

Spór o ponad pół miliona zakończony

Najpierw były rozmowy telefoniczne, później kilkugodzinne spotkanie przedstawicieli MPK i MPEC. Ale dopiero wymiana korespondencji i szczegółowe wyliczenia poparte dowodami nie do obalenia, przyniosły zwrot na konto naszego przedsiębiorstwa nadpłaconej MPEC-owi za energię ciepłą w miesiącach styczniu i marcu br., kwoty pieniężnej w wysokości 522.462 zł.

Suma niemała. Pytanie jak doszło do tak poważnej nadpłaty? Informacji udziela główny energetyk MPK mgr inż. Zenon Pilewski...

„Zastanowiły mnie wysokie kwoty wystawianych nam przez MPEC za energię ciepłą rachunków. Na podstawie książki, w której nasza obsługa wymiennikowni rejestruje co dwie godziny wszystkie parametry czynnika grzewczego, rozpocząłem żmudne obliczenia. Z powodu braku taśmy rejestrującej zużycie energii cieplnej w aparaturze pomiaru ciepła, nie było możliwości rejestrowania zużycia energii cieplnej. MPEC obliczało więc na podstawie mocy cieplnej w oparciu o umowę, korzystając z nieprawidłowych wzorów i nieprawidłowych parametrów czynnika grzewczego — gorącej wody. Przyjmowano temperaturę czynnika grzewczego z elektrociepłowni, zamiast z miejsca pomiaru ciepła — naszej wymiennikowni. W tej sytuacji płaciiliśmy dodatkowo za straty ciepła w rurociągu przesyłowym, co już było w kalkulowane w opłacie taryfowej. To błędne obliczanie nam przez MPEC zużytej energii cieplnej, trwało od miesiąca kwietnia ub. roku. Trudno było jednak żądać zwrotu nadpłaconych przez te wszystkie miesiące pieniędzy. W tym bowiem okresie podłączane zostawały sukcesywnie do wymiennikowni, kolejno oddawane nam przez budowniczych obiekty — magazyny, warsztaty szkolne, przychodnia lekarska i stołówka, na które nie posiadaliśmy z MPEC umowy. Przedstawiciele MPEC sprawdzili szczegółowo naszą książkę wymiennikowni, odczytując termometrów i... wreszcie przyznali mi rację. Błędnie obliczona należność za miesiące styczeń i marzec br., nadpłaty w wysokości 452.562 zł i 69.900 zł — w sumie 522.462 zł zostały MPK zwrócone”.

Suma niebagatelna. Ponad pół miliona złotych. Warto było o nie walczyć. Udowodnić, że po naszej stronie jest racja. No cóż... ludzie nie są nieomylni. Warto więc czasem to czy owo sprawdzić, a nie ślepo ufać choćby jak najbardziej na zaufanie godnym.

M.B.

NAGRADZAJMY DOBRĄ PRACĘ

Brak wystarczającej informacji o wynikach własnej pracy staje się często przyczyną frustracji. Psychologowie dowiedli ponad wszelką wątpliwość, że człowiek pracujący nad czymś odczuwa jako bodziec, jeśli jest informowany o stanie wykonania jego roboty. W szeregu doświadczeń stwierdzono, że informowanie wykonawcy o wynikach jego pracy podnosiło te wyniki o 12-15 proc. Nagroda za właściwe zachowanie wzmacniała chęć kontynuowania tego zachowania, wzmacniała pozytywny stosunek do nagradzającej instytucji. Kara powstrzymuje od nagannego zachowania zagrożonego kara, ale wywołuje u karanych postawy nieprzychylnie w stosunku do karzących.

Stosowanie kary wywołuje zachowania oparte nie na współpracy, lecz gry, w której przełożony i podwładny działają przeciwko sobie rozwijając całą swą inteligencję i wykorzystując wszelkie dostępne środki. Kary działają tylko jednostronnie, to znaczy usiłują powstrzymać spadek poziomu zachowania się poniżej zaplanowanej dolnej granicy, ale nie funkcjonują tam, gdzie chodzi o podniesienie poziomu pracy. Stosowanie kar zmniejsza dobrowolny wkład do organizacji (pracownik robi tylko to, co musi). Ponieważ system kar i nagród jest nierozłącznie związany z zakładem pracy, socjologowie zakładowi co jakiś czas przglądają się funkcjonowaniu tego systemu w warunkach naszego przedsiębiorstwa.

Obserwujemy rokrocznie tendencję do wzrostu zarówno ilości udzielonych kar jak i przyznanych nagród, przykładowo: w I półroczu 1977 r. ukarano 608 pracowników 1014 karami, a w I półroczu 1979 r. — 731 pracowników otrzymało 1311 kar. W tym samym okresie 1977 roku nagrodzono 1187 pracowników — 1411 nagrodami, a w 1979 roku — 2003 osoby — 2596 nagrodami. Jak widać, ilość nagród oraz liczba nagrodzonych pracowników wzrasta szybciej niż ilość kar i liczba osób ukaranych. O ile rodzaj kar jest precyzyjnie określony przez regulamin pracy, a ilość kar uzależniona od sposobu zachowania się pracowników, o tyle rodzaj nagród, a także ich ilość pozostaje zależna od inwencji i dobrej woli kierownictwa zakładów. W rezultacie w jednej zajeżdżni tramwajowej w I półroczu 1979 roku przyznano dwukrotnie więcej nagród niż w drugiej.

Godne naśladowania są przypadki, gdy kierownictwo wykorzystuje różne okazje w życiu zakładu dla wyróżniania dobrych pracowników i uznania ich wkładu pracy. Można tu podać przykład ZEA Czyżyny, gdzie przez pewien okres czasu panował zwyczaj wręczania kierowcom wraz z kluczem (Dokończenie na str. 2)



Fot. S. TYRAN

Zapłonęły lipcowe ogniska w przeddzień Święta Odrodzenia. Spotkały się przy nich pokolenia Polaków: Ci, którym przyszło walczyć o wolną Polskę i ci, którzy urodzili się już w wolnej, odrodzonej. Pierwsi wracali myślą do tamtych czasów sprzed 36 laty, kiedy to tę nową orężem wywalczyć i ogromnym wysiłkiem budować trzeba było. Tak, przed 36 laty spełniły się marzenia Polaków

o wolnej i niepodległej. Potem był heroiczny wysiłek by ta wolna stała się krajem dostatnym, liczącym się w świecie. Manifest lipcowy zapoczątkował to budowanie, nowego, lepszego jutra naszej Ojczyzny. Dziś kontynuujemy testament Manifestu. Wzmocnionym wysiłkiem, rzetelną pracą cały naród buduje swoją przyszłość.

Kontrolerzy biletów nie cieszą się zbyt wielką sympatią społeczeństwa. Ale ich praca jest niezbędna. Zbyt wielu bowiem ludzi usiłuje „zaoszczędzić” złotówkę kosztem naszego przedsiębiorstwa. 15 lipca w godzinach porannych wybrałem się na trasę ze specjalistami d.s. kontroli Anną Banasik i Marianem Wójcikiem. Przewodnikiem moim był z-ca kierownika Wydziału Taryfowo-Biletowego Mirosław Olczyk. O szóstej rano wyjechaliśmy spod Poczty Głównej w kierunku Nowego Bieżanowa. Mimo, że o tej porze w tamtym kierunku przed naszą delikwentką odwróciła się i powiedziała: — To jest nieuczciwie. Proszę nie utrudniać ludziom pracy. Jak pan nie wstyd robić taką awanturę o 1,50.

