

mpk

1-15 V 1977
NR 9 ROK III
Cena 50 gr

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

W NUMERZE: PÓŁ WIEKU — KOMUNIKACJI
AUTOBUSOWEJ • Z WIZYTĄ
W DREŹNIE • GDY SIĘ JESZCZE
NIE PALI • CZAS SPOŁECZNY
— CZAS CENNY!



Czerwień, biel transparentów i świeżo rozkwitła zielen skąpane w wiosennym słońcu były tłem manifestujących w 1-Majowym pochodzie.

Byliśmy wśród milionów Polaków, którzy w tym dniu wyszli na ulice i drogi naszego kraju. W kolumnie najstarszej dzielnicy Krakowa Śródmieściu, nie brakło ludzi w tramwajarskich mundurach — przedstawicieli zakładu pracy o przeszło stoletniej tradycji, mogących pochwalić się coraz to efektywniejszymi formami pracy. Szli w naszych szeregach „Ludzie Dobrej Roboty” — bohaterowie 1-Majowego Święta.

1 Maja był dla nas dniem radości i dumy z wyników dobrze spełnionych obowiązków dla Ojczyzny.

Fot. A. Rupniewski

W 32 Rocznicę Zwycięstwa

9 maja świat obchodził Dzień Zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami.

Wszyscy oddaliśmy hołd tym, którzy polegli, w imię pokoju.

W wielu polskich domach, w zakładowych świetlicach weterani wspominali tamte dni i poległych towarzyszy.

Żołnierz polski pierwszy wstrzymywał napór wielokrotnie lepiej uzbrojonego agresora. Najdłużej też stawiał mu opór. Po przegranej kampanii wrześniowej walka nie ustala; na okupowanych terenach powstała partyzantka. Ci, którzy w momencie wybuchu wojny byli za granicami kraju, na wieść o napaści chwycili za broń. Część Wojska Polskiego spychana na

kresy państwa ewakuowała się, by potem znów przystąpić do walki.

Żołnierz polski bił się na wszystkich frontach świata. Walczył o Narwik i Dunkierkę, o Tobruk i Monte Cassino.

Po napaści Hitlera na Związek Radziecki, emigracja polska w ZSRR przystąpiła do formowania jednostek wojskowych; powstała I Dywizja Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, która swój bojowy chrzest przechodziła pod Lenino (12 i 13 października 1943 r.). Od tego momentu żołnierz polski rozpoczął swój zwycięski pochód u boku Armii Radzieckiej.

1944 rok — to sławne pola bitewne Dębina i Puław, Warki i Magnuszewa, Mirosławca i Kołobrzegu. Tam wszędzie walczyli by 2 maja 1945 r. zatknąć biało-czerwony sztandar na murach Berlina.

Udział Polaków w bitwie o Berlin i w ostatecznym rozbiciu faszystowskich Niemiec miał także i inne — moralne znaczenie.

W 1939 roku Hitler wymazał Polskę z mapy Europy.

My nie tylko nie poddał się, ale wnieśliśmy ogromny wkład w ostateczne zwycięstwo. Udowodniliśmy, że Polska była, jest i będzie.

F. SERWIN

Rajd po MPK-owskich budowach

Jedziemy jedną z większych arterii komunikacyjnych w naszym mieście, łączącą Kraków z Nową Hutą. Gdzieś mniej więcej w jej połowie, skręcamy w lewo. Jeszcze kilkanaście metrów i... już znajdujemy się na placu budowy Podstacji w Dąbiu.

