przełożony przydzielił mi specjalną asystę pod przewodnictwem p. Jacka

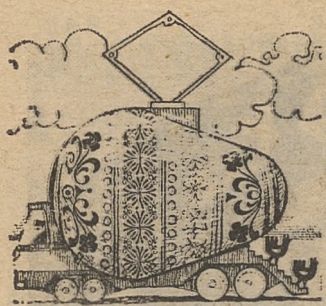
Szymczyka. Wymagane materiały otrzymaliśmy, ale przy ich odbiorze okazało się że gdzieś „przepadł” jak kamień w wodę mistrz uprawniony do podpisu przeostki materiałowej a była godz. 10.55.

Funkcjonariusz Straży Przemysłowej był zorientowany w sytuacji i bardzo się zdziwiłem że nie powiedział: Mnie to nie obchodzi, Piątek niech biegnie po zakładzie za pieczątką, bo to jego, a nie moja sprawa. Ale jak widać, duch II etapu reformy

także dotarł i na dyżurkę straży ochrony mienia ZNA, bo strażnik polecił mi oddać przepustkę, taka jaka jest i że on „dopadnie” przechodzącym, maistrą i wymaganym autograf mistrza. Kota bez trudu zdobyłem.

Mówię mu na to: oszczędza nam pan cennego czasu a sobie dodaje kłopotliwej czynności. Na to stróż: trza mieć serce — panie Piątek! „Szerokiej drogi” — krzyknął za mną na odchodne.

M. A. PIĄTEK



(Dokroczenie ze str. 1)

braniać starzych praktyk i ob-
rzedów. Nie był jednak w
stanie wykorzystać tradycji
wśród ludu. Nastąpiło prze-
nastawienie starego do nowego.
Święto czczące odradzające
się życie, zastąpiono świętem
Zmartwychwstania Pańskiego
w konsekwencji także prze-
cież głoszącego zwycięstwo
życia nad śmiercią i zwycię-
stwo dobrego nad złem. Wiele
cech dawnego obrzędu po-
zostawiono, ot chociażby sa-
mo zdobienie jaj czy też po-
przedzające owo święto wy-
chodzenie z palmami. Dawniej
palmę zrobiono z bazi pierw-
szych odrodzonych po zimie
roślin, służącą właścicielom

zeum Etnograficzne w Krako-
wie posiada w swoich zbiorach
pisanek z wymalowanymi na
nich krajobrazami. Są też
inne, z motywami patriotycz-
nymi. Te ostatnie powstawały
po odzyskaniu niepodległości.

Wśród ludności wiejskiej
pisanek i kraszanek służyły
nie tylko ozdobie świąteczne-
go stołu — jak to już dziś w
większości przypadków. Ob-
darowywano się nimi podczas
odwiedziny. Służyły pannom
za „środek płatniczy”. W jed-
nych regionach były zapłatą
za obłanie podczas dyngusa, na
innych terenach przekonywały
i chroniły dziewczyny przed
wrzuceniem no do rzeki. By-
ły też przesłaniem miłosnym.
Im ładniejsza pisanek dostał
kawaler tym uczucie dziew-
czyny było silniejsze. Może
właśnie dlatego pisanek są tak
piękne?

Oczywiście Święta Wielka-
nocne to nie tylko zdobienie
jaj. Prastara tradycja jest też
Emaus. Wychodzenie z domów
i spotkania ze znajomymi w
druzi dzieł światła, wiąże się
także z wydarzeniem religij-
nym. Kto z nas wie, że to na
pamiątkę wzięcia z miasta

Ale jaja!

„jako pancerz” przed choro-
bami. Te wiary w cudowną
moc palm pozostawiono, ale
za one świecone na pamiątkę
wjazdu Chrystusa do Jerozo-
limy. Podobnie rzecz się mia-
ła i ze zdobieniem jaj. Kolo-
ry: czarny i fioletowy ozna-
czały kończący się post, nie-
bieski i zielony odrodzenie
przrodu, a czerwony pier-
wotnie miał wzmocnić do-
datkowo symbolikę jajka, jest
to kolor krwi, a to także
życie.

Zdobione wielkanocne jajka
dzieli się na dwie grupy —
w zależności od metody zdo-
bienia — kraszanek i pisanek.
Kraszanek to te pomalowane
na jednolity kolor pozostałe
z wzorami: są pisanekami.

Najprościej wykonać się
pisanek wyskrobić w sko-
runcie białym ornamentem na ko-
lorowym tle. Jajka do dziś
zdobi się metodą naklemania
i wyklejania metodą skroba-
nia i batikowa. Ta ostatnia
polega na rysowaniu na cz-
stej powierzchni jajka orna-
mentów cienkim pedzelkiem
maczanym w gorącym wosku
i zanurzaniu jajka w farbie.
Miejsca po wosku pozostają
białe, reszta skorupki zabar-
wia się. Im bardziej na wschód
tym większa barwność i mi-
sterność ornamentyki. Widocz-
ny to wpływ wschodniego
przezwodu w zdobnictwie. Mu-

zmarłych Chrystusa
i spotkanie się ze swymi
uczniami?

Tradycja świecenia palm
zdobienia jajek śmieszna no-
została. Zatraciła jednak swo-
ją symbolikę. A i same jaj-
ka — jeżeli już nawet ozdo-
bione to nie tak misternie
jak dawniej. No cóż, i panny
wybrały inne sposoby. Często
na wielkanocnym jajku miast
wyszukanego ornamentu ie-
dyna ozdoba jest... pieczęć.
„Spolem”. Niestety oznacza
swoją barwą i cyfrą tylko „ga-
tunek i stopień” świeżości.
Trochę szkoda. Chociaż może
i dobrze że jajko utraciło
znaczenie jako symbol odo-
dności? Jak czułyby się pan-
na gdyby jej „przekaz mi-
łosny” okazał się być... taniem
chłodniczym.