Marian Wójcik pochylił się nad nieoczekiwaną sojuszniczką: — Nie o złoty pięćdziesiąt, a o pięćdziesiąt groszy. Ta pani jest studentką.

I za moment już inna sytuacja. Autobus zepsuł się. Winni — oczywiście umundurowani kontrolerzy. Tak przynajmniej wynika z niewybrednych komentarzy pasażerów. A przecież do końca

ryś z nich miał ochotę poprowadzić wóz, nie napotkałby żadnych przeszkód. Tego dnia byłem świadkiem kontroli w 13 wozach. Na jeździe bez biletu przyłapano 10 pasażerów. A przecież jeździliśmy pustymi raczej pojazdami, w dodatku kontrolerzy byli z daleka widoczni w MPK-owskich mundurach.

Po raz kolejny spotkałem się z pracownikami Działu Taryfowo-Biletowego we czwartek 17 lipca. Tym razem miałem uczestniczyć w akcji z udziałem milicjantów. Stąd zebraliśmy się w Komendzie Dzielnicy MO Śródmieście,

godz. 15, ale mimo, że przed gabinetem czekało około 30 osób nie rozpoczęła przyjmowania pacjentów. Co gorsza pielęgniarka nie umiała wyjaśnić czekającym powodów takiego stanu rzeczy. Może uda się to kierownictwu przychodni.

Nasze przedsiębiorstwo oczekuje na kolejny przydział mieszkań, które będą przyznawane zainteresowanym. Na razie nie bliźszego o tych mieszkaniach jeszcze nie wiadomo.

7 sierpnia w sali przy ul. Bocheńskiej, odbędzie się kolejna Konferencja Samorządu Robotniczego.

Powrócili już z obozu przygotowawczego przed nowym sezonem piłkarze ZKS Tramwaj. Mamy nadzieję, że kilkunastodniowy pobyt w Strzelinie na Dolnym Śląsku, procentować będzie dobrymi wynikami w czasie jesiennej rundy.

Znowu przydarzył się wypadek pożaru wozu tramwajowego. I znowu ogromne zagrożenie stworzyły zamknięte na trwałe drzwi. Chyba jak najszybciej problemem powinni zająć się zakładowi racjonalizatorzy.

Ostatnio Łódź, jako kolejne miasto w Polsce otrzymała węgierskie autobusy marki Ikarus. Przydałyby się one i w Krakowie.

Zapytują motorniczowie jak długo jeszcze konieczna będzie zwrotnica w ul. Lubieckiego koło Dworca Gł. w kierunku ul. Baszowej i Bohaterów Westerplatte? Podobnie niesprawną tzn. „odbijającą” jest zwrotnica koło Poczty Gł. w ul. Bohaterów Westerplatte. K.G.

W MUNDURACH CZY BEZ

Bilety do kontroli proszę...

ku ruch nie jest zbyt wielki, to na kilka osób w wozie, niemal w każdym pojeździe znajdowaliśmy „gapowiczów”. Niektórzy zresztą byli wręcz beczelni. Młody człowiek wsiadł do autobusu linii „103” w momencie gdy kontrolerzy legitymowali innego pasażera. Rozejrzał się więc po wozie... i spokojnie stanął obok drzwi. Ciężko był zdziwiony, gdy poproszono go o bilet. Zapłacił więc sto zł, a potem okazało się że jechał „aż” 200 metrów.

Kilka chwil później w autobusie „173” młoda dziewczyna (te tego poranka były „najoszczędniejszą”) stwierdziła autorytatywnie: — Wiem, że mam rację i nie zapłaci 100 zł.

Jej „racja” polegała na tym, że „zapomniała” skasować bilet. Rozmowa przeciągała się. I w końcu niespodzianka. Pasażerka siedząca

ca trasy pozostało nie więcej niż 300 metrów. To jednak daleko dla młodych, zdrowych mężczyzn, którzy rzucają wyzwiska: Pojechaliśmy dalej. Tym razem tramwajem w kierunku Nowego Bieżanowa. Z nami dziewczę, które zapłaciło wcześniej w autobusie opłatę podwyższoną. Tym razem z tryumfem stwierdziło: Bilet mają dla mnie koleżanki.

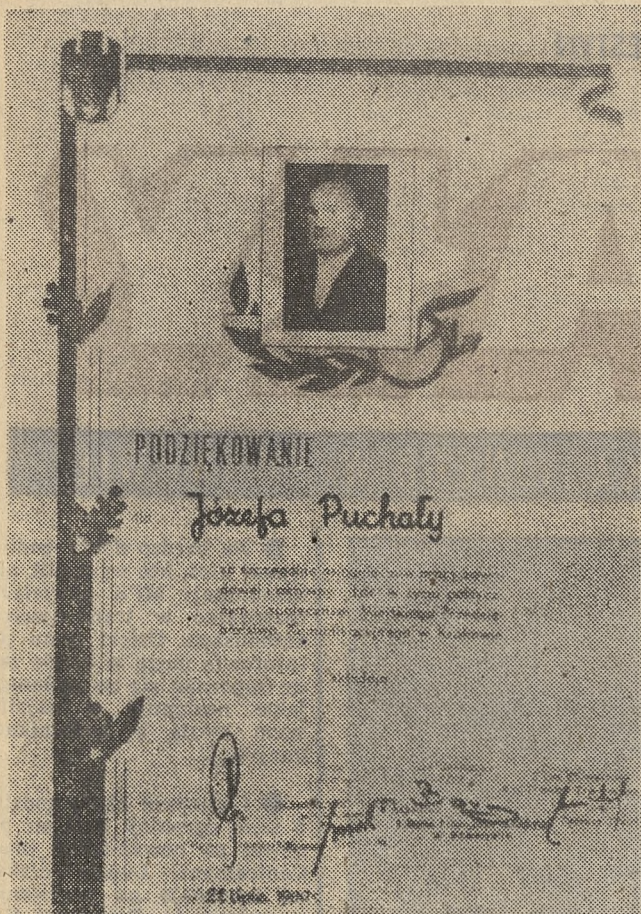
Wróciliśmy w kierunku centrum. Właściwie do godziny dziewiątej, kiedy pożegnaliśmy się z kontrolerami nie wydarzyło się już nic ciekawego. Nic, jeżeli nie liczyć beztrojskiego kierowcy wozu linii „157”, który wychodząc na przerwę śniadaniową w Rynku Podgórskim nie wyłączył nawet silnika. Doprządy z niepokojem patrzyliśmy na autobus i siedzących w nim pasażerów. Gdyby ktoś

czyli popularnym „Białym Domku”. Punktualnie o 14-tej króciutka odprawa i w drogę. Zostaje przydzielony do patrolu w skłodzie: specjaliści do spraw kontroli: Jacek Busz i Andrzej Gościński, starszy inspektor Władysław Bała oraz kapral MO Klemens Dębowski. Rejon patrolowania: odcinek od Dworca Głównego do Prądnika Czerwonego. Tym razem jak zawsze na comiesięcznej akcji wszyscy są w cywilu. Rozpoczynamy pracę.

Już pierwsze kontrole przynoszą efekt, ujawniając „darmowych pasażerów”. Ale cały czas obowiązuje „pełna kultura”. Co chwilę słychać „proszę”, „dziękuję”. Wszyscy jesteśmy zaskoczeni. Aż wierzyć się nie chce, gdy jeden z kontrolerów opowiada jak to poprzedniego dnia dostał w twarz od kobiety.