Budowa rozpoczęła się w styczniu br., zakończenie przewidziane jest na grudzień. Pracująca tu brygada Ludwika Gabora ze ZRI wykańcza budynek zaplecza socjalnego. Ludzie skarżą się, że od 8-miu dni czekają na deski. Brak transportu nie pozwala im dostarczyć na budowę. Narzekają na antyosanitarne warunki pracy. Nie mają wody do

mycia, a od dwóch miesięcy nie otrzymują również prądu. Z uwagi na wysoki poziom wód gruntowych. Podstacja stała będzie na palach. Sporo tu jeszcze pracy. Są trudności z doprowadzeniem wody. W czasie, gdy rozmawiamy z ludźmi, na plac budowy wjeżdża wywrotka z gruzem. To na drogi dojazdowe. Czy zdążą ze wszystkim w przewidzianym terminach? Trudno przewidzieć. Dziesięciu ludzi (jeden obok drugiego) wykonuje roboty przy budynku. Tylko jeden pracuje w wykopie. Dlaczego?

Wyjeżdżamy z placu budowy podstacji w Dąbiu i kierujemy się w stronę Krakowa. Skręcamy w ulicę Fabryczną. Już z daleka widać pracujących w wykopie ludzi. To pracownicy „Elektromontażu” — mistrzowie Kazimierz

Wichrowski i Józef Gadocha przeciągają kabel. Wykopy dochodzą już do al. Pokoju. Praca trudna. Po drodze do celu liczne „przepychy” — przekopy pod jezdnią. Termin 30 czerwca nie taki znów daleki. Wspólnie opracowany (przez pracowników „Elektromontażu” i MPK), wniosek racjonalizatorski skraca o połowę pracę. Zamiast dwóch oddzielnych, równoległych biegnących rowów w al. Pokoju, prowadzony będzie tylko jeden wykop, w którym równolegle pobiegą dwa kable — zasilania i trakcyjny. Pracę ludzi przy przepychaniu kabli, zastępuje miejscami specjalna maszyna z importu. Własność wykonawcy. Dobra współpraca załóg MPK i „Elektromontażu” daje efekty. Widać szybki postęp robót.

(Dokończenie na str. 4)

Komitet Organizacyjny Obchodów Święta 1-Majowego składa gorące podziękowania wszystkim pracownikom ich rodzinom — młodzieży za udział w 1-Majowej manifestacji. Uczestnicząc w pochodzie, daliśmy wyraz poparcia dla słusznej polityki Partii i Rządu.

15 dni w MPK

◆ Po raz pierwszy uczniowie Przyszkolowej Szkoły Zawodowej wzięli udział w pochodzie 1-Majowym wspólnie z załogą przedsiębiorstwa.

◆ Uczniowie naszej szkoły zajęli I miejsce w Wojewódzkiej Spartakiadzie Sportowej Szkół Przyszkolowych Zakładu Doskonalenia Zakładowego i Izby Rzemieślniczej. W Spartakiadzie Strefowej zajęli IV miejsce. Trzech uczniów będzie reprezentowało Szkołę na Centralnej Spartakiadzie, która odbędzie się w Kielcach na początku czerwca br.

◆ Na apel Sekcji Gospodarki Odzieżowej, która opracowała i wysłała do poszczególnych Wydziałów wykaz osób, które nie pobrały umundurowania, zgłosiło się szereg pracowników i dopełniło tego obowiązku. Tym, którzy jeszcze tego nie zrobili, radzimy jak najszybciej zgłosić się po nowe mundury.

◆ Przy współudziale Rady Zakładowej dokonano podziału mieszkań z zakładowej listy mieszkaniowej.

◆ 10 maja br. Zakładowa Orkiestra Dęta zainaugurowała obchody „Jubileuszu 50-le-

(Dokończenie na str. 5)

Taksówki — problem, który nie schodzi z łam naszych gazet. Uchwały VII Zjazdu Partii stawiają usługi — jako niezbędne w naszym codziennym życiu — na czołowym miejscu. Taksówki — to problem, z którym Kraków od lat nie może się uporać. Efekt — na postojach kolejki... godzinne oczekiwanie.

Kiedyś zapewne w celu rozwiązania problemu, o którym mowa wyżej powołano Wydział Taksówek, który w późniejszym czasie przemianowano na Zakład Taksówek. Miała to być w założeniach samodzielna jednostka, świadcząca usługi z prawdziwego zdarzenia.