FILOMENA SERWIN



W MOICH ostatnich artykułach
prezentowanych na łamach „Sygna-
łów MPK” przedstawiłem mini-cykł
poświęcony literaturze ufologicznej.
Obecnie chciałbym przedstawić kolej-
ny mini-cykł, obejmujący kilka opra-
cowań poświęconych przypadkom ob-
serwacji NOL w Polsce. Przypadki te
były rejestrowane i znajdują się w ar-
chiwum Grupy Badań NOL (skr.
poczt. 71 30-529 Kraków-14). Korzy-
stając z okazji chciałbym w tym miej-
scu zaapelować do Czytelników „Syg-
nałów”: Jeśli ktoś z Was, lub Wa-
szych znajomych był obserwatorem
NOL — napiszcie do nas. Każde zgło-
szenie będzie przez nas rejestrowane
i być może przyczynią się one do
rozwiązania tajemnicy Niezidentyfiko-
wanych Obiektów Latających.

Krótką notatką o poniższej obser-
wacji ukazała się w lutym 1983 r. w
„Gazecie Krakowskiej”. Poszliśmy jej
tropem i w ten sposób została zareje-
strowana jedna z ciekawszych obser-
wacji Nocnych Światła z tych, które
znajdują się w archiwum GBNOL.

30 stycznia 1983 r. ok. godz. 18.15
E.P. oraz 3 inne kobiety jechały „Po-
lonezem” z Częstochowy do Krakowa.
Okolo 3 kilometry za Dąbrową Gór-
niczą zauważyły w oddali, po prawej
stronie drogi ognisty ślup światła.

„Był on w kształcie walca, w kolor-
ze żółtawego się węgla — powiedzia-
ła E.P. — Jego szerokość wynosiła 10
metrów, natomiast wysokość około 100

metrów. Znajdował się on w odleg-
ści około 700 metrów, około 100 me-
trów od prawej strony szosy”. Obser-
wowany był on zaledwie przez chwilę.
W jego miejsce pojawiła się duża
czerwona kula z dwoma poprzeczny-
mi, brązowymi pasami. Wisiała ona
przez chwilę na wysokości około 100
metrów w miejscu gdzie był widocz-
ny przed chwilą ślup światła, po czym
przesunęła się nad szosę, obniżając
prędkość i nad wysokość do ok. 80
metrów. Następnie na moment znikła,



by pojawić się po lewej stronie szosy
na wysokości około 100 metrów nad
rosnącym obok drogi lasiem. Obser-
wacja trwała już kilkanaście sekund,
w tym czasie samochód — który cały
czas był w ruchu — znajdował się w
odległości około 400 metrów od ob-
jektu. Nagle kula podniosła się do gó-
ry i zaczęła zmniejszać swą objętość,
tak jakby „kurczyła się do wewnątrz”.
Zmniejszyła się intensywność jej
świecenia, przybrała odcień niebieska-
wy zmieniając kształt na eliptyczny
i odczuwając się niebieskawą mgieł-
ką... zniknęła.

I znów święta

WIELKANOC... wiosenne święta. Może mniej
nastrojowe od świąt grudniowych, ale kojarzą-
ce się nam z najpiękniejszą porą roku.

Okres to najbardziej pracowity dla pań
domu, panów również — bo jak równouprawnie-
nie to do pracy w domu również.

A kiedy „wystana” szynka, pięknie uwędo-
na i pachnąca jest już w domu, czas pomy-
śleć o przygotowaniu świątecznego jadła. Na
przedświąteczny tydzień trzeba dobrze zorgani-
zować i rozłożyć sobie robotę, aby nie groziło
nam zarywanie nocy i związane z tym ogromne
zmęczenie. Na przykład we wtorek można już
gotować kapustę na bigos. Dobry bigos powin-
nie być bowiem gotowy się około trzech dni, póź-
niej postać w zimnie, bo dopiero po odgrzaniu
nabierze właściwego smaku. W czwartek moż-
emy ugotować szynkę. W każdym prawie domu
gotuje się ją inaczej. Ja radzę zagotować tak-
ką ilość wody, by szynka została nią pokryta.
Dodać trochę korzeni i cebule. Szynkę należy
włożyć do wrzątku i trzymać na małym pło-
mieniu nie mniej niż dwie godziny — jeśli jest
bardzo mała to krócej. Czy się już ugotowała...
próbujemy widelcem, ale ostrożnie — nie ro-
bić zbyt głębokich nakłuć by sok z niej nie
wyciekł. Szynka powinna wystygnać w wodzie,
w której się gotowała. Gdy jest już zimna
wyjmujemy ją, obsuszamy i wieszamy w chłod-
nym miejscu.

Wcześniej też możemy zrobić ciasto na ma-
zurek, który jak każda tradycja Świąt Wielka-
nocnych, na stole w naszym domu znaleźć się
powinien. Na mazurek królewski podam prze-
pis Lucyny Cwierzakiewiczowej, z książki pt.
„Jedynie praktyczne przepisy”. Funt masta
młodego utrzyć w donicy, wbić w to po jed-
nemu 12 żółtek, funt cukru i jeden funt maki,
kłaść po łyżce za każdym żółtkiem, 4 łyty gor-
zkie migdały utuczonych na masę wysypać
i wlecić tę masę w zimnym miejscu całą go-
dzinę, a wcierniwszy, na blachę wyłożoną pa-
pierem i masłem wysmarowanym ułożyć na
grubość palca. Piec taki powinien być jak na
biszkopty, to jest dobrze, ale niezbyt gorący.