(Dokończenie na str. 3)

LUDZIE CZYNU



Święto Odrodzenia Polski stało się okazją do kolejnego wpisu do Księgi Ludzi Czynu Zakładu. Tym razem tego zaszczytu dostąpiło 5 pracowników naszego przedsiębiorstwa.

JÓZEF PUCHAŁA pracę w MPK podjął w 1945 roku. Od 1963 r. był głównym instruktorem technicznym ruchu. W czasie lat pracy wykazał duże zdolności organizatorskie, co stało się powodem mianowania go kierownikiem Zabezpieczenia Ruchu. Był także wielokrotnie odznaczany. Posiada między innymi Srebrny Krzyż Zasługi, Odznakę Zasłużonego Przewodnika Pracy Socjalistycznej, Zasłużonego Pracownika MPK.

KAZIMIERZ ŚWIECICKI także rozpoczął swoją MPK-owską przygodę w 1945 roku. Wtedy to, dokładnie 12 listopada podjął pracę jako konduktor. I jako tak się stało, że pracuje w przedsiębiorstwie do chwili obecnej. W 1956 roku był jednym z organizatorów obecnego Zakładu Taksówek. Obecnie pracuje w tym Zakładzie jako dyspozytor. Od 25 lat jest skarbnikiem swojej organizacji partyjnej. Słara się pracować jak najlepiej, stąd wysokie oceny u przełożonych, dzięki którym jego nazwisko znalazło się wśród nazwisk ludzi najbardziej dla MPK zasłużonych.

STANISŁAW SZURGOT jest mechanikiem. Jak mówi kierownik Zakładu Naprawy Autobusów, nie ma dla niego problemu technicznego, którego nie potrafiłby rozwiązać. W MPK pracuje od 1947 roku. Posiada brązową i srebrną odznakę Brygady Pracy Socjalistycznej. Jest Przewodnikiem Pracy Socjalistycznej i Zasłużonym Pracownikiem MPK.

RYSZARD LASKOWSKI przyszedł do MPK, gdy miał 18 lat. Było to w 1953 roku. Pracował na wielu różnych stanowiskach. Najpierw był kontrolerem ruchu, obecnie pełni funkcję przewodniczącego Rady Zakładowej. Jest dobrym organizatorem pracy, sprawdza się także w niełatwej, obecnie wykonywanej, działalności związkowej. Jest powszechnie znanym i szanowanym pracownikiem naszego przedsiębiorstwa, a na szacunek ten zasłużył wieloletnią rzetelną pracą.

FELIKS SROKA pracuje od 1962 roku jako motornicz. W tym czasie również dał się poznać, jako sumienny pracownik, rzetelny organizator. Nic więc dziwnego, że w 1974 roku powierzono mu funkcję sekretarza II POP, którą sprawuje do dziś. Pracuje także w zespołach: komunikacyjnym, komunalnym i mieszkaniowym. Dzielnicowej Rady Narodowej. Sprawuje także wiele innych funkcji społecznych. Bardzo odpowiadają mu stosunki międzyludzkie panujące w podgórskiej zajezdni. Sprzyjają one, jego zdaniem, dobrej, wydajnej pracy.

Pięciu ludzi, pięć różnych życiorysów. Wspólne w nich jest jedno, rzetelna, wydajna, wieloletnia praca dla dobra MPK.

K. GACEK

Co nowego w ZSMP?

Ostatnio w zajezdni przy ul. Gwardii Ludowej powstało nowe, piętnaste już, koło organizacji w naszym przedsiębiorstwie. Jego przewodniczącym został Jan Szczurek, zastępcą Antoni Madejowicz, skarbnikiem Lucyna Seruga i członkiem zarządu Jan Adamowicz. Koło nowe, ale jego zarząd to w komplecie zasłużeni działacze młodzieżowej organizacji w MPK. Nic więc dziwnego, że koło wystartowało ostro. Wartość czynu wykonanego przez jego członków z okazji II Zjazdu ZSMP oraz świąt 1 i 9 maja — ponad 10 tys. zł, kolejnego wykonanego przed przeładami wiosennymi — niemal 12 tys. zł, wreszcie z okazji 22 Lipca członkowie koła wypracowali w czynnie 2 tys. zł. Oczywiście nie wartość czynów społecz-

nych stanowi o jakości pracy koła, ale przytoczone wyżej nazwiska dają gwarancję, że praca będzie tam wzorowa pod każdym względem. W rywalizacji przybył więc czołowym kołom, nowy, groźny rywal.

*

Cenną inicjatywę podjęli młodzieżowcy z ZEA Bieńczyce. Postanowili oni wypracować fundusze na FASM, poprzez rozbiórkę 7 starych autobusów. Wartość czynu zarówno w złotych, jak i w realnie wykonanej, koniecznej dla przedsiębiorstwa pracy ogromna. Bliżej o przebiegu czynu zapoczątkowanego przez 11 członków koła 22 lipca, napiszemy w jednym z najbliższych numerów naszej gazety.

KG

Akumulatornia w budowie

Na terenie ZET Nowa Huta, budowana jest akumulatornia. Budowę tę rozpoczęto 1 marca br., oddanie do eksploatacji planowane jest na IV kwartał br. Zaawansowanie robót budowlanych ocenia się na około 80 proc.

Aktualnie brygady Zakładu Budowlanego wykonują tynki i roboty elektryczne. Niestety i tę budowę nie ominęły braki materiałowe. Zakład Zaopatrzenia Materiałowego boryka się z zakupem: rur, łączników i urządzeń kamionkowych kwasoodpornych oraz podgrzewacza przeciwpodowego.

Budowę tę skomplikowała również kilka lat wcześniej nieprzemyślane sporządzone dokumentacji, która obecnie

na skutek żądania kierownika Działu BHP mgr A. Dobrowolskiego, musiała zostać częściowo w zakresie robót instalacyjnych przerobiona. Zmianę dokumentacji zlecono Biuru Projektów Budownictwa Komunalnego. Poprawione rysunki dokumentacji mają być zwracane sukcesywnie wykonawcy inwestycji — naszemu Zakładowi Budowlanemu do dnia 15 sierpnia br., całość — w miesiącu wrześniu br.

Zakończenie tak ważnej dla całego przedsiębiorstwa inwestycji, uzależniona jest więc obecnie przede wszystkim od zakupu potrzebnych materiałów oraz przydzielanego Zakładowi Budowlanemu transportu.

M.B.

ZAREAGOWALI

Kto następny?

Najprzyjemniejszą rzeczą dla dziennikarza jest, gdy jego artykuł spotyka się z natychmiastowym odzewem. A gdy jeszcze jest to odzew taki, o jaki właśnie chodziło, to szczególnie jest już pełne. Tak właśnie stało się z artykułem pod tytułem „Niewidzialni”, poruszającym sprawę dalszej działalności Szczepu Tramwajowego ZHP. Już nazajutrz, po jego opublikowaniu przyszedł do redakcji były komendant tego Szczepu Bogdan Kowalczyk. Zadeklarował swą jak najdalej idącą pomoc w uratowaniu tradycji Szczepu. Wspólnie ustaliliśmy, że od-

będzie się w tej sprawie spotkanie, na które zaprosimy przedstawicieli władz partyjnych i młodzieżowych przedsiębiorstwa, pod koniec sierpnia, wtedy gdy ujawni się więcej byłych MPK-owskich harcerzy. Wówczas też, ustalimy konkretne propozycje, z którymi Szczep Tramwajowy wystąpi do Komendy Hufca Kraków-Sródmieście z prośbą o reaktywowanie.

