

Termin... realizować na bieżąco

Oszczędzanie energii elektrycznej i paliw nie jest sprawą nową. Nie jest to także, tylko polski problem. Wszystkie uprzedmiotowane kraje świata — nawet te najbogatsze — zmuszone są oszczędzać.

12 października na nadzwyczajnym posiedzeniu Rady Zarządu MPK w Krakowie, kierownika Wydziału Ekonomicznego KK PZPR, wicedyrektora ZPGKiM oraz kilkunastu dyrektorów krakowskich zakładów pracy omawiano możliwości łagodnego przebrnięcia jesiennej szczytu energetycznego.

Chodzi o to by poprzez oszczędność w zakładach pracy nie dopuścić do wyłączenia energii dla odbiorców komunalnych. Po nadzwyczajnym posiedzeniu Prezydent miasta Krakowa wydał decyzję nr 134/78 w sprawie oszczędnego użytkowania energii elektrycznej i zmniejszenia poboru mocy elektrycznej. Decyzja zobowiązuje dyrektorów do opracowania planów ograniczeń poboru mocy w godzinach szczytu energetycznego. Program taki został opracowany i obecnie dwa razy w miesiącu kontroluje się przestrzeganie jego realizacji.

Zaznaczyć trzeba, że w Krakowie przy racjonalnej gospodarce energią elektryczną, nie powinno jej brakować. Oszczędzać jednak trzeba. Chodzi tu o oczywiste nie o absurdalne sknerstwo, ale umiejętne gospodarowanie.

Z analiz wynika, że szczyt energetyczny trwa w godz. 9.00—12.00 i 17.00—19.00, a więc praktycznie już po godzinach szczytu komunikacyjnego. Duże więc pole do popisu w oszczędzaniu energii ma trasa szynowa. Trzeba przyznać, że to możliwość wykorzystuje znakomicie. Za 9 miesięcy br. ma ona najwyższy procent oszczędności. Płynięcie stąd optymistyczne wniosek o lepszej jeździe motorowych. Od ich umiejętności zależy bowiem bardzo wiele.

W godzinach szczytu będą wyłączone z eksploatacji niektóre maszyny. Bada na nich wywieszane kartki, a pracownicy mają bezwzględny obowiązek przestrzegania podanych godzin pracy tych maszyn.

Ogólnie rzecz biorąc w naszym przedsiębiorstwie oszczędności są olbrzymie. Większe niż zakładał to plan.

Nie ma powodu jednak, by na tych poprzestać. Do zrobienia jest bowiem bardzo wiele, szczególnie na zapleczu i w pokojach administracji. Hasło „wylącz zbedną żarówkę”, niech nie będzie tylko sloganem!

F. S.

Mamy nieprawidłowe zapasy: zbędne, nadmierne. Nie mamy... części zamiennych do autobusów marki „Berliet”, tramwaj typu 105 N... itd. Pustoszeją jezdnie. Likwiduje się linie pospieszne. „Szafy” zaopatrzeniowców też... pustoszeją, bo te nadmierne i zbędne zapasy się upycha. Nowych, potrzebnych nie przybywa. „Akcje” zaopatrzeniowców nie pomagają. Bo dziś, nie jedzie jak ongiś bywało „branzysta” po części do „Dolmeju”. Jedzie kierownik Wydziału, kierownik Działu i szef zaopatrzeniowców.

Trasa Wrocław — Poznań — Łódź. Delegacja 3-dniowa. Do Wrocławia do „Dolmeju” — po silniki elektryczne tramwajowe i części zamienne. Do Poznania i Łodzi — do bratnich przedsiębiorstw może mieć nadprodukcję części elektrycznych i mechanicznych, może da się coś „wybrać” w tych asortymentach, których my nie produkujemy. Ileż trzeba talentu „komiwojazeira”, by przywieźć cokolwiek. Ile nerwów, zdrowia, straconego czasu. No cóż, wnet, gdy pozbedziemy się tych zbędnych i nadmiernych, sądzą MPK pozbedzić się problemu, bo nie podejrzewam by w najbliższym czasie „dorobili” się zaopatrzeniowcy zapasów nadmiernych.

POZBYWAMY SIĘ WIĘC...

...a mamy tego trochę, chociażby części do starych typów wagonów tramwajowych i pojazdów samochodowych, które wyszły z użycia. Wartość — 2 mln zł. Ktoś kiedyś zachmikował. Dzisiaj, po obowiązującym okresie (zgodnie z zarządzeniem dotyczącym zagospodarowania zapasów zbędnych) przecenia się je okresowo, deprecjonuje (jak to ładnie brzmi) i złomuje. A zapasy nadmierne? Mamy za dużo końcówek do rurek wtryskowych. Były to do niedawna rzeczy nieosiągalne. W styczniu br. zorganizowano giełdę dla MPK. Wojsko zrobiło nam rurek o 20 tys. za dużo.

Uplynniamy uszczelki pod głowicę, których zamówiliśmy na wyrost, bo dostawcy „obcinali” zamówienia. Tym ra-

SKĄD WZIĄĆ DEWIZY?

Zapasów nie będzie?!

zem zawyżyli dostawy. I bądź tu mądry, powie ktoś, ale i w tym co upłyniamy nie zawsze jesteśmy bez winy.

I CHOĆ WINNYCH BRAK

...oni są. Naczelną przyczyną jak powiedział kierownik Działu Zaopatrzenia — Zdzisław Mazur — jest zleśnienie potrzeb. Zaczyna się też cały impas od komórek podstawowych. Ten ich plan potrzeb składany w Wydziale Zaopatrzenia rzutu przecię-

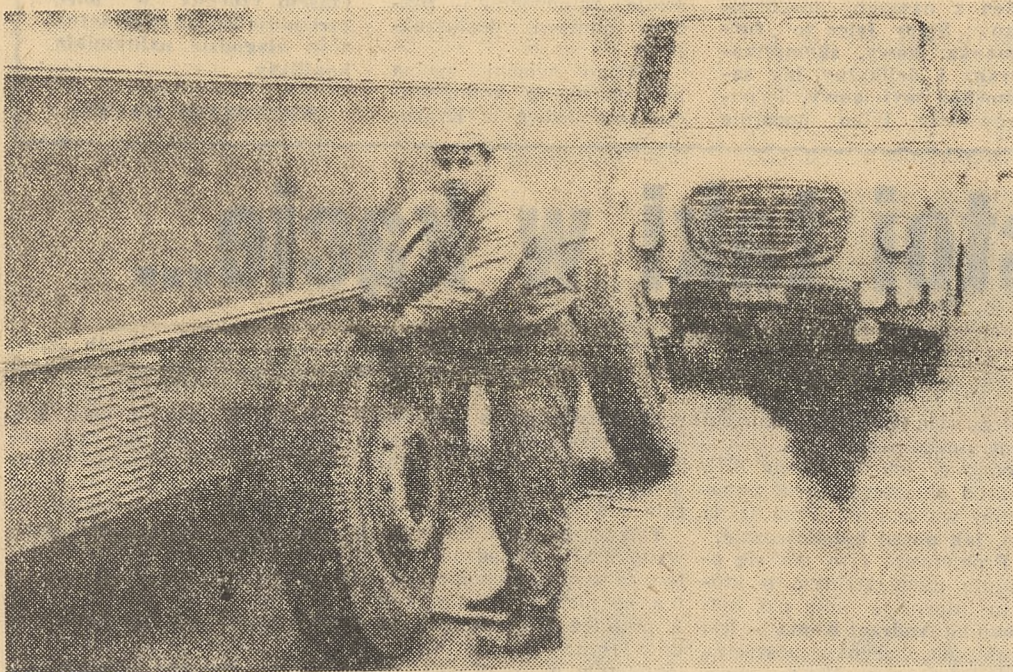
I druga sprawa — to was wszelkie kontrole rozliczają z zapasów, a nie tych, którzy z gospodarności, czy braku rozeznania w potrzebach są tak rozrzućni. A możeby odszukać zamawiających i grzecznie zapytać, kiedy zabiorą zamówione materiały. Gdy nie zechcą, zmusić drogą administracyjną do odbioru.