Jeżeli komuś nie odpowiada mazurek kró-
lewski, to może zrobić mazurek czekoladowy.
A oto przepis z tej samej książki kucharskiej.
„Upiec zwyczajne ciasto kruche, na wierzch
nałożyć masę następującą: cztery jaja uwie-
cić z pół funtem cukru, wysypać pół funta ce-
kolu, ćwierć funta rodzynek, ćwierć funta
migdałów krajanych, ćwierć funta maki. Wy-
mieszać doskonale, posmarować ciasto i pow-
tórnie w lećni piec na 10 minut wstawić”, al-
bo mazurek włoski z książki H. Lipińskiej i A.
Woźniakowskiego pt. „Ciasta słodkie i wytraw-
ne”. Składniki: 10 dkg maki pszennej, 10 dkg
masta, 25 dkg cukru pudru, 3 żółtka, 25 dkg
orzechów włoskich łuskanych, sok z 1 cytryny,
2 łyżeczki cukru waniliowego, 1 listek wafli.
Dodatk: 25 dkg cukru pudru, 2 białka i 1 ły-
żeczka cukru waniliowego. Orzechy posiekać
(kilka z nich odłożyć do dekoracji). Masto
utrzyć z niewielką ilością cukru na puszystą ma-
sę, dodać żółtka, pozostałą część cukru, posie-
kane orzechy, przesiałą mąkę, cukier wanilio-
wy, oraz sok z cytryny, dokładnie wymieszać.
Na blasze lub tortownicy ułożyć wafel, rozma-
rować na jego powierzchni równą warstwę
przygotowanej masy. Białka ubić na sztywno
pianę, dodając pod koniec ubijania cukier pu-
der i cukier waniliowy. Pianę rozsmarować na
powierzchni mazurka, udekorować półkami
orzechów, wstawić do średnio nagrzanego piekar-

nika. Piec w temperaturze 160 stopni C przez
30 minut”.

Drugim tradycyjnym wypiekiem na Święta
Wielkanocne są drożdżowe baby. Podaję dwa
wyprobowane przepisy na tradycyjne wielka-
nocne baby. Pierwszy Lucyny Cwierzakiewicz-
owej. „Babki bez ambarasu a pewne. Pół
garnca maki najpiękniejszej przesianej dobrze
i wygranej, rozczynić dobrą półkwartą wolne-
go, niezbieranego mleka i sześcioma łytami dro-
żdży, rozmoczonego w kwarterce mleka, w no-
wym glinianym garnku nie sypiąc od razu ma-
ki wszystkiej tylko po trochu, w końcu wlać
pół kopy ubitych dobrze żółtek. Wymieszać to
wszystko razem łyżką doskonale, zrewidować,
aby nigdzie surowej maki nie zostało, posypać
mąką i postawić w ciepłym miejscu, aby naj-
mniej 20 do 25 stopni Reaumur’a było do wy-
rośnięcia. Gdy dobrze podrośnie ubić mocno
łyżką lub ręką i wlać półtorej kwaterki kla-
rowanego wolnego masta i funt cukru, trochę
wanilii lub kilka tłuczonych gorzkich migda-
łów do zapachu i ubijać przynajmniej godzinę,
aby się wszystko dobrze połączyło i ciasto od-
stawało od ręki czy łyżki. Kto chce, może w
ostatniej chwili włożyć garść rodzynek prze-
branych z pestek. Wlać ciasto w formy ma-
stem wysmarowane, od trzeciej części lejąc i
postawić, aby rośło. Gdy podrośnie do połowy,
palić przedko w piecu pokojowym lub szabań-
ku, rozrzuć węgle żarzące po całym piecu,
aby się trzon dobrze rozgrzał, przysunawszy
rurę zupełnie, a gdy już formy są pełne, wy-
garnąć zpopielone już węgle i babki wstawić
w piec na godzinę. Z tej proporcji będą cztery
babki po jednym i pół funta każda, lub trzy
dwufuntowe, nie dobrze bowiem piec w dużych
formach w pokojowych piecach. Zrobić sobie
drewnienko cienkie, długie i próbować baby po
trzech kwadransach, jeżeli włożone drewnienko
wyjmie się suche, to babka dobra, jeżeli choć
trochę wilgotne, to zostawić w piecu”.

Drugi przepis na babkę wielkanocną z książ-
ki pt. „Ciasta słodkie i wytrawne”. Składniki:
45 dkg maki pszennej, 7 żółtek, pół szklanki
mleka, 3 dkg drożdży, 5 dkg masta, 12 dkg cu-
kru, pół łyżeczki soli, olejek rumowy i masło
do smarowania formy. Składniki na glazurę
cukrową: 20 dkg cukru, 5 łyżek wody i sok z
połowy cytryny. Przygotować ciasto: mąkę prze-
siać, drożdże rozkruszyć, wymieszać z łyżką
cukru, ciepłym mlekiem, łyżką maki i zostawić
w ciepłym miejscu do wyrośnięcia. Do żółtek
dodać sól, olejek rumowy, dobrze utrzyć z re-
szty cukru i wlać do maki. Następnie dodać
wyrośnięty rozczyn i zagnieść ciasto. Pod ko-
niec dodać roztopione masło i wyrabiać, aż
ciasto zostanie całkowicie wchłonięte. Ciasto
postawić w ciepłym miejscu do wyrośnięcia,
a następnie wyłożyć do posmarowanej maseł-
m formy. Wierzch ciasta posmarować rozbitym
jajem lub mlekiem. Kiedy ciasto wypełni fo-
rmę, wstawić do gorącego piekarnika i piec
na kolor złoty w temperaturze 190 stopni C
około 40 minut. Po ostudzeniu wyjąć babkę z
formy i ustawić spodem do góry. Ostudzoną
babkę polukrować.

A kiedy już mieszkanie „Isni czystością” i
jako świąteczne przygotowane, czas pomyśleć
o nakryciu stołu. Najlepiej rozłożyć na nim
biały obrus, na środku postawić gliniany dzban
z bazią, a obok duży talerz z kolorowymi pi-
sankami. Pozostaje tylko zadbać o miły, świą-
teczny nastrój, a ten na pewno uda nam się
utrymać, jeżeli obok siebie nie posadzimy —
dwóch konfliktowych osób. (M.B.)

Nocne Światło czy Bliskie Spotkanie?