Tak więc dziękujemy Bogdanowi za błyskawiczne podjęcie tematu i z niecierpliwością czekamy na następnych nieobojętnych.

(K.G.)

Wcześniej-więcej

Kilkanaście dni temu codzienna prasa i nasza zakładowa również, donosiły o zakończeniu kapitalnego remontu torów w ul. Lubicz — od cinka od Dworca Głównego do ul. Rakowickiej.

Remonty torowisk są ziem koniecznym w naszym mieście, a szczególnie tak ważnej arterii komunikacyjnej jaka jest ulica Lubicz. Dotąd robiło się je przeważnie przy wyłączonym z ruchu tramwajowego jednym torze. Z wielu powodów nie było to wygodne dla brygad naszych torowców. Tym razem na czas przeprowadzania remontu kapitalnego torów w ulicy Lubicz, wyłączono remontowany odcinek tej ulicy zarówno z ruchu kołowego jak i tramwajowego.

Remont rozpoczął się 12 czerwca br. i trwał do 3 lipca br. Przy niewyłączonym ruchu trwałby o dwa tygodnie dłużej.

Mimo więc narzekania mieszkańców Krakowa, że ten czy inny odcinek arterii komunikacyjnej zostaje na jakiś czas wyłączony z ruchu, ten sposób przeprowadzania remontu jak to widać na przykła-

dzie, ul. Lubicz jest na pewno dla nich korzystniejszy — ponieważ trwa krócej. Jest on również odpowiedniejszy dla załogi Zakładu Torów. W pierwszym rzędzie z uwagi na bezpieczeństwo pracujących przy remoncie ludzi — swobodne poruszanie się po całym remontowanym odcinku bez narażenia na wypadek przejechania czy potrącenia, jak również dowolne manewrowanie po jezdni dużym sprzętem oraz składowanie materiałów.

Trzeba jeszcze dodać, że prócz wcześniejszego o dwa tygodnie zakończenia robót przy kapitalnym remoncie pierwszego odcinka ul. Lubicz, Zakład Torów wymienił dodatkowo (prace te nie były planowane), dwa rozjazdy: ul. Lubicz — ul. Rakowicka i Dworzec Główny — ul. Basztowa — ul. Westerplatte.

W efekcie zamknięcie ruchu podczas kapitalnego remontu torów w ulicy Lubicz na odcinku Dworzec Główny — ulica Rakowicka było więc korzystniejsze zarówno dla naszego przedsiębiorstwa jak i mieszkańców Krakowa.

M.B.

NAGRADZAJMY DOBRĄ PRACĘ

(Dokończenie ze str. 1)

czami do nowych wozów również listu pochwalnego, jako wyrazu uznania za dotychczasową pracę. Podobną okazją są spotkania z nowymi pracownikami organizowane w ZET Podgórze, w trakcie których najlepszym spośród nowo przyjętych wręczane są pisma pochwalne.

Wydaje nam się, że w każdym zakładzie są tego rodzaju okazje, które — obok tradycyjnych świąt państwowych — można wykorzystać dla wyróżniania najlepszych pracowników.

Niektórzy z kierowników tłumaczą małą liczbę nagród brakiem funduszy, uważając jednocześnie za pewnik, że pracownicy nie cenią wyróżnień moralnych, jedynie pieniężne. Otóż trudno nam się zgodzić z takim poglądem. W 1976 roku przeprowadziliśmy sondaż na ten właśnie temat i okazało się, że:

45 proc. ankietowanych osób orzekło, że najbardziej satysfakcjonowałyby ich nagroda pieniężna,

17,6 proc. — raczej dyplom lub pochwała pisemna, bowiem „pieniądze się wyda, a dyplom zostaje”,

17 proc. — odznaczenie państwowe lub odznaka „Zasłużony Pracownik MPK”,

10 proc. — pochwała publiczna ze strony przełożonych przy załodze, przy dyrekcji lub wywieszka w gablocie, „aby wszyscy o tym wiedzieli, że wykonałem coś bardzo dobrze”,

pozostałych cieszyłaby każda nagroda.

Jak widać nagrody moralne miały równie liczną grupę zwolenników jak nagrody materialne. Najbardziej nagradzanymi i najczęściej karzanymi grupami zawodowymi w przedsiębiorstwie są kierowcy i motorniczowie. Niewątpliwie są to pracownicy, wobec których wymogi dyscypliny pracy są znacznie ostrzejsze niż wobec przedstawicieli innych zawodów, a dodatkowo znajdują się oni pod stałą obserwacją i presją społeczną.

Wnosząc o poprawę proporcji karania i nagradzania

kierowców i motorniczów, nie proponujemy liberalnego traktowania wykroczeń dyscyplinarnych. Sądzymy natomiast, że zdecydowanie za mało docenia się i uznaje tych, którzy solidnie wykonują swoje obowiązki zawodowe i przestrzegają te wysokie wymogi dyscypliny pracy. Zbyt rzadko również — naszym zdaniem — nagradza się pracowników o krótkim stażu pracy w przedsiębiorstwie (wśród pracowników nagrodzonych w I półroczu 1979 r. pracownicy o stażu w MPK do 2 lat stanowili zaledwie 5,7 proc.). Wydaje nam się, że w ciągu na przykład roku kierownik może ocenić, czy ktoś jest pracownikiem dobrym, sumiennym i obowiązkowym, a wyrażenie uznania w jakiegokolwiek formie początkującemu pracownikowi stanowi dla niego niebagatelną bodźce do dalszej dobrej pracy.

Pracownicy o krótkim stażu zatrudnienia w MPK przeważają natomiast wśród ukaranych (w I półroczu 1979 r. 57 proc. pracowników ukaranych nie przepracowało w przedsiębiorstwie 2 lat).

Jak wynika z naszej zakładowej kilkuletniej praktyki, nie zawsze i nie wszędzie system kar i nagród jest jednakowo przestrzegany i interpretowany. Stąd też powstaje niekiedy niezadowolenie i rozgoryczenie wśród osób solidnie pracujących, a „nie zauważanych” przez swych przełożonych przy nagradzaniu; stąd też opinie o niejednolitym karaniu za takie same przewinienia. Czy tak być musi?

Przekazaliśmy kilka spostrzeżeń, które nam się nasunęły z porównania danych liczbowych. Czy można coś poprawić w istniejącym systemie kar i nagród wiedząc dobrze praktycy, ci którzy na co dzień rozstrzygają trudne, ludzkie sprawy i do których obowiązków należy przyjemność nagradzania i uciążliwość karania. Zapraszamy do dyskusji.

EWA RYCHLIK
DANUTA WILKOSZEWSKA
sociologowie

Kolektyw i kolektyw!

Czy to przeszkadza kierownikowi w zarządzaniu? Nie, tego powiedzieć nie może. Wprost przeciwnie. Kolektyw twórcy jest nie tylko bowiem w stosunku do kierownika. Z humantantami także umie sobie poradzić. Trzeba przyznać, że są dobrymi gospodarzami, biorą odpowiedzialność za to co dzieje się w zakładzie.

Kolektywy zostały stworzone po to między innymi by być pomocą kierownikowi w zarządzaniu z jednej strony, a z drugiej by reprezentować załogę. Oczywiście nie tylko reprezentować z nazwy dla podpisu, że coś tam wykonano „w obecności przedstawicieli załogi”, ale bronić jej słusznych interesów.