BOGACI TO MY JESTEŚMY

...bo jakżeby inaczej było stać nas na to by silniki „Ber-

nymi. Dystrybutor „Centro-Kabel” w Bytomiu — żąda przydziału dewiz. Dzieje się to w Polsce, kraju który jest eksporterem miedzi.

Tyle o bogatych i dewizach. A i bezdewizowe drobniadki krwi wiele psują. Ich się po prostu nie produkuje lub produkuje od czasu do czasu. Ot chociażby niekiedy brak żarówczek 24 V na 3 W. Niby drobniad, ale jak potrzebny do sygnalizacji świetlnej w wagonach tramwajowych i autobusach. Bez sygnalizacji wozy wyjechać nie mogą.



Znowu „siadła” guma...

Fot. A. RUPNIEWSKI

CHOMIKOWANIU...

...kres położono. Ja znałam sposób na „chomikujących”, obarczać odpowiedzialnością materiałną zamawiających. Kto zaś znajdzie skuteczniejszą metodę na rozrzućnych, dla których niszczenie milionów to pestka. Nie ja zapewne, wszak to sprawa „tych wyższych”. Może jednak kogoś ruszy sumienie i może nam — 6 tys. załódze MPK Kraków tak chociażby po kumolersku, ktoś poradzi, jak załatwiać dewizy, bez których... uciechnie miasto.

JANINA DZIURO

na plan zakupów. Kierownik, nawet najmniejszej komórki organizacyjnej winien mieć rozeznanie.

— A gdy ma i zawyża zaopatrzeniowcy.

— To mu się nie dziwie... zamawia się dwa razy tyle żeby mieć. Wina rynku... jego sztywności...

Ale jak z tego wynika chomikowanie nie zawsze popłaca panie kierownik. Potem nie ma co zrobić z tym balastem, który kiedyś cenny, dziś się złomuje. To już niegospodarność... choć dobry gospodarz zapasy robił.

letnim, sukcesywnie, bez nerwów i bez narażania motorowych na jeżdżenie w zimowych warunkach bez ogrzewania? Byłbym bardzo rad, gdyby ktoś zechciał mi to wyjaśnić.

Gdyby w październiku Wydział otrzymał wszystkie niezbędne części w wy-

• Od 18 października brygada Spółdzielni Studenckiej, przystąpiła do sprzątania budynku przychodni przyzakładowej. Jednocześnie w przychodni montuje się już wyposażenie.

• Od 3 listopada rozpoczyna się wydawanie posiłków regeneracyjnych. Uprawnieni pracownicy otrzymywać będą 940 porcji.

• 1 listopada Sekcja Żywności Zbiorowej wprowadza bezpłatne wydawanie gorącego posiłku, dla kierowców i motorniczych pracujących w systemie przedłużonym (tj. 1,5-zmianowym).

• 30 października plenum Rady Zakładowej oceniło działalność obozów, wczasowisk i kolonii.

• 17 października w Klubie Zakładowym obchodzono uroczystości 35 rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego. Zorganizowano kiermasz książek poświęconych II wojnie światowej, wystawę fotograficzną oraz konkurs wiedzy o wojsku. W tym ostatnim zwycięzcami zostali: Krzysztof Lappe, Adam Gajda i Zbigniew Michalik.

15 dni w MPK

• W niedzielę 22 października zakończono uroczystości sezonu turystycznego w naszym przedsiębiorstwie. Zakończenie odbyło się w Rzekach, a połączono je z ogniskiem i liczными imprezami rekreacyjno-turystycznymi.

• Niekające nasze przedsiębiorstwo problemy były tematem spotkania w KK PZPR. Efektem spotkania były przyrzeczenia Krakowowi dostaw nowych autobusów, a w przyszłości także części do nich. Mijemy więc nadzieję, że nasze trudności wkrótce zostaną przynajmniej częściowo złagodzone.

• Rozstrzygnięty został konkurs fotograficzny pod hasłem „Pracownik MPK przy pracy i wypoczynku”. Pierwszą nagrodę zdobył inż. Wacław Habratoski z WEA Bieńczyce, drugą Czesław Dylowicz z Dz. Prasowo-Radiowego, trzecią Leszek Siodlak z WEA Bieńczyce, a czwartą Marian Oliwa z Wydz. Zabezpieczenia Ruchu.

Nie chciałbym być złym prorokiem, ale wszystko wskazuje na to, że co najmniej pierwszą część zblizającego się okresu zimowego, motorniczości obsługującej wagony typu 105-N, zmuszeni będą przepracować w warunkach daleko odbiegających od normy, a mianowicie bez ogrzewania (podgrzewaczy szyb oraz grzejnika motorniczego).

Po kilku wypadkach porażenia prądem, jakie miały miejsce w WET Nowa Huta, wprowadzono polecenie całkowitego zabezpieczenia pulpitów przed groźbą porażenia. W tym celu grupa pracowników zanleca w składzie: J. Szela, St. Leśniak i J. Szezechyć opracowała układ zabezpieczający motorniczego przed porażeniem, a jego prototyp zastosowany został w wozie nr 326.

Zabezpieczenie to polega na wprowadzeniu wysokie-

go napięcia do skrzyni z aparaturą, natomiast na pulpicie motorniczego wprowadzono bezpiecznik — niskie napięcie 40 V, nie grożące tragicznym w skutkach porażeniem.

Do realizacji tego pomysłu jest jednak jeszcze daleko, jako, że brakuje w

Myślenie na przyszłość

Wydziale potrzebnych części, np. styczników typu SNF, łączników dźwigienkowych typu Z oraz rezoteksu na tablicę, na której są montowane styczniki.

Wydział otrzymuje wprawdzie styczniki, lecz są one przeznaczone tylko do dzwonek i to w minimalnych ilościach. Wprawdzie można byłoby, zamiast

łącznikami typu „Z” sterować będącymi obecnie w użyciu wyłącznikami WDT, lecz z uwagi na zawodność ich działania oraz to, iż są trudno dostępne, Wydział zmuszony jest korzystać wyłącznie z łączników.

Dziwne, że tak późno o tym pomyślano. Wszak wo-

zy 105-N kursują w naszym mieście już od kilku lat, a przypadki porażenia zdarzają się już wcześniej.

Rozpoczynanie prac na dwa miesiące przed zimą, gdy w każdej chwili może być konieczne użycie ogrzewania, jest co najmniej o kilka miesięcy spóźnione. Czy nie można było zacząć prac w okresie wiosenno-

starzających ilościach, to specjalna brygada złożona z dwu osób, zabezpieczająca tylko pulpity, potrzebowałaby ok. 2 miesięcy na doprowadzenie do pełnej sprawności ogrzewczej, tylko pierwszych wozów w zestawach ukrotnionych. Ale nie ludźmy się, że to nastąpi, bo z rozmów z pracownikami zapleczu wynios-

kowałem, że jest to nierealne z powodu braku części.

