

I miejsce dla orłów Władysława Malca

ROKROCZNIE w Muzeum Historycznym przy ulicy Franciszkańskiej, organizowane są wystawy fotograficzne mające na celu pokazać znane i nieznane jeszcze piękno zabytków naszego miasta. Wystawy połączone są z konkursami fotograficznymi, którym patronuje Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa.

Od kilku już lat pracownik naszego Przedsiębiorstwa fotograf **Władysław Malca** z Działu Ogólnego, którego zdjęcia znajdują się prawie w każdym numerze naszej gazety, brał udział w tych konkursach zdobywając zawsze za swe prace któreś z pierwszych miejsc i nagrody. W tym roku poszczęściło się panu Władysławowi ponieważ zdobył I miejsce i związane z nim dyplom i nagrodę pieniężną.

(Dokończenie na str. 1)



Fot. Stanisław Makarewicz

Oceniono realizację ważnych inwestycji

Spotkanie sekretarza KK PZPR J. Szczurowskiego z kierownictwem MPK i wykonawcami

TO SPOTKANIE sekretarza KK PZPR **Józefa Szczurowskiego** z kierownictwem administracyjnym i politycznym MPK oraz z wykonawcami i podwykonawcami inwestycji wiodących dla naszego Przedsiębiorstwa było krótkie i rzeczowe. Najpierw była półgodzinna narada w KZ PZPR, podczas której dyrektorzy odpowiedzieli na wykonanie inwestycji umow-

nie nazwanych przybudówką socjalno-bytową hali NB przy ul. Rzemieślniczej oraz zajezdni autobusowej przy ul. Łokietka przedstawili aktualny stan realizacji zajęzdn.

Prowadzącego naradę dyrektora MPK **Tadeusza Trzmiela** interesowały szczególnie terminy zakończenia poszczególnych etapów inwestycji oraz problemy najistotniejsze przed jakimi stoją „budowlancy”. Okazuje się, że termin 30 września, na kiedy to wyznaczono oddanie przybudówki jest realny, mimo istniejących pewnych opóźnień wynikających np. z braku frontu robót. Głównymi przyczynami są przede wszystkim niedostatek cegieł potrzebnych do budowy ścianek działowych oraz brak stolarki i wapna. Dwie ostatnie przeszkody wykonawca główny jakim jest Energoprzem pokonać może we własnym zakresie, natomiast do zaopatrzenia w cegły potrzebna jest pomoc instancji wyższych.

Gorzej przedstawia się sytuacja z realizacją inwestycji przy ul. Łokietka. Aby nadrobić powstałe zaległości konieczne jest spełnienie 4 uwarunkowań: otrzymanie blachy trapezowej (specyfikacja gotowa), realizacja instalacji nawiewnych, zapew-

nienie dostawy konstrukcji i frontu robót oraz uzupełnienie dokumentacji niektórych hal. Ustalono więc kolejne terminy poszczególnych etapów realizacji i przystąpiono do tzw. wizji lokalnej poszczególnych inwestycji, która potwierdziła wcześniejszą ocenę zaawansowania prac.

Już na pierwszy rzut oka widać postęp na niektórych odcinkach — powiedział sekretarz J. Szczurowski. Musimy zrobić wszystko by rok 1992 był rokiem docelowym dla tej, tak bardzo potrzebnej miastu inwestycji. Spotkamy się tu wszyscy we wrześniu br. i dokonamy kolejnej oceny.

W spotkaniu uczestniczył m.in. I sekretarz KZ PZPR **Ryszard Gurbiel**. (DE)

Powaga i rozwaga towarzyszyły wyborom

WOLA Duchacka Zachód Szkoła Podstawowa Nr 55 przy ulicy Dobczyckiej. Tu mieściły się Obwodowe Komisje Wyborcze Nr 236, 238 i 239.

BYŁA godzina 17.15, kiedy 9 czerwca weszłam wraz z wyborcami do zbudowanej kilka lat temu Szkoły Podstawowej Nr 55. Czysty jasny korytarz, a po obu jego stronach sale lekcyjne. W tych właśnie parterowych salach lekcyjnych szkoły, na czas wyborów do rad narodowych rozmieścili się komisje wyborcze. Zastanawiam się, w której pracować mogą przedstawiciele MPK... Postanawiam, że najpierw zatrzymam się w korytarzu przed wywieszonymi listami z kandydatami na radnych. Staje nieco z tyłu; za dwiema starszymi paniami i młodym małżeństwem.

Jedna z pań wyjmując z torebki notes i długopis, a zwracając się do swojej towarzyszki mówi:

— Skoro tego znamy, wybieramy więc jego...

— Myślę, że tak... i tego również, bo słyszałam od znajomej, że celem jego sta-

rań będą przede wszystkim handel i usługi na naszym osiedlu...

— Szkoda, że nie uczestniczyliśmy w żadnym spotkaniu przedwyborczym...

Podczas gdy starsze panie odnotowują w notesie nazwiska wybranych przez siebie kandydatów na radnych, ja staram się odnaleźć młode małżeństwo, które również ze mną przyszło. Zauważam tylko mężczyznę, który stoi teraz przed okregową listą wyborczą, dokładnie studiując dane o kandydatach na radnych do Rady Narodowej Miasta Krakowa. Teraz widzę również i jego żonę, która z rozbudzoną na ręku maluchem wyjętym ze stojącego przed budynkiem szkoły wózka, przeciska się przez grupę nowo przybyłych wyborców i dołącza do męża.

— I co, już zdecydowałaś...

— Myślę, że głosować będziemy na tych... — zwracając się do żony mówi młody mężczyzna i pokazuje kartkę papieru z wypisanymi kandydatami na radnych — żadnego z nich wprowadzić (Dokończenie na str. 4)

Ile złotych na prawdziwym wolnym rynku wart jest dolar

(Specjalnie dla „Sygnałów”

z Berlina Zachodniego pisze Jacek Balcewicz)

DOLAR na światowym rynku spada z kretesem. Złotówka również. Ile zatem naprawdę wart jest teraz dolar? Ile warta złotówka wyrażona w dolarach? Tu nad Wisłą prezes Narodowego Banku Polskiego chce aby jeden dolar kosztował 410 zł. Prezes Banku PeKaO S.A. jest lepszy i ścigając się z „kołmi”, po zasięgnięciu

opinii dzielnicowego, daje 1300 zł. „Konie” przebijają tego lepszego z prezosów o dwie, trzy a czasem cztery dychy i tak interes się kręci ku obopólnej radości.

A ile warta jest złotówka w świecie? Wszak każdy szarujący się bank kupuje każdą walutę. Problemem jest tylko cena.

Kantor wymiany walut mieszczący się w niezwykle efektownym budynku Europas Center sąsiadującym z ruinami katedry w samym środku Berlina Zachodniego, za polską „stówkę” dawał dokładnie 5 fenigów. Teraz szybko liczymy: sto dzielone przez pięć daje dwadzieścia, dwadzieścia razy sto i z komputerka wyskakuje momentalnie dwa tysiące polskich złotych za jedną zachodnią markę. Dla zupełnej jasności obrazu — wszyscy preferujemy od lat dolary — te dwa tysiączki trzeba pomnożyć przez, średnio licząc 1,7 i mamy już upragnione 3 tys. 400 złotych za jeden portret Jerzego Waszyngtona.

Pan Zbyszek, który mi towarzyszy, oczom nie wierzy, głową kręci, sprząda racjunki jeszcze raz, ale inaczej być nie chce.

— Jeśli tak, to będziemy wymieniać dolary za złotówki właśnie tu i do kraju wrócimy z workiem złotych — podejmuję męską decyzję.

(Dokończenie na str. 6)



22 CZERWCA w Zajezdni Wola Duchacka, w obecności sekretarza KK PZPR — **Józefa Szczurowskiego** (na zdjęciu w środku) i zastępcy kierownika Wydziału Społeczno-Ekonomicznego KK PZPR — **Jerzego Sikory** (pierwszy z lewej), dokonano odbioru komputerowej myjni autobusowej. Urządzeń tego typu będzie w Przedsiębiorstwie zainstalowanych 15.

Fot. Stanisław Makarewicz

Dlaczego w zakładach giną szkolni działacze?

OBRADUJĄCE 8 czerwca w ZSZ Plenum Zarządu Zakładowego ZSMP, poświęcone było przede wszystkim ocenie funkcjonowania szkolnej organizacji młodzieżowej. Ocena ta przedstawiana przez

przedstawicieli Prezydium Zarządu, szkolnego opiekuna organizacji **Bogusława Nowaka** i dyrektora szkoły **Kazimierza Sułkowskiego**, wypadła znakomicie. Podkreślono (Dokończenie na str. 2)

7 czerwca gościła w naszym przedsiębiorstwie delegacja z węgierskiej firmy Ganz-Mavag. Tematem rozmów była możliwość podjęcia wspólnej produkcji tramwaju tyristorowego. Pisalismsy o tym szerzej w poprzednim numerze.

8 czerwca w przyzakładowej ZSZ odbyło się wyjazdowe posiedzenie Plenum Zarządu Zakładowego ZSMP. Główne tematy posiedzenia to podsumowanie ubiegłorocznego TMMT, ocena szkolnej organizacji Związku, młodzieżowy patronat budowlany i spotkanie z kandydatem na radnego i jego możliwości działania.

10 czerwca w przyzakładowej ZSZ odbyło się uroczyste zakończenie roku szkolnego dla uczniów klas trzecich. Tym razem szkoła „odała” przedsiębiorstwu 182 absolwentów. Ilu z nich zostanie w przedsiębiorstwie dłużej?

11 czerwca na stadionie lekkoatletycznym KS Cracovia odbyła się kolejna Letnia Spartakiada Pracowników MPK. Niestety tym razem uczestników nie było zbyt wielu i przeważali uczniowie szkoły przyzakładowej.

13 czerwca odbyło się posiedzenie Komisji Rewizyjnej NSZZ Pracowników MPK, w trakcie którego Bogusław Pozutko złożył rezygnację z pełnionej funkcji przewodniczącego tej Komisji. Spowodowane to było jego ostatnim awansem zawodowym, który



Fot. Stanisław Makarewicz

Tym razem skromne

Dni Krakowa zakończone

OD WIELU lat nie możemy doczekać się Dni Krakowa z prawdziwego zdarzenia. Już chyba tylko starsi krakowianie pamiętają jak były one kiedyś bogate i uroczyste. Z przykrością trzeba stwierdzić, że z roku na rok są one coraz skromniejsze. Nie trafiają mi do przekonania argumenty, że kieszonka miejskich jest pusta, że kraj jest w trudnej sytuacji finansowej i gospodarczej. Znam kilka imprez w kraju i samym grodzie Krakowa, z których bez szkody dla mieszkańców i nie liczących widzów można by było zrezygnować. Wydaje mi się, że coraz częściej po prostu ustala się plan minimum, który i tak nie zawsze jest realizowany. Mam nadzieję, że jednak nadejdą dobre czasy i kalendarz imprez w ramach imienia miasta będzie kiedyś obfitszy.

A teraz kilka słów o tegorocznych imprezach. Rozpoczęły się one od tradycyjnych harców Lajkonika, który po długim przemarszu od klasztoru Norbertanek na Salwatorze aż do wieży Ratuszowej w Rynku Głównym zebrał haracz od władz miasta i udał się z nim do Wierzyńka. Po co — to już każdy chyba wie. Potem był wspaniały Festiwal Muzyki K. Pendereckiego, występy zespołów folklorystycznych i muzycznych, teatr uliczny pod starymi murami, koncerty itp. Pogoda tym razem raczej dopisała, nawet na zakończenie obyło się bez większego deszczu. A na ostatnie dni organizatorzy przygotowali m. in. pochód Bractwa Kurkowego, ogólnopolskie targi kolekcjonerskie, aukcje dzieł sztuki, pokazy balonowe, no i oczywiście feerie ognia sztucznych. W sumie mniej wybredni krakowianie mogą być z tegorocznych Dni Krakowa zadowoleni.

(De)

Dlaczego giną szkolni działacze?

(Dokończenie ze str. 1)

no objęcie swym oddziaływaniem dość szerokiej grupy uczniów, ich chęć działania na terenie szkoły i zaznaczania swej obecności, choćby przy pomocy realizowanych wspólnie z Rozgłośnią MPK szkolnych audycji. Ocena taka wystawiona została też organizacji przez wizytatorów z Kuratorium kontrolujących w maju działalność szkoły.

Wszystkie te pochwale nie zagłuszyły jednak niepokojących pytań, jak choćby to profesora B. Nowaka, co dzieje się z działaczami młodzieżowymi, gdy idą oni do pracy w zakładach. Okazuje się bowiem, że większość z nich nie przyznaje się do tego, że są członkami Związku. Część z nich wraca do organizacji ponownie po kilku, czy kilkunastu latach, zapisując się doń ponownie. Co robić by temu przeciwdziałać? Opiekun szkolnej organizacji proponuje, by wraz z przekazywaniem absolwentów na poszczególne zakłady wysyłać też listy członków ZSMP do przewodniczących kół zakładowych. Tyle może zrobić szkoła. Ale kół zakładowych muszą tych ludzi jakoś do siebie przyciągać, zaraz od pierwszego dnia ich pojawienia się w zakładzie, zainteresować działalnością. Nie może być tak, że w szkole należą do ZSMP, bo uczniowie bezpiecznie, a w zakładzie zapisz się znów, gdy wyjdzie sprawa wyjazdu na eksport, starania się o mieszkanie, czy coś podobnego.

Dyrektor szkoły chwaliąc funkcjonowanie Związku w szkole chciałby włączyć go w realizację tego, czego szkoła obecnie nie jest w stanie robić, czyli usportowienie młodzieży. Brak odpowiedniego obiektu sportowego i brak

nauczycieli wychowania fizycznego powoduje, że nie realizowane jest nawet minimum programowe. Może więc organizacja młodzieżowa zajęłaby się tą dziedziną?

Działacze Zarządu twierdzą, że przy obecnych warunkach, braku bazy sportowo-rekreacyjnej, jest to praktycznie niemożliwe. W szczególności po zlikwidowaniu boiska przy ul. Rzemieślniczej, gdyż to przy Praskiej jest i za daleko, i Klub niechętnie go udostępnia nawet na letnie spartakiady. A więc sytuacja w tej dziedzinie nie wróży nic dobrego.