Kobiety żywo komentując swoją ob-
serwację dziwnego zjawiska dojechały
do Olkusza. Tutaj w okolicach stacji
benzynowej, za pobliskim pagórkem
znów ujrzęły czerwoną kulę, a wła-
ściwie jej górną część, gdyż dolna była
zasłonięta przez wzniesienie. Zatrzy-
mały samochód, wysiadły z niego i
przez chwilę obserwowały dziwny o-
biekt, tkwiący nieruchomo w jednym
miejscu. Pojechały dalej, chcąc znaleźć
dogodniejsze miejsce do obserwacji,
gdy jednak takowe już znalazły, kula

choć trasa zna dokładnie — jeździ-
nią średnio dwa razy w tygodniu z
racji wykonywanego zawodu. Zatrzy-
mała więc samochód i gdy senność po
chwilę minęła, ruszyła dalej, wkrótce
rozpoznając znajome szczegóły trasy.
Oczywiście nie ma żadnego dowodu
na to, że owa „senność” była związa-
na z późniejszą obserwacją. Nie moż-
na jednak wykluczyć, że spowodował
ją obiekt przelatujący nad samocho-
dem. Mógł on być niewidoczny lub
leciał na dużej wysokości i kobiety nie
zwróciły na niego uwagi. W tym wy-
padku zdarzenie to musiałoby zostać
sklasyfikowane jako Bliskie Spotka-
nie II Stopnia. Brak dowodów na po-
parcie tej hipotezy (o wpływie obiektu
na „senność” kobiet) sprawia jednak,
iż jest on odnotowany jako „Nocne
Światło”.

Obserwacja jest interesująca jeszcze
z dwóch powodów: po pierwsze — ob-
serwacja kul z dwoma poprzecznymi
pasami miała miejsce trzykrotnie w
innych przypadkach z terenu Polski
(z tego dwa przypadki to Bliskie Spot-
kania) po drugie — początek obser-
wacji wskazuje na to, że „ślup świa-
tła” pochodził z niewidocznego w tej
fazie obserwacji obiektu (kuli). Został
on dostrzeżony dopiero po zniknięciu
(zgaszaniu?) snopu światła i pojawił
się na tej samej wysokości, gdzie up-
rzednio znajdowała się górna kromka
„snopu światła”.

BRONISŁAW RZEPECKI (GBNOL)

FOTO — MOTO — CIEKAWOSTKI



WOLFGANG IGNEE, dziennikarz „Stuttgarter Zeitung” urodzony w Królewcu kilkakrotnie podróżował po Warmii i Mazurach. Plonem tych podróży była książka „Mazurskie chwile”, ilustrowana bogato zdjęciami. Trasą zaproponowaną przez zachodniemieckiego dziennikarza poprowadzono w minionym roku „FORD DIESEL TOUR'87”.

Dołączone do tego materiału zdjęcia świadczą, iż wykonanie zostało w Polsce. Czyż można sobie gdzieś indziej wyobrazić spotkanie na skrzyżowaniu bocznych dróg „forda sierra 2.3 D” z furmanką konną wyładowaną belami słomy? Czy jeszcze gdzieś w Europie środkowej trzeba ostro hamować, by nie zderzyć się ze stadkiem gęsi? Dla zachodniemieckiej filii firmy FORD wytwarzającej samochody z silnikami wysokopiętnymi przejazd po Warmii i Mazurach był okazją do sprawdzenia jak na polskich drogach i w polskich warunkach eksploatacji zachowywać się będą te pojazdy. Ale też firma FORD uczyniła niejako promocję turystyczną północnej Polski. Trasę, którą przejechał „ford sierra 2.3 D”, z dużą ilością zabytków i miejsc godnych zwiedzenia proponuje się nie tylko posiadaczom „fordów” z RFN. W ciągu 2 dni każdy może przebyć ok 600 km przez najbardziej interesujące miejscowości północnej Polski — z Gdańska przez Malbork, Pasłęk, Lidzbark Warmiński, Świętą Lipkę, Kętrzyn, Sztynort, Giżycko na nocleg do Mrągowa w pierwszym dniu, zaś w drugim — powrót do Trójmiasta przez Olsztyn, Elbląg, Turystom z RFN zainteresowanym tą trasą proponuje się przyspylenie do Gdańska promem.

FORD nie przewiduje też większych kłopotów z tankowaniem paliwa na tej trasie objazdowej. Wszak bak napelniony olejem napędowym w RFN wystarczy na objazd. Trzeba wiedzieć, że „ford sierra 2.3 D”, który przejechał trasę „FORD DIESEL TOUR'87” należy do najoszczędniejszych samochodów nie tylko w swojej klasie. Przy szybkości stałej 90 km/godz. „sierra 2.3 D” zużywa zaledwie 4,9 l oleju napędowego na 100 km! Ale jednocześnie ta jednostka napędowa pozwala na rozwinięcie szybkości 153 km/godz., na co w pełni wystarcza 49 kW (67 KM). Przypomnę, że „FSO 1500” ma moc 75 KM, zaś „polonez” — 82 KM. Ale choć „ford sierra 2.3 D” jest autem oszczędnym w eksploatacji, to przecież nie takim — najtańszym „sierra” z trzydrzwiowym nadwoziem o opływowych kształtach kosztuje 21580 DM, najdroższa pięciodrzwiowa model combi — 25780 DM. Takie ceny podaje firma FORD. Wprawdzie przy imporcie do Polski otrzymuje się 14-procentową zniżkę z tytułu podatku od wartości dodanej (Mehrwertsteuer), ale cło wyniesie ponad 2 mln zł.

WOJCIECH MACHNICKI



KRONIKA WYPADKÓW

1 LUTEGO — elektromonter Józef Radwański z ZTP dotknął jednego z urządzeń wewnętrznych szafy sterowniczej wagonu i doznał porażenia prądem. Odpowiedzialność za wypadek ponosi sam poszkodowany, ponieważ dokonywał czynności obsługowo-naprawczych w czasie ruchu tramwaju i bez wiedzy brygadzysty.

21 LUTEGO — inspektor kontroli biletów Maciej Palencki podczas wysiadania z autobusu linii „C” na przystanku przed dworcem głównym, doznał urazu lewej stopy.

W LUTYM pojazdy MPK brały udział w 108 wypadkach i kolizjach drogowych. W 34 z nich zawiedli pracownicy naszego Przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 13 wypadków i kolizji, w tym 4 zawinięte, w ZAC — 8 (4 zawinięte), w ZAW — 9 (4 zawinięte), w ZTP — 30 (10 zawiniętych), w ZTX — 5 (2 zawinięte), w ZTS — 2 (1 zawinięty), w innych pojazdach — 3 (1 zawinięty).

