

obsługiwany
BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

Co dalej z lubelskim futbolem?

Rozmowa z trenerem Bronisławem Waligórą

str. 5

kamena

LUBLIN 6 VII 1980 NR 14 (708)

DWUTYGODNIK SPOLECZNO-KULTURALNY

CENA 3 ZŁ

Literatura w kapsułkach?

POTEGA tego środka przekazu irytuje. Mówi się o nim jako o państwie telewizyjnym. Jest sceną i ekranem dla milionów. Jej przypisuje się zło cywilizacyjne, sugładę kina, literatury, teatru. Telewizja zmienia gusty, wartości, jednych czyni idolami, innych pogrąża w ciemną zapomnianą Dyktuje prawa popularności, a zatem i prawa rynku kulturalnego.

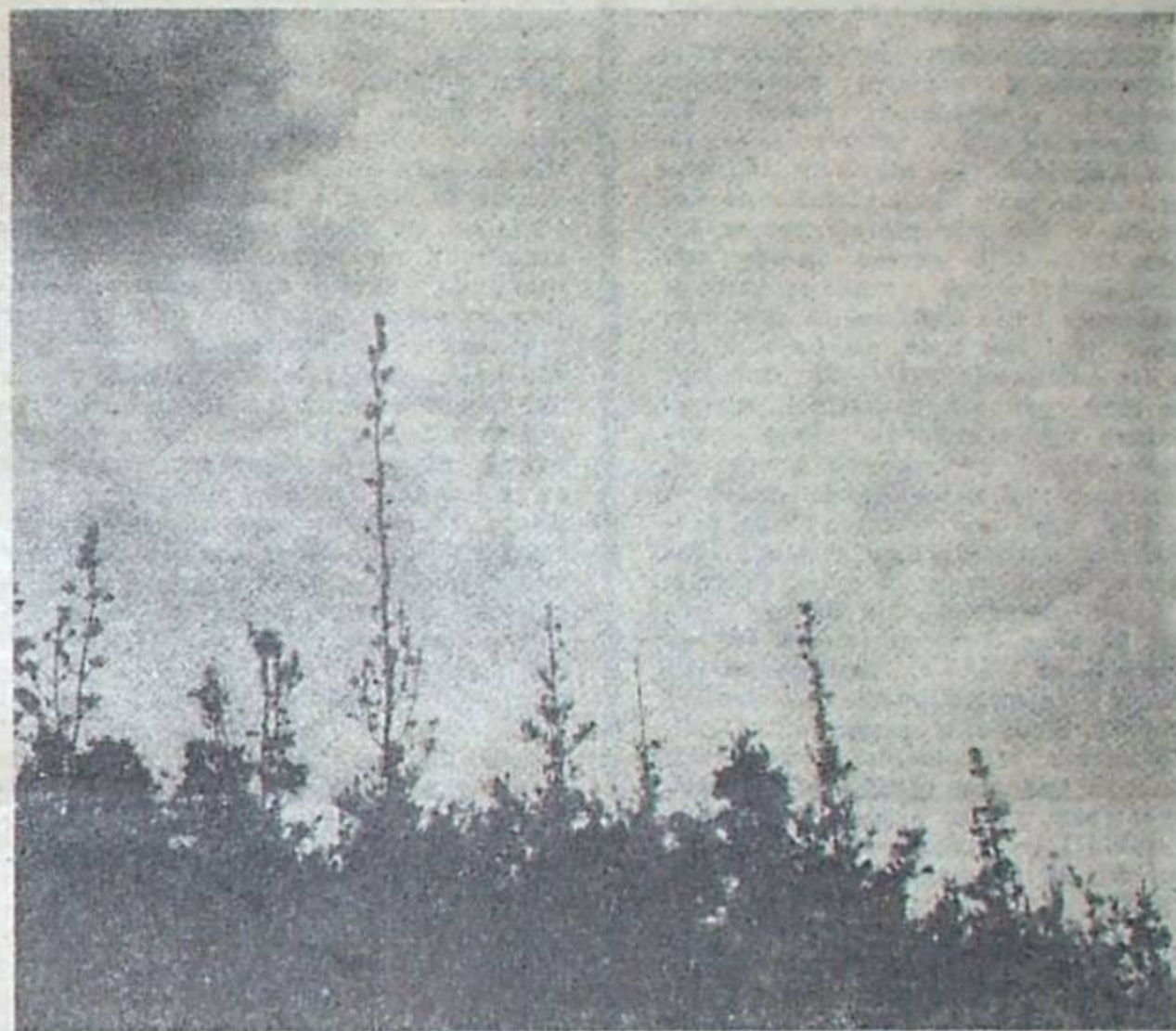
Z niepokojem śledzą rozwój tego twórczo ludzkie kultury, wśród nich — szczególnie — pisarze. Co dają, co proponuje społeczeństwu telewizja z tej fundamentalnej dziedziny myśli i ducha, jaką jest literatura? Jakie kanony lansuje, co odrzuca i dlaczego?

Niedawno nad tymi problemami obradowało poszerzone plenium Zarządu

Głównego ZLP. Podsądnyymi byli przedstawiciele telewizji. Oskarżycielami — pisarze i krytycy. Dyskusja trwała ponad 7 godzin. Telewizja broniła się zdecydowanie i rzeczowo. Pisarze i krytycy atakowali zaciekle i... rzeczowo. I pod koniec tego maratonu powstała przedziwna sytuacja: wszyscy lub prawie wszyscy mieli rację.

Po dyskusji, w której zabierał głos redaktor naczelny redakcji Publicystyki TV Komitetu do spraw Radia i Telewizji, Tadeusz Pikulski, poprosiłem go o spojrzenie raz jeszcze, „z lotu ptaka”, na całość problemu, któremu na imię: sztuka i — literatura w telewizji.

Dokończenie na str. 7



O osobliwościach Roztoczańskiego Parku Narodowego — str. 4
Fot. W. Stępień

Dlaczego tak się dzieje, że przy rosnącym w Polsce zainteresowaniu społecznym starymi samochodami, ich liczba maleje z roku na rok, a stan zachowania pogarsza się w tym samym niemal rytmie? Na to pytanie odpowiadają uczestnicy kolejnej dyskusji redakcyjnej, wybitni znawcy przedmiotu: **Jerzy Jasiuk** — dyrektor Muzeum Techniki w Warszawie, **Mieczysław Kurzątkowski** — historyk sztuki, autor artykułów o potrzebie ochrony starych samochodów, **Jan Milczek** — przewodniczący Koła Samochodów Zabytkowych przy Automobilklubie Lubelskim, **Stanisław Roliński** — reemigrant z USA, znawca starych samochodów, **Witold Rychter** — autor fundamentalnych „Dziejów samochodu” i innych publikacji, rzeczoznawca samochodowy, **Romuald Topilko** — rzecznik prasowy Głównego Urzędu Cel w Warszawie, **Władysław Wieniawski** — kierownik Sekretariatu Rady Motoryzacyjnej przy Radzie Ministrów PRL. Redakcję reprezentował i dyskusję zrelacjonował **Ireneusz J. Kamiński**.

Ireneusz J. Kamiński: — Jeśli zgodzicie się, panowie, że istnieje w Polsce potrzeba prawnej i muzealnej ochrony starych samochodów, obiektów należących wszak do dóbr kultury, to może ktoś zechce mi wyjaśnić, dlaczego nie ma dotąd w kraju odpowiedniego muzeum?