Na temat działalności kolektywów mówi się różnie. Jedne posiadają się o kumoterstwo, inne o zbyt „ugodowy charakter jeszcze inne o opozycję w stosunku do kierownictwa. Jak jest kolektyw wiele zależy od ludzi w nim będących, wiele także od kierownictwa. Na ile kierownik chce widzieć w kolektywie sojuszników.

O tym dobrym kolektywie

FILOMENA SERWIN

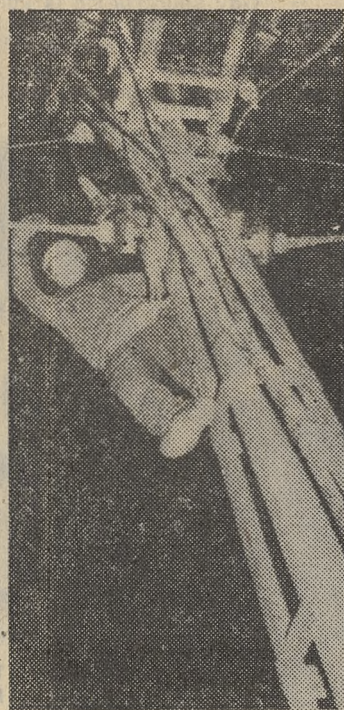
PIERWSZY ETAP

Trwa przebudowa czyżyńskiego węzła komunikacyjnego. Wśród wielu pracujących tam przedsiębiorstw, nie brak i MPK. 20 lipca nad ranem, MPK-owskie brygady oddały do użytku odcinek między al. Pokoju i al. Planu 6-letniego. Poprzedniego dnia około godziny 13 odwiedziłem pracujących tam brygadę Zakładu Sieci i Podstacji. Na miejscu zastałem brygadzystę rejonowego Antoniego Wróbla, brygadzystów Adama Kądziołkę i Marka Czarnika oraz Marka Pyzika, Jerzego Oliwę, Ryszarda Sendora, Bogdana Lipińskiego, Włod-

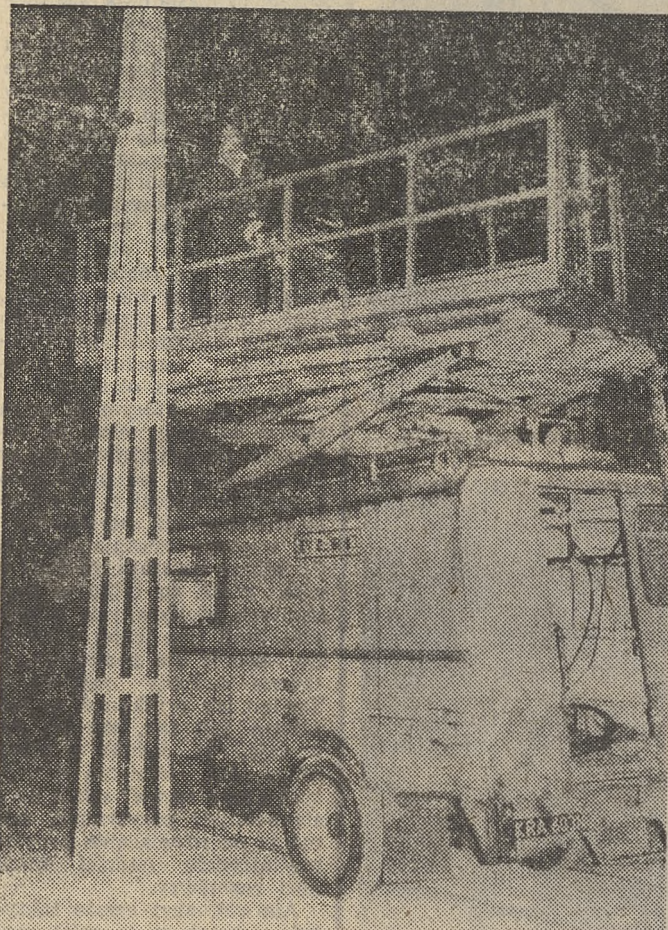
zimierza Wołńskiego i kierowców Bronisława Kowalskiego i Zygmunta Wieteskiego. Całość prac nadzorował starszy mistrz dyplomowany Edmund Bielak. Spotkałem również w Czyżynach kierownika nowohuckiego rejonu, Kazimierza Ziomka, który regularnie odwiedzał teren budowy zapoznając się z postępem robót. W południe sieciowcy właśnie kończyli montaż wysięgników, na których zawisnąć miały przewody. Zakładano je w nocy. O 24.00 brygady przystąpiły do pracy.



Brygadzysta Marek Czarnik i monter Jerzy Oliwa montują łaskę wysięgnika.

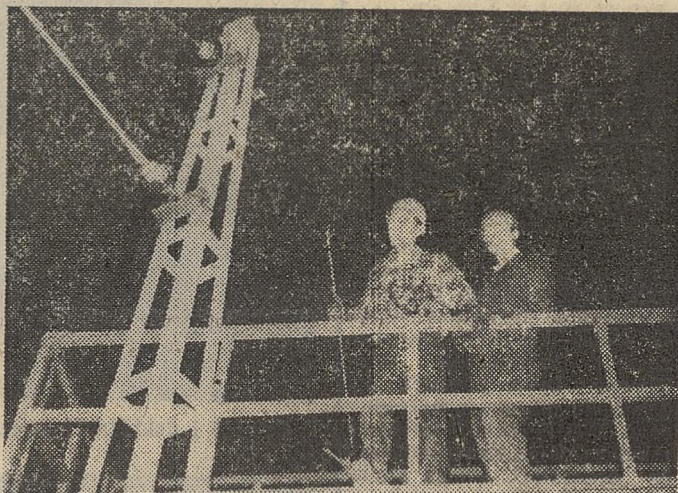


Monter Aleksander Gadocha montuje połączenia nowych kabli do odłącznika.



Wóz sieciowy w całej okazałości.

Fot.: STANISŁAW MAKAREWICZ
Tekst: KRZYSZTOF GACEK



Brygadzysta Adam Kądziołka i monter Krzysztof Scibor zaraz przystąpią do kolejnego etapu pracy.



Wczesnym rankiem nowo otwartą linią pojechały pierwsze tramwaje.

Nie jest to żadna tajemnica, że dachy przeciekają w MPK-owskich obiektach. Deszcz leje się na pracujących ludzi i maszyny. Raz po raz na operatywkach czy innych spotkaniach z załogą, podejmowany jest temat „dziur w dachach”. Pretensje pod adresem Zakładu Budowlanego, odpowiedzialnego za zakres spraw związanych z remontami m. innymi dachów, są jak najbardziej na czasie, jako że aura nie skąpi nam tego lata opadów.

— Jak można remontować dachy skoro ciągle pada. Nasi dekarze czekają na pogodę. — mówi z-ca kierownika ZB inż. Józef Szpak.

— Od miesiąca leje nam na głowy i na maszyny — na przykład na szlifierkę w warsztacie mechanicz-

kupiliśmy dla was 100 m podkładów kolejowych drewnianych, 18 t lepiku, 18 tys. m kw. papy, 28,3 m kw. szkła zbrojeniowego i te dwa parowniki do podgrzewania lepiku — wyjaśnia kierownik Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego Zdzisław Mazur.