Teoretycznie więc będzie można w wozach 105-N, bez obawy, że zostaniemy porażeni prądem o mocy 600 V, włączyć ogrzewanie z końcem grudnia, praktycznie, zaś, może być i tak, że w większości wozów będziemy w zimie odtłamywać sopte z nogawek własnych spodni i nawet perspektywę utraty premii kwartalnej, może nie zapobiec zwiększonej absencji motorniczych, spowodowanej chorobami.

Nie pozostaje nam jednak nic innego, jak liczyć, iż coś się ruszy w tym względzie, lub kogoś ruszy sumienie, w przeciwnym wypadku, pozostanie nam tylko wiara w to, że tegoroczna zima „potraktuje nas ulgowo”.

JERZY POKUCIŃSKI
WET Nowa Huta

Spóźniona reakcja!

17 października zjechał z ulic naszego miasta ostatni autobus pospieszny. Decyzję o zawieszeniu komunikacji na liniach „A”, „B”, „C” i „D” podjął dyspozytor Marek Kuryłowicz. Następnego dnia zatwierdził ją dyrektor MPK inż. Eugeniusz Więcek. Cóż mógł zresztą zrobić innego, skoro w środę 18 października pozostało w zajezdniach 111 autobusów, które nie mogły wyjechać z powodu awarii.

W tej sytuacji trzeba było podjąć najtrudniejszą decyzję: pozabawić taboru jedne, linie by inne mogły funkcjonować bez zakłóceń.

111 autobusów, to ponad jedną trzecią MPK-owskiego stanu posiadania. Dlatego zdecydowano: linie pospieszne zostają zawieszane do odwołania. Te, a nie inne, ponieważ pospieszne w założeniu dublują tramwaje i autobusy. Nie są więc na trasach jedynym środkiem komunikacyjnym. Ich brak będzie więc w mieście mniej odczuwalny, choć na pewno bardzo dotkliwy.

— Co znaczy określenie zawieszenie do odwołania? — pytam dyspozytora M. Kuryłowicza.

— Linie „E” i „F”, też zawiesiliśmy do odwołania. — Ale to było dwa lata temu.

— No właśnie.

A więc sprawa jest jasna. Nieprędko znów będziemy mogli podróżować „pospiesznie”. Teoretycz-

nie, wiadomo, zawieszono linie wznowią działalność, gdy poprawi się sytuacja taboru. Ale w tej materii; optymistą, przynajmniej na najbliższy okres, być trudno. Należy raczej spodziewać się pogorszenia sytuacji. Przecież autobusy będą psuły się dalej, a części przybywać nie będzie, bo skąd.

Tymczasem po Krakowie krąży różne, nieraz sprzeczne opinie. Kiedyś spotkałem się ze zdaniem, że

świadczy na korzyść „Berlietów”. W warunkach miejskiej komunikacji, zwłaszcza w naszym zatłoczonym mieście o wiele przydatniejsze są „furmanki”, nie psujące się łatwe w obsłudze, a przede wszystkim mogące przewieźć każdą ilość pasażerów. Nowe samochody są teoretycznie pojemniejsze od starych. Ale tylko teoretycznie. Do pocziwego „mex-a” wchodziły praktycznie nieograniczone ilości

wie rozłożyła nowoczesność. I to w tempie niemal błyskawicznym, w niespełna rok po jej wprowadzeniu. Nie chciałbym tutaj być źle zrozumiany. „Berliety” są bezdyskusyjnie wozami lepszymi i ich wprowadzenie to po prostu konieczność, ale wprowadzając je, musimy także dysponować częściami zamiennymi i narzędziami do napraw tych autobusów. Inaczej efekt będzie właśnie taki jak obecnie.

Tymczasem gorące dni wciąż jeszcze przeżywają te komórki przedsiębiorstwa, które mają bezpośrednią styczność z pasażerami. Po zawieszeniu linii, w Głównej Dyspozytorni nie przestawał dzwonić telefon, nie zamykały się drzwi. Ktoś spóźnił się na samolot i domagał się zwrotu pieniędzy za bilet, ktoś inny nie zdążył na ważne zajęcia na uczelni. Przychodzą stopy listów, niektóre z obelgami, pogroźkami. Ale na szczęście nie brak i głosów trzeźwych. Takich, jakki prezentował na łamach „Dziennika Polskiego” red. Zbigniew Pelka, twierdząc, że obecny kryzys może wyjść MPK na dobre, uświadomi bowiem kompetentnym czynnikom, że samą ofiarnością i zaangażowaniem pracowników ludzi wozić się nie da. Potrzebne są jeszcze autobusy. I to sprawne.

A w obecnej kryzysowej sytuacji, szczególnie ważna jest właściwa postawa naszych kierowców i dyspozytorów. Ich spokój, a czasem rzucony w porę żart może rozładować sytuację, złagodzić nabrzmiałe konflikty.

KRZYSZTOF GACEK

LINIE POSPIESZNE ZAWIESZONE

Komunikację „rozłożyła” nowoczesność

aktualny kryzys to wina krótkowzroczności Dyrekcji MPK, która nie chciała nowych autobusów, wierząc tylko w stare, wysłużone Jelcze. A to przecież nieprawda. Komunikacja funkcjonowała do momentu, kiedy nie wkroczyła do niej nowoczesność. Nazywa się ona Jelcz PR-110, popularnie „Berliet”. O tych niewątpliwie wygodnych, komfortowych autobusach napisano już wiele, także w naszej gazecie. Najkrócej scharakteryzował je jeden z naszych mechaników: Stary Jelcz to furmanka, nowy, skomplikowany i delikatny jak samochód wyścigowy. To porównanie tylko pozornie

ci ludzi, nie czyniąc krzywdy jego mechanizmom. W „Berlicie”, niemal każda osoba ponad limit, grozi awarią samochodu, a części do niego to osobne zagadnienie. Wprawdzie z częściami do „Jelcza” też nie jest wiele łatwiej, ale on przynajmniej da się „oszukać”, można mu wstawić na miejsce zepsutego detalu, inny niekoniecznie przeznaczony dla tego właśnie pojazdu. „Berliet” na „takie układy” nie pójdzie. Musi mieć wszystko na swoje „zamówienie”, inaczej odmówi posłuszeństwa.

Dlatego właśnie można powiedzieć, że komunikację autobusową w Krako-

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy w dniach 1—31 października 1978 r. obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków.

35 LAT

Władysław Musiał — Wyzd. Sieci i Podst.

30 LAT

Mieczysław Bogacz — Wyzd. Taryfowo-Bilet.
Jan Pabian — Wyzd. Zaopatr. Mat.

25 LAT

Salomea Zapala — WET Nowa Huta
Ludwik Podbielski — WET Nowa Huta
Józef Biskup — WET Podgórze
Józef Szważyk — Wyzd. Rem.-Prod.
Zbigniew Witkowski — Kontr. Jak. Szyn.