Ja natomiast mam propozycję i dla młodzieżowców, i dla szkoły, i dla przedsiębiorstwa. Otóż będąc do niedawna radnym w DRN Śródmieście byłem niedawno na wizji lokalnej w osiedlu Kazimierz i słuchałem wniosków, by ukarzać Zakład Energetyczny za pozostawienie bez opieki dużej i starej hali po dawnej elektrowni przy ul. św. Wawrzyńca. Obiekt ten styka się właściwie z naszymi budynkami, stoi na wprost naszej szkoły i po przeprowadzeniu prac remontowo-adaptacyjnych mógłby spełniać rolę pokalnej hali widowiskowo-sportowej. Może przy wykorzystaniu wspólnych środków oświaty i przedsiębiorstwa i współudziale organizacji młodzieżowej dałoby się niezbyt ogromnymi środkami ten pomysł zrealizować. Mógłby służyć w przyszłości i szkole i zakładzie, a i Zarząd Zakładowy nie musiałby na swoje rozgrywki wynajmować hali np. w „Armaturze”. Oczywiście zgodzić by się musiał na to jeszcze i obecny właściciel obiektu, ale skoro sam na to nie wpadł...

A. ZYZMAN

Wspólne posiedzenie związków zawodowych MPK w Krakowie i w Łodzi

WSPÓLNE posiedzenie Zarządów Związków Zawodowych poświęcone było wymianie doświadczeń w działalności ruchu zawodowego w obu przedsiębiorstwach. Szczególną uwagę zwrócono na różnice w strukturze organizacyjnej związków oraz formy działania w interesie załogi przedsiębiorstwa. Okazuje się, że łódzki związek obejmuje swym oddziaływaniem ok. 30 proc. załogi swego przedsiębiorstwa i zrzesza je w 22 kołach związkowych organizowanych w poszczególnych zakładach i większych działach przedsiębiorstwa. Obok tego funkcjonuje również związkowe koło emerytów i rencistów, które sprawuje opiekę nad Klubem Seniora przy którym istnieje nawet kapela podwórkowa.

Całym Związkiem kieruje trzysobowe Prezydium Zarządu, któremu podlegają dwie komisje funkcjonalne. Jedną to Komisja Socjalna, która oprócz rutynowego zajmowania się sprawami socjalno-bytowymi, sprawuje również nadzór nad zasadnością przydzielanych środków z funduszu mieszkaniowego. Członkowie Komisji sprawdzają m.in. czy pożyczki na remont mieszkania zostały rzeczywiście wykorzystane na ten cel.

Swego rodzaju ciekawostką jest funkcjonowanie Komisji Interwencyjnej, która zajmuje się występowaniem w indywidualnych sprawach pracowników do urzędów i instytucji zewnętrznych. Najczęściej są to sprawy przyjęcia dzieci pracowników do przedszkoli, lub problemy mieszkaniowe. Szczególnym osiągnięciem Komisji w tej ostatniej dziedzinie jest umieszczenie swych przedstawicieli w społecznych komisjach mieszkaniowych przy wydziałach lokalowych urzędów dzielnicowych z zadaniem dbania w tych ko-

misjach o interesy pracowników MPK. Innym ciekawym sposobem pozyskiwania mieszkań dla załogi jest przyjmowanie od urzędów mieszkań do remontów, które potem remontuje już sam pracownik we własnym zakresie, choć w miarę możliwości przy pomocy materiałowej przedsiębiorstwa.

Goście porównując swe dokonania z naszymi, podkreślali sukcesy naszej załogi w sferze działalności socjalnej (bufety, stołówki, domy wczasowe), gdyż sam dysponują tylko ośrodkiem campingowym niedaleko Łodzi i dopiero w tym roku zobowiązali swe kierownictwo do zakupu nowego ośrodka wypoczynkowego. Jak poinformował zebranych dyrektor łódzkiego przedsiębiorstwa Czesław Rydecki, najprawdopodobniej będzie to willa w Zakopanem, stąd też istnieje możliwość, że łódzianie będą naszymi partnerami przy budowie linii trolejbusowych w tym mieście.

Elementem, który różni też łódzki Związek od naszego, to dość wysokie składki członkowskie, które wliczane są w wysokość 0,75 procenta od ogólnej sumy zarobków, co przy obecnych zarobkach prowadzi do tego, że miesięczna składka dochodzi nieraz do sumy 1200 zł.

Są też sprawy, które oba Związki i załogi przedsiębiorstw łączą, jak choćby problemy eksploatacyjne, systemy motywacyjne załogi, obrona interesów pracowniczych.

Oba Zarządy Związków spotkały się tego dnia dwukrotnie, gdyż ponowne spotkanie odbyło się w Osieczanach, gdzie wszyscy wzięli udział w czynnie społecznym na rzecz Ośrodka. Przez trzy godziny malowano ogrodzenie, porządkowano trawniki i alejki, pielono klomby. A spotkanie tego dnia zakończyło się przy wspólnym ognisku.

A. ZYZMAN

Wydarzenia w kraju i na świecie

● Państwowa Komisja Wyborcza po otrzymaniu od wojewódzkich komisji wyborczych protokołów z wyborów do wojewódzkich rad narodowych oraz informacji zbiorczych o wynikach wyborów do rad narodowych stopnia podstawowego ustaliła zbiorcze wyniki wyborów do rad narodowych. W wyborach do wojewódzkich rad narodowych wzięło udział 55,01 proc. uprawnionych, w wyborach do miejskich rad narodowych 49,11 proc., w wyborach do gminnych rad narodowych 62,43 proc.

● W Toronto w Kanadzie odbył się gospodarczy szczyt siedmiu najbardziej rozwiniętych krajów kapitalistycznych. Podczas obrad omawiane były m. in. stosunki między Moskwą a Zachodem w świetle niedawnych rozmów M. Gorbaczowa i R. Reagana.

● Na zaproszenie I sekretarza KC PZPR W. Jaruzelskiego i najwyższych władz państwowych PRL oficjalną wizytę przyjaźni złożył w Polsce w drugiej dekadzie lipca sekretarz generalny KC KPZR M. Gorbaczow.

● Sesja Rady Najwyższej Armenii postanowiła wyrazić zgodę na włączenie Nagorno-Karabachskiego Obwodu Autonomicznego do Armenii.

● Absolwentka jednej z moskiewskich szkół, niespeł-

na 17-letnia Maria Kalinina została zwyciężczynią organizowanego po raz pierwszy w ZSRR konkursu piękności.

● VII plenarne posiedzenie Biura Politycznego KC PZPR poświęcone było zadaniom partii w pogłębianiu reform gospodarczych i politycznych oraz promocji kadr.

● Na zakończenie pobytu w Krakowie delegacji chińskiej odbyło się w Urzędzie Miasta podpisanie porozumienia o współpracy w dziedzinie rolnictwa, ochrony zabytków, handlu nauki, rzemiosła i ochrony środowiska.

● Od 1 lipca wracając z zaaranicw nie będziemy musieli zgłaszać celnikom przwozu dewiz. Można będzie do banku wpłacać dowolną ilość dolarów, marek, funtów itp. bez obowiązku udokumentowania ich pochodzenia.

● W USA przebywał na kilkutygodniowym tournée kierowany przez T. Kantora krakowski teatr „Cricot 2”, który na Międzynarodowym Festiwalu Teatralnym w Nowym Jorku zaprezentował spektakl pt. „Nigdy tu już nie powrócę”. Światowa premiera tego spektaklu odbyła się w kwietniu w Mediolanie. Jak na razie polscy widzowie nie mieli okazji jeszcze obejrzeć ostatniego dzieła T. Kantora.

(De)



doprowadził do tego, że Związek Zawodowy kontrolowany byłby przez członka dyrekcji. Nowym przewodniczącym Komisji wybrany został Zygmunt Korajda.

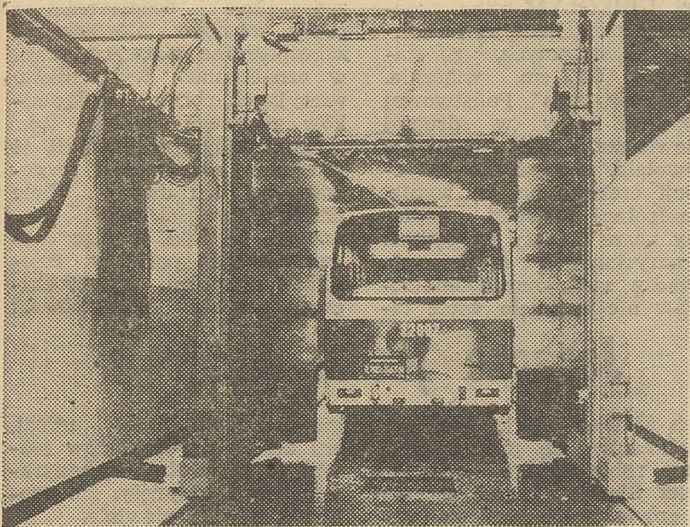
13-15 czerwca gościła w przedsiębiorstwie 50-osobowa delegacja z MPK w Łodzi, w skład której wchodził przedstawiciel dyrekcji, Rady Pracowniczej i Związku Zawodowego. Goście dokładnie poznali Przedsiębiorstwo, uczestniczyli we wspólnych obradach rad pracowniczych i związków zawodowych, pracowali społecznie w Osieczanach i zwiedzali Kraków. Rewizyta w Łodzi przewidziana jest na wrzesień.

15 czerwca odbyło się kolejne spotkanie udziałowców przyszłej spółki, tym razem już z udziałem przedstawicieli Konstalu, na którym odbyło się wstępne czytanie projektu umowy spółki. Każda ze stron mogła jeszcze wnieść uwagi i zastrzeżenia do dokumentu. Okazuje się jednak, że do formalnego założenia nowego przedsiębiorstwa droga jeszcze daleka.

14 i 16 czerwca odbył się ostatni etap konkursu bhp „Wiosna 88”. Tym razem konkurs przebiegał według zmodyfikowanego regulaminu uwzględniającego również zalety w szkoleniach bhp, badaniach okresowych, ilości wypadków w zakładzie i wnioski racjonalizatorskie poprawiające warunki pracy. W ostatecznym rozrachunku w grupie zakładów eksploatacyjnych zwyciężył ZAB, a wśród zakładów zaplecza po raz pierwszy w historii konkursów ZSP!

19 czerwca w dniu wyborów do rad narodowych pracownicy naszego Przedsiębiorstwa pracowali w dwóch Obwodowych Komisjach Wyborczych zlokalizowanych w Szkole Podstawowej nr 55 przy ul. Dobczyckiej na osiedlu Wola Duchacka-Zachód.

(A. Z.)



Potrzeba matkę wynalazków

STARA to prawda, mamy więc w kraju biuro projektów, postępu, wdrożeń itp. Są w końcu producenci monopolisci, którym powinno zależeć na postępie, maksymalizacji produkcji, obniżce kosztów. Mamy także drugi etap reformy, który właśnie takie efekty zakłada. Mamy także ogromne ponoć rzesze zdolnych inżynierów, wśród których jest spory odsetek nie widzących dla siebie możliwości rozwoju zawodowego. Proszą o butiki, zieleniaki, bywa, że emigrują za granicę. Co więc się dzieje u diabła? Inżynierowie rzeczywiście chyba zdolni, bo ten i ów za granicą nieźle prosperuje. Czemu nie w kraju?

W przedsiębiorstwach komunikacyjnych taboru przybywa. Mimo, że nie ma go jeszcze na tyle, by w pełni zaspokoić potrzeby, zaplecza techniczne i tak już teraz nie nadążają z rozwojem. Przeglądy i naprawy są, bo być muszą, ale w jakich odbywają się warunkach? Czy w tej sytuacji można się więc dziwić, że z czystością owego taboru nie jest najlepiej? Większość baz nie ma możliwości mycia zimą, a bywa, że „myjnią” jest wąż i szczotka na kiju.

Dotychczas myjnię z prawdziwego zdarzenia bywały kupowane za dewizy. Parę lat temu myślano o takich zakupach w naszym przedsiębiorstwie. Na szczęście pomyślano i o innym rozwiązaniu.

Ówczesny szef zarządu ZAW — Antoni Goc z grupą zapaleńców (29 miesięcy temu) postanowił, że zrobą prawdziwą myjnię. Pojeździł, pooglądał te importowane cuda techniki i dziś nowoczesna myjnia już działa. Swoją pomysł racjonalizatorski zgłosił w Urzędzie Patentowym i po półtora roku od zgłoszenia ukazała się publikacja na ten temat w biuletynie tegoż Urzędu.

Myjnią steruje mikrokomputer, proces mycia uruchamia wjeżdżający autobus. Automatycznie podawany detergent i elektroniczne regulowanie szczotek sprawia, że porządnie wymyty może być każdy pojazd. Urządzenie wykonano wyłącznie z elementów krajowych i w przypadku produkcji seryjnej, koszt byłby o 60 proc. niższy, niż sprowadzanego za dewizy.

Mając doświadczenia z uruchomieniem produkcji tyrystorów, produkcję dla własnych potrzeb (około 15 sztuk) uruchomimy sobie sami. Oczywiście rozważana jest możliwość produkcji na większą skalę... nie wyklucza się także eksportu.

Twórcy twierdzą, że zastosowane rozwiązanie nie odbiega od światowego poziomu. W krajach RWPG jest to całkowita nowość. Nowo oddana myjnia będzie włączona w zamknięty system obiegu wody. Takie systemy z własnymi oczyszczalniąmi zamierza się zbudować we wszystkich naszych obiektach w ciągu pięciu lat. I znów prototyp takiego systemu jest na ukończeniu właśnie w ZAW.

A więc wbrew pozorom można wyjść z kregu niemożności. Trzeba tylko chcieć.

FILOMENA SERWIN

Fot. Stanisław Makarewicz

Skąd wziąć temat na dobry projekt

WYNALAZCZOŚĆ pracownicza w dużym stopniu przyczynia się do podniesienia poziomu technicznego wielu procesów technologicznych w naszym przedsiębiorstwie. Odgrywa ona istotną rolę w poprawianiu warunków pracy, przynosi również wymierne efekty ekonomiczne.

Mimo dość dużej liczby zgłaszanych projektów (146 w roku 1987) — wiele problemów w poszczególnych zakładach od dawna oczekuje na rozwiązanie. Tymczasem w przedsiębiorstwie naszym jest wielu uzdolnionych pracowników, którzy są zainteresowani dokonywaniem usprawnień oraz wprowadzaniem nowoczesnych rozwiązań.