— Teraz mamy wszystko czekamy tylko na pogodę. W pierwszej kolejności przystąpimy do naprawy dachów w ZEA Bieńczyce, następnie w ZEA Czyżyny i w ZNA. — zobowiązuje się z-ca kierownika ZB inż. J. Szpak.

Cytowane wypowiedzi są efektem spotkania w naszej redakcji trzech najbardziej zainteresowanych sprawą efektnych dachów. Wario więc od czasu do czasu się spotkać i pewnie sprawy wyjaśnić.

Gdyby tak wyliczać, to

JAK W PIOSENCE

CIĄGLE PADA...

nym, która już zaczyna rdzewieć, cieknie nad warsztatem elektrycznym potokami leci woda na pomieszczenie administracyjne (spada z dachu na nieuszczelną przybudówkę), zalewa hałę napraw autobusów utrudniając pracę ludziom i stwarzając zagrożenie porażenia prądem elektrycznym z uwagi na moczenie instalacji elektrycznej w płycie posadzki. O remont dachów zwracaliśmy się kilkakrotnie. Czekamy. Naprawa dachów ujęta jest również w planie kompleksowym poprawy warunków BHP — mówi kierownik ZNA Wiesław Płak.

— My również czekaliśmy na zakup kotłów do podgrzewania lepiku. Zwracaliśmy się kilkakrotnie z tą sprawą do Działu Głównego Mechanika (pismo z 6.III i 21.IV br.). Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego (pismo z 4.II, 12.IV i 21.IV br.), oraz Działu BHP (pismo z 28.V br.). Wreszcie w miesiącu lipcu kupiono nam dwa parowniki. Po przerobieniu służą nam za kotły do podgrzewania lepiku. Ale brakowało nam również lepiku i drzewa wtrąca z-ca kierownika ZB — inż. J. Szpak.

— Drzewo było tylko komuś odstąpiłście. Teraz za-

kłopoty naszych budowlanych właściwie nie mają końca. Najpierw była tylko papa. Brakowało lepiku, drzewa (gdzie odpady z własnej stolarni), no i tych kotłów. Teraz jest już wszystko. Nie ma pogody. Budowlani narzekają też na transport. Liczą na przykład w danym dniu na „Simona”, a ten akurat przydzielony zostaje Zakładowi Torów. Nie lepiej jest z „Zukami” z Zakładu Taksovek, które służą do przerzucania z miejsca na miejsce ludzi i materiałów. Najgorzej jest jednak z dzień w dzień padającym deszczem. Kiedy była pogoda nie było materiałów i kotłów. Teraz pada deszcz. Jest więc nowy problem. Jakim piśmem, z jaką datą i na jaki adres zamówić dla dekarzy pogodę? Mnie że zainteresowałoby się tą sprawą również wczasowicze. Dość żartów. Sprawa jest poważna. Czy Zakład Budowlany zdąży zabezpieczyć dachy (niektóre bardzo stare i zniszczone), na wszystkich obiektach naszego przedsiębiorstwa przed jakby nie było szybko zbliżającą się jesienią, i zimą, z którymi to porami roku związane są największe w naszym klimacie opady?

M.B.

(Dokończenie ze str. 1)

W tej niemal sielskiej atmosferze dochodzi godzina 15. Na przystanku koło Nowego Kleparza wsiadamy do „119”. W autobusie trzech młodzieńców okupuje schody przy tylnych drzwiach. Zachowują się tak, jakby byli właścicielami wozu. Biletów oczywiście nie mają. Nie wyrażają również zgody na zapłacenie opłaty podwyższonej, a że nie mają przy sobie dokumentów i zachowują się niewłaściwie, ścigamy na chwilę autobus z linii i jedziemy pod „Biały Domek”. Tam nie czuję się najwyraźniej, gdy jeden z milicjantów, widząc, że nie mam zbytniej ochoty wyjść z autobusu, mówi do mnie:

— Pan również pozwoli z nami.

A następnie idąc pół kroku z tyłu skutecznie asekuje mnie, tak aby nie przyszła mi do głowy myśl ucieczki.

Oczywiście w budynku sy-

tuacja się wyjaśnia. Trzej „dżentelmeni”: Marek Krzywoń, Władysław Wawro i Krzysztof Sokół wyraźnie tracą pewność siebie. Są mieszkańcami Skawiny w Krakowie, znaleźli się przejazdem. Jeden z nich wyjmując z kieszeni 100 zł, płaci pozostałym otrzymując mandaty kredytowe. Poza tym za kilka dni odpowiadają będą przed kolegium do spraw wykroczeń. Dość drogo więc będzie ich kosztować przejazdka miejscim autobusem.

O 16.30 wyjeżdżamy kawałek dalej w kierunku osiedla XXX-Lecia. W autobusie „154” starsza pani pokazuje skasowany bilet ulgowy. Skasowany... tyle, że nie w tym autobusie. Zaczyna się awantura. Pasażerka jest agresywna:

— Nie denerwuj mnie pani. Czego pani ode mnie chce. Te uwagi kieruje do Władysławy Baly.

Idziemy do pomieszczeń dworca na Nowym Kleparzu. Nasza rozmówczyni wyraźnie traci rezon:

— He was tu wejdzie dziecięciu. Nie dreczcie mnie, przecież skasowałam bilet.

Cały czas wszyscy są dla niej uprzejmi. W końcu z legitymacji ubezpieczeniowej dowiadujemy się, że „gapowiczka” ma 72 lata.

Klemens Dębowski mówił: — Zapłaci pani 100 zł, albo skierujemy sprawę do kolegium.

— Nie zapłacę, czego wy ode mnie chcecie?

W końcu Andrzej Gościński kończy nieprzyjemną scenę:

— Proszę, niech pani mi da 5 biletów ulgowych.

Otrzymał bilet targa, mówiąc:

— To będzie nauczka, a na przyszłość niech pani nie oszczędza 50 groszy.

Kobieta nagle zmienia front:

— Serdecznie Wam wszystkim dziękuję, jacy wy jesteście dobrzy.

— Co z taką robić, wiadomo, że nie zapłaci, bo ma groszową rentę. Wypada więc tylko mieć nadzieję, że nasztrazona przez nas, jakiś czas będzie kasować bilety.

I dalej na trasę. W autobusie „139” młodzieniec, z teczką informującą, że jest

pracownikiem Uniwersytetu Jagiellońskiego, bez sprzeciwu płaci 100 zł.

Jeszcze tylko rozmowa na przystanku, gdy długo czekamy na autobus. Kontrolerzy mówią, że dzisiaj bez munduru mogą czekać, gorzej gdy są umundurowani. Wtedy ich strój stanowi jawną prowokację dla pasażerów.

Dochodzi 18. Żegnają się z moimi przewodnikami. Ten dzień minął stosunkowo spokojnie.

Jeszcze kończą rozmowę z Mirosławem Olczykkiem. Kilka liczb ze sprawozdań. W ciągu pierwszego półrocza przeprowadzono ok. 120 tys. kontroli, ukarano — 22 153 tys. osób. Co 3,4 kontroli ujawniono pasażera bez biletu. Jeżeli ktoś sądzi, że to

duże liczby, to niechaj się dowie, że sprawdzono zaledwie 0,82 proc. pasażerów. Zachowując proporcje wyliczono, że co 91 pasażer jeździ w Krakowie bez biletu i gdyby sprawdzano wszystkich nalożonoby ponad 3 miliony kar. I znów powraca sprawa mundurów. Obowiązują one przy kontrolach od pierwszego lipca. Efekt? W 14 dniach czerwca przeciętnie karano dziennie 137 osób, w tym samym czasie w lipcu — 86,9 osoby. Oczywiście nie zysk jest najważniejszy w działalności kontrolerów, a zadania prewencyjne lepiej są wykonywane w mundurach, ale problem istnieje.