Władysław Wieniawski: — Próby powołania takiej placówki podejmowano już kilkakrotnie, lecz wszystkie rozbiły się o trudności materialne, o różne przeszkody. O aktualności sprawy może świadczyć fakt, że w tej chwili kilka ośrodków stara się uruchomić takie muzeum: Bydgoszcz, Szczecin, Lublin — jeśli sędzić po dzisiejszej inicjatywie redakcji. Warto przy tym

wiedzieć, że zostały opracowane, przez nieżyjącego już Aleksandra Rostockiego, zasady klasyfikacji samochodów pod kątem ich wartości zabytkowej, co jest szczególnie ważne wobec ciągłego ponawianych prób wywozu co ciekawszych egzemplarzy z Polski, podejmowanych przez przedstawicieli „wyspecjalizowanych” firm zagranicznych, oczywiście, nie tylko przez nich. Polski Związek Motorowy, Rada Główna Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego oraz inne zainteresowane instytucje powinny obecnie pójść krok dalej: ustalić generalną zasadę, w myśl której wszystkie samochody określonego wieku i wartości muszą trafić do jednolitej ewidencji, niezależ-

nie od tego, czy znajdują się w rękach prywatnych, czy w muzeum. Taki system obowiązuje np. w Wielkiej Brytanii. Poza wszelkimi innymi korzyściami, ewidencja taka umożliwiłaby utrzymanie kontaktu z właścicielami, pomaganie im w rekonstrukcji i remontach samochodów.

Witold Rychter: — Wszyscy jesteśmy jednego zdania: Polska ma wybitnie niekorzystne usytuowanie, jeśli chodzi o stare samochody. Ogromna ich część została wytluczona podczas wojny, trochę faktycznie starych samochodów znajduje się w Muzeum Techniki dyrektora Jasiuka, ale instytucja ta nie ma możliwości uruchomienia specjalnego muzeum motoryzacji ze

względu na ograniczone warunki lokalowe i kadrowe... Poza tym nawet wysoko postawione osobistości, tkwiące w przemyśle samochodowym, nie mają pojęcia, że Polska miała przed wojną własne konstrukcje samochodowe. Kiedy na Radzie Motoryzacyjnej stanęła swego czasu sprawa muzeum samochodów, pewien resortowy wiceminister oświadczył z irytacją, że to nonsens, bo przed wyzwoleniem w 44 roku kraj nasz nie posiadał rodzimych modeli. No to wtedy ja się zdenerwowałem, dając stosowny wykład historyczny. Niestety, wiceminister opuścił salę... Więc istnia-

Dokończenie na str. 6-7.

Smutek starych samochodów

„Odprawa posłów greckich”

Maria Bechez-Rudnicka

OFERUJĄC miłośnikom pięknych widowisk klasycznych „Odprawę posłów greckich” w inscenizacji Jerzego Rakowieckiego, zaiste wspaniałym akcentem zamyka Teatr im. J. Osterwy swój sezon w siedzibie i zarazem otwiera, na zaproszenie władz „polskiej Padwy”, czwarte już z kolei Zamojskie Lato Teatralne.

Trudno byłoby o trafniejszy wybór pozycji repertuarowej, kiedy z obchodami 450-lecia urodzin i 400-lecia śmierci Jana Kochanowskiego łączą się obchody 400-lecia założenia Zamościa oraz 450-lecia urodzin Jana Zamojskiego, dla którego, jak wiadomo, dzieło zostało napisane. Przy tak szczęsnym zbiegu doniosłych rocznic prezentacja lubelskiego teatru na tegorocznym ZLT staje się niewątpliwie wydarzeniem artystycznym w skali ogólnokrajowej.

Lublin przyjął premierę ze szczerym aplauzem. Jesi to spektakl nieprzeciętnej urody audialnej i wizualnej.

Jerzy Rakowiecki zawsze umiał pogodzić świeżość inscenizacji z wiernością autorowi. W gronie wybitnych reżyserów polskich należy on do niewielkiej dziś liczby tych, co nie robią z dzieła pisarza swojej parafrazy, obliczonej na consensus opinii emokierów o smaku podporządkowanym dyktatowi ultra- czy pseudo-awangardzistów. Od nich, pragnących sobą „cały świat zadziwić”, różni chyba Rakowieckiego przede wszystkim wyzbycie się egocentryzmu. Sądzę, iż przystępując do swej pracy twórczej, szuka on z pełnym poczuciem odpowiedzialności takiego nowoczesnego kształtu scenicznego, w którym żaden szczegół nie kolidowałby z myślą przewodnią dzieła, ani ze stylem pisarskim autora. Tę wyjątkowo cenną zaletę reżysera operującego, że tak powiem, asonansami, nie zaś dysonansami, poznał Lublin już w r. 1960, przy okazji zrealizowanego na scenie im. J. Osterwy „Cyda”. Korygując Wyspiańskiego Corneillem, usuwając właśnie dysonanse młodopolskie, przywrócił Rakowiecki scenicznemu „Cydowi” młodość. Naprawdę porwijający był ten „Cyd” ze Stanisławem Mikulskim, Danutą Nagorną, Teresą Lassotą, Lechem Skolimowskim, Włodzimierzem Wiszniewskim. I z nieodżałowanym Aleksandrem Aleksym...

Podobny casus, tylko że przy mniej drastycznej potrzebie wyboru, mieliśmy przed paru laty, gdy Jerzy Rakowiecki, dostrzegłszy bystrym okiem w molieryowym Don Juanie — demaskatora, odrzucił, wbrew balaunatnym tradycjom, jego potępienie, inscenizując całą hecę z Komandorem pod groteskę, jako wyraźną kpinę Mollera z fałszywych bigotów i lizusów wszelkiego autoramentu.

Pamiętam także klarowność I aktu „Sulkowskiego” (r. 1960), tę nadzwyczaj precyzyjnie wyreżyserowaną rozmowę żołnierzy-ehłopów przy ognisku obozowym pod Weroną, chłopski komentarz podany ściśle według Zeromskiego... Pamiętam, jak wymowny kształt sceniczny nadał Rakowiecki myślowi O'Neill'a w niełatwej sztuce „Księżyc świeci nieszczęśliwym”...

Nie należy wszak wysnuwać z tych moich wspomnień wniosku, jakoby dochowując należnej wierności intencjom Jana Kochanowskiego, miał Rakowiecki inscenizować jego tragedię z pedantycznym zachowaniem układu wszystkich kwestii. Wręcz przeciwnie — kolejność ich uległa w spektaklu gruntownym zmianom. I muszę powiedzieć, że ten akt odwagi, kontrolowany pietyzmem dla poety z Czarnolasu, wyszedł prezentacji dzieła bezsprzecznie na dobre.

Ze wszelkich miar było przecie uprawnione i nawet



Nina Skoluba (Helena) i Zofia Słefańska (Pani Stara).

Fot. W. Stępień

wprost nieodzowne, z punktu widzenia dynamiki dramaturgicznej, przetworzenie przez reżysera 180-wierszowej relacji Posła w bezpośrednie wypowiedzi dramatis personae: Aleksandra, Priama i Antenora, tudzież Iketaona, Eneasza, Pantusa, Tymetes, Lampona, Ukalegona, których Posel wymienia. Dynamice akcji służy też podział tak uzyskanego zebrania Rady na dwie części. Po mowie bowiem Aleksandra, przerywanej okrzykami aprobujących („zapóżyczonymi” z jego tekstu), wypowiada się z kolei naświetlony reflektorami Chorus, o „żędzach” młodości, a zaraz po tej wypowiedzi następująca wiek-za, liryczna, scena Heleny i Pani Starej poprzedza w inscenizacji bezpośrednie przemówienie Antenora na „wznowionym” zebraniu Rady.