W celu ukierunkowania zainteresowań potencjalnych racjonalizatorów na problemy istotne dla zakładów Dział Postępu Technicznego każdego roku opracowuje „**TEMATYKĘ WYNALAZCZĄ DLA RUCHU WYNALAZCZOŚCI PRACOWNICZEJ**”. Jest to zbiorcze zestawienie problemów oczekujących na rozwiązanie, którymi powinni się zainteresować racjonalizatorzy, niekoniecznie pracownicy zakładu, którego dotyczy dany problem. Tematyka wynalazcza jest powielana i przesyłana do wszystkich zakładów w celu zapoznania z nią pracowników.

Radzę więc każdemu, kto chciałby opracować i zgłosić projekt wynalazczy, a nie ma konkretnego tematu, zapoznać się z aktualną tematyką wynalazczą. Jeśli nie jest ona wywieszona w gablocie lub na tablicy ogłoszeń zakładu, należy zwrócić się o jej udostępnienie do sekcji technicznej lub do doradcy technicznego.

Tematyka wynalazcza opracowana na rok 1988 zawiera 68 tematów. Jest więc duże pole do popisu dla fachowców różnych specjalności. Przed rozpoczęciem pracy nad projektem wskazane byłoby porozumieć się z kierownictwem zakładu, którego dotyczy dany problem. Pozwoli to na dokładne sprecyzowanie wymagań dotyczących opracowywanego rozwiązania.

Każdego roku organizowane są konkursy wynalazcze, m. in. konkurs „Na najlepszy pracowniczy projekt wynalazczy realizujący problemy z tematyki wynalazczej”. Regulamin konkursu przewiduje 3 nagrody oraz 2 wyróżnienia. Jest to dodatkowa zachęta do zainteresowania się problemami technicznymi o dużym znaczeniu dla przedsiębiorstwa.

Warto więc się zapoznać z aktualną tematyką wynalazczą, a być może będzie to pierwszy krok do racjonalizatorskiej kariery.

ADAM MARTYNIEC

MŁODZIEŻOWE budownictwo patronackie, o którym swego czasu było głośno w Przedsiębiorstwie, ma szansę wejść nareszcie w fazę realizacyjną. Po długich poszukiwaniach wykonawcy znaleźli go w... naszym Przedsiębiorstwie, w postaci Zakładu Budowlanego, który zobowiązał się być wykonawcą generalnym, a do prac specjalistycznych we własnym zakresie wynajmować podwykonawców. Korzystając jednak z zasad obowiązujących na rynku budowlano-mieszkaniowym, zastrzegł dla siebie 30 proc. oddawanych mieszkań, godząc się na propozycję Zarządu Zakładowego ZSMP, by mieszkania te otrzymywali młodzi pracownicy Zakładu.

Podjęcie tych decyzji pozwoli teraz zakończyć fazę prac w biurze projektów, które oczekiwało na dostosowanie technologii projektu do możliwości wykonawcy. Zakończenie tych prac pozwoliłoby jeszcze w tym roku wejść wykonawcy na plac budowy i prowadzenie prac przygotowawczych. O ile oczywiście w najbliższych miesiącach Urząd Dzielnicowy Podgórze będzie potrafił wymóc przeniesienie się dotychczasowych użytkowników obu terenów (jednym z nich jest Dzielnicowy Zarząd Zieleni).

Ta bliska perspektywa rozpoczęcia budowy zmobilizowała organizację młodzieżową do przeprowadzenia kwalifikacji kandydatów do akcji patronackiej. Zakładowy Sztab Patronacki rozprawił więc wśród młodych pracowników Przedsiębiorstwa ok. 300 ankiet, w których chętni podawali swoje warunki mieszkaniowe i zgłaszali gotowość przystąpienia do akcji. Do 8 czerw-

Czy jesienią ruszy budownictwo patronackie?

ca, który był ostatnim dniem zbierania ankiet spłynęło ich do Zarządu ok. 80 z czego większość wypełniona niewłaściwie lub niestarannie, co wymagać będzie teraz dodatkowych uzupełnień i sprostowań.

Obiadujące tego dnia Plenum Zarządu Zakładowego przyjęło też wytyczne do kryteriów kwalifikacyjnych przy rozpatrywaniu wniosków. Na pierwszym miejscu postawiono staż pracy w organizacji, w Przedsiębiorstwie oraz czas oczekiwania w spółdzielczości mieszkaniowej (podstawowym warunkiem jest posiadanie zarejestrowanej książeczki mieszkaniowej). Jednym z ostatnich kryteriów jest aktualna sytuacja mieszkaniowa, gdyż jak twierdzi szef Sztabu Władysław Reczyński, nie jest ona odzwierciedleniem rzeczywistych potrzeb mieszkaniowych, np. gdy młody człowiek dużym nakładem finansowym wynajmuje mieszkanie prywatnie. Poza tym uznano, że najbardziej potrzebujący zostaną uwzględnieni przez spółdzielce budownictwa mieszkaniowego w Przedsiębiorstwie, tym bardziej, że budowa przy ul. Długosza prowadzona będzie równolegle do budowy przy ul. Teligi, gdzie oddanych ma być ponad 100 mieszkań. Budownictwo patronackie ma natomiast dać większą szansę uzyskania mieszkania młodym ludziom, którzy wyróżnili się w działalności w organizacji młodzieżowej.

Wszystkie te uwagi zostaną wykorzystane do opracowania ostatecznego regulaminu kwalifikacyjnego, który ma być przyjęty przez lipcowe Plenum Zarządu. Do tego też czasu ma być przeprowadzona wstępna segregacja zgłoszonych ochników, tzn. wyeliminowanie tych, którzy nie posiadają zarejestrowanych książeczek mieszkaniowych, pracują w Przedsiębiorstwie mniej niż trzy lata i należą do ZSMP krócej niż 5 lat.

Na koniec warto uzmysłowić wszystkim, że ilość mieszkań które rozdzielone zostaną do wspólnego budowania jest mniejsza niż ilość kół ZSMP w przedsiębiorstwie, bo oprócz mieszkań dla ZBL kilka z nich idzie również dla ZK ZSMP, spółdzielni mieszkaniowej, a nawet jedno dla obecnego właściciela terenu, który tylko na takich warunkach zgodził się go sprzedać pod budowę.

(A. Z.)

NIEWIELE motorniczych i kierowców odchodzi z pracy na emeryturę, zdecydowana większość przechodzi na rentę. Przyczyną są najczęściej, choć nie wyłącznie, schorzenia układu trawienia, zwłaszcza wrzody żołądka oraz schorzenia układu kostnego, zwłaszcza kręgosłupa. Związek tych schorzeń z rodzajem wykonywanej przez nich pracy jest oczywisty — nadmierne stresy, nieregularny tryb życia, przedłużony czas pracy, sztywna przez wiele godzin pozycja, przemarzanie w zimie i przeciągi latem (otwieranie w upał wszystkich okien). Tylko zdrowym wydaje się, że na rencie jest fajnie, bo nie trzeba pracować, a renta sama leci do kieszeni. Nie będę się rozwodzić na temat dolegliwości zdrowotnych, zdrowy chorego nie zrozumie. Po kilku latach do cierpień fizycznych dochodzą kłopoty finansowe. Wartość realna renty gwałtownie z roku na rok spada.

Uznanie schorzeń układu trawienne-go i kostnego za chorobę zawodową dałoby pracownikom pewne przywileje, z których najważniejszy to 100 proc. wymiar renty.

Starania związane z procedurą uznania chorób zawodowych podjął nasz kolega, kierowca, działacz związkowy ALEKSANDER KOWALCZYK w 1984 f. Ministerstwo Zdrowia, kompetentne w tej sprawie, zażądało niezbitych dowodów. I na nich sprawa się potknęła i upadła. Dla celów porównawczych przyjęto wskaźnik ilości zachorowań na te schorzenia na 1000 zatrudnionych przez co najmniej 5 lat w zawodzie (na trasie). Nasza dokumentacja zdrowotna pozwoliła udowodnić 2 do

5 takich przypadków, a Min. Zdrowia żądało kilkuset najlepiej zaś 1000.

Motorowych i kierowców cierpiących na tego typu choroby jest w naszej firmie znacznie więcej niż 5 na 1000, ale w pozostałych przypadkach nie można niezbicie udowodnić przyczyny ich powstania w związku i wyłącznie z wykonywaną pracą. Ministerstwo uznało, że ich przyczyną jest dziedziczność, stresy poza pracą, zatrucia pokarmowe i bakteryjne itd., itd. Ostateczny werdykt brzmiał, że są to choroby cywilizacyjne a nie zawodowe. Zaproponowano nam przeprowadzenie specjalistycznych badań na nasz całkowity koszt.

Wynik tychże badań byłby jednak wysoce wątpliwy. Niewątpliwie byłby natomiast efekt uszczuplenia kasy naszego MPK o 8.000.000 zł wg cen sprzed lutego br. Nasz kolega działał solo, nie poparty go inne przedsiębiorstwa transportowe, choć życzliwie przyglądały mu się inne firmy komunikacji miejskiej, zrzeszone w jednej federacji związkowej. Panie z Ministerstwa Zdrowia rade byłoby widzieć zamiast jednego człowieka całe tłumy. Niestety, nie istnieje lobby transportowców, jak istniało i istnieje lobby ciężkoprzemysłowe. Sądząc po skutkach, lepiej dla wszystkich byłoby, gdyby było odwrotnie.

Inne przedsiębiorstwa transportowe nie są zainteresowane staraniami o uz-

nanie chorób zawodowych z prostego powodu, że nie cackają się z pracownikami, którzy się rozchorowali. „Jak się panu nie podoba, to niech się pan zwolni” — słyszy pracownik skarżący się na te dolegliwości. Jesteśmy jedynym przedsiębiorstwem transportowym w Polsce, które dla motorniczych i kierowców (a nie tylko kobiet w ciąży), posiada oddział pracy chronionej! Przed 1990 rokiem, na który to rok Ministerstwo Zdrowia, przewiduje termin wyjścia kraju z kryzysu, nie ma żadnych szans na pomyślnie załatwienie tej sprawy.

Tyle fakty. Jako osoba bezpośrednio

OKIEM MOTORNICZEGO

Przegrana pierwsza runda

Wynik tychże badań byłby jednak wysoce wątpliwy. Niewątpliwie byłby natomiast efekt uszczuplenia kasy naszego MPK o 8.000.000 zł wg cen sprzed lutego br. Nasz kolega działał solo, nie poparty go inne przedsiębiorstwa transportowe, choć życzliwie przyglądały mu się inne firmy komunikacji miejskiej, zrzeszone w jednej federacji związkowej. Panie z Ministerstwa Zdrowia rade byłoby widzieć zamiast jednego człowieka całe tłumy. Niestety, nie istnieje lobby transportowców, jak istniało i istnieje lobby ciężkoprzemysłowe. Sądząc po skutkach, lepiej dla wszystkich byłoby, gdyby było odwrotnie.

Inne przedsiębiorstwa transportowe nie są zainteresowane staraniami o uz-

i osobiście zainteresowana tą sprawą pozwolił sobie utracić swoje trzy grosze. Nie wiem, czy rzeczywiście wrzody żołądka i zwyrodnienia kręgosłupa są chorobami cywilizacyjnymi, ale z pewnością są naszymi chorobami narodowymi. Zatrute powietrze, zatruta woda, zatruta ziemia, zatrute jedzenie. Nie wiem, czy jest u nas coś, czego nie udało nam się zatruć. Celem wzmocnienia efektów, jedna z central handlu zagranicznego sprowadziła za ciężkie dolary wiele ton paszy skażonej salmonellą (informowało o tym fakcie „Veto”). Zaden żołądek tego nie wytrzyma.

Dzięki znakomitemu efektom reformy szkolnictwa, wyszykowanej przez byłe Ministerstwo Oświaty rośnie nam już

drugie pokolenie garbatej młodzieży. W mojej klasie maturalnej, przed 20 laty była tylko jedna dziewczyna, która trzymała głowę w ramionach i miała pochylone plecy. W dzisiejszych klasach maturalnych bywa, że ani jeden uczeń nie ma prostych pleców. Kurs na motorniczego czy kierowcę też żadnych pleców nie wyprostuje. Osobiście jestem sceptykiem w tej sprawie. Nie prowadzimy szczegółowych badań układu trawienia i kostnego nowo przyjętych. Wywiad lekarski opiera się zatem głównie na informacjach pacjenta. A ten, skuszony mirażem niebotycznych zarobków, nie przyzna się, że go coś boli. Arcysprytny sposób obliczania zasiłku chorobowego, bardzo skuteczny w obniżeniu absencji chorobowej, spowodował, że nagminnie jest ukrywanie przez pracowników rozmaitych schorzeń, byle tylko otrzymać zdolność do pracy. I trudno się im dziwić, za coś trzeba żyć.

Nie wiem, czy kogoś to pocieszy, ale powiem jeszcze, że nie jesteśmy jedyną grupą zawodową, której starania w Ministerstwie Zdrowia spaliły na panewce. Nie udało się także maszynistkom, które starały się o uznanie tzw. łokcia tenisisty za chorobę zawodową. Jest to specyficzne schorzenie powstałe skutkiem nadmiernego eksploatowania stawu łokciowego. Optymistyczny w sprawie jest fakt, że nasz kolega ujął się za nami i przez tyle lat cierpliwie zabiegał w Ministerstwie Zdrowia. Zdobyl przy tym sporo doświadczeń, które być może uda się wykorzystać w późniejszych latach.

MARTA MICHAŁOWSKA

Jak wypoczywamy

STAŁO SIĘ to co wcześniej przewidywano. Galopujący wzrost kosztów skierowań na wczasy stał się przyczyną mniejszego zainteresowania załogi tą formą wypoczynku. Coraz mniej ludzi stać na wyjazd z całą rodziną. Opłaty i potrzebne „kieszonkowe” znacznie przekraczają miesięczny zarobek. Te niewesołe prognozy zmusiły Wydział Socjalno-Bytowy do bardzo ostrożnej polityki kupowania skierowań. Już w lutym br. wycofano się z umowy z BT „Bałtyk” i wczasów w Jastrzębiej Górze i Władysławowie. Skierowania były za drogie. W dwa miesiące później trzeba było odstąpić od wcześniejszej umowy ze stocznia „Ustka”, bo na wczasy w Świeszynie nie było wielu chętnych. Tym sposobem z 3620 planowanych skierowań do wykorzystania jest 3200.