1 LUTEGO o godz. 7.25, jadący ulicą Wolasa autobus linii „120”, za skrzyżowaniem z ulicą Krowoderskich Zuchów (na łuku), zderzył się czołowo z jadącym z przeciwnego kierunku autobusem linii „154”. W wyniku zderzenia rannych zostało 7 pasażerów. Szczegółowe do-

W 1988 podwyższone ubezpieczenie na życie w PZU

W CIĄGU ostatnich kilku lat w grupowym ubezpieczeniu na życie zachodziło wiele zmian, a podyktowało je samo życie. Niskie kwoty ubezpieczenia zachęcały do kontynuowania tego typu ubezpieczenia po przejściu na emeryturę lub rentę. Zgodnie z oczekiwaniami społeczeństwa od 1 stycznia 1988 r. Państwowy Zakład Ubezpieczeń przeprowadził istotną, kolejną zmianę wysokości ubezpieczenia rodzinnego na życie, kontynuowanego indywidualnie po zakończeniu pracy zawodowej. Dotyczy to zarówno emerytów i rencistów jak również ich współmałżonków. Zgodnie z decyzją Centrali PZU wprowadzono możliwość tego typu ubezpieczenia do kwoty, która kształtuje się różnie (są niewielkie odchylenia) w poszczególnych województwach, ale w większości z nich, w tym i w krakowskim wynosi 70 tys. zł, ze składką miesięczną za dodatkową sumę ubezpieczenia wynoszącą 4 zł od każdego tysiąca złotych.

Przypominamy, że wszelkie zmiany w rodzaju i wysokości ubezpieczenia muszą być za każdym razem odnotowane na indywidualnej książeczce-polisie osoby ubezpieczonej. Trzeba jednak wiedzieć, że i tym razem nie odstąpiono od zasady przestrzegania półrocznej karencji. Co prawda osoby kontynuujące indywidualne ubezpieczenie mogą składać wnioski o dodatkową sumę ubezpieczenia w każdym czasie i to bez względu na wiek i stan zdrowia, ale w tym przypadku obowiązuje karencja czyli 6-miesięczny okres, w czasie którego pomimo opłacania dodatkowej składki, wypłaty z polisy PZU nie ulegną zmianie, natomiast po upływie pół roku, PZU obowiązany jest do wypłacenia pełnej sumy ubezpieczenia. Karencji w przypadku zgonu ubezpieczonego z powodu nieszcześliwego wypadku nie stosuje się.

PZU zapowiada, że sumy ubezpieczeń kontynuowanych co roku będą urealniane.

J. PIOTROWSKA-STRIGL

Kobiety za kierownicą autobusów WPK

WIELOKROTNI już pisaliśmy o brakach w zatrudnieniu kierowców i motorniczych. By poprawić sytuację, podjęto w Przedsiębiorstwie decyzję o zatrudnianiu kobiet w niepełnym wymiarze godzin na stanowiskach... kierowców autobusowych. Problem dyskutowany nie od dziś i nie w naszym Przedsiębiorstwie. No cóż, w pierwszym momencie może i poprawi sytuację, na dłuższą metę może się okazać niewypałem. Przecież kobiety motorowymi od dawna już są, a i w tej grupie kłopoty kadrowe nie zostały zlikwidowane.

chodzenie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

2 LUTEGO o godz. 14.25, na skrzyżowaniu ulic Dietla z Bohaterów Stalingradu, na prawy bok naczeły jadącego ulicą Dietla autobusu linii „128”, najechał przodem jadący z prawej strony i wyjeżdżający z ulicy Bohaterów Stalingradu tramwaj linii „7” — 8. W wyniku zderzenia rannych zostało 9 osób, w tym motorniczy tramwaju. W momencie zderzenia czynna była sygnalizacja świetlna. Obydwa pojazdy zostały poważnie uszkodzone. Szczegółowe dochodzenie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

11 LUTEGO o godz. 21.06, przy ulicy Kapelanka, na wysokości ulicy Twardowskiego,

Sport rekreacja turystyka

Piłkarze rozpoczynają obronę przed spadkiem

PIŁKARZE ZKS Tramwaj przystępowali do rozgrywek klasy okręgowej z dużym ambicjami. Fatalny start zweryfikował nadzieje i zespół wiosną będzie musiał bronić się przed spadkiem. Przypomnijmy, że jesienią Tramwaj zdobył zaledwie 9 punktów i zajmuje 12 miejsce w tabeli. Ponieważ okręgowkę opuszczą najprawdopodobniej trzy ostatnie drużyny, jest to pozycja spadkowa. Jak nas poinformował trener — **Jerzy Mikołajczyk** po świątecznej przerwie treningi wznowiono już 5 stycznia. Pierwsze sparingi nie były zbyt udane, ale najważniejsze mecze dopiero w kwietniu. W drugiej połowie lutego zespół przebywał na obozie w Osieczanach. Wielkich zmian w drużynie nie ma, powrócił jedynie z wojska bramkarz **Jarosław Kowalski**, w zajęciach uczestniczył też 15-letni junior — **Adam Bielecki**. Zobaczmy jak zaprezentują się ci piłkarze w pierwszych meczach. A na początku czeka zawodników Tramwaju bardzo trudna próba. Na inaugurację rewanżów grać oni będą w sobotę 9 kwietnia o godz. 16.00 z **Gościbą Sułkowice** na boisku przy ul. Praskiej, a w następnej kolejce 16 kwietnia także o 16.00 grać będą na stadionie przy ul. Bronowickiej z liderem tabeli — **Wawelem**. A oto terminarz pozostałych meczów w rundzie wiosennej: 23 kwietnia (sobota) godz. 12.00 z **Cracovią II** na własnym boisku, 30 kwietnia godz. 11.00 z **Wisłą II** przy ul. Reymonta, 7 maja godz. 11.00 z **Hutnikiem II** przy ul. Praskiej, 14 maja o 11.00 z **Kablem** także na własnym boisku, 21 maja godz. 15.00 z **Clepardią** na wyjeździe, 28 maja godz. 11.00 z **Grębiałowianką** u siebie, 1 czerwca (środa) godz. 17.00 z **Prokocimem** na wyjeździe, 4 czerwca godz. 17.00 z **Prądnicką** na własnym boisku, 12 czerwca (niedziela) godz. 11.00 w **Rącznej** ze **Strażakami**, 19 czerwca godz. 11.00 ze **Świttem Krzeszowice** przy ul. Praskiej oraz 26 czerwca także o 11.00 w **Gdowie** z **Gdowianką**.