Wszystkie inne jeszcze, liczne, zmiany kolejności w monologach i dialogach celnie ożywiają stylizowane na wzór antyczny cacko renesansowe. Czy trzeba mówić, jaki efekt emocjonalny daje

przeniesienie do finału spektaklu znakomitego passusu Chorus: „Wy, którzy pospolitą rzeczą władacie (...)”?

Rakowiecki rozwija akcję na dwóch poziomach. Rozpoczyna ją Chorus, składający się z pięciu „dziewic trojańskich”, o obliczach przestłoniętych maskami. Kapłankom podobne, ukazują się najpierw na brunatnym pomoście, skąd, schodami przy obu jego krańcach, zjeżdżają w milczeniu na plan dolny, by później tylko tam głos zabierać. Pomost przeznaczono na zebranie Rady.

Wygląda ów sejm nader okazałe, gdy zasiada na tych wysokościach butni panowie w deliach (aktorów dwunastu, statystów bodaj siedmiu, w dodatku sześć manekinów po magnacku wystrojonych). Splendor. Cóż dopiero, gdy reflektory naświetlą równocześnie plan dolny, gdzie odziane z grecka (prześlicznie!) „kapłanki”, schylone nad trójnogiem, rozniecają święty ogień, przed nadejściem Kasandry.

Panorama narracyjna „Odprawy posłów greckich” urosła w inscenizacji Jerzego Rakowieckiego do monumentalnego widowiska, które Polskę Batorego (jakby z płótna Matejki) ukazuje w bardzo wymownym i kunsztownym zestawieniu z konfliktem trojańsko-greckim.

Trzeba było niezwykle harmonijnej współpracy reżysera ze scenografem, żeby uzyskać taką perfekcję wizualną przedstawienia. Znana w całym kraju z zapалу artystycznego i pomysłowości, Liliana Jankowska, zaprojektowała z myślą o Ratuszu zamojskim dekorację jakby zastępczą, zdającą wszak egzamin cum laude i w przestrzeni scenicznego Teatru im. J. Osterwy, i w salach „terenowych”. Kostiumy z odkrywczością wręcz Kolumbową znacząca przymierze między dawnymi a nowymi lator: ot po prostu narzuca się na powszedni czarny kombinizon już to fragment białej togi, trymuśnie szarością „poszlakowanej”, już to wspomnianą wyżej staropolską delię.

Jednym z czołowych walorów spektaklu jest, powiedzielibyśmy — zestrojony doskonale z poezją słowa i ekspresją ruchu rytm kompozycji świetlnej (operator — Edward Ciechoński). Dopelniają też efektu trafnie sygnalizujące doniosłe momenty akcji — akcenty muzyczne (Krzysztof Duński). Ale co najważniejsze: o aktorach w tym spektaklu lubelskiego teatru dramatycznego można z czystym sumieniem mówić w samych superlatywach.

Znamy ze szkół postaci „Odprawy posłów greckich”, zbędne więc są tu charakterystyki. Wystarczy powiedzieć, że wszyscy, dosłownie wszyscy nasi aktorzy stanęli na wysokości zadania: Andrzej Rzechowski (Antenor), Henryk Sobiechart (Aleksander), Nina Skoluba (Helena), Zofia Słefańska (Pani Stara), Piotr Wysocki (Ulysses), Jan Wojciech Krzyszczyk (Menelaus), Roman Kruczkowski (Priamus), Zyta Polomska (Kassandra), Waldemar Starczyński (Rotmistrz), Ludwik Paczyński (Iketaon) — ci, którzy mieli „najwięcej do powiedzenia”, ale także i ci, którzy chętnie włączyli się do sprawy z paroma wersami (Ryszard Kolaszyński, Jerzy Turowicz, Tadeusz Kuduk, Maciej Polaski, Henryk Gońda).

Na osobne słowa uznania zasługuje Chorus: Maria Kaczkowska, Maria Karchowska, Grażyna Klodnicka, Maria Szczehówna, Anna Torończyk. Co za nieskazitelna dykcja w mowie chóralnej! I jaka plastyka ruchu: każda sytuacja — niezłym grupą spod dłuta rzeźbiarza.

Wracając do poszczególnych momentów spektaklu, pragnę zaznaczyć, że nie zapomina się tak przejmującego monologu Kasandry, jaki słyszeliśmy ostatnio w interpretacji artystki Teatru im. J. Osterwy, nie zapomina się też tak powiedzianego monologu Ulyssesa: „O nierządne królestwo i zgubienia bliskie (...)”. W finale apeli Jana Kochanowskiego do władz sprawujących pięknie mówi Jan Wojciech Krzyszczyk z towarzyszeniem całego zespołu. Kurtyna spada po wersach wziętych z „Orfeusza Sarmackiego”:

„Obywatele, jakie nadzieje w sercach,
Zamiary jakie wasze?”

Opuszczalam teatr ze świadomością moich obowiązków obywatelskich.

Jerzy Krzysztof Misiec

ŻEGNANY PRZEZ PERONY

żegnany przez perony odjechałem dworcem
milion przedziałów stało zatrzaśniętych
kolanami podróżnych
w WC wydrapywałem na ścianie
słowa z wczorajszego snu:
„nigdy nie wygrasz żadnej wojny
podchodzisz do tego z emocją
a wojny wygrywa się ambicją
a ambicja to podstęp i przebiegłość”
spłukiwanie niegramatycznych snów
pedałem

kto mówił te słowa
kto wcisnął mi w rękę bukiet kwiatów
kto zapomniał o kupnie biletu

żegnany przez perony odjechałem dworcem
nikt nie wspominał o kierunku jazdy.

NAD PROJEKTEM PAŃSTWA

niech wasz język zjeździe z wieży
babel na włóczgi wiecznej szlak
lub na obczyznę szukać schronienia
wtedy czyści wolni
jak pierwszy miód klarowni
będziemy częściami jednej całości
wyobraźnia i mądrość beczką
prochu nam będzie w naszych
mózgach czerwonych
od nocy bezsennych

w muzyce języka gdzieś za
siedmioma wykrzyknikami mieszka
sen naiwnie proroczy:
banalny lot ku słońcu
— kto tu dedałem kto ikarem

i nim staniemy u bram białych nocy
— kto ma zwyciężyć a kto stanąć
wśród poddanych.

już połączony z nocą światła krwią
a jeszcze nie przeczuty
nie odnaleziony w pokoju na parterze
jeszcze nie zaszczyty
szyba mroku się przewala
okruchy szkła deptane strachem
pokój się roi od litanii niemoralnych
w białe prześcieradło wbite ciało pióra
atramentowy orgazm się dopełnia
totalne kłamstwo nocy
dopite słoną szklanką wiersza.