20 LAT

Helena Kamińska — WEA Czyżyny
Andrzej Polereczny — Dz. Inwentaryzacji
Józef Bialik — WET Podgórze
Maria Kula — WET Podgórze
Jan Permus — Wyzd. Sieci i Podst.
Franciszek Jalocho — Wyzd. Torów
Edward Krupa — Wyzd. Torów
Czesław Dziewoński — Wyzd. Prod.-Remont.
Julian Kościółek — Kier. Transp.
Władysław Biela — WEA Czyżyny
Józef Krzywda — Zakł. Taksówek
Stanisław Jedrzejczyk — Wyzd. Zabezp. Ruchu
Antoni Podmokły — Wyzd. Zabezp. Ruchu

15 LAT

Leokadia Chopkiewicz — Wyzd. Zaop. Mat.
Elżbieta Kasiak — Księgowość
Aleksandra Pułka — Wyzd. Torów
Bolesław Makula — Warszt. Szkolne
Maria Galus — WET Nowa Huta
Helena Klucińska — WET Nowa Huta
Maria Michta — WET Nowa Huta
Mieczysław Stankiewicz — WET Nowa Huta
Anna Wójcik — Podstacje
Zbigniew Świątek — Wyzd. Torów
Jan Jamka — WEA Bieńczyce
Ewa Pogodzińska — Dział Specjalny

10 LAT

Roman Szczepanowicz — Dz. BHP
Stefania Langhammer — WET Nowa Huta
Irena Łukaszewska — WET Nowa Huta
Maria Sukiennik — WET Nowa Huta
Zofia Musiał — WET Nowa Huta
Franciszek Michalski — WET Podgórze
Władysław Wojtas — WET Podgórze
Maria Przychodzień — WET Podgórze
Witold Ciastoń — WPR narzędz.
Edward Adamczyk — WEA Bieńczyce
Janina Sawik — WEA Czyżyny
Krzysztof Stachura — Wyzd. Łączności
Halina Mysłowska — Przychodnia
Bronisława Jania — Dz. Ogólny
Krystyna Bałazy — Ośr. Szkol. Kier.

W nagrodę za dobrą robotę

W nagrodę za dobrą robotę we współzawodnictwie pracy w naszym przedsiębiorstwie, odbyła się ostatnio do dziewięciu miejscowości trzy i pół-dniowa wycieczka krajoznawczo-wypoczynkowa. Uczestnicy jej zapoznali się z przeszłością i teraźniejszością, a nawet i z przyszłością zwiedzanych miast i miasteczek.

W Zamościu, mimo że rozkopany, podziwiali jego renesansowy, istic padewski urok i ze łzami w oczach oglądali rotundę — mauzoleum i muzeum martyrologii ziem zamojskiej, miejsce masowych egzekucji w okresie hitlerowskiej okupacji.

W Majdanku — wielkim, hitlerowskim obozie zagłady, obecnie muzeum, nie chcieli uwierzyć w okrucieństwo hitlerowskiej bestii.

Lublin, pierwsza stolica wyzwolonej Polski, oszołomił uczestników nie tylko „dawnymi laty”, lecz i tempem i dynamizmem teraźniejszości.

W pięknym, mimo dużego zachmurzenia, Naleczowie zobaczyli w parku słynne sanatorium i obejrżeli pamiątki po Bolesławie Prusie i Stefanie Żeromskim.

W Puławach zabolali ich serca przy słynnej świątyni Sybilla, stojącej od lat za kratami rusztowań w romantycznym parku.

Z miasta malarzy — Kazimierza Dolnego, choć rzęsiście padał deszcz, nie chcieli wyjechać, tak oczarował ich swą niezwykłą architekturą.

Tarnobrzeg zaimponował im siarkowym rozmachem, śrebrzystymi rurociągami, biegnącymi kilometrami w przyszłość, Baranów Sandomierski zachwylił jednym z najpiękniejszych zabytków w Polsce — późnorenesansowym zamkiem z przełomu XVI i XVII wieku, a Sandomierz malowniczym położeniem na wysokim brzegu Wisły, gotycką katedrą z cennymi, bizantyjskimi freskami z XV w., romańskim kościołem św. Jakuba z XIII w. i najnowocześniejszą i największą w kraju hutą szkła.

Kierowniczką wycieczki na 101 (ponieważ dała sobie radę z jednym „zawianym”, a brakowało sił do paru pałaców, którym nie zależało na zdrowiu drugich) była specjalistka od spraw współzawodnictwa — Helena Bialek, 100-procentowym przewodnikiem — Czesław Wolny z krakowskiego BORT-u, a kierowcą na poziomie — Czesław Rogowicz z WEA Bieńczyce.

Wycieczka zakończyła się „wielkim” grzybobraniem... muchochorów, ciekawą dyskusją na aktualne tematy z tarnobrzeskimi chłopami-robotnikami i pieczeniem kiełbasy w ognisku płonącym przy popołudniowych promieniach jesiennego słońca.

Tekst i zdjęcia: CZESŁAW DYŁOWICZ

Przestoi taki w kacie...

Warsztaty szkolne. Znajdują się one jakby na uboczu MPK-owskich spraw i problemów. Ale ich rola w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa, chociaż nie tak efektywna jak Wydziałów bezpośrednio związanych z komunikacją jest nie bez znaczenia. Od jakości bowiem pracy warsztatów szkolnych, od tego ile przekażą młodym ludziom instruktorzy zależy przyszły kształt przedsiębiorstwa; umiejętność fachowców, którzy niedługo już zajmą samodzielne stanowiska przy warsztatach produkcyjnych. A od tego jak będą oni pracować, ile będą umieć zależy bezawaryjna działalność przedsiębiorstwa.

To nie wszystko! Warsztaty od dwóch lat produkują wiele niezbędnych i tak potrzebnych części zamiennych. A warsztaty to; instruktorzy i uczniowie naszej przyzakładowej szkoły.

Budynek magazynów przy ul. Brożka, leżący na terenie IV zajezdni częściowo wykorzystuje Dział Zaopatrzenia Materiałowego, pozostała jego część udziela schronienia warsztatom, drugie pomieszczenie to stara hala zajezdni. Pomieszczenia nie są przystosowane do działalności jaką się w nich prowadzi. W budynku magazynu próbowano powiększyć

okna przystosowując je do potrzeb warsztatów, okazało się jednak, że wiąże się to z koniecznością przerobienia sieci centralnego ogrzewania. Dokumentację ma wykonać ZRI. Już od dłuższego czasu pracownicy warsztatów czekają na nią, jak dotąd bezskutecznie.

Problemem, i to jak się okazuje niebagatelnym o którym informuje mnie p.o. kierownika Andrzej Kopta — jest brak właściwego wyposażenia stanowisk pracy. Nie ma wiertarek, noży dzwigniowych, jest wprawdzie prasa balansowa, ale bardzo przydałaby się nowa. A przecież właściwe zaopatrzenie w sprzęt to niezbędny warunek prawidłowej działalności warsztatów. Uczniowie muszą poznawać urządzenia takie, z jakimi spotkają się w przyszłej pracy.

Pracownicy warsztatów mają też zastrzeżenia co do współpracy ze wszystkimi Wydziałami, poza — to wyraźnie podkreślają — Wydziałem Remontowo-Produkcyjnym. Niestety przy naszej rozmowie nie ma Edwarda Opacha, który załatwia pilne sprawy, ale tak Andrzej Kopta, jak i instruktor Ryszard Porczyński mówią: że nie ma on łatwego życia. Znaleźć zajęcia dla ponad 250 uczniów to nie prosta sprawa. Zwłaszcza, gdy w Wydziałach

proste prace, takie jakie z powodzeniem mogliby wykonać uczni, często powierza się wykwalifikowanym pracownikom, marnując w ten sposób ich czas, który mogliby przeznaczyć na zajęcia wymagające większych umiejętności.