Nie mnie wyrokować, czy kontrolerzy powinni pełnić swe obowiązki umundurowani. Argumenty za, i przeciw się równoważą. Sądzę jednak, że do tej sprawy będziemy wracać w przedsiębiorstwie jeszcze wiele razy.

KRZYSZTOF GACEK

Bilety do kontroli proszę...

Tradycyjnie już pracownicy MPK świętowali — 22 lipca — w Osieczanach. Festyn rozpoczął się w wigilię święta Odrodzenia rozpoczęła się ogniskiem z udziałem kolektywu zakładowego oraz koncertem chóru męskiego „Lutnia Robotnicza”. Zapewne to płonące ognisko w otoczeniu osieckiego parku sprawiło iż pieśni o ojczyźnie i pieśni partyzanckie w wykonaniu tego — ośmielam się stwierdzić — jednego z najlepszych chórów męskich w naszym mieście, chóru z ogromnymi tradycjami — zostały niezapomniane. Zaś w dniu następnym, jak przystało na festyn, fleksji, do spojrzenia wstecz do wspomnień tamtych lat, lat walki, a potem budowy, wielkiego wysiłku i do refleksji nad przyszłością. Ogromne brawa były podziękowaniem dla koncertujących, dla dyrygenta pani — **Małgorzaty Horabik** i prezesa — **Juliana Pieńki**.

A o zmierzchu, o zmierzchu rozbrzmiały w osieckim parku dźwięki współczesnych melodii w wykonaniu zespołu „Pantograf”, przy którym bawili się wczasowicze i przybyli na festyn pracownicy naszego przedsiębiorstwa do późnych godzin wieczornych.

Gdy kończyła się ta konkurencja już rozpoczynała się wielobój rekreacyjny. Startowano w: kręglach, rzutkach do puszek, łowie-

niu ryb, mini hokeju. Był też test sprawnościowy i strzelanie z pistoletów. W tych konkurencjach uczestniczyło ok. 100 osób, w trzech kategoriach: młodości, kobiecej i mężczyzn. Zwycięzcy zostali uhonorowani upominkami. W wieloboju w kategorii młodzieżowej zwyciężyła **Zalewska Urszula** (nagroda — bieżnik cepeliowski). W kategorii kobiet — **Zofia Fenrych** (nagroda — komplet ceramiczny, w kategorii mężczyzn — **Tadeusz Ostafin** (nagroda — Lajkonik).

Zorganizowano również konkurs dla dzieci na najpiękniejszy bukiet kwiatów. Wzięło w nim udział 25 dzieciaków od lat 3... do 12. Za gościnne przyjęcie. (jd)

Bukietki były wspaniałe: czasem był to jeden kwiat, czasem wiązanka. Odbył się również konkurs w malowaniu kredą na asfalcie. Wszystkie dzieci biorące udział w konkursie nagrodzone zostały czekoladą.

Deszcz przeszkodził w zorganizowaniu ringa i siatkówki. Ale i tak było wspaniale. Cały czas zmaganiem sportowym towarzyszyła i pobyt gościom uprzyjemniała swoim koncertowaniem orkiestra MPK. Od godz. 17.30 do 18.00 koncertował zespół „Pantograf”.

Za cudowny relaks dzie-

kujemy organizatorom festynu. Personelowi Domu Wczasowego w Osieczanach dzieciaków od lat 3... do 12. za gościnne przyjęcie. (jd)

Przewodniczący ogniska TKKF „Tramwajarz” — inż. Janusz Kucharski wręcza dyplom zdobywcy I miejsca w punktacji generalnej zlotu motorowego.

Przewodniczący ogniska TKKF „Tramwajarz” — inż. Janusz Kucharski wręcza dyplom zdobywcy I miejsca w punktacji generalnej zlotu motorowego.

Tych artykułów nie przeczytacie

Nie przeczytacie ich bo... ale może po kolei. Miał w tym numerze znaleźć się artykuł poruszający sprawy, jak nam się wydawało ważne. Aby go napisać musiałem jednak skontaktować się z jednym z trudniej uchwytnych naszych pracowników. Prosiłem o pomoc kilka osób. Początkowo przyrzekano, obiecywano. Potem było już gorzej, aż w końcu usłyszałem: to tylko o artykule chodzi, a ja w ważnej sprawie szukałem go dwa tygodnie. W tym momencie zrezygnowałem. Przepraszam, wiem, że artykuł nie jest sprawą najważniejszą, ale inicjatywa jego napisania wysłała właśnie od zainteresowanych. Potem znów będą mówić, że o nich nie piszemy, że nie popularyzujemy ich działalności, którą popularyzować trzeba. Zgoda, tylko jak?

Podobnie pisząc o pracowniku od kilkunastu lat dobrze wywiązującym się ze swych obowiązków, chciałem zamieścić jego zdjęcie. Spotkałem się jednak ze sprzeciwem. — Niech pan nie daje mojego zdjęcia, potem znowu będą złosiwe komentarze. Ale przystojny, ciekawe ile dał za to, żeby mu zdjęcie zamieścili.

Oj dał, dał... Dobrą, solidną pracę, na którą nie stać was prześmiewcy, drobnymi zawistnikami, myślącymi tylko o tym jak dokuczyć temu, który wybija się ponad was.

A ile kłopotów mamy czasem ze zdobyciem najbanalniejszych wiadomości. Często rozmówcy zasłaniają się niewiedzą, niekompetencją. Jeden z kierowników, już od kilku miesięcy konsekwentnie unika jakichkolwiek rozmów z nami. Cóż, jego sprawa. Tytuł, że chyba nie tylko jego sprawą, jest działalność podległej mu komórki, bardzo ważnej w MPK-owskiej strukturze. Ale tak to już jest. Wielu chciałoby aby o nich pisać, ale nie robią nic, aby to pisanie, już nie ułatwić, lecz wręcz utrudnić. Bo przecież informacji nie można wiać „z kapelusza”, trzeba ją od kogoś otrzymać.

Inni, ci, którym dokucza zawiść kolegów, mimo że są służąca na przedstawienie w gazecie, wręcz się przed nim bronią, bo więcej z tego mają kłopotów niż satysfakcji.

I wreszcie ostatnia grupa. Ci, którzy uważają, że jeśli o nich pisać, to tylko w momentach efektownych sukcesów. Poza tym lepiej milczeć. Bo pomóc nie pomożemy, a zawsze możemy zaszkodzić. Trudno ich przekonać, że nie zawsze jest tak, jak im się wydaje, że jednak w ciągu kilku lat istnienia gazety, tych „parę spraw” udało nam się załatwić pozytywnie, mimo że na rozwiązanie problemu niewiele nadziei mieli nasi rozmówcy.

Ale cóż, zbyt często taktyka — byłoby im ja miał spokój, zwycięży triumfy. Jak długo jeszcze?

(K.G.)

Autobusem na piwko!