(Utwory z tomu „Pisanie życiorysu”, który ukaże się w Wydawnictwie Lubelskim)

W ROZTOCZANSKIM PARKU NARODOWYM



POWOLANY został w 1974 roku jako trzynasty (w kolejności powstania) park narodowy w Polsce. Pod względem wartości przyrodniczych jest jednym z pierwszych. Tutaj m. in. znajduje się największe siedlisko pięknej rośliny z gatunku storczyków, bardzo u nas rzadkiej, choć noszącej nazwę „obuwik pospolity”, tu spotkać można rośliny relikwowe: zimoziół północny, zanokceć skalna, tu wreszcie występuje inna rzadkość — wąż Eskulapa, czy 700-letni dąb w osadzie leśnej Florianka...

O licznych pięknościach i unikalnościach parku pisaliśmy latem ubiegłego roku. Jego powierzchnia z 4800 ha została nie tak dawno powiększona do przeszło 6800 ha. Plan zagospodarowania przestrzennego parku znajduje się w fazie ostatnich uzgodnień i ma być zatwierdzony na jesiennej sesji Wojewódzkiej Rady Narodowej w Zamościu. Wstrzymano budowę fermy trzody chlewnej w Kątach jako szkodliwej dla przyrody parku (problem gnojowicy). Polityka władz terenowych preferuje owczarstwo i pszczelarstwo. I to są informacje krzepiace.

4 czerwca nad niektórymi rejonami parku przeleciała trąba powietrzna, ścinając korony drzew. Nad Czarnym Stawem (spiężnienie strumienia Swiersze) bór powalił drzewo. Przyroda sama reguluje swe wewnętrzne układy. I to są wiadomości neutralne.

Ale istnieją też informacje inne. W bezpośrednim sąsiedztwie parku znajduje się tartak, którego składowisko jest wylęgarnią kornika cetyńca, ten zaś ogolacza korony sosen, powodując obumieranie tych drzew (zdjęcie na str. 1). Tartak ma być podobno rozbudowywany i nie wiadomo na przykład, czy ktoś nocą nie doprowadzi doń bocznicę kolejową.

Stawy „Echo”, znajdujące się obok ścisłego rezerwatu Bukowa Góra, będą służyły za publiczne kąpielisko, dopóki nie zostanie zbudowany zbiornik wodny w okolicy wsi Rudki (ta budowa ma ruszyć jesienią, tylko wykonawca stawia ciężkie warunki, domagając się od inwestora... ciężkiego sprzętu). Na razie nad stawy „Echo” środowisko łęgowe płacwa, zabroniono wjazdu samochodów (odpowiedni znak stoi), mimo tego wozy parkują nad samą wodą.

Baza remontowa ciężkiego sprzętu LHS, leżąca w bezpośrednim sąsiedztwie parku, wypiekiała od zeszłego roku (choć przybyło jej nieco złomowiska). Mówiło się wszak, że wraz z ukończeniem pierwszego etapu budowy LHS baza zostanie rozebrana i przeniesiona daleko stąd. Po szerokim torze LHS, który sporym odcinkiem przebiega przez park, jeżdżą już pociągi, ale baza stoi nadal i to tak twardo, że jej dzielny kierownik zabrania nawet robienia zdjęć swego gospodarstwa. Ale są jeszcze dzielni fotoreporterzy... Łoj, sfotografowali mu bazę ład tyła.

Byrekcja parku marzy, że prace studyjne nad wyprowadzeniem LHS i innych linii kolejowych poza teren parku rozpoczną się, dopóki żyją ludzie, którzy podpisali porozumienie w tej sprawie. Samo „wyprowadzenie” niechby nastąpiło za życia przyszłych pokoleń (bazy — wcześniej), lecz szykowanie się do tego stanowi nasz dzisiejszy moralny obowiązek.

Pocieszmy się, iż od września br. wejdzie w życie ustawa o ochronie środowiska. Byleby okazała się skuteczniejsza niż na przykład miłośnicwie nam panująca antyalkoholowa.

Pociąg



Nad stawy „Echo” nie wolno wjeżdżać samochodami



700-letni dąb w osadzie leśnej Florianka



Przez park przeszła trąba powietrzna



Baza LHS w parku

Fotografował
Waldemar Stępień

Piotr Czarnecki

LIST Z PROWINCJI

u mnie na prowincji
nie świecą neony
czasem tylko przechodzi
pijany jasek i zapala
zapałkę patrząc która godzina

u mnie na prowincji
nikt nie nuci symfonii
ani też arii z żadnej opery
czasem tylko w barze ktoś
zaryczy kolorowe jarmarki

tu chodzi się do kościoła
pędzi bimber i obgaduje umarłych

czasem przyjedzie ktoś z warszawy
a jednego roku był tu nawet
jeden z ameryki rozdawał dolary,
i obiecał zaprosić do siebie

można tu też jak ja
siedzieć wódkę wódką popijać
i pisać ten list
od niewiadomo kogo

POCHWAŁA PAMIĘCI

stary józef dobrze pamięta
ucieczkę rurami kanalizacyjnymi
z oświęcimia pamięta też jak
zatykano polską flagę w berlinie

jego syn nie pamięta nic
był pijany

stary józef powtarza że
przez mgłę widzi jeszcze
jak jego syn okłada go pogrzebaczem

Irena Kasprzyk

ŚWIEŻYM RANKIEM

świeżym rankiem leżę nago
zupełnie nago
bez pieniędzy bez mężczyzny bez
kobiety bez psa
pachnącego
wiatrem
całkiem sama
a ogłuszające dźwięki amerykańskiej
piosenki śmierzące dobrobytem
obmywają mnie
od stóp do głowy
rozdzierają serce...

Anna Kulikow

RAPSOD

Mam swój żal
jak pękające w burzy drzewo
biedakom dam swoje szczęście
niech wiedzą, że z tym nielekkko

Mam pamięć po umarłych
noszę ją w dłoni jak talizman katastrofy,
i dam ją swoim dzieciom
niech wiedzą, że nie ma nieba

Mam jesień w nieczułym sercu
wtłoczoną w aortę
niech lekarz odłoży skalpel
przypadek beznadziejny

Co dalej z lubelskim futbolem?

Rozmowa z trenerem Bronisławem Waligórą



Fot. W. Stępień

— Nigdy pan nie powiedział dziennikarzom wyraźnie, że będzie pan trenował piłkarski zespół „Motoru” w I lidze, a zatem: Czy będzie pan nadal trenerem drużyny, gdy zagra ona w ekstraklasie?

— No, na takie pytanie nie mogę odpowiedzieć. Naprawdę. Powiem tak: jest jeszcze wiele warunków do spełnienia nie tylko przez klub, ale i przez miasto. To nie jest sprawa prosta.

— Więc jeszcze się pan nie zdecydował zostać?
— Oczywiście, że nie. Zdecyduję się, jeśli moje warunki co do bazy szkoleniowej i pewnych korekt w zespole będą spełnione. Ja swojego nazwiska nie chcę kompromitować.

— ...?
— Przecież dotąd operowałem zawodnikami A-klasowymi, a nie tymi, których zaproponowałem. Działacze twierdzili, że klub za biedny i nie jest w stanie sprowadzić tego czy tamtego zawodnika. Panie, ja walczyłem w lidze z sześcioma debiutantami, nie mam takich zawodników jak Warszawska „Gwardia”. To, co się stało, nazwać można cudem.

— To jak wygraliście pierwsze miejsce w tabeli?

— No, tak jakoś wygraliśmy. Wyszło nam.