Tymczasem po Wydziałach wciąż krąży powiedzonko: „oni tam w warsztatach nic nie robią, na niczym się nie znają”. A przecież dokumenty są jednoznaczne. W tym roku kalendarzowym zrealizowano już ponad 180 zleceń. Bardzo różnych od drobniagów, aż po poważne zamówienia. Roczny plan pracy wskazuje na wartość produkcji 652 tys. zł, w pierwszym półroczu wykonano ponad 413 tys., a więc znaczne przekroczenie. Do tego dochodzą czyny społeczne. W III kwartale ich wartość wyniosła 38 tys. zł. Więc z tym „nie robieniem”, to chyba lekka przesada. Natomiast prawdą jest, że uczniowie niewiele korzystają z praktyk na Wydziałach. Zdarza się, że regulaminowe 6 godzin „dniówki” przestoi taki w kacie, nikt nie zainteresuje się nim nie pokaże co i jak robić mimo, że pracownicy mają kurs pedagogiczny i powinni wykazać większe zainteresowanie.

Młodzi chcą się czegoś nauczyć. Powiedzonko „Jak cię

KRZYSZTOF GACEK



Każda zadowolona ze swego muchomora...



Przed zamkiem w Lublinie.

Mówimy o zaniku samorządności. Tu i ówdzie mówi się o nie-przemysłanych decyzjach administracji. To znowu narzekamy, że ktoś nas skrzywdził wymyślając taki, a nie inny regulamin premii. Ktoś w resorcie zapomniał, że trzeba produkować części zamienne do autobusów i tramwajów, ktoś jeszcze inny, że na końcówkach autobusowych winny być urządzenia sanitarne. Jeszcze ktoś inny wywraca nam zatwierdzony roczny plan, bo nagle okazało się, że miast remontować, winniśmy budować nowe trasy tramwajowe.

Ktoś, ktoś inny jest winien! My — nie! My się budzimy, gdy zbliża się koniec roku i „trzynastka” niepewna, gdy nie ma wolnej soboty, lub premia jest zagrożona. Kim jest ten ktoś?

Czy to jednak aby nie my jesteśmy współtwórcami zaistniałych sytuacji i współwinnymi pośrednio, czy też, bezpośrednio odpowiedzialnymi.

I przyznajmy się, przynajmniej przed sobą, apeluję tu szczególnie do tych „głośno grzmiących”, od czasu do czasu na naradach, a codziennie w kulisach, że często nawet nie wiedzą, czy Wydział wykonał plan. Grzmia, bo spotkała ich krzywda; prasa źle pisała, pasażer naubliżał, a na dodatek nie ma czym jeździć itd. itd. Gdzie byliśmy wtedy, gdy inni tworzyli to „zło”. Wszak wszyscy mamy nie tylko prawo, ale wręcz obowiązek zapobiec „złu” i możliwości ku temu. Czy zawsze winien będzie ten trzeci? kolega, dyrektor lub czynnik, czy resort?

Do dyskusji nad rolą KSR-u w przedsiębiorstwie zaprosiliśmy STANISŁAWA KOSTRO — kierownika Działu Organizacji i Zarządzania, sekretarza ekonomicznego KZ PZPR tow. MARIANA KALINOWSKIEGO, kierownika z WEA Bieńczyc — KAROLA JEMCZURĘ. Redakcja reprezentowała — JANINA DZIURO.

JANINA DZIURO: Czy waszym zdaniem robotnik ma możliwość współdecydowania o losach przedsiębiorstwa, czy też określenie to tak się już zdezaktualizowało, że jest tylko sloganem, bo przecież nie bez powodu mówi się o zaniku wewnętrznych dyskusji nad zadaniami produkcyjnymi przedsiębiorstw i nie tylko nad nimi?

STANISŁAW KOSTRO: Robotnik ma pełne

prawo współgospodarzenia w zakładzie pracy. Ma też ku temu możliwości. Od ponad 20 lat funkcjonują Samorządy Robotnicze. Robotnik uczestniczył do tej pory pośrednio w pracach Prezydium Samorządu Robotniczego i jego komisjach. Pośrednio — bo poprzez wybranych przez siebie członków Samorządu to jest przedstawicieli KZ PZPR, Rady Zakładowej i organizacji młodzieżowych.

no-bytowej jak i wykonania planu. Czy słusznym w naszym przypadku byłoby określenie mówiące o zaniku samorządności? Czy wszystkie uwagi zawarte w wytycznych KC PZPR i CRZZ-tu można odnieść do działalności Samorządu Robotniczego u nas? Między sesjami KSR-u działało Prezydium i Komisje a sesje organizowane były zgodnie z regulaminem; czyli materiały otrzymy-

wami dotyczącymi postępu technicznego i racjonalizacji, przygotowywały ocenę realizacji programu humanizacji pracy, ocenę gospodarki materiałowej i paliwowo-energetycznej. Po- dejmowano też tematy związane z dyscypliną i organizacją pracy. Zajmowa- no się również sprawami, które wpływały ujemnie na działalność gospodarstwa przedsiębiorstwa. Wymie- nię tu chociażby prace Ko-

mitetach Wojewódzkich Partii, powołanie Komisji Odwoławczych przy KRZZ d/s sporów między KSR a Dyrektorem, czy Zjednoczeniem danej jednostki gospodarczej, zwoływanie raz w roku przedstawicieli KSR na sekcję KC, obowiązek przeprowadzania oceny współpracy między administracją a KSR na sekcję ministra, to elementy podnoszące rangę KSR, jeżeli zostaną przez KSR wykorzystane. Donosi- ą rolę powinny też pełnić narady robocze. Według nowych przepisów mają one być przedłużonym ramieniem KSR-ów.

Obowiązek składania na tych naradach sprawozdań z działalności kierowników poszczególnych jednostek gospodarczych nie tylko winien uaktywnić załogę, ale i wzmocnić dyscyplinę realizacji zadań i to zarówno kierownictwa administracyjnego jak i czynników polityczno - społecznych. Zmobilizowanie robotników do udziału w dyskusji, podniosłoby automatycznie rangę KSR, bo ta aktywność powinna się przełożyć na sesję Konferencji poprzez przedstawicieli tych Wydziałów. W jakim stopniu wzrośnie ranga KSR, zależy przede wszystkim od jej uczestników od organizacji polityczno-społecznych, od tego jaki stworzą klimat nowo wybranym członkom KSR.

S. K.: — Ja widzę możliwość podniesienia rangi Samorządu w nowym systemie. Wprowadzenie ludzi z warsztatów pracy powinno zaktywizować działalność samorządową. Bardzo dużo zależy także od Związków Zawodowych. Wszak to właśnie przy organizacji związkowej działać będzie Prezydium KSR. Jeżeli robotnicy wchodzący w skład KSR jak i działający w niej działacze związkowi właściwie będą pojmować swoje obowiązki i nie będą pracować aktywnie, jedynie przy okazji sesji KSR, wówczas KSR na pewno spełnia nasze oczekiwania.

M. K.: — Tow. Kostro podkreśliła dużą rolę Związków Zawodowych. Zgadza się z tym, ale roli Związków nie można przeceniać. Aby KSR działała właściwie potrzebne jest jej ściśle współdziałanie z kierownictwem administracyjnym przedsiębiorstwa. Kierownik nie jest już w stanie sam prawidłowo kierować swoją komórką, dlatego musi dobrać sobie odpowiedzialnych współpracowników. Mamy zresztą już takie Wydziały np.: WET — Podgórze, gdzie każdorazowo załoga bierze żywy udział w nara- dzie. Życzę by sobie należało, by tak pracowały pozostałe Wydziały.