To już chyba zawodowe wypaczenie. Wszystko co z MPK ma związek interesuje mnie ciągle. Czasem tłumaczę sobie, że jestem przecież po pracy, na spacerze, „załatwiam” coś w mieście. Ciągłe jednak chyba podświadomie — uwaga zwrócona jest na to co dzieje się wokół np. na naszych pętlach. Nierespektowane jest zarządzenie dyrektora o konieczności podjeżdżania autobusami na przystanki dla wsiadających na końcówce osiedla Podwawelskiego przynajmniej w te dni gdy w punkcie nie ma regulatora. Nie wiem też czemu służby włączone migacze w autobusie nr 21051 — 20 czerwca br. na osiedlu Podwawelskim w chwili gdy stał on pustym na uboczu bez kierowcy.

Obserwuję również obrazki mrozące krew w żyłach. O! na przykład 1 lipca br. na końcówce w Łagiewnikach (mniejsza o linię i numer wozu) stoi autobus pełen ludzi. Silnik oczywiście nie chodzi. W pewnym momencie autobus zaczął powoli cofać się do tyłu „celując” w sam środek stojącej z tyłu „119”. W autobusie panika. Jeden z pasażerów przycisnął hamulec. Uneruchomił autobus, z którego z przerażeniem w oczach wysiadła matka z małym

dzieckiem. Do feralnego autobusu wszedł na ratunek kierowca innego wozu, usiłując zaciągnąć hamulec ręczny. Nie chwycił. Czyżby urwana linka? Przywołali właściwego kierowcę. Ten o dziwo wystraszył się najmniejszej. Wsiadł za kierownicę i pojechał na trasę. Kobieta z dzieckiem postanowiła pojechać następnym autobusem.

Miała pecha. Nie doczekała się na żaden inny autobus. Przyjechał z trasy ten sam. Zdecydowała się jednak wsiąść. No cóż, może kierowca po drodze naprawił? Pecha miała jednak nie tylko pasażerka. Kierowca też. Po powrocie chciał zjechać, bo nie odmykały się przednie drzwi. Na przystanku tłum oczekujących. Na prośbę dyspozytora kierowca zdecydował się jechać. O zepsutych drzwiach nie wiedzieli pasażerowie. Komentowali: „zły, bo kazali mu jechać”. Na pewno nie o tworzy z przodu. O awarii drzwi informował prowadzący pojazd już na trasie przy wysiadaniu. I wtedy znalazł się taki pasażer — chyba pijany — któremu nie spodobało się, że musi przejść do tyłu. „Jak żeś był pan zepsuty trzeba było zjechać do zajezdni” — tłumaczył kierowcy. Przecież chcieliście jechać a na tej linii jestem tylko

jeden — wyjaśniał. Niezbyt przekonało to pasażera. Awanturę zrobił i już. Celowo nie podaje tu numeru linii autobusu i kierowcy — on już został ukarany. A piszę innym ku przestrodze.

22. VI. br. na Bieżanowskiej przy dworcu w Płaszowie stoi autobus berliet z włączonymi migaczami. Myślę sobie — zepsuty, kierowca poszedł zawiadomić może Główną Dyspozytornię? Po dziesięciu minutach wyszedł z baru „Wieliczanka” kierowca z kolega. Kierowca niósł chybą „oranżadę”, kolega chyba piwo. Wsiadli do autobusu. Odjechali. Tu przyznam, że zapisany na pudełku z papierosów numer autobusu zginał mi. Ile kursów stracił ten kierowca? Chyba nie dowiemy się nigdy. O tym, że jedzie do baru prawdopodobnie nie zawiadomił nikogo. Dziennie tracimy z różnych przyczyn około 19 procent wszystkich kursów. To już bardzo dużo. Ile jest jednak jeszcze procent tych, o których nikt — oprócz czekających na przystanku pasażerów — nie wie?

Tracimy kursy bo awarie na trasie, brak zmiennika, brak części. Ile procent dałoby się jednak uratować gdyby nie taka beztroska ludzi jak w opisanym ostatnim przykładzie? **F. SERWIN**



Celność i dokładność swego oka wypróbowują panie.



W mini hokeju sędziuje — mgr Leopold Rolnik. Fot. S. TYRAN

Kilkakrotnie już zdarzały się w historii MPK-owskiej organizacji Ligi Ochrony Kraju krótkotrwałe okresy ożywienia, po których następowała długa stagnacja. Ostatnio znów w LOK-u „zaczęło się coś dziać”. Nowy przewodniczący koła **Stanisław Sobolewski**, przystąpił do zakrojonej na szeroką skalę pracy. Aktualnie w organizacji działają następujące sekcje: modelarska, lotniskowa, strzelecka i turystyki samochodowej. Wszystkie one będą bardzo mile widziane w swych szeregach nowych członków. Podobnie, mile będą widziane propozycje założenia nowych sekcji.

Aktualnie największą żywotność przejawia sekcja strzelecka. W każdy pierwszy czwartek miesiąca na strzelnicy KS Kabel przy ul. Wielickiej organizuje ona strzelania

LOK-owskie zamierzenia

z kbks-u bądź pistoletu dla wszystkich chętnych. Od września br. sekcja powinna już dysponować własną strzelnicą pneumatyczną w świetlicy Zakładu Budowlanego, przy ul. Grzegorzeckiej 32. Podobnie żywotna jest prowadzona przez **Stanisława Mikulskiego** sekcja turystyki samochodowej. 22 lipca zorganizowała ona tradycyjny już rajd samochodowy do Osieczan. Zapewne wkrótce i pozostałe sekcje będą mogły wykazać się aktywnością.

Tych, których interesuje LOK-owska działalność, którzy chcieliby w niej czynnie uczestniczyć, za naszym pośrednictwem aktualny Zarząd Koła zaprasza do współpracy. Bliższe informacje o jej formach uzyskać można bądź w zarządach kół w poszczególnych zakładach, bądź bezpośrednio u **Stanisława Sobolewskiego** z Wydziału Łączności, pod ruchowym numerem telefonu 19. **(KG)**

KRZYŻÓWKA NR 102

POZIOMO: 7) Nalepka np. na butelce. 8) Lepi gniazda. 9) Złota farba zdobnicza. 10) Poeta i śpiewak średniowieczny. 11) Zapas. 12) Pod nią ciepło. 13) Kamień nie całkiem szlachetny. 14) Ptak strefy tropikalnej. 15) Niegroźne zderzenie. 16) Płaszcz przy ludowym stroju. 22) Rekordzista. 23) Oredzie. 24) Zimowa zawiewa. 25) Należność do zapłacenia.

PIONOWO: 1) Szkło ołowiane. 2) Podły człowiek. 3) Człowiek nad jakością. 4) Szkoła uczniów w rzemiośle. 5) Wniosek teza. 6) Przechodzi przez bieguny. 15) Grobowce faraonów. 16) Leczy grypcę. 17) Kolorysta skóry. 18) Wykonuje skórzaną galanterię. 20) Związek, styczność. 21) Generał na morzu.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 100

POZIOMO: 7. komputer, 8. marynarz, 9. szczęściarz, 10.

łodowiec, 11. traktat, 12. szansa, 13. arkady, 14. faraon, 17. intruz, 19. arlekin, 22. parmezan, 23. siekiera, 24. rewident, 25. tantiemy.

PIONOWO: 1. lamperia, 2. patriota, 3. kurenda, 4. komplet, 5. Afrodyta, 6. pianista, 15. rozrywka, 16. nadzieja, 17. internat, 18. repetent, 20. lutanatyk, 21. kasztel.

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

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzynca 15, p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. H-14