We własnej bazie wczasowej (Osieczany i Zakopane) sezon rozpoczął się 16 czerwca. Wszystkie prace przygotowawcze zakończono w terminie. **Wanda Karmańska** wraz z pracownikami Socjalnego przekazuje tą drogą podziękowanie pracownikom Zakładu Budowlanego. Twierdzi, że zrobili wszystko w terminie i wyjątkowo solidnie. Idealna w tym roku jest współpraca z Zakładem Transportu. Nie było też najmniejszego kłopotu z oddelegowaniem pracowników poszczególnych zakładów do prac kolonijnych i wczasowych. Organizacyjnie zrobiono więc wszystko. W tym roku dojazd na wczasy będzie zapewniony tylko do Osieczan i Potęgowa. Wyjeżdżającym do Ustki pracownicy Socjalnego zapewnili bilety z miejscówkami na miejsce wypoczynku i powrotne kuszetki.

Niestety nie udało się zmniejszyć kosztów skierowań w naszej bazie, poprzez prowadzenie działalności gospodarczej. W Osieczanach będzie jednak zniżka dla dzieci do lat siedmiu. Jest bowiem możliwość zmniejszenia o 50 proc. cen racji żywnościowych.

Tradycyjnie już z MPK można też wyjechać na wczasy zagraniczne. W tym roku będziemy więc w 4 miejscowościach w NRD (do Bastein są jeszcze 3 wolne miejsca od 5 do 17 lipca). Ponadto, rozdzielono miejsca do dwóch miejscowości w Czechosłowacji. Jak w innych latach, pracownikom przyznawano też skierowania na wczasy turystyczne. Właśnie z powodu wzrostu kosztów ten rodzaj dofinansowania prywatnego organizowania wypoczynku cieszy się dużą popularnością. Skierowania przyznawano wszystkim chętnym.

Wzrosło w tym roku zainteresowanie rodziców wyjazdem dzieci na kolonie i obozy. Powiększyła się też baza kolonijna MPK. Wprawdzie jest to szkoła podstawowa w Krakowie, ale dzięki niej, na zasadzie wymiany, 245 dzieci naszych pracowników wyjedzie do Ustki i Słupska. Ponadto nasze dzieci będą na koloniach w Piekelniku, Krościenku, Gdyni, Świeszynie, Człopie, Rybniku, oraz w pięciu miejscowościach w NRD, BRL i CSRS. Organizowane są także trzy obozy stacjonarne dla młodzieży w Trzciance koło Pily i Pasmu.

Ilość skierowań na kolonie powiększyła się w tym roku o 147. Wszystkie zgłoszone dzieci na wakacje wyjadą. MPK zatrudnia na koloniach 207 osób kadry, w tym 90 osób personelu pedagogicznego, 109 gospodarczego i 8 medycznego. W ramach odpłatności (od 3 do 4500 tys. zł) dzieci mają zapewniony dojazd na kolonie krajowe, autobusami socjalnymi MPK.

Przygotowania zakończone, pierwsi wczasowicze i kolonijści wyjechali. Pozostaje życzyć pogody i humorów.

F. SERWIN

W **UBIEGŁYM** roku przeżyliśmy szczęśliwie aż 14 kontroli zewnętrznych, ze słabym GIT-em włącznie. Toteż wizytacja Państwowej Inspekcji Pracy w drugiej połowie maja popłochu już nie wywołała, chociaż nie bez emocji czekano na jej wynik. Szczegółowej lustracji podlegały nasze obiekty na pętach i przystankach końcowych. Uwadze zawodowych kontrolerów nie umknęło wiele fa-

zagrażające bezpieczeństwu pracy, maszyny, niewłaściwie zabezpieczone uchwyty, braki w oznaczeniach wyłączników sekcyjnych, brak wyłączników głównego zasilania itp.

Kontrolujący podkreślali, iż wszędzie natychmiast reagowano na ich uwagi. Wiele nieprawidłowości było usuwanych od ręki, a więc nawet nie było potrzeby rejestracji uchybień. Przewodniczący zespołu pogratiłował

Jeszcze jedna kontrola

kich zjawisk, do których my zdążyliśmy się przyzwyczaić i nie robia nam wrażenia. **Józef Słezak** — szef zespołu — powiedział o naszych końcówkach, że jest to „zadbaną bieda”.

Problem pomieszczeń socjalnych na pętach oczywiście nie uszedł naszej uwadze. To z władzami dzielnic toczono są prawdziwe boje, by wraz z nowymi liniami powstawało zaplecze dla naszej załogi. Niestety przegrywamy z biurokracją i brakiem wyobraźni — czego przykładem jest Kurdwanów. Podczas spotkania podsumowującego kontrolę uderzyło mnie, iż najwięcej niedociągnięć zanotowano w pionach gł. mechanika i energetyka. Ot, na przykład: eksploatacja urządzeń przez pracownika nie posiadającego aktualnych uprawnień, nieremontowane, a więc

kierownictwu takiej załogi, zaś kierownicy zakładów mówili, co już zrobili, by nieprawidłowości zniknęły. Do zrobienia zostało niewiele.

Inspektorzy mieli zastrzeżenia do lokalizacji punktów gastronomicznych z frytkami, zapiekankami, lodami. Odpady zanieczyszczają teren, a same budki zajmują i tak bardzo już ograniczoną przestrzeń, stwarzając zagrożenie dla pasażerów i pieszych. Czy wnioski kontrolerów potrafią — jeżeli już nie zlikwidować istniejących, to przynajmniej powstrzymać powstawanie nowych takich punktów?

Co nam dała kontrola? Bardzo potrzebne jest takie spojrzenie z zewnątrz na to, jak i co robimy. Uwagi pomagają w pracy, przyspieszają likwidację niedociągnięć — powiedział na zakończenie **Tadeusz Trzmiel**. (F. S.)

Powaga i rozwaga towarzyszyły wyborom

(Dokończenie ze str. 1)

nie znamy, ale zaufamy im... są młodzi i dlatego bardziej czuć będą nasze sprawy.

Za młodym małżeństwem wchodzi do pomieszczenia Komisji Wyborczej, której przewodniczącym jest zastępca dyrektora MPK ds. technicznych **Antoni Goc** i w której to głosują mieszkańcy ulicy Gołaski. Obok, w drugim pomieszczeniu, gdzie przewodniczącym Komisji Wyborczej jest zastępca dyrektora MPK ds. ekonomicznych **Zbigniew Dymek**, głosy swoje na radnych oddały dwie starsze panie — jak się okazało mieszkanki ulicy Witosa.

W obu Komisjach w tym obwodzie pracowało ponad 20 osób z MPK. Między innymi zastępca dyrektora ds. komunikacji autobusowej **Bogusław Pozlutko**, sekretarz **KZ PZPR Zbigniew Babiuch** i **Kazimierz Mamoń**, wiceprzewodniczący Rady Pracowniczej **Andrzej Krasnoś-**

czuk, sekretarz POP w ZBL **Jan Szeffler** i kierownik Działu Radiowo-Prasowego, **Tadeusz Zwoliński**.

Największą frekwencję wyborców zauważyć można było w Komisjach Wyborczych Nr 236, 238 i 239 w godzinach — od 10.00 przed południem, kiedy to mieszkańcy Woli Zachód wracali z kościoła i po obiedzie od godziny 15.00.

Wychodząc z pomieszczenia jednej z Komisji Wyborczych, spotkałam na korytarzu studiujących listy kandydatów na radnych: redaktora **Adama Zyzmana**, z Działu Prasowo-Radiowego MPK z żoną **Sywią**, którzy są mieszkańcami osiedla Wola-Zachód i przyszli oddać tu swe głosy, a później, w drodze do autobusu, idąc do lokalu wyborczego również mieszkankę Woli-Zachód, kierowniczkę Działu Księgowości, **Materiałowej MPK Zofię Paternogę** ze synem **Jarosławem**.

M.P.

Nadzwyczajna Rada Pedagogiczna ZSZ

PRZEDSTAWIENIE wyników kompleksowej oceny pracy Przyzakładowej ZSZ MPK było tematem nadzwyczajnej Rady Pedagogicznej, jaka odbyła się 7 czerwca w budynku szkoły przy ulicy Wąskiej. Przez dwa tygodnie, przy niezakłóconym rytmie pracy szkoły, przeprowadzana była przez przedstawicieli Kuratorium wnikliwa kontrola całokształtu działalności tej placówki oświatowej.

Ocenę szkoły ze szczegółowym wypunktowaniem pozytywów i wskazaniem usterek przedstawił na nadzwyczajnej Radzie Pedagogicznej wizytator **Jerzy Skrzeczyński**. Chwalił wypracowanie szeregu wartościowych form pracy, klimat, zaangażowanie, nie tylko opiekunów klasowych, ale większości grona nauczycielskiego. Jak się okazało szkolne koło ZSZMP jest jednym z mocniejszych w dzielnicy. Pomoc natomiast należy się reaktywowanej drużynie harcerskiej. Uznanie należy się dla samorządu szkolnego. Dobre jest ustawienie zajęć pozaszkolnych. Problem jest z zatrudnieniem instruktora do zespołu muzycznego i fotografika do pracowni fotograficznej. Propozycje na zajęcia podczas wolnego czasu, które trafiają do młodzieży są atrakcyjne i akceptowane. Wysoko ocenił wizytator ilość wycieczek różnicowanych i zorganizowanych dla uczniów — zwiedzanie zakładów pracy i turystyczno-krajoznawczych, które cieszą się dużym powodzeniem wśród uczniów. Jest to wszystko działalność idąca w kierunku zagospodarowania wolnego czasu uczniów. Jeżeli chodzi o działalność opiekuńczą, to jest ona dostosowana do aktualnych potrzeb. Bardzo dobre jest rozpoznanie środowiska uczniow-

skiego. Wysoka efektywność pracy grona pedagogicznego. Promocje do następnej klasy otrzymuje 93 procent uczniów. Jeżeli chodzi o praktyczną naukę zawodu, to oprócz Zakładu Tramwajowego w Nowej Hucie przebiega wszędzie prawidłowo. Niestety, ale kontrola wykazała również, że nauczyciele Szkoły niechętnie angażują się w robienie specjalizacji zawodowej. Stwierdzone zostało, że Przyzakładowa ZSZ MPK pozytywnie odbierana jest w środowisku krakowskim. Za wzorową uznano współpracę pomiędzy szkołą a Przedsiębiorstwem.

Nadzwyczajna Rada Pedagogiczna zakończyła się szeregiem wysuniętych wniosków, które uwzględnione zostaną przy opracowywaniu planu pracy na rok przyszły. A oto one: w planach wychowawczych klas uwzględnić należy zadania dla klasowych kół ZSZMP, przeprowadzić spotkanie szkoleniowe poświęcone nowatorstwu pedagogicznemu, współpracę wychowawca — rodzice i wychowawca — organizacje młodzieżowe, oraz wychowawca — klasa, doprowadzić do wspólnej płaszczyzny, rozszerzyć kontakty z rodzicami uczniów poza spotkania na wywiadówkach, rozszerzyć współpracę z Klubem Ekologicznym, zorganizować klub antyalkoholowy i antynikotynowy.

W nadzwyczajnej Radzie Pedagogicznej uczestniczyli między innymi: zastępca dyrektora ds. pracowniczych **Stanisław Kostro**, zastępca dyrektora ds. frakcji tramwajowej **Zdzisław Skubieła**, przewodniczący ZZ ZSZMP **Władysław Michalski** i wiceprzewodniczący ZZ NSZZ Pracowników MPK **Stefan Nieć**. (M. B.)

W **REGULAMINOWYM** terminie odbyło się Walne Zgromadzenie Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz”. Po raz pierwszy było ono tak liczne, bowiem od ubiegłego roku ilość członków wzrosła z 28 do 148 osób — z czego 145 to ci, którzy otrzymali mieszkania w blokach przy ul. Białoruskiej.

Za duży sukces Zarządu Spółdzielni, przy czynnym współudziale Rady Nadzorczej i szczególnych staraniach dyrektora **Tadeusza Trzmiela**, należy uznać fakt nieoddania do dyspozycji Wojewódzkiego Związku Spółdzielni Mieszkaniowych 25 mieszkań, jakie zgodnie z obowiązującymi przepisami oddać należało. Wyjście z sytuacji znalazło się iście salomonowe — mieszkania otrzymali zwalniali lokale rotacyjne i uczestnicy budownictwa patronackiego, ale będący pracownikami MPK.

Sprawozdanie finansowe obejmowało oczywiście wszystkie aspekty działalności Spółdzielni, lecz jego najważniejszą dla członków częścią to oczywiście kalkulacja stawek czynszu i rozliczenie kosztów budowy. I tu Rada Nadzorcza wnioskowała o szukanie oszczędności w funduszu na remonty, bo budynki objęte są jeszcze gwarancją wykonawcy, apelując jednocześnie o dbałość o wspólne pomieszczenia. Choć bu-

dynki zasiedlone są dopiero kilka miesięcy, już pojawiły się uszkodzenia ścian na klatkach schodowych, wybite zostały szyby w drzwiach wejściowych, psują się włączniki światła na klatkach, blokowane „na zapalkę”... To wszystko obciąża mieszkańców, bo skądś pieniądze na naprawy i malowanie trzeba wziąć.

Ponieważ koszty budowy przekroczyły przyznany kredyt, stąd też i wkłady

Najwięcej emocji wywołał śmietnik

członkowskie muszą ulec zwiększeniu. Spółdzielnia zwróciła się do Przedsiębiorstwa o udzielenie pożyczek z funduszu mieszkaniowego na uzupełnienie wkładów. Poważnym problemem jest nieterminowa wpłata czynszów, które należy regulować do 10 każdego miesiąca. Do „kabaretowych” należy raczej zaliczyć pytanie z sali: jak płacić terminowo czynsz, skoro pensje w MPK wypłaca się z końcem miesiąca?

Okazało się również, że nie wszyscy mieszkańcy wywiązali się z zobowiązania przepracowania 80 godzin przy pracach porządkowych i pomocniczych. Na razie, dopóki wykonawca nie uporządkował terenu po budowie, nie ma sen-

su angażować ludzkiej energii w to, za co się płaci firmie budowlanej. Ale po niwelacji nawiezionej właśnie ziemi trzeba się będzie wziąć do roboty przy zakładaniu trawników i sadzeniu drzew i krzewów.

Walne Zgromadzenie podjęło kilka uchwał, wśród których najważniejsze są zmiany w statucie, pozwalające Spółdzielni prowadzić dalszą działalność inwestycyjną tak w formie wielorodzinnej, jak i budownictwa jednorodzinnego.