Tak wygląda terminarz. Wypada wierzyć, że solidne przygotowania przyniosą skutek i drużynie nie przydarzą się takie wypadki jak jesienią i zdoła ona pozostać w klasie okręgowej na następny sezon. (kg)

Sukcesy szachistów

ROZPOCZĄŁ się nowy cykl rozgrywek szachowych o mistrzostwo okręgu. Po osiągniętych sukcesie w ubiegłym roku tj. awansie wszystkich trzech drużyn szachowych ZKS „Tramwaj” do klas wyższych, z zainteresowaniem oczekiwano rezultatów pierwszych spotkań. Wyniki przeszły oczekiwania. Pierwsza drużyna rozpoczęła rozgrywki w lidze wojewódzkiej od efektownego zwycięstwa w meczu wyjazdowym z silnym zespołem Skawinki wygrywając 4:2. Drużyna

na rezerwowa, walcząca w klasie „A” odniosła już dwa zwycięstwa wygrywając kolejno 5:3 ze **Świttem Krzeszowice** i 6:2 z **Drogowcem Kraków** na ich terenie. Natomiast trzecia drużyna walcząca w klasie „B” zremisowała 3:3 w **Krzeszowicach** z drugą drużyną **Świtwu Krzeszowice**. 20 marca przystępuje do rozgrywek drużyna juniorów ZKS „Tramwaj” w klasie „A” juniorów — życzymy sukcesu.

WŁADYSŁAW TRZĄSKI



du osobowego na skutek ciężkich obrażeń ciała zmarł w karetce pogotowia ratunkowego. Szczegółowe dochodzenie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

24 LUTEGO o godz. 17.55 przy ulicy Wielickiej, na wysokości Kabla, tramwaj linii „13”, najechał na leżącego przy torowisku mężczyznę, który na skutek rozległych ran głowy zmarł w szpitalu. Szczegółowe dochodzenie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

(M.B.)

KRONIKA WYPADKÓW

tramwaj linii „19”, potrafił przodem, a następnie przewrócił pod wozem ponad 53 metry mężczyznę, który wbiegł na torowisko. Na skutek doznanych obrażeń człowiek ten zginął na miejscu. Szczegółowe dochodzenie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

12 LUTEGO o godz. 17.55, przy ulicy Ujastek, autobus linii „117” najechał na leżącego na jezdni mężczyznę, który w wyniku odniesionych obrażeń zmarł na miejscu. Szczegółowe dochodzenie w sprawie wypadku prowadzi WRD WUSW w Krakowie.

15 LUTEGO o godz. 11.45 przy ulicy Grzegórzeckiej, tramwaj linii „7”, zderzył się czołowo z jadącym z przeciwnego kierunku i przekraczającym oś jezdni **Trabantem**. Kierowca samocho-

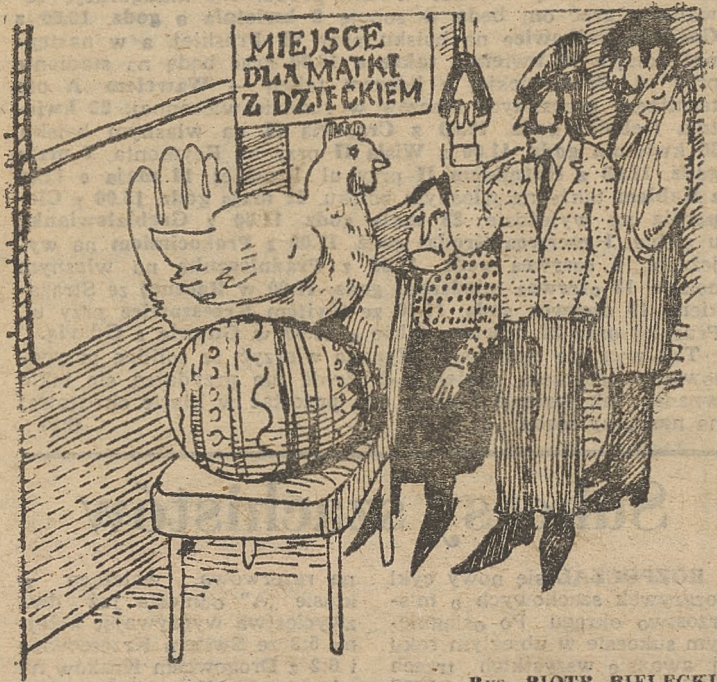
Dawnych wspomnień czar

W DAWNYCH dobrych, bezkorkowych czasach w masarni na petli tramwajowej w Borku Faleckim sprzedawano motorniczym wędlinę bez kolejki. Dojechałem na petlę „8”, wysiadłem pasażerów i chciałem wyskoczyć kupić kawałek wędziny na śniadanie. Konduktor, stary pracownik, zaofiarował się poprowadzić skład na przystanek dla wsiadających, dzięki czemu zaoszczędziłem kilka cennych dla mnie minut. Konduktorzy, jeżdżąc z nami przez wiele lat, bardzo często umieli prowadzić tramwaje i nieraz, cichcem, niejednego motorniczego wyręczał. Mój znakomicie znał się na starych wozach, a moja „8” — była nowego typu, produkcji chorzowskiej, tzw. N-ka.