I odrobina historii. Zaczęło się od tego, że Wydział Taksówek jakoś od zarania nie miał przyszłościowego lotu szczęścia; ciągle brakowało taboru, ciągle zmieniano się kierownicy. Byli i takie momenty kryzysu, w którym zastanawiano się nad rozwiązaniem Wydziału. Ale znalazło się wyjście z sytuacji. Zmobilizowana załoga wspólnie z organizacją partyjną i związkową „obroniła” Wydział. Sytuacja unormowała się. Niestety, nie na tyle, by załoga miała satysfakcję.

I znowu zaczął się trudny okres; kierowcy taksówek, ze względu na brak pełnej obsady kierowców w trakcji autobusowej, zabezpieczali miejską komunikację autobusową. Kolidowało to z planami Wydziału — były zagrożone. Po raz któryś już z kolei zmobilizowali się pracownicy — kierowcy pracowali na dwa fronty; rano jeździli autobusami, po południu taksówkami.

Dyrekcja przedsiębiorstwa nie doceniła trudu. Kłopoty z taborami nie zmniejszyły się. Planowano zakup 5 sztuk rocznie, a podmieniać trzeba było 20 sztuk.

Nowe kierownictwo — należy to przyznać — radzi sobie dobrze. Wkrótce ku zadowoleniu załogi Prezydent miasta powołał Zakład Taksówek. Kierownictwo pozostało to samo. Nominację na Szefa Zakładu

Taksówek otrzymał tow. Franciszek Orszański. Zmiany te przyjął załoga z zadowoleniem wierząc, że powołanie samodzielnej jednostki — Zakładu niesie za sobą zmiany na lepsze, że samochody oszczędzą i „Zuki” będą miały odnowę, że trakcja osobowa zostanie rozbudowana (przybędzie taboru) — a w ogóle problemy dawnego Wydziału nie wrócą. Rzeczywistość jednak nie potwierdziła naszych wyobrażeń.

Wypróbowana, ambitna załoga plus dobre kierownictwo to już półowa wydawałoby się wygranej batalii o lepsze „jutro” taksówek. Niestety, to nie wszystko, wszak trzeba mieć jeszcze na czym pracować. Efekt: silniejsze plany są wykonywane ale z wysiłkiem, bo problemy nekające Zakład od momentu jego

założenia nie zniknęły wbrew dobrym „prognozom”.

Aktualnie większość samochodów osobowych osiągnęła limitowany przebieg kilometrów i dalsze nakłady na naprawy i konserwację powodują zwiększenie kosztów — co czyni trakcję nierentowną. Podobnie jest z „Zukami”. Wyeksploatowane „Nysy” sprawiają najwięcej kłopotów — nie ma samochodów do odnowy. Dodając do tego fakt, iż pewna ilość wyeksploatowanych samochodów ma podwójne obsady, dochodzimy do wniosku, iż życie kierowcy w Zakładzie do latwych nie należy. Przeżywają koszmarne dni.

Co chwilę zjazd na warsztat, co wiąże się automatycznie ze zmniejszeniem zarobku.

I aby kierowca mógł zarobić, musi pracować minimum 12-13 godzin dziennie. Przy okazji można by się być zastanowić, dlaczego jest taki mały procent od utargu (osobowe — do 20 proc., „Zuki” — do 17 proc.).

Sytuacja powoduje, że pracujemy coraz więcej, co nie zawsze znaczy efektywniej, nasze dodatkowe pracy nie odczuwają bowiem mieszkańcy miasta.