Dyskusja, jaka wywiązała się po załatwieniu spraw formalnych skupiła się głównie na usterekach w mieszkaniach, pracy komisji usterkowej, problemie automatów telefonicznych, skrzynek na listy, chodników, parkowania samochodów, awarii anteny zbiorczej. Ale najwięcej emocji wywołała sprawa lokalizacji śmietnika — wewnątrz bloku zabudowy. Podnoszono, iż zamiast zrobić plac zabaw czy oazę zieleni dla wypoczynku mieszkańców, zlokalizowano tam wysypisko odpadów — „ratusz ze śmieci”, nie wywozonych przez MPO, bo samochody mieszkańców blokuja

dojazd. Okazuje się, że miejsce na wiatę śmietnikową było tam przewidziane w projekcie, a próby przeniesienia jej gdzie indziej, poza wewnętrzny dziedzińiec, zostały oprotowane przez okolicznych mieszkańców. Komitet osiedlowy — a i samych lokatorów jednej z klatek MPK-owskiego budynku. Każdy chciałby mieć ogród pod oknami, a śmietnik pod oknami sąsiada.

W tym punkcie obrad Walne Zgromadzenie zamieniło się raczej w zebranie mieszkańców, ale wynika to z faktu, iż prawie wszyscy dotychczasowi członkowie mieszkania już otrzymali. Brak członków oczekujących na mieszkania spowodował zerowe zainteresowanie dalszymi lokalizacjami i perspektywą otrzymania własnego domu. Takie już są zasady przyjmowania członków Spółdzielni „Tramwajarz”, ale przecież potrzebujących jest wielu i to, że na Walnym Zgromadzeniu nic się o tym nie mówiło, nie zwalnia Zarządu, by z pomocą dyrekcji Przedsiębiorstwa pozyskiwać dalsze tereny pod budownictwo dla pracowników MPK.

Wybrana została nowa 9-osobowa Rada Nadzorcza, której przewodniczącym został **Wiesław Nowak**, zastępca **Leszek Bienkowski**, a sekretarzem **Barbara Szwaja**. (jmm)

Praca jak inne — odpowiedzialność większa

Rozmowa z Bogusławem Pozłutką zastępcą dyrektora ds. trakcji autobusowej

POJĘCIE awansu społecznego jest obiegowe, chociaż nie jednoznaczne. Jedni mówią o nim z przekąsem, inni z uznaniem, jeszcze inni z nutką zawzięci. Czy nominacja w wieku trzydziestu siedmiu lat na stanowisko zastępcy dyrektora to awans szczególnie? W naszej rzeczywistości — niestety tak. Wprawdzie ostatnio pojawiają się tu i ówdzie trzydziestoparoletni dyrektory, ale to ciągle jeszcze nietypowe zjawisko. By szybko awansować muszą być spełnione dwa nie zawsze równoległe warunki. W tym najgorszym przypadku, „mieć plecy”, lub być dobrym fachowcem, mieć predyspozycje organizatorskie i... przełożonego, który zechce to właściwie ocenić.

I półtora roku temu z okazji objęcia stanowiska kierownika największego zakładu MPK przez Bogusława Pozłutkę, pytałam jak chce rządzić nowy kierownik. Jak? Nie wiedział, świadom był celów. Co zostało z planów?

— Bywało różnie. Miałem i takie okresy, gdy wydawało mi się, że przegrałem, nic nie zmienię na lepsze, nie zdałem egzaminu. Na szczęście szybko udało mi się odbudować kadre średniego dozoru technicznego, skompletowałem zastępców — kierownika zakładu. Pomoc przyszła właśnie z tej strony. Ci ludzie w tym co robię, dostrzegli szansę na wyjście „spod kreski” z realizacją zadań. W pewnym momencie było już tak, że z 360 kierowców zostało 300. Potem stan ich zaczął się zwiększać. Mimo że jest 330 — Wola realizuje za-

dania. W porównaniu z pięcioma miesiącami 1986 roku i takimż okresem roku bieżącego, wzrósł prawie o 10 proc. wskaźnik wykorzystania czasu pracy, o 6 punktów wzrosło wykorzystanie taboru i tyleż samo gotowość techniczna. Chyba trafiłem z systemami motywacyjnymi. Zostały powiązane z realizacją zadań. Zdały egzamin. Rozpocząłem wymianę taboru z PR-110 na M-11. ZAW przestała pracować „skokami”. Nie było gwałtownych załamów w jednym dniu i jeżdżenia ponad plan w innym. Poprawie uległa estetyka taboru.

Czy to było bezbolesne? Skądże. Przeciwników miałem i mam nadal. Wielu pracowników nie pogodziło się z moimi metodami i odeszło. Efekty świadczą chyba, że jednak ja miałem rację.

Jak Pan przyjął propozycję awansu?

— Wcześniej, niż ja się dowiedziałem mówili już o tym moi pracownicy. Nie będę więc twierdził, że było to zupełne zaskoczenie. Po prostu przyjąłem propozycję. Niestety, pierwsze tygodnie wspominam najgorzej. W trakcie przejmowania obowiązków zastępcy dyrektora, wprawdzie krótko, byłem jeszcze kierownikiem. Druga połowa kwietnia i pierwsza maja, też nie były najspokojniejsze w kraju, potem, a właściwie jednocześnie trwało „szaleństwo” przeszerowania, teraz urlopy i zastępstwa. Na szczęście praca mnie nie zaskoczyła. Zdałem sobie sprawę, że to stanowisko to nie wypoczynek. Teraz robię

praktycznie to samo, tylko odpowiedzialność większa, bo już nie jeden zakład, a trakcja cała.

Jak Pan się czuł na początku? Wszelkie wprowadzenia były z „fanfarami”. Nie czuł się Pan „zagłaskany”.

— Zdałem sobie sprawę, że wiele się ode mnie oczekuje. To dodatkowe obciążenie. Ale na pobieżanie nie liczyłem nigdy. Wymagam od innych, muszę także od siebie. Gdybym się wystraszył, że nie dam rady, nigdy nie przekonałbym się o możliwościach. Czy podobam? Zobaczmy.

Jakie plany dla trakcji?

— Rewolucji nie przewiduję. Chciałbym, by zakłady miały większą samodzielność finansową, ale i większą odpowiedzialność ponosili kierownicy za swoje decyzje.

Gdyby przyszło zaczynać wszystko od początku, przy obecnym doświadczeniu, Pańskie decyzje i oceny byłyby takie same?

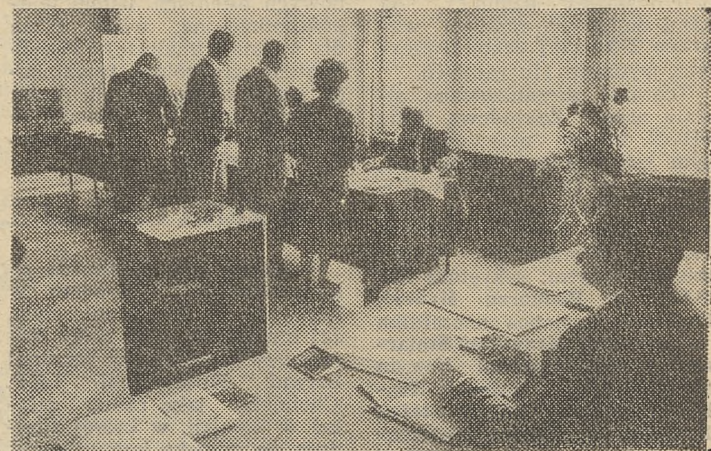
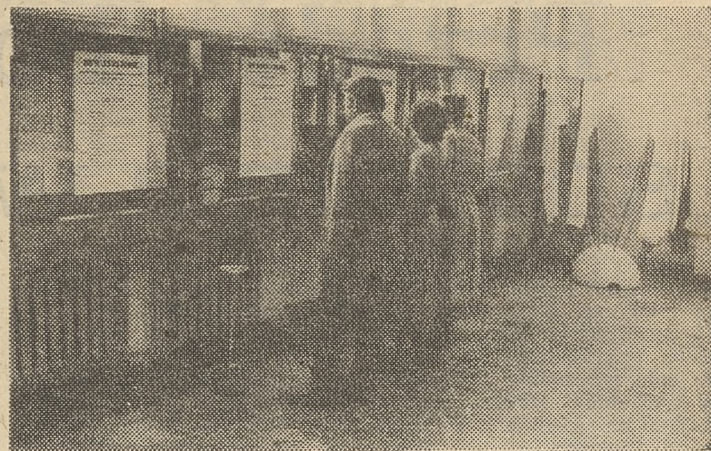
— Oj nie. Przekonałem się, że „z różnych stołków” jednak inaczej widać. Wiele decyzji nie podejmowałbym pochopnie. Dziś wiem, że rozważyć można zdobyć tylko przez doświadczenie w pracy.

Czego życzyć na nowym stanowisku?

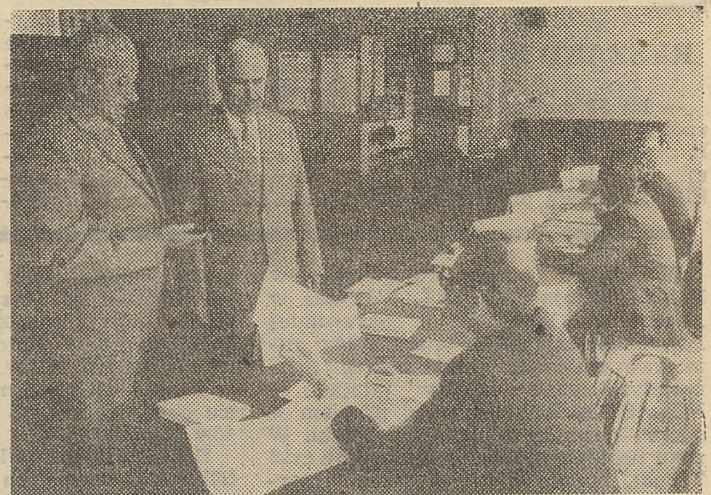
— Akceptacji przez większość załogi. Bo wszystkich na pewno do siebie nie przekonam.

Powodzenia!

FILOMENA SERWIN



WYBORY



Nagrody i dyplomy dla laureatów konkursów wynalazczych

W KWIETNIU tego roku podsumowane zostały wyniki konkursów wynalazczych, ogłoszonych w naszym Przedsiębiorstwie w roku ubiegłym, natomiast 3 czerwca odbyło się uroczyste ogłoszenie tych wyników połączone z wręczeniem nagród i dyplomów dla zakładów, oraz indywidualnych racjonalizatorów — laureatów konkursu. Złożone w ubiegłym roku w Dziale Postępu Technicznego MPK projekty wynalazcze charakteryzowały się wysokim poziomem technicznym, a stosunkowo duża ich część po wdrożeniu przyczyniła się do poprawy warunków bhp. Podajemy wyniki i laureatów konkursu.

W konkursie — „O tytuł najlepszego zakładu MPK Kraków w dziedzinie upowszechniania i wzrostu efektywności ruchu wynalazczego” — I miejsce (7097 pkt.) i nagrodę 40 tysięcy złotych zdobył ZBL, II — (1282 pkt.) i 30 tysięcy złotych ZNA, III — (1271) i 10 tysięcy złotych ZAB. Wyróżnienia po 5 tysięcy złotych otrzymali: Wydział Łączności (1039 pkt.) i ZTH (499 pkt.).

W konkursie — „Na najlepszy pracowniczy projekt wynalazczy przynoszący poprawę warunków pracy i ochrony środowiska”. I miejsce i nagrodę 20 tysięcy złotych otrzymali za projekt pt. „Przyrząd do montażu i demontażu chłodnic z autobusu Ikarus-260 i M-11” autorzy: Jan Ras, Leszek Dziadoń i Stanisław Nurek z ZAB, II miejsce i nagrodę 15 tysięcy złotych za projekt pt. „Przyrząd do za-

kładania odbijaka belki bujawkowej” — Ryszard Dudka z ZTH, III miejsce i nagrodę 10 tysięcy złotych za projekt pt. „Kompleksowa modernizacja stanowiska motorniczego w wagonie 102 Na” — Krzysztof Naprawski, Jarosław Król, Wiesław Gryboś, Julian Pilszczek, Franciszek Osuch, Mieczysław Bryczek, Zbigniew Posłuszny, Jan Jania, Władysław Szkliniarz, Krzysztof Kurzym, Jerzy Stanuch i Andrzej Turek.

Wyróżnienia po 5 tysięcy złotych za projekt pt. „Zmodernizowany wybierak biegów autobusu M-11” otrzymali: Andrzej Szuba i Marek Zabdyr z ZAB, a za projekt pt. „Przyrząd do mocowania zwrotnic na frezarce” — Stanisław Babiuch i Kazimierz Ciapała z ZNA.

W konkursie — „Na najlepszy pracowniczy projekt wynalazczy przynoszący zmniejszenie ilości odpadów produkcyjnych oraz zmniejszenie zużycia surowców deficytowych, paliw i energii” — I miejsce i nagrodę 20 tysięcy złotych otrzymali za projekt pt. „Projekt zabezpieczenia uszkodzonej konstrukcji hali napraw ZNT przed awarią bez konieczności wyłączenia jej” — autorzy: Jerzy Budzoń, Józef Zalesny, Ryszard Sliż i Jacek Bialek z ZBL, II miejsce i nagrodę 15 tysięcy złotych za projekt pt. „Regeneracja gniazd zaworowych w głowicze sprężarki autobusu Ikarus” — Kazimierz Syrek z ZNA, III miejsce i nagrodę 10 tysięcy złotych za projekt pt. „Zastosowanie pierścienia brązowego w miejsce kulek

łożyska oporowego zwrotnicy” — Adam Wator z ZNA.

W konkursie — „Na najlepszy pracowniczy projekt wynalazczy realizujący problemy z tematyki wynalazczej dla MPK Kraków” — I miejsce nie przyznano, II miejsce i nagrodę 15 tysięcy złotych otrzymali za projekt pt. „Stanowisko docierania i kontroli siły sprzęgła ciernego maszyny drzwiowej” — Rozalia Zięba i Roman Sochacki z ZTH, III miejsce i nagrodę 10 tysięcy złotych za projekt pt. „Przystosowanie translacji pr. chodzących (FIR) i dwukierunkowych (FDR) centrali SALME do współpracy z NISS” — otrzymali: Wiesław Witarski, Władysław Matużyk i Zbigniew Włodarczyk z RL, wyróżnienia po 5 tysięcy złotych przyznano: Janowi Rasiowi, Leszkowi Dzadoniowi i Stanisławowi Nurkowi z ZAB za projekt pt. „Przyrząd do montażu i demontażu chłodnic z autobusu Ikarus-260 i Jelcz M-11”, a Ryszardowi Dudce z ZTH za projekt pt. „Przyrząd do zakładania odbijaka belki bujawkowej”.