Szparko ruszyłem do masarni, a konduktor ruszył tramwajem ostro z kopyta, tyle że... do tyłu. Zatrzymał się dopiero na przystanku pod „Solvayem”. Biegłem za nim co sił w nogach. Z pewnością na tym odcinku pobitem życiowy rekord. Wpadłem zbijając do wagonu, patrzę, a mój konduktor kłęczy przed nastawnikiem, ręce ma złożone i drżącym głosem głośno się modli. Przez chwilę nie pojmowałem, jakim cudem tramwaj w ogóle stanął. Za parę sekund z przyczepy wysiadł jedyny pasażer, który jak się okazało, nie zdążył wysiąść na petli.

Panowie — rzekł. — Ja też jestem motorniczym, tylko koleżki wysokogórskiej. Pokręciłem tą korbą, która jest w przyczepie w prawym przednim rogu i zatrzymałem tramwaj.

EUGENIUSZ FERDEK — eksmotorniczy i dyspozytor ZTP



Rys. PIOTR BIELECKI

W bloku zakładowym spotykają się dwaj koledzy z pracy:

— Zauważyłeś, że Malinowski od tygodnia się nie kłóci! Niestychane!

— Tak, rzeczywiście, widocznie się pogniewali...

U zakładowego lekarza:

— Panie doktorze, czy już pan wie, co mi jest?

— Za dużo papierosów, wódki, kobiet... To wszystko...

— A czy może mi pan powiedzieć to wszystko po łacinie, żebym mógł powiedzieć żonie...

Starszy doświadczony urzędnik dyrekcyjny do młodej niedawno przyjętej do pracy koleżanki:

— Pani to w pracy — dro-



ga koleżanko — nie zastąpiła by żadna maszyna...

— Doprawdy, a dlaczego pan tak sądzi?

— Bo jeszcze takiej maszyny nie wynaleziono, która by kompletnie nic nie robiła...

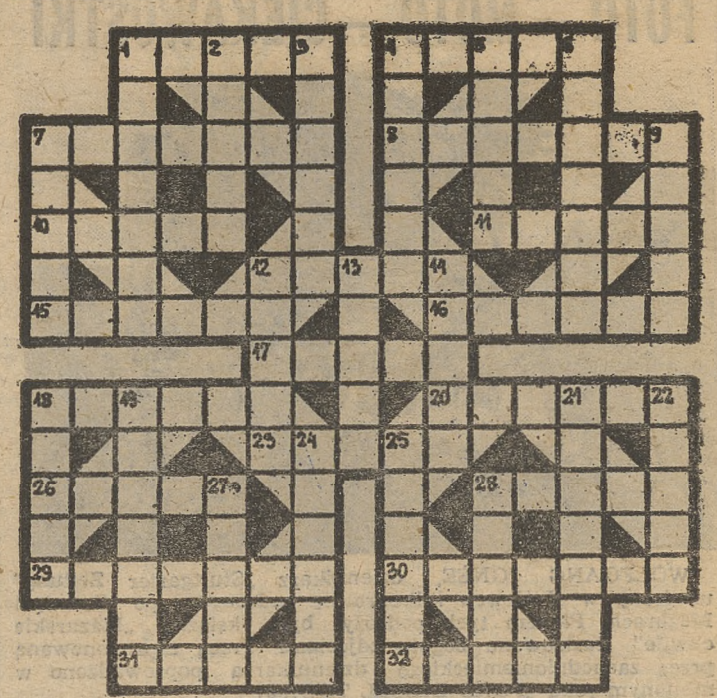
Tramwajarz przychodzi do krawca z kuponem materiału na galowy mundur.

— Mogę panu uszyć najprędzej w ciągu sześciu miesięcy...

— Co? Pan Bóg stworzył świat w ciągu sześciu dni, a pan szyje mundur sześć miesięcy!

— Stworzył, nie stworzył, ale sam pan widzi, jak ten świat wygląda!

KRZYŻÓWKA NR 6



POZIOMO: 1. klubowy fan, 4. Buster Keaton, 7. jedna dzięsiała bela, 8. choroba cywilizacji, 10. przystankowa budowla, 11. na szpulce, 12. pierwsza powojenna polska komedia filmowa, 15. faszyzm, 16. talizman, 17. część ery, 18. mleko śmietana, 20. zagadkowy wulkan na „E”, 23. pierwiastek chemiczny, 26. nad M. Śródziennym, 28. formierz, 29. gorczyca polna, 30. południowoamerykańskie państwo, 31. np. gryczana, 32. architektoniczny motyw roślinny.

PIONOWO: 1. podstawa jadalni, 2. pospolity chwast, używany w medycynie ludowej, 3. pobiera cło, 4. skoczek australijski, 5. owoc kasztana jadalnego, 6. jednostka masy stosowana w obrocie płodami rolnymi, 7. Zygmunt na Wawelu, 9. filmowy kochanek, 12. składnik diabelskiej kapieli, 13. gobelin wawelski, 14. zlewisko, 18. włoski generał, bohater powstania styczniowego, 19. instrument perkusyjny, 21. porowate ciasto, 22. ktoś z rodziny, 24. linia kolejowa równoległa do linii frontu, 25. dydaktyczny utwór muzyczny, 27. przystąpienie, 28. znany polski reżyser filmowy i teatralny („Skrzypek na dachu”).

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 4

Poziomo: synały, karo, Eden, werdykt, zaleta, igielit, Padwa, macki, odpad, Oscar, gwara, żytko, Eleni, farsz, cerata, kaszak, ramiona, Aida, skok, kominek.

Pionowo: sowa, nadawca, Yeti, kolęda, Nalepa, zaporoziec, transport, geografia, Tadeuszek, śmielek, siewnik, steria, Felli, orszak, arak, kask.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosowała BARBARA PÓLTORAK z Wydziału Gospodarki Odzieżą.

CO BĘDZIE BARDZIEJ NOWOCZESNE?