Nie stosuje się również u nas tzw. bodźców ekonomicznych. A może warto byłoby wprowadzić u nas podobnie jak w innych Wydziałach — dodatki, premie, podwyżki. Można by zastanowić w Zakładzie np. bodziec ekonomiczny w postaci podwyższenia procentu z

utargu. Byłby to czynnik mobilizujący do jeszcze lepszej pracy. W tym miejscu dziękujemy kierownictwu przedsiębiorstwa: dyrektorowi inż. E. Więckowi za załatwienie postulatów załogi o zmianę stawki na wyższą z 7 zł. na 9,50 zł, za rezerwę. Był to wniosek przedstawiony na zebraniach od dłuższego czasu.

Ciągle jesteśmy na równi pochyłej. Zastanawiam się dlaczego?

Dlaczego kierownictwo przedsiębiorstwa nie podejmuje żadnych konkretnych decyzji, które pomogłyby rozładować trudną sytuację? Chodzi o przydział nowego taboru. Mówi, przypomina i dyskutuje o tym w MPK,

by gospodarować dobrze i oszczędnie, by w sytuacjach trudnych podejmować decyzje szybkie i realne. Przecież dyskusje można wprowadzić w czyn. A jest to sprawa chwili. Nie może czekać... aż koszty utrzymania Zakładu wzrosną do skrajnych, a wtedy wiadomo — trzeba taksówki zlikwidować.

Kto ma pomóc taksówkom? Skoro dyrekcja przedsiębiorstwa nie może względnie ma duże trudności, to może Prezydent Miasta — tow. Jerzy Pękala, któremu nie obce są usługi taksówkowe w naszym mieście i problemy związane z nimi. Można by postulować, wysłanie delegacji do ministra, który może dać konkretną odpowiedź i może podjąć odpowiedzialne decyzje, znając problemy z jakimi boryka się Zakład.

I kilka refleksji, dlaczego załoga Zakładu Taksówek nie może spokojnie pracować, jak inne Zakłady, skupione w przedsiębiorstwie? Czy gorzej pracują? Myślę, że nie. Dlaczego pracownicy Taksówek nie mają pewności, jakie będzie jutro? Są zmęczeni tymi problemami, istniejącymi od chwili powstania Wydziału. A przecież taksówki w naszym mieście są tak potrzebne! My zaś niewiele więcej oprócz dobrej woli do świadczenia usług — posiadamy. Błędne koło!

Myślę, że tytuł tego artykułu pokrywa się całkowicie z sytuacją, jaka obecnie panuje w Zakładzie.

Korespondent

HENRYK TOKARZ

Od Red. Przedstawiciel Zjednoczenia Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej wspólnie z z-cą Szefa Zakładu — tow. Andrzejem Balonem złożyli wizytę w Ministerstwie. W efekcie czego, Zakład otrzymał przydział 10 „Fiatów” i 5 „Zuków”. Talony przyszły w ciągu 5 dni. Zakład czeka na odbiór samochodów.

Ten gest Ministerstwa, choć sprawy nie załatwi — załagodzi kryzys. Wierzmy, że jest to dobry omen na przyszłość.

Droga która męczy najbardziej wytrwałych

Wozokilometry, wskaźniki, cyfry, procenty — za tym wszystkim kryje się blisko dwutysięczna załoga — ludzie. To oni realizują plany. To oni tworzyli i tworzą historię Zakładu Komunikacji Samochodowej. To żywy organizm. Wśród nich mniej lub bardziej przywiązani do Zakładu. Starsi i młodzi. Niemniej dla większości zawód ich to pasja. I im oddajemy dziś głos. Wśród naszych rozmówców są ci z 30-letnim stażem pracy, kilkunastoletnim i Ci najmłodszy, którzy rok, dwa lata, temu, tu w MPK wystartowali.