W składzie komisji konkursowej oceniającej powyższe projekty znajdowali się: przewodniczący — zastępca dyrektora ds. technicznych Antoni Goc, wiceprzewodnicząca — kierowniczka Działu Postępu Technicznego Danuta Zak, sekretarz — Adam Martyniec (TT), członkowie — Stanisław Skuba (BHP), Aleksander Kowalczyk (Zakładowy SIP), Kazimierz Sabala (ZSMP) i Jan Machuszek (NSZZ Pracowników MPK). (Opr. M.B.)

Przedwyborcze spotkania w MPK

JEDNO z ostatnich przedwyborczych zebrań w dzielnicy Podgórze, jakie odbyło się 15 czerwca w biurze naszego Przedsiębiorstwa, miało na celu zapoznanie wyborców, w tym załogi MPK z kandydatami na radnych. Z 470 osób kandydujących z tej dużej przemysłowej dzielnicy, na kandydatów na radnych wybrano 273 a z tej liczby 19 czerwca wybrano 110 radnych.

Zebrań zorganizowane zostało przez Zakładową Radę PRON, której przewodniczącym jest **Bogdan Kowalczyk**, a który w Dzielnicowym Kolegium Wyborczym w Podgórzu pełni funkcję sekretarza, a uczestniczyli w nim między innymi: sekretarz KD PZPR w Podgórzu **Henryk Debiczak**, zastępca naczelnika tej dzielnicy **Krzysztof Stolarczyk**, przedstawiciel Urzędu m. Krakowa i członek Krakowskiej Rady PRON **Stefan Drzygza**, przewodniczący Dzielnicowej Rady PRON i przewodniczący Dzielnicowego Kolegium Wyborczego **Zdzisław Zgud**.

Wśród zaprezentowanych kandydatów na radnych, większość to pracownicy naszego Przedsiębiorstwa. Oto krótkie sylwetki kandydujących do Rady Narodowej Miasta Krakowa.

RYSZARD SALAWA

— lat 33 motorniczy z ZTP, radny Rady Narodowej m. Krakowa w mijającej kadencji. Działał w komisji, do której należała miejska komu-

nikacja. „Robiłem wszystko co mogłem, a czy mi się to udało niech ocenia inni.” — mówi kandydat na radnego do Rady Narodowej m. Krakowa, przedstawiając zebranym plan swojego działania na najbliższą kadencję, który obejmuje: budowę infrastruktury w nowych osiedlach, usługi telekomunikacyjne, wodę pitną dla miasta, kanalizację. Przedmiotem szczególnej troski będą starania uspokojenia ruchu w Krakowie — maksymalne wyeliminowanie go z pierwszej obwodnicy.

BOŻENA CZEKAJ

— lat 36, specjalistka ds. ekonomicznych i eksportu w Zarządzie Przedsiębiorstwa. Jej kandydaturę do Rady Narodowej m. Krakowa wysunął Zarząd Wojewódzki LKP. Chciałaby jako radna działać w komisji, w której znajduje się miejska komunikacja, ale chciałaby również zająć się takimi sprawami jak poprawa działalności handlu w mieście przez zwiększenie ilości sklepów, budowa żłobków i przedszkoli. Uważa, że wiele z problemów można już rozwiązać. Swoim wyborcom deklaruje rzetelną pracę i konsekwencje w działaniu.

Założenia programu wyborczego w dzielnicy Podgórze przedstawił zastępca naczelnika DRN w Podgórzu **Krzysztof Stolarczyk**. Obejmuje on m. in. budowę i nadzór nad budową nowych mieszkań oraz remonty starych budynków i mieszkań, konsekwentna i terminowa realizacja infrastruktury

idącej w parze z budową bloków w nowych osiedlach, ochronę środowiska — zmniejszenie uciążliwości, jakie niesie dla zdrowia mieszkańców dzielnicy praca niektórych zakładów przemysłowych.

Warto tu przypomnieć, że nowelizacja ustawy o radach narodowych idzie w kierunku nadania radom samodzielności gospodarczej. Zadaniem nowych rad narodowych będzie więc znalezienie sposobu i pieniędzy na zaspokojenie potrzeb własnego terenu.

MARIA BUBACZEWSKA



Śląska taksówka pod krakowskim tramwajem
Fot. Jacek Bednarczyk

Ile złotych wart jest dolar

(Dokończenie ze str. 1)

Pan Zbyszek wchodzi do kantoru, ale zaraz wychodzi zniecierpliwiony. Kokosowych interesów nie będzie!

— No i co? — pytam zadowolonego człowieka. — W odwrotną stronę za jedną markę dają tylko pięć złotych. Dolar nie przekracza więc tysiąca — macha ręką z rezygnacją pan Zbyszek.

— Patrz pan — dodaje — oni, ci kapitaliści zawsze potrafią zrobić interes, a my... Tu wyszła naczelną sztyka z worka, stara prawda, im słabsza kondycja gospodarcza danego kraju — tym większa rozbieżność między kursem kupna i sprzedaży. Każdy bank kupując słabą

walutę zabezpiecza się w ten sposób, że tanio kupuje, a drogo sprzedaje.

A jak wygląda zachodniobermberska pozycja pozostałych walut socjalistycznych? Jugosłowiańskie dinary mają się mniej więcej tak jak polskie złoty, z tym że kurs sprzedaży jest nieco większy. Za sto rumuńskich lei dają całe dwie marki czyli ponad dolara. Sto czeskich koron jest warte dokładnie 2,5 raza tyle co setka lei, zaś 100 wschodniemieckich marek jest warte dwa i pół raza tyle co setka koron. Widać więc, że jedna marka wschodnia ma wartość dokładnie 12 zachodnich fenigów, albo odwrotnie jedna marka zachodnia to... osiem wschod-

nich. Chociaż po drugiej stronie muru utrzymują, że obie marki są jednakowe.

Radzieckie ruble mają dwa kursy. Banknoty o dużych nominałach kupowane są po 30 fenigów, zaś drobniejsze po dwadzieścia. Tak więc pięć rubli i sześćdziesiąt kopiejek trzeba na jednego dolara. Dokładnie tyle ile liczą sobie „farsowszyki” na czarnomorskim wybrzeżu. Widać bankowe komputery wiedzą wszystko i na dodatek działają bezbłędnie.

Najmocniejszą wśród socjalistycznych walut jest bułgarski lew. Trzydzieści czterech fenigów za jednego bez względu na nominal.

JACEK BALCEWICZ

POCZĄTKI „ruchu ufologicznego w Polsce” sięgają roku 1958. Wówczas w „Wieczorze Wybrzeża” i „Skrzydlatej Polsce” ukazała się seria artykułów autorstwa **Andrzeja Trepki** o NOL (niezidentyfikowane obiekty latające — NOL/UFO), traktująca ten problem w sposób poważny i popularyzatorski. W roku następnym ukazał się kolejny cykl Trepki, poświęcony tym razem obserwacjom NOL nad Polską (w „Wieczorze Wybrzeża”). W 1961 r. ukazała się pierwsza polska książka o NOL — **Janusz Thor** — „Latające talerze”. Po tym okresie wzrostu zainteresowania społeczeństwa problemem NOL w końcu lat 50., który objawił się publikacją kilkudziesięciu artykułów, wydaniem książki i pierwszymi próbami prowadzenia prac rejestracyjnych obserwacji NOL nad Polską przez prywatnych badaczy-amatorów (np. **Kazimierz Zalewski** — najwybitniejszy ufolog tamtych lat), w latach 60-tych i na początku lat 70-tych zapanował zupełny zastój. Czołowi polscy w tych latach opublikowali zaledwie kilkanaście notatek na temat NOL, przede wszystkim krótkie informacje o obserwacjach w krajach zachodnich. Nie prowadzono w tym okresie żadnych prac rejestracyjnych przypadków obserwacji NOL nad Polską.

Kolejna „fala zainteresowania problemem NOL” rozpoczęła się w połowie lat 70-tych. W 1975 r. — podobnie jak i w następnych — opublikowano w polskiej prasie ok. 50 artykułów na temat NOL, natomiast w 1977 już ok. 100. W tym okresie pojawiły się po raz pierwszy nazwiska popularyzatorów problemu NOL takie jak: **Arnold Mostowicz**, **Andrzej Donimirski**, **Zbigniew Błania** czy **Lucjan Znicz**. W 1976 r. (w numerze 8 tygodnika „Fakty”) **Lucjan Znicz** rozpoczął publikację cyklu „Goście z kosmosu”, obejmującego tematycznie problem paleoastrofizyki, Trójkąta Bermudzkiego, Atlantyd, NOL itp. Zaczęły się zawiązywać w różnych miastach Polski (m. in. w Krakowie i Gdańsku) grupy osób zainteresowanych problemem NOL. Oczywiście ich działalność ograniczała się do dyskusji i wymiany materiałów, stanowiły one jednak załóżkę przyszłego ruchu ufologicznego.

Nadszedł wreszcie rok 1978. W dalszym ciągu **L. Znicz** publikował na ka-

mach „Faktów” cykl „Goście z kosmosu”. Spotkał się on z aplauzem Czytelników, którzy zaproponowali autorowi założenie klubu ufologicznego. W ten sposób 8 lipca 1978 r. powstał pierwszy w Polsce nieformalny klub zajmujący się problemem NOL — Klub Kontaktów Kosmicznych.

DATA POWSTANIA KLUBU ZO-STALA — w latach późniejszych — **PRZYJĘTA JAKO POCZĄTEK POLSKIEGO RUCHU UFOLOGICZNEGO**.

Początek był więc zrobiony. W grudniu 1978 r. powstała we Wrocławiu kolejna organizacja ufologiczna — „UFO Sonda”, która miała jednak krótką historię i po kilkunastu miesiącach działalności została rozwiązana, bez



większych osiągnięć na swoim koncie. 24 czerwca 1981 r. została zarejestrowana pierwsza w Polsce organizacja ufologiczna posiadająca osobowość prawną — **Warszawskie Towarzystwo Badań NOL „UFO Video”**.

Przełomowym dla polskiej ufologii był rok 1983. W styczniu powstał w Krakowie Klub Popularyzacji i Badań UFO, w lutym natomiast Łódzki Klub Kosmiczny „Para UFO”.

19 lutego 1983 r. przedstawiciele „UFO Video”, KKK, „Para UFO” i klubu krakowskiego spotkali się w Warszawie celem omówienia współpracy i rozwinięcia ruchu ufologicznego w Polsce. Efektem tego spotkania było powstanie w następnych miesiącach kilku dalszych klubów ufologicznych (m. in. w Szczecinie, Gdańsku, Lublinie, Wrocławiu, Rzeszowie, itd.) oraz zorganizowanie I Ogólnopolskiego Zjazdu Ufologicznego.

I Ogólnopolski Zjazd Ufologiczny odbył się w Krakowie w dniach 23—25 września 1983 r. Udział w nim wzięli przedstawiciele wszystkich istniejących w owym czasie polskich organizacji ufologicznych. Zjazd miał charakter organizacyjny, ustalono na nim plan dalszych działań i współpracy.

27 stycznia 1984 r. została zarejestrowana druga w Polsce prawnie istniejąca organizacja ufologiczna — **Krakowskie Towarzystwo Badań NOL**, która jednak też nie miała zbyt długiej historii, bowiem została rozwiązana 21 października 1985 r. Rok 1984 zapisał się jeszcze II Ogólnopolskim Zjazdem Ufologicznym, który odbył się w dniach 17—18 listopada w Szczecinie.

Kolejny Zjazd — już III i jak się okazało dotychczas ostatni — odbył się w dniach 20—22 września 1985 r. w Lublinie. Właśnie na nim wyraziście wyszła na jaw działalność różnych grup pseudoufologicznych, która stała w jaskrawej sprzeczności z pracami prowadzonymi przez organizacje traktujące

problem NOL w sposób poważny i mądrze jak najbardziej naukowy. Dlatego też postanowiono zaprzestać organizacji kolejnych zjazdów, większą uwagę natomiast poświęcić pracom rejestracyjnym obserwacji NOL z terenu Polski, oraz odciąć się zdecydowanie od wszelkiego rodzaju „pseudoufologów”.

29 października 1985 r. powstała w Krakowie nieformalna organizacja Grupa Badań NOL (skr. poczt. 71 30-529 Kraków — 14) prowadząca prace ewidencyjne i rejestracyjne przypadków obserwacji NOL z terenu Polski południowej.

Następny rozdział w historii polskiej ufologii otworzyło spotkanie robocze zorganizowane w dn. 16 lutego 1986 r. w Warszawie. Udział w nim wzięli przedstawiciele organizacji ufologicznych traktujących ten problem w sposób poważny i naukowy, m. in. KKK, „UFO Video” i GBNOL, które to organizacje stały się priorytetowe w prowadzonych pracach rejestracyjnych obserwacji NOL z terenu Polski. Ustalono na nim wytyczne do dalszych prac rejestracyjnych. Kontynuacją tego spotkania było I Ogólnopolskie Spotkanie Przedstawicieli Klubów i Towarzystw Ufologicznych, które odbyło się 13 wrze-

śnia 1986 r. w Warszawie. Oprócz wymienionych wyżej organizacji, wzięli w nim udział przedstawiciele klubów z Lublina, Szczecina i Wrocławia (tych sześć organizacji to właściwie cały polski ruch ufologiczny obecnie). Ustalono na nim m. in. założenie „Centralnej Kartoteki Anomalnych Zjawisk Wizualnych z terenu Polski” oraz powołano zespół prowadzący prace rejestracyjne.

Wreszcie rok 1987 to „seminarium emilcinie” zorganizowane w Lublinie w dniach 16—17 maja, poświęcone przedstawieniu wyników badań najsłynniejszego w Polsce przypadku Bliskiego Spotkania III Stopnia (lub też IV Stopnia wg nowszej nomenklatury) z 10 maja 1978 r. w Emilcinie, oraz spotkanie w Warszawie z okazji „40-lecia współczesnej ery NOL” zorganizowane przez „UFO Video” w dn. 28 listopada.

Rok 1988 — jak dotychczas — zapisał się tylko spotkaniem roboczym w dn. 6 lutego, na którym omówiono dotychczasowe wyniki prac rejestracyjnych oraz ustalono plan tych prac na rok bieżący.