Zestaw zegarów z cyfrowymi wyświetlaczami: przygotowanie dla stołecznego metra Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Automatyki i Urządzeń Precyzyjnych w Łodzi. Projektantom udało się zminiaturyzować centrale, która będzie sterować wyświetlaczami oraz zmniejszyć energochłonność urządzenia. Zestaw z cyfrowymi wyświetlaczami będzie wykonany po raz pierwszy w łódzkim ośrodku. Dotychczas bowiem placówka produkuje wyłącznie zestawy z zegarami wskazówkowymi. Zarówno zleceńdawcy jak również wykonawcy zamówienia są przekonani, że cyfrowe zegary w stołecznym metrze będą jednym z najwidoczniejszych synonimów nowoczesności. Warto jednak zauważyć, że światowa moda na elektroniczne zegarki: cyfrowe już nieco „przejadła” i tendencje dają się zauważyć w tendencji powracania do tradycyjnych tarcz ze wskazówkami przy zachowaniu jednak bardziej niezawodnych niż jakiegokolwiek mechanizmów układów scalonych.

BĘDZIE TRAMWAJ POD TATRAMI?

W warszawskim Metroprojekcie zakończono opracowywanie założen pierwszego etapu sieci tramwajowej Kamieniec z rondem w Zakopanie. Ten pierwszy 3-kilometrowy odcinek szybkiej tramwajowej komunikacji znacznie skróci przejazd na tej najdłuższej uczeszczonej zakopiańskiej trasie. Opracowuje

się dokumentację sieci tramwajowej do Murzasichla. Porównania i Ustupu oraz do Doliny Kościeliskiej. Trwają jeszcze uzgodnienia z Tatrzańskim Parkiem Narodowym na temat uruchomienia 3 odcinka kolejki: linowej pomiędzy rondem a Kuźnicami, co w połączeniu z planowanym tramwajem stworzyłoby funkcjonalny układ komunikacyjny.

GASZA SILNIKI NA SKRZYŻOWANIU

Na jednym ze skrzyżowań w Budapeszcie wprowadzono obowiązek gaszenia silników

da jeszcze wozić pasażerów. Role taxi do dziś pełnią m. in. poczytne „warszawy”. Odnowienie taboru nie jest łatwe. W ub. roku taksówkarze otrzymali z rozdzielniaka za ledwie 34 nowe samochody po cenach państwowych. Obliczone, że przy podobnym tempie przydziałów nowy samochód przypadnie każdemu poznańskiemu taksówkarzowi: co... 125 lat.

MANDAT MOŻNA ODPRAĆCOWAĆ...

W Toruniu mandat za łazde bez biletu, którego wysokość wynosi obecnie 3 tys. zł... będą

ZACHODNIA NITKA JUŻ ZA „TRASĄ”

Zachodnia nitka tunelu metra przeszyła już pod Trasą Łazienkowską. Roboty w terminie krótszym niż zakładano, wykonali pracownicy lubińskiego Zakładu Budowy Kopali.

NIECHĘTNIE JEŹDŹA W TĄTĄ STRONĘ

Na oznakowanie ulic i domów na warszawskim Ursyn-

in, do wytypowania 11 najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań w stolicy Austrii. Po zmianach wprowadzonych na podstawie analizy superkomputera, w ub. roku zanotowano na tych skrzyżowaniach już tylko 18 wypadków wobec 78 w roku 1986. Politycy komputer ustala również kierunki jazdy na ulicach Wiednia stosunki podporządkowania na skrzyżowaniach: częstotliwość zmian świateł a nawet sposób ustawiania samochodów na parkingach.

ŁAMIGŁÓWKI DLA TAKSÓWKARZY

Londyńscy taksówkarze nierzadko na zbyt często powtarzające się nazwy ulic w stolicy Wielkiej Brytanii. Np. aż 139 ulic w granicach wielkiego Londynu nosi nazwę „Główna” 91 — „Żelazna”, 70 — „Kościelna”, 51 — „Królowej Wiktorii”, 48 — „Króla Alberta”, a ponadto istnieje jeszcze 39 ulic „Królewskich”. Innych powtarzających się nazw też jest bez liku. Związek taksówkarzy zażądał od władz miejskich aby nie czekając na zapowiedzianą od dawna zmianę powtarzających się nazw, na razie wprowadzić dodatkowe oznaczenia cyfrowe. Tak więc ulica Króla Alberta w dzielnicy Kensington nosiłaby nazwę monarchy z dodatkową cyfrą ułatwiającą identyfikację. Pozostałe taksam. Postulat taksówkarzy, którzy często nie mogą trafić pod właściwy adres, popierają wydawcy planów miasta, którzy spodziewają się zrobić dobrego interesu na sprzedaży nowych edycji planów.

(Oprac. I-k)

Mieszanka nie tylko

w samochodach stojących na czerwonym świetle: rozruchu dopiero po zapaleniu się światła pomarańczowego. Celem tego eksperymentu jest zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza tlenkiem węgla i innymi szkodliwymi składnikami spalin, szczególnie wydzielającymi się przy ruchu jałowym silnika.

TAKSÓWKA RAZ NA... 125 LAT

Na wysokości polysk ma być przygotowany Poznań do Jubileuszowych 60. Międzynarodowych Targów Poznańskich, które odbędzie się w czerwcu. Martwi to wielu poznańskich taksówkarzy, których samochody swoim wyglądem pozostawiają wiele do życzenia i nie wiadomo jak długo be-

dzie można odraczać w zakładach przy myciu tramwajów i autobusów. Tego jeszcze nie było.

WNIOSEK I PIECZATKA SĄ DOBRE NA WSZYSTKO?

Włodarze komunikacji miejskiej w Słupsku postanowili, że bilety mieszane są nieważne w niedziele i święta. W ten sposób dyrektor słupskiego WKP ukrócił „turystykę komunikacyjną”, ale osobom pracującym w niedziele i święta obiecał przywrócić całonocną ważność mieszanych biletów. Wynaga to jednak od macierzystych zakładów pracy tych osób wystąpienia z odpowiednim wnioskiem, a od WKP — przystawienia na biletach od-

powiednich pieczatek. A podobno walczyliśmy z biurokracją...

MADRY KOMPUTER NA SKRZYŻOWANIU

Wiedeńska policja zyskała niezwyklego sprzymierzeńca: komputer. Jego pamięć przechowuje opis wszystkich 48 tys. wypadków z ofiarami w ludziach, jakie wydarzyły się w Wiedniu w ciągu ostatnich 7 lat. Dane te posłużyły m.