— Dziwnym trafem?
— Nieee, tak nie można powiedzieć. Uważam, że nie dziwnym trafem lecz solidną uczciwą pracą. Ponieważ był to młody zespół, a bardzo ambitny, chcieli udowodnić, że przychodząc z niższych klas, potrafią włączyć się do walki o ekstraklasę. I faktycznie cechowała ich duża wola walki.

— A co sobie pan chciał udowodnić, upierając się przy walce o zwycięstwo w grupie?

— Moją ambicją było udowodnić, że dobrą pracą, pełnym zrozumieniem w zespole, stosowaniem odpowiednich form można do czegoś dojść. I to mi się udało.

— Ta wygrywająca drużyna to jest kilkunastu zawodników i pan — czyli całość. Ta całość wygrała wejście do ekstraklasy, więc jeśli teraz zabrakłoby pana, to drużyna będzie już nie ta sama i ma zupełnie inne szanse w I lidze. Pan mówi o możliwości osłabienia drużyny przez pozabawienie jej trenera.

— Ma pan rację, ale to jest aspekt psychologiczny. Fakt faktem, trener z zawodnikami musi znaleźć wspólny język. Bez tego porozumienia nie ma możliwości odniesienia jakiegokolwiek sukcesów. My pracujemy na zasadzie wzajemnego zrozumienia i zaufania. Wówczas tworzy się kolektyw. Po moim ewentualnym odejściu powinna przyjść osoba, która by nasze plany kontynuowała. Nie ma ludzi niezastąpionych.

— Pan mówił tak jakby było możliwe szybkie znalezienie w ciągu kilku tygodni podobnego do pana człowieka.

— W tej chwili zespół ma wpojone zasady związane z dyscypliną gry. Tego tak łatwo stracić nie można.

— Ale to nie zespół będzie uczył nowego trenera, tylko trener zespół.

— Zgadza się. Ale jeśli zawodnicy zdobyli te zasady, to fachowy, dobry trener dostrzeże ich walory, to jak grają, jaki styl reprezentują. Ale to pewne, że nowy trener zawsze będzie miał na początku trudności.

— Czy nie myśli pan czasami: „Waligóra zrobił swoje, Waligóra może odejść?”

— Nie. Nie powiedziałbym, że tak myślę, i to nieprawda, jakobym był już poza zespołem.

— Mówi się, że już pan dostał dobre propozycje przejścia do innych drużyn.

— Mam kilka propozycji pierwszoligowych. Na razie ich nie przyjmuję, nie zawieram umów kon-

kretnych, wyczekuję. Chcę się zorientować, czy w Lublinie będzie można rozpocząć solidną pracę. Ja bym tego zespołu naprawdę nie chciał porzucić. Sądzę, że klub podejmie po rozgrywkach decyzję, co do wykonania warunków, jakie ja przekazałem.

— A czy klub może ponieść ciężar utrzymania drużyny w I lidze?

— Oczywiście. Jeżeli tylko zechce. Trzeba spełnić warunki pozwalające na stabilizację zespołu.

— Niech pan je określi.

— Przede wszystkim poprawa bazy szkoleniowej. Może warunki socjalne będą lepsze i chwilą oddania pawilonu przy stadionie „Motoru”, ale to jeszcze nie wszystko, bo warsztat pracy to boisko, hale — przecież my korzystamy z hal szkolnych i innych klubów. Nie mamy gdzie trenować. Boisko przy ul. Kresowej to jest klepisko. Kiedyś określałem bazę jako skandaliczną, dziś powiedzmy, że jest bardzo skromna. To skandal, żeby klub, który miał ambicję wejścia do I ligi, nie interesował się obiektami sportowymi przez tyle lat. Jeśli ta sytuacja nie ulegnie zmianie, to ja nie mam czego tu szukać. Czy my bez przerwy będziemy jeździli po plażach, po lasach, jak to robiliśmy dotychczas? Nawet do Pszczeliej Woli jeździliśmy na boisko szkolne. Poza tym zawodnicy nie mają porządnego stroju, dresów, butów.

— No i sam stadion — jeśli tam będzie chciało wejść 30 tysięcy kibiców, to rozniosą ten obiekt.

— Tak. Jeżeli jest teraz przedsmak sportu wyczynowego w Lublinie, to trzeba to kontynuować, ale muszą być dobre warunki do pracy, skoro chcemy mieć dobrą drużynę.

— Czy pan ma już przygotowane metody pracy z drużyną do gry w ekstraklasie?

— Oczywiście. Wiem, że ten zespół stać na więcej. W początkowej fazie naszej współpracy zawodnicy nie byli przygotowani do intensywnego treningu, a zespół nie może tak prymitywnymi metodami, jakie niegdyś tu stosowano, dobiec do sukcesu. Potem chłopcy pracowali w pocie czoła, ale na początku, gdyby mogli, to by mnie zamordowali, bo wyciskałem z nich, co tylko mogłem. Oni czekali, co z tego wyniknie, no i w tej rundzie nie mieliśmy jednego momentu zawahania, jeżeli chodzi o czynnik wytrzymałościowy. Weźmy mecz z „Gwardią” — przecież oni stanęli w końcówce, a nasza gra była koncertowa.

— Tyle pan mówi o szlachetnych metodach przygotowania drużyny i osiągnięcia zwycięstwa, ale nie meczów pan kupił, żeby wygrać?

— Nie lubię słów „kupić”, „sprzedać”. Ten zespół w sposób bardzo szlachetny, drogą jak najbardziej uczciwą doszedł do tego, cośmy osiągnęli, walcząc od początku do końca. Mimo, że przed zakończeniem rundy byliśmy w I lidze i można było „odpuścić”, dodatkowo zarobić, to chłopcy do tego nie dopuścili.

— A mecz ze „Starem” Starachowice?

— Kto widział ten mecz, wie, że to była gra przeciwko sędziemu który robił, co chciał. Słowa „kupić”, „sprzedać” są dla ucha bardzo nieładne.

— Dla ucha. A dla sukcesu?

— Ja się od razu denerwuję, gdy ktoś o tym mówi. Za mojej kadencji tych rzeczy nie było.

— Nie boi się pan, że jacyś zawodnicy odejdą z klubu?

— Na pewno robiono podejścia do niektórych zawodników, bo na wyjazdach wszyscy byli ciekawi, jak to się dzieje, że bez wielkich asów osiągnęliśmy sukces, więc były próby transakcji, ale na razie nikt nie odchodzi.

— Kibice twierdzą, że były takie momenty w dotychczasowych meczach, gdy „Motor” mógł grać swobodnie swoją piłką, narzucać styl gry. Czy to może się jeszcze zdarzać w I lidze?

— Skoro „Motor” pokazał własną piłkę w meczu z „Legią”, może i z innymi pokazać. Chodzi o grę bez piłki, zmiany pozycji, uderzenia o pierwszej piłki. Czynnik zaskoczenia przez stosowanie „klepek” jest u nas na 60-70 procent wykorzystywany i zdobywany dużo bramek o głębokiej defensywy.

— No a z jakimi drużynami z I ligi „Motor” może wygrać?

— Trudno teoretyzować, ale ze szczęście zespołów jest do przeskokowania, np. „Zawisza”, „Lech”, „Arka”, „Zagłębie” Sosnowiec. Ale ja chcę zobaczyć sobie wyżej poprzeczkę niż tylko pozostanie w I lidze. Środek tabeli to minimum. Mamy za sobą spore gier kontrolnych z pierwszoligowymi zespołami, więc obciążenie psychiczne w grach z nimi w lidze nie będzie duże. Dlatego jest optymistyczna perspektywa.