Tak w skrócie wygląda historia polskiego ruchu ufologicznego. Wymaga ona jednak pewnych uzupełnień, gdyż należałoby wspomnieć o dotychczasowych osiągnięciach polskich ufologów. Niewątpliwie największym z nich jest istnienie w Polsce ruchu ufologicznego — w jedynym kraju z całego obozu państw socjalistycznych. Kolejne — to opracowanie pionierskich prac ufologicznych: „Poradnik. Rejestracja obserwacji NOL” (autor — **Krzysztof Piechota**), „Bibliografia polskiej publicystyki ufologicznej 1947—1987” (**K. Piechota**, **B. Rzepecki**), oraz „Katalog obserwacji NOL w Polsce 1947—1985” (**K. Piechota**, **B. Rzepecki**), na podstawie którego opracowano „Centralną Kartotekę Anomalnych Zjawisk Wizualnych z terenu Polski” (obejmującą obecnie ponad 400 przypadków obserwacji NOL w Polsce w latach 1947—1987). Dodac do tego należy kilkanaście artykułów polskich ufologów opublikowanych w specjalistycznych czasopismach ufologicznych za granicą. Nie jest to wprawdzie dorobek imponujący, ale znaczący on wiele. Świadczy bowiem, że polski ruch ufologiczny nadal istnieje.

BRONISŁAW RZEPECKI
koordynator Grupy Badań NOL



Włoch czy Japończyk?

OD KILKU lat miłośników motoryzacji w naszym kraju rozpala w dyskusjach dylemat skąd pochodzić będzie następca samochodów produkowanych w FSO w Warszawie — z Włoch czy z Japonii? Rozmowy na temat tego następcy są długie i skomplikowane. Także z tej racji, że mówi się o pieniądzach. Ale to tylko dżentelmeni nie mówią o pieniądzach — oni je mają. Natomiast jaki jest stan polskiej gospodarki i stan polskiego zadłużenia każdy wie znakomicie. Nie wszyscy natomiast wiedzą, że ewentualne kredyty udzielone na uruchomienie produkcji nowego samochodu mogą być zajęte na poczet zadłużenia...

Kto zatem — DAIHATSU czy FIAT? Każda z negocjujących z Polską firm ma swoje plusy, ale także minusy. DAIHATSU należąca do grupy TOYOTY u nas znana jest z małych samochodów, także z silnikiem wysokoprężnym o pojemności nie przekraczającej 1000 ccm. Jednak na świecie, przede wszystkim w Azji południowo-wschodniej DAIHATSU kojarzy się przede wszystkim z samochodami dostawczymi. Prawda, że DAIHATSU to nowoczesna technika japońska, szansa na wprowadzenie do naszej gospodarki nowoczesnych technologii, ale DAIHATSU to także twardy japoński jen, stale drożejący na rynkach w porównaniu do dolara i przez to japońska oferta przeliczana na amerykańską walutę jawi się coraz mniej realna. Poza tym w myśleniu o japońskiej motoryzacji w naszym kraju dominuje przejęty z dotychczasowych umów z FIATEM system spłacania kredytu gotową produkcją. Trzeba się jednak zastanowić czy „japończyki” produkowane w Polsce byłyby chętnie kupowane na Zachodzie. Na razie kraje zachodnie dość skutecznie chronią się przed zalewem japońskiej motoryzacji — wyjątkiem są jednoślady — preferując rodzimą. Znosi się na to, że ograniczenia celne, przynajmniej w Europie zachodniej, zostaną zniesione w 1992 r. Czy jednak wtedy relatywnie tanie samochody japońskie będą mogły zalać zachodnie rynki? Powie ktoś, iż polsko-japoński produkt można by kierować na inne rynki, choćby arabskie, czy afrykańskie. Nie ma jednak pewności, że właśnie fabryki japońskie, od lat mocno na tych rynkach osadzone, zechcą tam wpuścić samochody z Warszawy...

FIAT z polską motoryzacją współpracuje od ponad półwiecza. Różne były etapy tej współpracy, ale ostatnimi laty układa się ona nie najgorzej. Wprawdzie samochody o marce „fiat” uważane są w Europie zachodniej za coś w rodzaju pojazdu popularnego, kupowanego w miarę tanio, nowoczesnego pod względem rozwiązań technicznych, ale z blachą nadwozia słabej jakości. Na polskim rynku są już tradycje obsługi „fiatów”. Prawda, że poprzednie oferty ze strony FIATA dla FSO nie były zbyt ponętne. Proponowano bowiem samochody konstruowane w latach siedemdziesiątych, a przecież pamiętać trzeba, iż zakup licencji, uruchomienie produkcji, przeciągnąć się lat kilka i w sumie takimi pojazdami, jakie dziś zakupimy wjedziemy w wiek XXI. Nie należy przypuszczać, by FIAT zaoferował któryś ze swych najnowszych modeli do produkcji w Warszawie. Wedle ostatnich przecieków informacyjnych rozmowy dotyczą pojazdu zbliżonego wyglądem do „fiata uno”, lecz z bagażnikiem z tyłu. Taki model wytwarzany jest pod nazwą „fiat duna” w Brazylii, ale rynek europejski także wykazuje nim zainteresowanie. Byłaby więc szansa zbytu — i spłaty kredytu — pojazdami z FSO gdyby doszło do skutku zawarcie umowy z FIATEM. Taki w miarę nowoczesny samochód — nie tylko pod względem linii nadwozia, ale i rozwiązań technicznych — bez obaw o zbyt mógłby znajdować się w produkcji do granic wieku XX. A przy tym byłby to samochód dla każdego, bowiem — przypomnę — do „fiata uno” już obecnie montowana jest szeroka gama silników od benzynowego o pojemności 903 ccm, do wysokoprężnego o pojemności 1700 ccm, w tym i nowoczesne, lekkie i bardzo trwałe silniki FIRE z „lancii”.

Co jeździć będzie po naszych drogach w ostatnim dziesięcioleciu XX wieku — przekonamy się po sfinalizowaniu rozmów. Być może nowoczesność do FSO dotrze z Japonii, być może z Włoch. Zobaczymy.

WOJCIECH MACHNICKI

KRONIKA WYPADKÓW

lizjach drogowych. W 26 z nich zawinili pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 9 wypadków i kolizji, w tym 4 zawinione, w ZAC — 9 (1 zawiniony), w ZAW — 19 (4 zawinione), w ZAP — 10 (3 zawinione), w ZTH — 36 (5 zawinionych), w ZTP — 40 (4 zawinione), w ZTX — 8 (1 zawiniony), w ZTS — 5 (4 zawinione), w innych pojazdach — 7.

4 maja o godz. 16.30 przy ulicy Konopnickiej, autobus linii „173” prowadzony przez kierowcę R. J., potrącił 8-letniego chłopca, który wbiegł na jezdnię. Chłopiec doznał ciężkich obrażeń ciała. Lekkich obrażeń ciała doznały dwie pasażerki autobusu, które podczas gwałtownego hamowa-

Inne spojrzenie na inwestycje

KRAKOWSKIE zajezdnie tramwajowe pekają w szwach. Te istniejące, budowane przed kilkudziesięciu laty, z biegiem czasu musiały przyjmować coraz więcej tramwajów. Przez lata wagon tramwajowy zmieniał się konstrukcyjnie i wymiary jego są dziś inne. Toteż w naszych obiektach tramwajowych trwa nieustająca modernizacja. Przybywa torów zewnętrznych i wszelkiego rodzaju przybudówek. W nieskończoność tego jednak robić nie można, bo terenu powiększyć się nie da.

Od lat trwały starania by uzyskać miejsce na budowę bazy tramwajowej. Będzie nowa zajezdnia w kompleksie budynków przy ul. Łokietka, ale to sprawa dalekiej przyszłości. Tymczasem powstaje tam zajezdnia autobusowa. Od wielu lat zabiegano o lokalizację zajezdni w Nowej Hucie. Nareszcie lokalizację znaleziono, uzyskano na nią zgodę. Jest wykonawca, jest i projektant. Jest też ciekawe podejście do prac początkowych. Mając wskazanie lokalizacyjne zlecił pracę projektową. Plany wykonuje łódzkie biuro projektów. Ma być kilka wariantów rozwiązań.

Na czym polega to inne podejście do nowo powstającej inwestycji? Otóż już przy wstępnych pracach projektowych bierze udział główny wy-

konawca i użytkownik przyszłych obiektów.

Takie rozpoczęcie budowy uchroni być może wszystkich zainteresowanych od ciągłych prze-projektowań już w trakcie budowy. Nasi fachowcy określają wymogi jakie muszą być spełnione, wykonawca materiał, z którego będzie mógł budować obiekty, a projektant plan przyszłych obiektów. Już podczas pierwszego spotkania zainteresowanych zmieniono część założeń, wydawałoby się drobnymi, ale jakże istotnymi w przyszłej eksploatacji.

Parę lat temu najtrudniejszym zadaniem była lokalizacja zajezdni. Dziś równie poważnym problemem jest materiał. Nie tak dawno pisałam o likwidacji ostatniego drewnianego obiektu w kompleksie budynków Rzemieślnicza—Brozka. Czyżby znów przyszło nam wracać do budów z drewnianych pali? Pytanie wcale nie retoryczne. Prace przy Łokietka opóźniają się właśnie z powodu braku konstrukcji stalowych. Znając jednak wykonawcę (Budostal II) cieszy się bodajże najlepszą opinią wierzmy, że upora się z tym problemem.

Przy okazji tej inwestycji warto jeszcze nadmienić, że po raz pierwszy tak ważna i duża budowa będzie prowadzona własnymi siłami inwestycyjnymi.

F. SERWIN

Prosto ze skrzyżowania

NARZEKAJA mieszkańcy ulicy Fredry na MPK i mają chyba rację, bo nie dość, że rozkłady jazdy linii 155 i 165 są tak zsynchronizowane, że autobusy to jadą za sobą co 3 min (i to zgodnie z rozkładem jazdy), to znów przerwa między autobusami dochodzi do 50 min., to jeszcze wiata ustawiona na przystanku przy Szkole Podstawowej nr 56 przestała po okresie zimowym w ogóle spełniać swą rolę. Nie chodzi przy tym o to, by ustawić tam nową, piękną wiatę aluminiową. „Wy-starczy wyremontować tę starą” — mówią pasażerowie spotkani na przystanku. A trzeba tylko zlikwidować dziurę w dachu, założyć nową rynnę i postawić drewniane ławki. Może to rzeczywiście nie takie trudne?

WYJĄTKOWO śpieszył się do zajezdni motorniczy „18” 6 czerwca wieczorem. Doszło do tego, że o godz. 19.05 pod Filharmonią rozpedził pieszych

na przejściu, przy zielonym dla nich świetle i w kawalerskim tempie znalazł się na środku skrzyżowania, budząc wśród innych pojazdów spore zamieszanie. Dopiero wówczas chyba zorientował się co robi, bo skrzyżowanie opuszczał jeszcze przed, ale przekraczając przy tym wszystkie ograniczenia prędkości na tym. Ciekawe, dokąd było mu tak pilno?

NADSZEDŁ sezon nagłych i gwałtownych burz, co nie jest przyjemne ani dla pasażerów, ani dla prowadzących pojazdy. Warto jednak byłoby, by np. motorowi czuli się gospodarzami kierowanych przez siebie pojazdów i w obliczu zbliżającego się deszczu (np. na końcówce, ale można też chyba i na linii) pozamykali wszystkie okna w wagonach. Obecnie sprawa wygląda tak, że wsiadając do niektórych wagonów w czasie deszczu nie można usiąść na żadnym siedzeniu z powodu stojących w nich ogromnych kałuż. Szczęśliwcy, którym udało się znaleźć suche siedzenia też mają z reguły pecha, gdyż siadając mocno zwykłe rękawy w wodzie stojącej w gumowych rowkach pod oknem. Nic dziwnego, że w takim tramwaju pod adresem MPK i jego pracowników słychać wcale niewybredne epitet.

(A. Z.)

I miejsce dla orłów

(Dokończenie ze str. 1)

Jak się dowiedzieliśmy tematem pracy konkursowej pana Malca były orły. Cykl 12 zdjęć, na których uwiecznione zostały te ptaki znajdujące się na różnych krakowskich budowach. Orły na fotografiach pana Malca mają przeróżne kształty, są w koronach na głowach i bez koron, a wszystko to zależy od stylu i epoki, w której każdy z nich został stworzony jako symbol naszego godła narodowego. Panu Władysławowi Malcowi serdecznie gratulujemy.

(M.B.)



O LINII autobusowej „139” pisaliśmy już wiele razy. Zdawało się, że dobrze, ale częściej chyba nie najlepiej. Jest to linia trudna, na co składa się bardzo długa trasa i duże przeciążenie. Niestety w godzinach szczytów komunikacyjnych dnia, nadal na tej linii jest nie najlepiej. Na niektórych przystankach do autobusu linii „139” albo się wchodzi z olbrzymim trudem, albo się w ogóle nie wchodzi. Na pewno rozładowałoby tę sytuację zwiększenie ilości kursujących wozów... tylko skąd je wziąć?

W środę 18 maja o godzinie 7.30, na przystanku przy ulicy 29 Listopada (przy blokach kolejowych) autobus tej linii przyjechał tak przeładowany, że nikt z oczekujących na niego pasażerów nie widział szans wejścia do środka. Kierowca otworzył wszystkie drzwi wozu, przednie również, nie starał się niepokoić sygnałem odjazdu wchodzących i czekał aż maksymalna ilość pasażerów do autobusu wejdzie. I weszło naprawdę jeszcze dużo osób, a

DOBIEGŁY końca rozgrywki o mistrzostwo klasy okręgowej w piłce nożnej. Zwycięstwa z początku czerwca sprawiły, że zespół zdołał utrzymać się w swej klasie. Szczególnie cenne były sukcesy nad sąsiadami z tabeli — 2-0 z Prądnicką i aż 6-0 z Prokocimem na jego boisku. Udało się też rewanż za porażkę ze Strażakiem Rączna w rundzie jesiennej. Tym razem w Rącznej nie było niespodzianki, chociaż gospodarze prowadzili do przerwy 2-1. Ostatecznie Tramwaj wygrał 4-2.

Happy end piłkarzy Tramwaju

W bramki obfitował też przedostatni mecz rozgrywek z jedną z lepszych drużyn „okręgowki” — Switem z Krzeszowic. Wynik 3-3. Te rezultaty, jak i zwycięstwo 1-0 we wcześniejszym wyjazdowym meczu z III-ligowym już Wawelem, pozwalają z optymizmem czekać na kolejny sezon rozgrywkowy, który może być bardzo ważny, wobec przesądzonej już reorganizacji systemu rozgrywek. Zajęcie czołowego miejsca, oznaczać może awans do nowo tworzonej klasy rozgrywkowej.