S. K.: Wyszła nam więc w dyskusji jeszcze sprawa właściwej atmosfery i współpracy między członkami KSR a resztą załogi, od której zależy bardzo wiele.

Dziękuję za rozmowę.

JANINA DZIURO

Robotnik współgospodarzem?!

Obecnie KSR zostaje dodatkowo poszerzona o jedną trzecią załogi naszych Wydziałów, spośród zatrudnionych przy warsztatach prac...

J. D. Czyli właściwie od nas samych zależy czy będziemy współdecydować o losach przedsiębiorstwa i współuczestniczyć w zarządzaniu. Oczywiście poprzez aktywne uczestnictwo w naradach wytwórczych, na których winny padać konkretne, dotyczące konkretnych spraw wnioski, z konkretnym adresatem i propozycją rozwiązania problemu w ramach kompetencji Wydziału lub poprzez wybranych członków na KSR na forum ogólnozakładowym.

KAROL JEMCZURA: Tak, od nas samych, robotników, zależy bardzo wiele. Moim zdaniem, zbyt mało jest chętnych do uczestnictwa w naradach wytwórczych Wydziałów, zbyt mało konstruktywnych głosów. Do niedawna dyskutujący jakże często zwalali winę jedni na drugich. Teraz zauważyłem, iż ich głosy są rozsądniejsze i konkretniejsze, wystąpienia przedstawicieli kierownictwa krótsze, tak, że zostaje sporo czasu na dyskusję, którego na naradach organizowanych nawet kilka miesięcy temu brakowało. I wracając jeszcze do problemu frekwencji narad, dodam, że komplet pracowników jest wyłącznie w dniach wypłat, a przecież nie o to chodzi. Przecież przez autentyczne uczestnictwo możemy nie tylko współuczestniczyć w gospodarowaniu, ale pomóc w rozwiązaniu wielu kłopotów.

J. D.: W naszym przedsiębiorstwie jak wiemy — sesje konferencji nie ograniczały się li tylko do zatwierdzania planów. Niedługo było świadkiem podejmowania wielu ważkich decyzji (często po burzliwych dyskusjach) dotyczących tak spraw interesujących załogę (premie specjalne, warunki socjal-

waliśmy w ustalonym terminie — 7 dni przed Konferencją. Konferencja rozliczała administrację z realizacji uchwał. Mam jednak i pytanie: czy Dyrektor tłumaczył się przed KSR z niezrealizowanych uchwał? I czy wszystkie dyrektorskie decyzje były konsultowane z KSR-em? Czy zdarzały się interwencje Prezydium poza sesjami KSR-u?

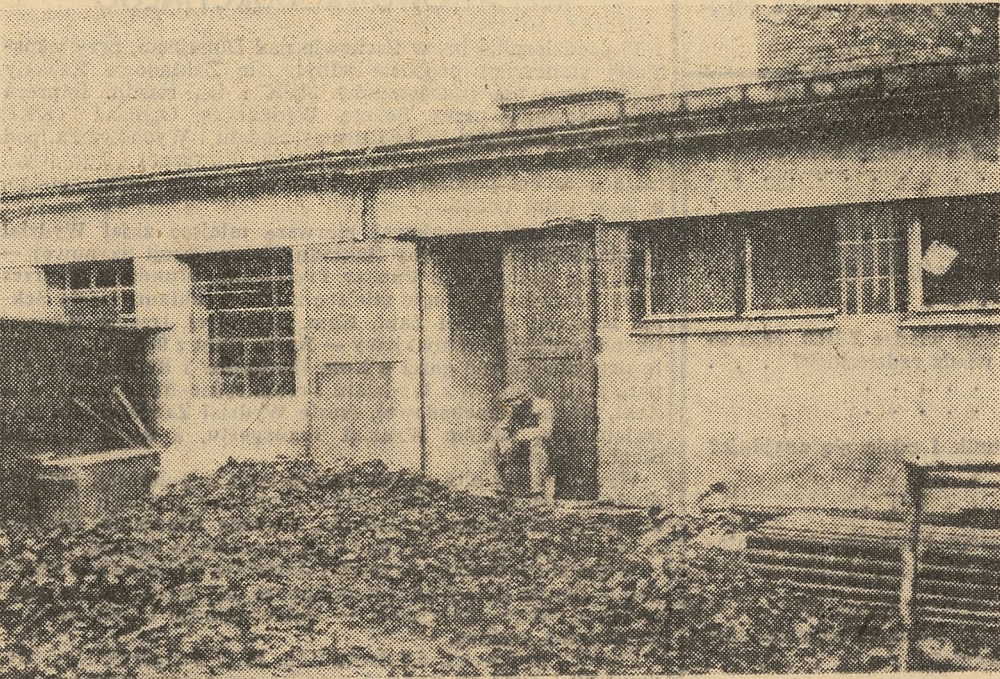
M. K.: Zgadza się z tym stwierdzeniem; członkowie Konferencji interesowali się nie tylko problemami produkcyjnymi, ale i socjalno-bytowymi załogi. Tak w trakcie obrad Konferencji, jak i w czasie poprzedzającym ją, na naradach wytwórczych robotni-

misji na temat polityki kadrowej, czy też na temat stosowania kar i nagród. Problemy te po przygotowaniu przez Komisję były omawiane na Prezydium, w którego posiedzeniach z zasady brał udział Dyrektor Przedsiębiorstwa, lub jego zastępcy. Wnioski wynikające z omawianych materiałów, były przedstawiane do realizacji Dyrekcji. Również przekazywane były do realizacji uchwały podjęte na KSR. I z realizacji tych uchwał i wniosków Dyrekcja na bieżąco się rozliczała. W ostatnim okresie to rozliczanie przybrało już właściwe formy i przyniosło konkretne efekty. Może nie zadawałają one jeszcze wszystkich członków Samorządu Ro-

Konferencji zwrócono na to szczególną uwagę i aktualnie zatwierdzamy wnioski tylko takie, które mogą być zrealizowane.

Czy wszystkie decyzje Dyrektora konsultował z KSR-em? Zgodnie z obowiązującymi przepisami Dyrektor nie musi konsultować z KSR-em wszystkich decyzji. Dodać tu należy, że uprawnienia KSR-u często kolidują z uprawnieniami Dyrektora. Mamy nadzieję, że nowe przepisy zmienią ten stan rzeczy.

J. D.: Chciałabym usłyszeć od twórców nowego regulaminu KSR, jak widzą to nasze współgospodarowanie, czy nowe przepisy coś tutaj zmienią?



Od czego tu zacząć...

Fot. A. RUPNIEWSKI

cy mieli głos i korzystali z niego. Wiele spraw załatwiono. Nie ograniczyliśmy się tylko do samych Konferencji. Non stop działało Prezydium Samorządu Robotniczego. Raz w miesiącu miały miejsce jego posiedzenia, na których omawiano istotne tematy przedstawiane przez Komisję Problemowe, które zajmowały się m. in. spra-

botniczego, ale nie zawsze można było to rozliczenie przeprowadzić do końca. Czasem winą leży po naszej stronie, ale często były to wnioski, z którymi trzeba było wyjść na zewnątrz, do Urzędu Miasta, Zjednoczenia, resortu, czy też producentów.

Odpowiadając na pytania: na każdej sesji KSR Dyrekcja składała sprawo-

M. K.: Nowe przepisy oparto zostały na ustawie o Samorządach Robotniczych z 1958 r. określającej zasady i tryb działalności Samorządów Robotniczych. Moim zdaniem, podniesienie rangi Samorządu to nowe, przepisy nie gwarantują. Natomiast powołanie KSR w zjednoczeniach, powołanie Komisji d/s Samorządu Robotniczego przy

Dziękujemy wam...