— Oby też była realna, czego piłkarzom i panu życzymy.

Rozmawiał Bronisław Kowalski

Smutek starych samochodów

Dokończenie ze str. 1

Je żywa potrzeba uświadamiania ludziom spraw, o których mówimy. Z nadzieją i serdecznie witamy akcję, którą rozpoczęła wasza redakcja, ubiegając pisma warszawskie.

Jerzy Jasiuk: — Pan Rychter miał rację, wskazując na nasze skromne warunki lokalowe. Cztery lata temu pojawiła się przecież nadzieja na poprawę sytuacji, wynikająca z treści Uchwały Rady Miast i 20 sierpnia 1976 roku, która m.in. obowiązywała prezydenta miasta stołecznego Warszawy do przekazania Muzeum Techniki niektórych pomieszczeń magazynowych w podziemiach Pałacu Kultury i Nauki, wykorzystywanych przez zarząd tego wielkiego obiektu. Tam jest np. sala o powierzchni 300 m kwadr., w której widziałbym dział motoryzacyjny, rozwiązujący problem przynajmniej na daleki dzisiejszy. Niestety, zarząd pałacu nie ma gdzie, jak twierdzi, przenieść rzeczy tam zgromadzonych. Uchwała wskazuje nie straciła owej ważności i co najmniej dwa razy w roku postuluje jej wykonania. A bez odpowiedniego lokalu tylko w ograniczonym stopniu możemy zabezpieczać stare samochody. Posiadamy co prawda inne atuty i istniejący aparat administracyjny i fachowców...

Witold Rychter: — ...ale to są płatni pracownicy, bez entuzjazmu takich zapaleńców, jak np. pan Stanisław Kuźniak z Bydgoszczy, który postawił sobie za cel odbudowywanie starych samochodów, eksykując na dodatek poparcie władz miasta dla własnych poczynań i planów, tożsamych na przykład z uruchomieniem muzeum.

Jerzy Jasiuk: — Muszę pocieszyć pana Rychtera, że nasi płatni pracownicy są także zapaleni do pracy... Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na inną kwestię: ochrony starych samochodów w trybie indywidualnym. Nie ma nic przewierku budowie replik, ale obecnie należałoby chyba skoncentrować się na utrzymaniu zachowanych egzemplarzy. O ile wiem, prywatnym posiadaczom starych samochodów brakuje wzorców, dokumentacji, materiałów i części. Czy można ten problem rozwiązać? Można: umożliwiając sprowadzenie różnych elementów z zagranicy lub prowokując jakiegoś krajowego producenta, na przykład spółdzielczego, do ich wytwarzania — przy założeniu, że musi się to mu opłacać. W tej chwili, w związku z wystawą poświęconą tradycjom Państwowych Zakładów Inżynierii — otwarcie 14 lipca — przygotowujemy do ekspozycji grupę Fiatów 508. Chcąc złożyć im repliki oryginalnych opon „Stonali” sprzed wojny, zwróciłbym się o wykonanie kilkudziesięciu sztuk ogumienia do zakładów w Dębicy. Ale taki producent na pewno byłby bardziej zadowolony, gdyby otrzymał zamówienie na większą liczbę opon. Czy nie znalazłby one natchnienia zbytu wśród członków kół weteranów szos?

Jan Milezek: — Na pewno, nawet w liczbie kilku tysięcy!

Jerzy Jasiuk: — Proponuję więc zawarcie odpowiedniego porozumienia na szczeblu Automobilkłubu, aby wystąpienia o wzorce, dokumentację i części mogły odbywać się wspólnie, tym samym zyskując na wadze — dosłownie i w przenośni.

Ireneusz J. Kamiński: — Brak tego, brak tamtego, a przecież posiadamy rozwinięty przemysł motoryzacyjny, który nie tylko mógłby, ale i powinien wspomagać sprawę ochrony starych samochodów!

Władysław Wieniawski: — Znajomość tej kwestii rozczarowuje do fabryk. Próby zrekonstruowania polskich motocykli przedwojennych nie wzbudziły żadnego zainteresowania przemysłu motoryzacyjnego.

Jerzy Jasiuk: — Przed rokiem, na zaproszenie muzeum motoryzacji w holenderskim Drunen i na prośbę naszych władz, wysyłał tam Fiat 508. Jego lakier był już jednak nieszczególny, należało go zmienić w ciągu dwóch tygodni, więc poprosiliśmy o to warszawską FSO. Odmówiono, usprawiedliwiając się ciężką... zimą. Złatwiliśmy rzecz w inny sposób.

Jan Milezek: — Urzędniczka FSO wyrzuciła z sekretariatu mojego kolegi, który osmielił się poprosić ją o jakąś instrukcję do Fiata.

Władysław Wieniawski: — Tak, przemysł nie ma zrozumienia dla tych spraw, mimo że posiada odpowiednio mocne środki zresztą dysponuje często bardzo rozrzucone w dziedzinach pokrewnych. W tym przypadku wiele zależy od osobowości ludzi: niektórzy „chwytają” istotę rzeczy, inni nie. Oparając się na aktach normatywnych o zachowaniu wartości historycznej kultury materialnej, minister przemysłu maszynowego wydał kiedyś stosowne zarządzenie podległym sobie

s nimi porozumiewać, z dyrektorem Karwasem czy dyrektorem Korczyńskim na przykład, to można by sporo egzemplarzy zyskać na rzecz prawdziwego muzeum. Jest tam Syrena z dwucylindrowym silnikiem opartym na podwojonym silniku motocykla Junak, jest Syrena 116, wyprodukowana ręcznie w 10 sztukach i nie zakwalifikowana do produkcji...

Jerzy Jasiuk: — Nie mogę zrozumieć, dlaczego ta zasobna fabryka nie troszczy się o własne muzeum, dbając jednocześnie o muzeum przyzakładowe Fiata w Turynie, któremu chce właśnie podarować „508” w doskonałym stanie.

Mieczysław Kurzątkowski: — Zastanawiam się, czy trudności organizacyjne wokół ochrony starych samochodów, nieprzychylnie wypowiedzi na ów temat — czy nie jest to wyrazem braku zrozumienia dla całej sprawy. Zgadza się tutaj, że zabytki techniki, a więc i samochody, są zabytkami równej wartości, jak zabytki sztuki. Ale w odczuciu szerszych kręgów społecznych, choć także w środowiskach specjalistów, zabytkami w pełnym znaczeniu są obiekty dawnej sztuki czy rzemiosła artystycznego. Dowodem na to dyskusja: ukazuje się w „Kamencie” jako pierwsza debata na wiadomy temat, opublikowana poza prasą fachową w rodzaju „Motoru” itp. Zainteresowanie starymi samochodami szeroka publiczność

kuł „W sprawie ochrony starych samochodów”. Czy można to uznać za sygnał zmiany zainteresowań i pana, historyka sztuki?

Mieczysław Kurzątkowski: — W żadnym przypadku. Zanębiając wspomnianym „eksportem”, chcąc przenieść problematykę ochrony samochodów na wspólny język ochrony dóbr kultury.