Mija pół wieku od uruchomienia pierwszej w Krakowie miejskiej linii autobusowej. 17 stycznia 1927 r. pierwsze 6 autobusów marki „Chevrolet” ruszyło na linię na trasie Barbakan — Prądnik Czerwony. Pierwszego października w tym samym roku zostaje uruchomiona druga linia na trasie Rynek Podgórski — Borek Fałęcki o długości 3,8 km. 1. XII. 1927 r. uruchomiono trzecią linię na trasie Rynek Podgórski — Prokocim o długości 3,5 km. Łączna długość linii autobusowych w pierwszym roku ich eksploatacji — wynosiła 10,3 km. W rok później stan inwentarowy taboru wynosił 18 jednostek, długość linii wzrosła do 33,7 km. W roku 1930 było eksploatowanych 14 linii a stan inwentarowy taboru składał się z 40 jednostek. W roku następnym ilość ta powiększyła się o dalsze 12 pojazdów. Potem następuje regres; ulegają likwidacji niektóre linie, ograniczona ilość autobusów. W efekcie zmniejszyła się ilość przejechanych wozokilometrów oraz liczba przewiezionych pasażerów. Przyczyną tego stanu była kosztowna i nieopłacalna eksploatacja autobusów, zły stan dróg i malejąca frekwencja. Rok 1939 — wojna! Rok klęski narodowej i rok praktycznego zawieszenia komunikacji autobusowej w Krakowie. Tabor został częściowo zarekwirowany przez władze wojskowe i miejskie, a

częściowo zabrany przez ewakuujących się pracowników ówczesnej Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej. W okresie okupacji tj. w latach 1939—45 miejska komunikacja autobusowa w zasadzie nie istniała. Co prawda w 1940 r. otwarto dwie linie autobusowe na trasie Aleja Słowackiego — Szpital przy ul. Prądnickiej oraz z ul. Mogiłskiej na lotnisko, lecz były to linie wyłącznie dla Niemców i personelu przez nich zatrudnionego. Wznowienie komunikacji autobusowej nastąpiło po wyzwoleniu; pierwszą linię uruchomiono 17 maja 1945 r. od pętli w Łagiewnikach do Swożowic. Kolejne lata to systematyczne uruchamianie nowych linii. W roku 1968 są eksploatowane 44 linie obsługiwane przez 149 autobusów. Łączna długość linii wynosiła wówczas 297,9 km. Wykonano 15.306,6 km, a przewieziono 107.276,3 pasażerów. Rok 1974 — miejskie autobusy w ilości inwentarowej 422 obsługują 61 linii autobusowych o łącznej długości 539 km i przewożą 165 mln pasażerów. Tyle historia. Dziś Zakład Komunikacji Samochodowej oprócz świadczenia usług przewozowych produkuje i regeneruje części zamienne oraz zabezpiecza transport gospodarczy w przedsiębiorstwie. W skład Zakładu wchodzi: Wydział Eks-

ploatacyjny Autobusowy Bieżący, Wydział Eksploatacyjny Autobusowy Czynny, Wydział Produkcyjno-Remontowy z Oddziałem Przygotowania Produkcji, Wydział Transportu i Sprzętu Specjalnego, Dział Ekonomiczny, Dział Techniczny, Sekcja Osobowo-Administracyjna i Sekcja Kontroli Jakości. Generalnie rzecz biorąc działalność Zakładu określają dwa czynniki: potrzeby przewozowe, będące wynikiem dynamicznego rozwoju miasta oraz możliwości techniczno-eksploatacyjne w aspekcie przygotowania odpowiedniej ilości taboru do tych przewozów. Możliwości nie nadążają za potrzebami — taka sytuacja powoduje niejednokrotnie napięcia. Załoga ZKS znana ze swego zaangażowania rozumiejąc sytuację wkłada cały swój wysiłek w to, by komunikacja w miarę istniejących możliwości należała do funkcjonalnej. Sukcesem załogi jest to, że rok 1976 zamknął pełną realizację zadań planowych. Pięknym akcentem starożytności swoistą klamrę spinającą całą działalność to czyny społeczne i produkcyjne, które cała załoga realizowała niezależnie od wysokich zadań. Wykonano prac społecznych na łączną wartość 248.295 zł natomiast produkcji wykonano na wartość 9.290.650 złotych.