3 października 1978 r. Bardzo wczesny, mglisty, deszczowy poranek. W zajezdni w Bieńczycach zaczął się ruch, wyjeżdżają na trasy pierwsze autobusy. Na linię pospieszną „D” wyjeżdża autobus „skoda” nr boczny 22256. Jego kierowcą — inoody człowiek, Tomasz Nijakowski nr służb. 2204. Po zrobieniu jednego kursu, kierowca zaczął drugi... O godz. 6.25 autobus staje w płomieniach, spod maski wydobywa się dym. Kierowca błyskawicznie zatrzymuje autobus, otwiera drzwi, wypuszcza pasażerów, otwiera maskę silnika i zaczyna gasić pożar. W tym momencie nadjeżdżają dwa autobusy: przegubowiec prowadzony przez Kazimierza Szpila, nr służb. 3245 i „Berliet” kierowany przez Ryszarda Parysa nr służb. 3076. Obaj kierowcy aktywnie włączają się do akcji. Wkrótce pożar zostaje zlikwidowany.

Piękną postawą dwóch kierowców. Szybka pomoc udzielona koledze, to przykład godny naśladowania. Ofiarna postawa panów Szpila i Parysa przyspieszyła ugaszenie pożaru, a w konsekwencji spowodowała znaczne zmniejszenie strat. Autobus już w dwa dni później wyjechał na trasy.

Komendant Jednostki ORMO
EDWARD KOŚCIEN

Podziękowanie dla MPK Kraków

Wydział Oświaty i Wychowania Urzędu Miasta w Żywcu składa Wam wyrazy najwyższego szacunku oraz gorące podziękowania za dotychczasową pracę — godną uznania postawę w podejmowaniu społecznych zadań na rzecz rozwoju oświaty i szkolnictwa w naszym mieście. Głębokie wartości ideowo-wychowawcze i humanistyczne socjalistycznej szkoły są wyrazem również Waszej aktywnej działalności w społeczeństwie tworzącym, pracującym i żyjącym w pokoju. Licząc na dalszą współpracę i inicjatywę w nowatorskim podejmowaniu zadań, kierujemy gorące życzenia wszelkiej pomyślności w pracy zawodowej, społecznej, w życiu osobistym i rodzinnym oraz w gronie współpracowników i przyjaciół.

Z upoważnienia Naczelnika Miasta
Inspektor Oświaty i Wychowania
mgr TADEUSZ SOLTYSK

Wyszli na przeciw załodze — Dział Kultury, Sportu i Wychowania. Postanowiono w pracę tego Działu zaangażować większą ilość pracowników przedsiębiorstwa. Wstąpienie do realizacji tego zamierzenia było zwołanie otwartej narady roboczej Działu, w której wnioski zainteresowanych sprawami kultury przedstawiciele załogi spowodować miały m. in. ożywienie działalności przyzakładowego klubu. Niestety, nie wszyscy spośród zaproszonych na naradę gości znaleźli czas. W rezultacie na naradę przybyło tylko kilka osób spoza Działu.

Ambitne założenia „spaliły na panewce”

Iu. W tej sytuacji ambitne zamierzenia spaliły na panewce. Narada odbyła się wprawdzie, ale miała ona charakter raczej luźnej wymiany poglądów, niż konkretnej dyskusji, z której mogłyby wypłynąć konstruktywne wnioski. Ze względu na małą frekwencję nie udało się również powołać Rady Patronackiej Klubu, która w założeniu powinna być ważnym ogniwem koordynującym działalność tej placówki. W tej sytuacji zebrani uznali, że najrozsądniejszym wyjściem będzie przełożenie narady na dogodniejszy dla wszystkich termin. Tak też zrobiono. O nowym terminie zainteresowani zostaną zawiadomieni przez Dział Kultury, Sportu i Wychowania, który za naszym pośrednictwem gorąco apeluje o przybycie na tę naradę, w interesie całej załogi przedsiębiorstwa, która po ciężkiej pracy ma prawo do godziwego wypoczynku we własnym klubie.

(K.G.)



Zapraszamy wszystkich czytelników do wzięcia udziału w naszym konkursie „Pociągiem Przyjaźni” opracowanym z okazji rocznicy Rewolucji Październikowej. A oto jego reguły:

Każdemu z rysunków odpowiada pytanie o tym samym numerze. Rozwiązaniem konkursu będzie prawidłowa odpowiedź na każde z pytań:

KUPON KONKURSOWY

1. Co przedstawia rysunek? Jakie kraje korzystają z tego obiektu?
2. Jaka forma turystyki jest szczególnie popularna między Polską i ZSRR?
3. Tutaj mają siedzibę najwyższe władze ZSRR. Jaki to obiekt i od kiedy jest siedzibą władz radzieckich?
4. Kogo przedstawia ten pomnik i gdzie się znajduje?
5. Gdzie znajduje się ten pomnik i kto jest jego autorem?
6. Kiedy zbudowano ten pomnik? Gdzie on się znajduje? Jakiego ważnego wydarzenia upamiętnia?
7. Podać dokładną datę startu pierwszego polskiego kosmonauty i nazwisko dowódcy statku.

Imię i nazwisko

Adres zamieszkania

Zwycięzców indywidualnie poinformujemy o terminie wręczenia nagród, którymi są:

I nagroda — 800 zł

II nagroda — 600 zł

III nagroda — 400 zł

oraz 10 wyróżnień książkowych

Akcja zaopatrzenia w warzywa — zakończona

W ubiegłym tygodniu Zakład Usług Bytowych zakończył rozwożenie jarzyn do domów pracowników, którzy wcześniej zgłoszyli zapotrzebowania. Rozprowadzono ogółem ponad 260 ton ziemniaków i ponad 10 ton pozostałych warzyw. Nasze przedsiębiorstwo, jako jedno z pierwszych w Krakowie zakończyło tę akcję. Było to możliwe dzięki pomocy kierownictwa Wydziału Transportu i Sprzętu Specjalnego oraz Zakładu Taksówek które dostarczyły samochody „żuk” do rozwożenia warzyw. Jakość o-

trzymanych przez pracowników MPK warzyw nie budzi wątpliwości. Jak dotychczas jedynie kilku pracowników miało krytyczne uwagi, a dotyczyły one głównie czystości otrzymywanych produktów. Pamiętajmy jednak że bieżący rok był wyjątkowo mokry, co spowodowało większe niż normalnie zablokowanie ziemniaków, czy cebuli.

ZUB mimo wielu trudności zadbał więc dobrze o nasze spiżarnie.

(K.G.)

PUCHAR PRZECHODNI W ZAKŁADOWYCH ZAWODACH WĘDKARSKICH DLA WYDZIAŁU REMONTOWO-PRODUKCYJNEGO

15 października br. w Czchowie nad Dunajcem, przy wspólnie słonecznej pogodzie odbyły się Zakładowe Zawody Wędkarskie dla pracowników MPK i ich rodzin. Impreza zorganizowana przez Sekcję Wędkarską Ogniska TKKF „Tramwajarz” oraz Dział Kultury, Sportu i Wychowania, pod patronatem Zakładowej Rady Kultury Fizycznej i Turystyki, mająca za cel popularyzację i rozwój sportu wędkarskiego, była w pełni udana.