Witold Rychter: — Kilka czy kilkanaście lat temu na życzenie Głównego Urzędu Cel ustaliliśmy w Polskim Związku Motorowym, co to jest „stary samochód”. Według tej definicji jest to pojazd wyprodukowany przed 9 maja 1945 roku. Określenie okazało się przydatne, skutkuje, choć niewątpliwie zdarzają się „przecieki” za granicę. Pewien właściciel Hanomaga z 1928 roku, obiektu bardzo cennego, pojechał nim na wycieczkę do RFN, gdzie samochód sprzedał, po powrocie oświadczył władzom, że wóz po prośbie porzucił. W konsekwencji musiał zapłacić tylko cło wywozowe.

Romuald Topiło: — Służba celna od wielu lat stara się chronić dobra kultury, nie dopuszczając do ich wywozu za granicę. Poza obowiązującymi przepisami urzędy graniczne opierają się w swoich działaniach na specjalnych wytycznych, a także na pracy „zespołów entuzjastów”, czyli ludzi z motywacją bardzo osobistych szczególnie gorliwie troszczących się o wartości naszej kultury. Jeśli chodzi o samochody: wywiezienie za granicę egzemplarzy wyprodukowanych do 9 maja 1945 roku wymaga zezwolenia Ministerstwa Kultury i Sztuki, które zasięga opinii Muzeum Techniki. Czy istnieje możliwość wprowadzenia w błąd celnika, swistego zafalszowania wartości i marki samochodu? Minimalna. Myślę, że ów student fiński posiadał zezwolenia na wywóz samochodów; zbadamy tę sprawę. Natomiast samochody wyprodukowane po 1945 roku można wywieźć legalnie bez zezwolenia, opłacając jedynie cło: w wysokości 25 proc. wartości w przypadku wozu produkcji polskiej i 80 proc., jeśli w grę wchodzi samochód zagraniczny. Warto przy tym wiedzieć, że opłaty tych nie stosuje się wobec kogós, kto wyprawia się za granicę w celach turystycznych. Samochód traktowany jest wówczas jako środek transportu. Bywa więc, że ów „środek” zostaje sprzedany przez właściciela, który wraca do kraju po ciężkim lub samolotem, wyjaśniając w urzędzie celnym, iż wóz się rozleciał, a pokrycie kosztów transportu grata do Polski przewyższyłoby jego realną wartość. Wtedy „turysta” płaci 148 proc. szacunkowej wartości samochodu i nie wykluczone, że na tej całej operacji korzysta... Gotowi jesteśmy wydać nowe dyspozycje dla służby celnej, oczekujemy na sugestie i informacje.

Witold Rychter: — Dotknął pan ważnej sprawy: chronologii. Otóż wydaje mi się, że bariera czasowa ochrony dóbr kultury, a więc i starych samochodów, powinna być koczująca, powiedzmy — co pięć lat.

Jerzy Jasiuk: — W ciągu minionych pięciu lat Muzeum Techniki, jako opiniodawca, wypowiedziało się trzy razy: w odniesieniu do motocykla (pozytywnie), którego właściciel wyjeżdżał na stałe do RFN, i w sprawie wyjazdów turystycznych za granicę, też pozytywnie. Z punktu widzenia prawa rzecz przedstawia się następująco: minister kultury i sztuki przekazuje uprawnienia wojewódzkim konserwatorom zabytków, ci zaś, w zgodzie z odpowiedzialnością, kierują sprawę w trybie odpowiedzialnym do Ministerstwa, które, jeśli uzna za stosowne, przekazuje ją do Muzeum Techniki. Oparając się na tej podstawie, można by stwierdzić, że we w czasie ubiegłych pięciu lat bardzo niewiele pojazdów opuściło kraj. Ciekaw jednak jest, co wyjechało formalnie...

Mieczysław Kurzątkowski: — Przez 11 lat byłam wojewódzkim konserwatorem zabytków na rozległym obszarze Lubelszczyzny i ani razu nie wpłynęła do mnie sprawa wywozu jakiegokolwiek samochodu. A przecież wyjeżdżały.



SAMOCOD PRZESTAŁ BYĆ LUKSUSEM

Zestawienie kosztów obliczone zostało w stosunku do 1000 km. miesięcznie. Dla samochodu przeznaczanego do prywatnego użytku właściciela i jego rodziny, jest ilość 1000 km. miesięcznie całkowicie wystarczająca. W tych warunkach posiadanie popularnej 508-ki nie jest luksusem.

Robót miesięczny utrzymywania modelu benzyna 508 56.-
oleja 3.60
opłaty drog. 3.50
podatek drog. 20.-
garażowanie 15.-
mycie i smarowanie 98.10

POLSKI FIAT



CENTRALA: WARSZAWA, SAPIEŻYŃSKA 6.

fabrykom, no i w tym się skończyło, nie z tego nie wyszło.

Witold Rychter: — Jest kłopot z fabrykami, a tam przecież można by szukać trochę zabytkowego materiału, już powojennego. 12 lat temu FSO zwróciła się do organizacji rzeczoznawców o wycenienie lub stwierdzenie na złom ich prototypów. Poszedłem, by rzecz zobaczyć na miejscu, no i zdumiałem się na widok wartości, które proponowano do „upłynienia”. Naturalnie, w późniejszej opinii sprzeciwił mi się sprzedawca czy złomowisko tych samochodów, sugerując umieszczenie owego majątku w muzeum. Owszem, umieszczono: w kącie hali, w kurzu i w rdzy. Ale gdyby tak

ważne za prywatne hobby i skromnie nie przyjdzie do głowy postawienie tej kwestii obok sprawy ochrony jakiegoś zespołu dawnej architektury. Wydało mi się, że w tym stereotypie mieszczą się poszczególne źródła groźnego procederu: wywozu starych samochodów za granicę. Jest to poważne zjawisko. Pewien student fiński studiujący w Polsce co roku wraca do swojego kraju kolejnym egzemplarzem starego samochodu, zakupionym u nas: Wandererem z kompresorem, albo innym i równie wartościowym pojazdem.

Ireneusz J. Kamiński: — W ostatnim numerze „Ochrony zabytków” z 1979 roku ukazał się pański arty-

Kawiarniane życie

MOTELOWA kawiarnia przy ul. Prusa. Wczesna godzina popołudniowa. Są jeszcze dwa wolne stoliki, przy pozostałych też nie wszędzie komplety. Wchodzi grupa. Wszyscy w obciastych dżinsach, Sześciu, wysocy. Na twarzach młodzieńczymi krostami mają wypisane swoje około 18 lat. Chłopcy grają role filmowych amantów, bywalców lokali. Są pewni siebie i nawet nieco rycerscy w stosunku do dam. Zamawiają piwo. Są też słone paluszkami. Któryś inicjuje zapalanie słonych paluszków i zaciąganie się dymem.

Godzina 17-ta, w „Ratuszowej” tłok. Przy jednym stoliku grają w pokera (nie wysoko zresztą). Kelnerka usiłuje tego nie widzieć. Pijaczkowie waleczą się między stolikami. Są też dziewczynki, które pojedynczo lub parami dosiadają się do klientów. Przy jednym ze stolików targ dobiegł końca. Wstali i wyszli chyłkiem, nie placąc rachunku. Ktoś za nich zapłacił. Wszystko wskazuje na to, że w „Ratuszowej” sami starzy znajomi. Kelnerki i bywalcy są na „ty”.