Podsumowanie obecnego sezonu spróbujemy zamieścić w następnym numerze „Sygnałów”.

(kg)

Pasażerowie dziękują za życzliwość

trzy młode dziewczyny — jak z późniejszej rozmowy wynikało — weszły i stanęły od strony kabiny kierowcy, który nie powiedział do nich ani słowa o zasłanianiu mu widoczności, ponieważ zdawał sobie sprawę z tego, że każdy chce gdzieś tam dojechać i to w miarę punktualnie. Trudno tu nie dodać, że sposób prowadzenia tak przeładowanego wozu był bardzo ostrożny, co szczególnie odczuwało się na zakrętach. Prócz wyrazów podziękowania w imieniu własnym i innych pasażerów, którzy bardzo mile wyrażali się o życzliwości kierowcy MPK, dodam jeszcze, że prowadził on wóz z numerem bocznym 34206.

Olbrzymi tłok w tym autobusie rozładowany został dopiero na przystanku przy Parku Krakowskim. W niespełna minutę za przeciążonym do granic możliwości autobusem linii „139” z numerem bocznym 34206 nadjechał drugi autobus tej linii, z numerem bocznym 34155 i już z o wiele mniejszą ilością pasażerów. (M. B.)

16 maja — sprząająca Maria Ogrodny z ZAW, na skutek przypadkowego przewrócenia przez jednego z pracowników kubka z gorącą herbatą, doznała oparzenia prawej ręki. Przyczyna wypadku obiektywna.

24 maja — elektryk samochodowy Jerzy Panuś z ZAP, podczas naprawy alternatora w autobusie — w momencie otwierania klapy nad silnikiem, skaleczył się w trzeci palec lewej dłoni. Wina uszkodzonego, ponieważ nie zachował odpowiednich środków ostrożności.

25 maja — mechanik samochodowy Jacek Strączek z ZAC, podczas przecinania płaskownika, uderzony został jednym z jego elementów w twarz i doznał rozcięcia prawego policzka. Wina uszkodzonego, ponieważ nie zachował odpowiednich środków ostrożności.

W maju pojazdy brały udział w 143 wypadkach i ko-



PODOBNO LOSY
MAJĄ BYĆ
NA KARTKI...



WYBIĆ CZY ODSUNĄĆ?

Gdzie podzieliły się uchwyty do odmykania okien w pojazdach komunikacji miejskiej — zastanawiają się pasażerowie. W upalne dni nie można otworzyć okna. Mało który skład tramwajowy ma ich komplet, brakuje ich w autobusach. Zgoda, że niszczą pasażerowie, chociaż nie jestem przekonana czy celowo. Nie oznaczają to jednak, że nie należy ich zakładać.

KTOŚ POMYŚLAŁ

Dyplom temu, kto wymyślił objazd dla autobusu „174” wokół placu Bohaterów Getta w stronę Kurdwanowa. Przecież można było przenieść przystanek na drugą stronę ulicy. Tymczasem autobus podjeżdżał na stary przystanek, po czym, by móc wejść na trasę objazdu, robił rundę wokół placu. Komentarze pasażerów w stylu „gdzie ten idiota jedzie” „czy on zważował”, są tymi łagodniejszymi. O stracie paliwa i kursów w Płaszowie wolałam nie pytać. Dla porządku tylko przypominam, że powodem „konfliktu ekologicznego” z mieszkańcami okolicznych domów, do jakiego doszło jakiś czas temu, były właśnie spaliny z naszych autobusów. (fif)

Podenerwowany kontroler do pasażera, który twierdzi, że skasował bilet, ale mimo usilnych poszukiwań po wszystkich kieszeniach nie może go znaleźć:

— Czy uważa pan, że jestem skończonym idiotą?!

— No nie, ale mogę się mylić...

Mały Jasiu do przyjaciela Stasia:

— Mój tatuś ma dwa autobusy, dwa tramwaje, dwie taksówki, dwa konie i dwa samoloty...

— Nie kłam, i tak ci nie uwierzę.

— Wcale nie kłamię. Tata wziął w agencję karuzelę!



Lekarz mówi do pacjenta:

— Mówi pan, że dwa tygodnie temu zwichnął pan nogę, wysiadając z tramwaju i dopiero dzisiaj pan do mnie przychodzi?!

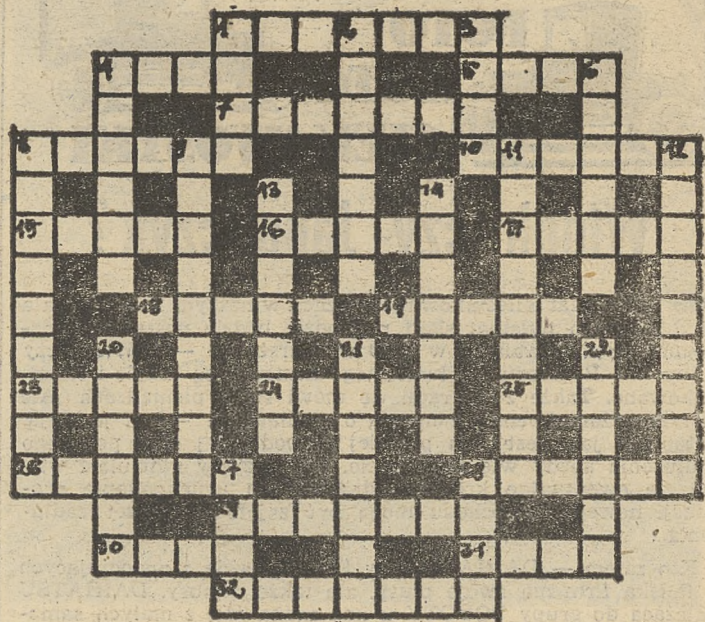
— Nie chciałem, żeby się żona czegoś domyśliła, bo kiedy mi coś dolega, zaraz mówi, że bym przestał pić...

W zakładowym bloku jeden z mieszkańców zwraca się z zadośćuczynieniem do sąsiada:

— Pańska żona, tak pana serdecznie ścisnęła, jak pan wraca z pracy...

— Tak, ale to się zdarza tylko w dniu wypłaty. Wtedy szuka portfela...

KRZYŻÓWKA NR 12



POZIOMO: 1. sejmowa, sanitarna lub lekarska, 4. stolica Egiptu, 5. umiar, 7. zbrojna napaść, 8. olbrzymie drzewo rosnące w Afryce, 10. nakrycie głowy, 15. bez ubrania, 16. Szczepanik, Wysocki lub Skarga, 17. Adam z Łobzowskiej, 18. stosuje się go pod fundamenty 19. oficerski obóz jeńców w czasie II wojny światowej, 23 są w kominie, 24. wiszące łóżko, 25. podziemny korytarz, 26. orszak, straż, poczet, 28. rysownik, 29. motylkowa, strączkowa lub pnąca, 30. areszt, więzienie, 31. krzywe nogi, 32. stoi na nim choinka.

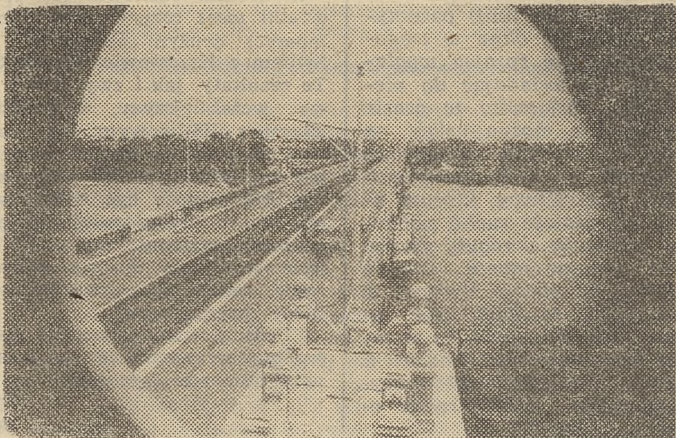
PIONOWO: 1. jadalny skorupiak, 2. członek grupy filozofów, 3. nagły, gwałtowny, napad, 4. niejedna w morzu, 6. drewniana lub metalowa skrzynia, 8. dwużefca, 9. nie pijący alkoholu, 11. z niego delikatne i białe przedmioty ozdobne, 12. pijak, 13. na niemowlęciu, 14. dział sztuk plastycznych, 20. materiał podatny do użytku w odpadach, 21. sygnały, 22. Zagłoba, 27. napój alkoholowy, 28. lasek.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 10

Poziomo: okup, Oleg, arba, rabata, Borneo, opar, amok, malina, bekas, nanos, nakaz, zaimek mada, Piza, rzutek, Adorno, Etna, Nana, kula.

Pionowo: nabab, obrok, kankan, prom, obol, lapis, etan, garaż, Romeo, Amon, sake, Samuel, kaden, szpan, bizon, katta, zakaz, Aida, mara, krok.

NAGRODĘ za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki wylosował Czesław Kopicik.



W Warszawie po 2 latach i 10 miesiącach prac remontowych, oddano do ponownego użytku most Poniatowskiego. W akcie przekazania przeprawy udział wziął premier Zbigniew Messner. W czasie trwania remontu wymieniono 4 najstarsze przesłasy, instalacje i urządzenia znajdujące się na moście, pozostałe elementy przeprawy zostały odnowione. Ruch powrócił na most 17 czerwca wieczorem. Wiaduki mostu gotowy będzie latem przyszłego roku.

WIELKA AWARIA W WROCŁAWIU

Ponad dwie doby ekipy specjalistów z Zakładu Energetycznego usuwały we Wrocławiu skutki dużej awarii, która 20 bm. pozbawiła energii elektrycznej w mieście nad Odrą ponad 80 tys. odbiorców, m.in. 2 szpitale, trasę linii tramwajowej, osiedla mieszkaniowe „Huby” i „Gaj”. Awarię spowodowało przerwanie przez koparkę dwóch głównych kabli energetycznych; powstało zwarcie i straty szacowane wstępnie na 15 mln złotych (w wartości samych tylko spalonych lub zniszczonych urządzeń ener-

Mieszanka nie tylko

getycznych), załoga koparki pracowała na zlecenie Rejonu Dróg Publicznych we Wrocławiu. Wykopy wykonywano w rejonie osiedli mieszkaniowych, szpitali, głównych arterii komunikacyjnych bez planów rozmieszczenia kabli.

BĘDZIE W PEŁNI NOWOCZEŚNIE

Polscy budowniczowie kolej podziemnej doskonale opanowali technikę pracy. Metody stosowane przez nich są w pełni nowoczesne na światowym poziomie — powiedział zast. ministra budownictwa komunikacyjnego ZSRR zarządem pełnomocnik rządu ZSRR ds. budowy metra w Warszawie Oleg Makarow. Pozwala to mieć pewność że metro — bezsprzecznie najlepszy środek komunikacji miejskiej, tak bardzo potrzebny stolicy Polski — będzie w pełni nowoczesne. Polscy architekci szukają

nowych rozwiązań architektonicznych stacji i trzeba przyznać, że są one rzeczywiście ciekawe i oryginalne. Min. Makarow i pełnomocnik rządu PRL ds. budowy metra Jerzy Majewski, podpisali w czerwcu protokół o dalszej współpracy gospodarczej i technicznej przy budowie pierwszej linii metra w Warszawie.

ZNÓW BĘDZIE MOŻNA DZWONIĆ PO TAKSÓWKĘ

W Lublinie niebawem znów będzie można zadzwonić po taksówkę. Do reaktywowania zlikwidowanego przed kilkoma laty systemu radio-taxi

r. i zakończono w terminie w tym miesiącu. Dworzec przekazano do eksploatacji. W funkcjonalnie urządzonym obiekcie mieszczą się kasy, poczekalnie oraz placówka gastronomiczna. Z 12 stanowisk peronowych w godzinach szczytu odprawianych będzie ok. 50 autobusów, obsługujących kilkanaście linii podmiejskich.

TRANSPORT W AMSTERDAMIE SPARALIŻOWANY

Tramwaje, autobusy i metro nie kursowały w Amsterdamie w związku z 24-godzinnym strajkiem pracowników

które można było wygrać w tej nietypowej loterii, były m.in. radia tranzystorowe i dwutygodniowe wycieczki. Pomysł okazał się skuteczny.

W IZRAELU STANĄŁ TRANSPORT MIEJSKI

60 tys. izraelskich pracowników państwowych przystąpiło w połowie czerwca do strajku, domagając się podwyższenia płac. Zamknięte były niemal wszystkie urzędy państwowe, sparaliżowany został ruch kolejowy i transport miejski.

WŁOSI ŻĄDAJĄ WYŻSZYCH PŁAC

Na 30 czerwca zapowiadziany został ogólnowłoski strajk pracowników miejskiej komunikacji autobusowej, tramwajowej i metra. Wyszukają oni m.in. żądania płacowe.

CEGLA W TAKSÓWKARZA

12-letni chłopiec wsiadł do krakowskiej taksówki i poprosił o podwiezienie go w rejon Siemnik. Na miejscu, gdy licznik wybił 1400 zł, chłopak wyjął duży kamień, uderzył w skroni taksówkarza i zaczął uciekać. Oszokowany kierowca zdołał dogonić napastnika i odprowadzić go do komisariatu milicji.

POBIŁY SIĘ O TAKSÓWKARZA

Dwie zazdrosne policjantki brazylijskie obojętnie się na środku ulicy w Recife o wzęły pewnego taksówkarza. Po rekonesansach jedna z nich wyciągnęła służbowy pistolet grożąc rywalce krwawą zemstą. Obie panie zostały zwolnione ze służby, taksówkarz zaś na wszelki wypadek zmienił rejon swoich codziennych kursów.

(Oprac. 1-k)

SKUTECZNA WALKA Z GAPOWICZAMI

W stolicy Mongolii, Ulan Bator, kuponami w losowaniu jednej z tamtejszych loterii były bilety na przejazd autobusami. Celem tej akcji było zlikwidowanie jazdy na gapę. Jednocześnie władze Ulan Bator liczyły na to, że losowanie biletów jako kuponów w loterii przyczyni się do wprowadzenia większej czystości w autobusach i trolejbusach, a także na przystankach. Wśród nagród,

NOWY DWORZEC MPK W RADOMIU

Jednym z wniosków przedkładańców przez mieszkańców 230-tysięcznego Radomia w czasie bieżącej kadencji rady narodowej była budowa dworca linii podmiejskiej MPK. Inwestycję rozpoczęto w 1986