W punktacji zespołowej pierwsze miejsce zajął Wydział Remontowo-Produkcyjny Zakładu Komunikacji Szynowej — 1433 pkt. zdobywając Puchar Przechodni ufundowany przez Radę Zakładową, drugie miejsce z 1278 punktami zajęła Sekcja Kontroli Jakości Zakł. Kom. Szynowej, trzecie Wydział Eksploatacyjny Tramwajowy — Nowa Huta z 903 pkt., czwarte drużyna miłych gości z Koła Emerytów i Rencistów z 819 pkt., piąte drużyna z Wydziału Produkcyjno-Remontowego — Zakł. Kom. Samochodowej, szóste Wydział Zaopatrzenia Materiałowego, siódme Wydział Transportu, a ósme Wydział Sieci i Podstacji.

Wymienić również należy najlepszych w punktacji indywidualnej: Bolesława Mrowczyka zdobywcę pucharu indywidualnego, Władysława Godynia, Jerzego Albrechta, Stefana Nowickiego, Juliusza Wójtowicza, Eugeniusza Zadurę.

W grupie juniorów zwyciężył Jarosław Koltoński, a wśród pań najlepsza była Kunegunda Zadura, która tym razem prześcignęła swego nauczyciela — zeszłorocznego triumfatora — Eugeniusza Zadurę.

Zawody sędziowali działacze Koła PZW Podgórze. Nagrody, dyplomy i puchary wręczył zwycięzcom przewodniczący Zakładowej Rady Kultury Fizycznej Zdzisław Skubieda. Szczególnie serdeczne podziękowania za przygotowanie i osobisty wkład pracy w imprezę należą się kierownikowi Sekcji Wędkarskiej MPK — Eugeniuszowi Zadurze.

(Z.F.)

II SZTAFETOWE BIEGI PRZELAJOWE ZAKŁADÓW PRACY M. KRAKOWA

W dniu 22 października 1978 r. na Błoniach krakowskich odbyły się II Sztafetowe Biegi Przelajowe Zakładów Pracy m. Krakowa. Pomimo dokuczliwego zimna, deszczu i wiatru na starcie stanęło 10 zespołów reprezentujących krakowskie zakłady pracy, z czego dwa stanowiły reprezentację Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Z MPK startować miały trzy zespoły, które niestety na start stawiały się zdekompletowane (zawiedli zgłoszeni kole-dzy), tak, że do ostatniej niemal chwili trwało uzupełnianie drużyn i ustalanie kolejności zmian. W efekcie utworzono dwa zespoły.

O godz. 11.00 na 4-kilometrową trasę jako pierwsze wyruszyły panie, które po 200-metrowym dystansie przekazały pałeczki następnym zawodnikom. Podczas całego biegu toczyła się zacięta walka o czołowe miejsce. Ostatnie 100 metrów to dramatyczny, pasjonujący pojedynek biegowy, który wygrywa reprezentantka MPO, zdobywając tym samym I miejsce dla swojej drużyny przed zespołem z Wojskowego Szpitala Rejonowego i PTSL.

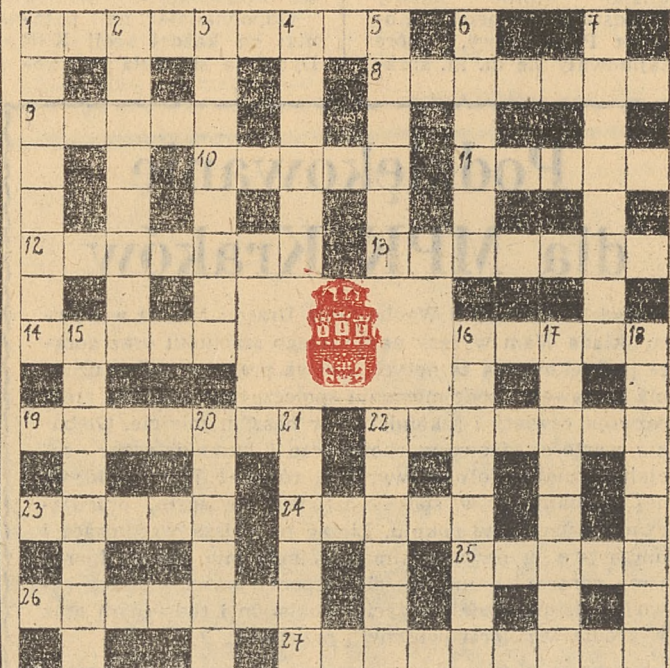
Nasza drużyna, oznaczona nr 11, zajęła IV miejsce w punktacji ogólnej i II miejsce wśród zakładów gospodarki komunalnej i mieszkaniowej otrzymując puchar RzKS „Juwenia”. Drużyna ta biegła w składzie: Waśnik Małgorzata, Wierciak Kazimierz, Kędziora Władysław, Rafalski Waldemar, Ostrowska Anna, Tylek Ryszard, Wawrzynek Ryszard, Szczygiel Eugeniusz, Sabala Jan, Sas Janusz, Kielkiewicz Kazimierz, Przybysz Stanisław, Makula Janusz, Wójcik Franciszek, Kaleta Krystyna. Natomiast druga drużyna MPK zajęła V miejsce w punktacji ogólnej.

Tych, którzy nie zdążyli wystartować w III reprezentacji MPK z powodu jej zdekompletowania, Dział Kultury, Sportu i Wychowania serdecznie przeprasza.

Dziękujemy inż. Tadeuszowi Trzmielowi, szefowi trakcji szynowej, Januszowi Kucharskiemu, kierownikowi Wydziału Produkcyjno-Remontowego oraz Józefowi Bujakowi, Witoldowi Ciastoniowi i Zbigniewowi Witkowskiemu za pomoc organizacyjną w tej imprezie.

ZYGMUNT GADEK

KRZYŻÓWKA NR 66



POZIOMO: 1) Głęboka zadura. 9) Epoka sprzed około 55 ma i trochę filozofii. 8) Pante-

taśmowy. 11) Często występuje zimą. 12) Było ich 6 w naturze. 13) Zatoka na Morzu Czerwonym. 15) Grasował na morzach. 17) Dokument międzynarodowy. 20) Obszar państwa poza jego granicami. 22) Bywa ognisty. 23) Słowo — ostrzeżenie. 24) Oslaniał rycerza. 25) Gwałtowny rozwój, rozwijanie.

PIONOWO: 1) Pułapka pod wodą. 2) Pokrywa dachy. 3) Zysk autora z wystawianej sztuki. 4) Roztaczają wonny dym. 5) Jeden ze stanów USA. 6) Styl w plastyce XVIII wieku. 7) Membrana. 14) Krótki sztylet myśliwski. 15) Błyszczy na drewnie. 16) Styl w architekturze. 18) Nawet niedźwiedzia nauczy tańczyć. 19) Oblicza (nie w matematyce). 20) Bogacz milioner. 21) Rodzaj kołatk, ozdobny uchwyt w drzwiach.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 64

POZIOMO: 1. Barman. 8. Afganistan. 9. obroza. 10. emalia. 11. nasyp. 12. Eneida. 13. rutyna. 14. radar. 16. detal. 19. sajdak. 23. koszyk. 24. aloza. 25. Modlin. 26. prosto. 27. pieniacz. 28. natręt.

PIONOWO: 1. barometr. 2. majolika. 3. nagana. 4. agrest.

SPROSTOWANIE

Do poprzedniej krzyżówki wkładł się błąd korektorski, który zmienił numer kolejny. Właściwy numer 65, a nie 64. Serdecznie przepraszamy czytelników.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin.

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńca 15, p. 73.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. E-15