Przy stoliku za moimi plecami siedzą młodzi chłopcy o pulchnych rumianych twarzach. Jeden z nich głosem słodkim, pełnym galanteryjnej gościnności, pyta drugiego:

— Romciu, chcesz dostać po mordzie?
— Chcę, daj Zygmuś po mordzie, daj!
— Cztery razy po mordzie? — pyta Zygmunt ścisłości.

— Cztery razy — i w tym przyzwoleniu romciowym wiele radości. Cztery szybkie uderzenia...

W „Astorii” — głównie młodzi. Kilku chłopców siedzi przy jednym stoliku. Spiesznie dopalają papierosy i dopijają wino — zaraz trzeba będzie wyjść, bo zbliża się godzina, od której obowiązują karty konsumpcyjne (100 złotych). Szybko, zgrabnie, ślalomem między stolikami przechodzi młody człowiek z fajką w zębach. Na ramieniu przewieszona ma welwetowe dżinsy. Chce sprzedać. Pożądliwie oglądają towar i pytają o cenę. Nie znalazłszy nabywcy, człowiek opuszcza lokal. Na schodach prowadzących do kawiarni siedzą kilkanaścioro chłopców i dziewczyn, rozmawiają, palą. To ci, których wystraszyły karty konsumpcyjne.

Kawiarnia „Tip-Top”, godzina 19.30. Nie ma tłoku, bo nie ma już piwa. Kelnerki stoją przy barze, nareszcie mogą pogadać. Podłoga usłana posadzi, to ślady po niedawnym ucztowaniu piwo. Tak jest zawsze. Tak jest i dzisiaj. Co można kupić w kawiarni, kiedy nie ma już piwa? Poza droższymi alkoholami — niewiele. Nie ma dziś ciast, kremów, ani galaretek. Podobno czasem bywają. W kawiarni „Tip-Top” stoi dla wygody klientów telewizor, ale prawie nigdy nie bywa włączony. Chyba, że jest jakiś bardzo ważny mecz.

I znowu jesteśmy w motelowej kawiarni przy ul. Prusa. Dwa stoliki rozgrywają partię. Z jednej strony stawką są dwie dziewczyny — z drugiej butelka koniaku. Przy jednym stoliku niedopita i splukana grupa osiemnastolatków, przy drugim dwóch Karwowskich po 40-tych. Młodzi losują, które z dziewcząt mają się przesiąść do Karwowskich. Trwają jakieś spory. Po chwili męskie przedstawicielstwa stolików wychodzą do holu przed szatnię. Wracają. Dwie dziewczyny przesiadają się do Karwowskich, jedna niechętna i niezadowolona, druga swobodna i beztroška. Chłopcy otrzymują koniak za „odstąpienie” koleżanek, Karwowscy też zamawiają koniak na swój stół. Po chwili lekkie zamieszanie, jedna ze sprzedanych narzeczonych wstaje i odchodzi do szatni. Tego nie było w umowie. Karwowscy, wyraźnie niezadowoleni, ułatwiają się z kawiarni z jedną narzeczoną, żegnani śmiechem chłopców.

Dzienna frekwencja w ponad 20 kawiarniach Lublina znacznie przewyższa liczbę uczestników wszystkich klubów i domów kultury w tym mieście. Kawiarniany styl wczasowania zdaje się najbardziej odpowiadać osobom w wieku produkcyjnym lub prawie produkcyjnym.

Zdzisław Kłosowski



BOROWSKI.



Rys. Krzysztof Borowski

AFORYZMY

Janusz Gaudyn

Przymierzajmy się do wielkich. Zapewnią nam przynajmniej cięć.

W prawo czy w lewo? To dyplomaty tych, którzy nie potrafią iść równo.

Strzeżmy się chętnych. Zgodzą się na wszystko.

Najuczciwszym kłamstwem są lzy.

Nie przewyższajmy innych o głowę.

A miś zaprzęgną wyrównać poziom.

Kaftany bezpieczeństwa zakładają bez przymiarki.

Wystarczy być mądrym, by nie musieć mądrego udawać.

Kobiety są ładne miłości, mężczyźni pochwał.

Dążenie do sławy uszlachetnia, bo zmusza do pracy.

PRASA LUBELSKA PISAŁA

PRZED 37 LATY
* Dział rano na balkonie jednego z domów przy ul. Bernardyńskiej służąca trzepała długi chodnik satonowy. Nie by w tym może nie było tak dalece dziwnego, gdyby nie ta okoliczność, że chodnik zwieszał się z parapetu balkonu pierwszego piętra aż na trotuar uliczny, a nie był wcale godzien podziwu, przechodnie więc nie tylko nie mieli się czym zachwycać, ale wprost zmuszeni byli schodzić na bruk i kroczyć śródkiem ulicy. Czyż już doprawdy w domu tym nie było nikogo, kto by zwrócił uwagę parzygnata stojącego na balkonie, że co ulica to nie podwórko? „Gazeta Lubelska”

* W tych dniach rzeka nasza była widowiskową sceną dość zabawnej. Wśród rzęsy kąpiących się znalazł się pewien duchowny możniejszego wyznania, który w myśl rytuału nosił dwa zreżnięte uwięte pejsy. Niewinna ta ozdoba głowy widocznie nie podobała się kąpielcom gimnastykowi, który zartem zapropono-

wał duchownemu obcięcie pejsów. Współwyznanecy bardzo się oburzyli na zartowniastą, lecz ten jako zrzeczny ekwi-librysta poturbował obrońców pokrzywdzonego. Epilog sprawy rozegrał się w sądzie pokoju, gdzie nieprzyjacieli pejsów skazany został na karę.

PRZED 56 LATY

* Komunikacja autobusowa zamejska ma jeszcze ciągle tyle braków, że podróż koleją zawsze będzie bezpieczniejsza i wygodniejsza. W dniu 29 ub. m. z Hrubieszowa wyruszył do Lublina autobus, własność niejakiego Wajsbrota z Hrubieszowa. Autobus był pełny pasażerów. Jeszcze nie ujechano 20 km, a już coś się zepsuło w autobusie i pasażerowie musieli stać prawie godzinę w polu, czekając aż się naprawi defekt. Wreszcie autobus ruszył w dalszą drogę. Po przejechaniu kilkunastu kilometrów auto znowu stanęło, tym razem w lesie. Naprawa potrwała nieco dłużej, bo dwie godziny, na domiar złego padał deszcz, auto było stare, woda zaczęła

więc przeciekać przez dach i lać się na głowy pasażerów. W drodze nie wzięto zapasowych części, ale jakoś naprawiono je i autobus ruszył dalej. Po kilkunastu kilometrach znowu autobus stanął. W trakcie trzeciego przymusowego postoju przejeżdżał inny autobus, jadący do Lublina. Kilku pasażerów chciało przesiąść się i zasądzało od Wajsbrota zwrotu pieniędzy za bilet. Ten jednak stanowczo odmówił, wobec czego pasażerowie zmuszeni byli w dalszym ciągu zdać się na łaskę Wajsbrota. Autobus stanął w drodze jeszcze czwarty raz i wreszcie o godz. 3 wieczór przybył do Chełma. Pasażerowie, jadący do Lublina, musieli czekać w Chełmie do godz. 3 w nocy ijechać do Lublina po ciągłem pospiesznym, bo innego nie było, narażeni zostali na poważne straty. Odpowiednie czynniki powinny zająć się tą sprawą i ukarać Wajsbrota.

„Głos Lubelski”

Wybrała Anna Orzechowska