Wydział Produkcyjno-Remontowy

Wydział Produkcyjno-Remontowy powstał w 1973 roku. Ta data jest tylko następstwem przemian historycznych w komunikacji autobusowej, której początki datują się na rok 1927. Pierwsze 6 autobusów marki „Durrant” naprawiano i obsługiwało w wybudowanym garażu, przy ulicy Gazowej już w 1928 roku. W 1929 roku oddano do eksploatacji garaż wybudowany przy ul. Wawrzynca, a w 1937 r., garaż przy ul. Gazowej. Jednocześnie w tym samym roku wozownia tramwajowa waskotorowa mieściła 4—6 wozów, a garaż w Podgórzu około 50 wozów.

Po okupacji pracownicy MKE sprowadzili na teren zakładu kilka niesprawnych samochodów, pozostawionych przez uciekających Niemców. Wszyskie te pojazdy były w krótkim czasie naprawione i oddane do eksploatacji.

Następne lata przyniosły dalsze dostawy autobusów. Trzeba było wygospodarować dodatkowe pomieszczenia na hale remontowe. Sporo było z tym kłopotu.

Dziś — Wydział Produkcyjno-Remontowy zlokalizowany jest w byłych obiektach I, II, III zajezdni tramwajowej oraz garażu przy ul. Gazowej.

Ponadto Wydział posiada drobne warsztaty rzemieślnicze niezbędne do remontowania i eksploatacji autobusów. Aktualnie na terenie I zajezdni znajduje się warsztat regeneracji i produkcji części i zespołów samochodowych, w skład którego wchodzi warsztat mechaniczny z przestawianym lecz niezbędnym parkiem maszynowym. W garażu przy ulicy Gazowej mieści się warsztat Silnikowni wykonujący regenerację części dla wydziałów eksploatacyjnych oraz naprawy bieżącego taboru gospodarczego. W hali byłej III Zajezdni przeprowadza się remonty kapitalne autobusów systemem gospodarczym, naprawy powypadkowe oraz modernizację taboru. Warsztaty: Elektryczny, Warsztat Regeneracji Urządzeń Grzewczych, Lakierni, Tapicerni, Blacharni, Kuźni, Narzędziowni — należą do Wydziału. Wydział posiada Sekcję Administracyjną oraz Oddział Przygotowania Produkcji i Gospodarki Materiałowej.

Reasumując można stwierdzić, że Wydział odgrywa rolę zaplecza technicznego w zakresie regeneracji i produkcji części dla Wydziałów Eksploatacyjnych, jak również wiodącą rolę w zakresie gospodarki materiałowej dla całego Za-

kladu Komunikacji Samochodowej.

Nie można tu nie wspomnieć o dodatkowych nieplanowanych robotach, wykonywanych dla poprawy warunków pracy. Z najważniejszych wymienić należy: wiaty magazynowe, zaadaptowane warsztaty kuźni, wykonano hartownię, platformy na szafki dla pracowników, (co zwiększyło dwukrotnie ilość miejsc w szatni), myjnie tramwajowe, myjnie autobusowe dla Wydziałów Bieżący i Czynny. Zmodernizowano 10 sztuk pogotowia autobusowych, kanały itd. Oczywiście zadania planowe są realizowane terminowo, przy zmniejszonym w stosunku do roku ubiegłego stanie zatrudnienia i zwiększonej wydajności pracy.

Czyny społeczne załogi to kolejna sprawa, której nie sposób pominąć; w 1976 roku przepracowano 1.253 rob.-godzin, na wartość 19.279 zł i zobowiązania produkcyjne przy których załoga Wydziału przepracowała 21.003 rob.-godzin, na wartość 1.040.471 zł.

Są to efekty ścisłej współpracy Kolektynu Wydziału z załogą. Swą pracą daje ona dowody zrozumienia i pełnej troski o jak najlepsze wykonanie usług dla społeczeństwa miasta Krakowa.

Tamtejsze Koło ZSMP, zdobyło za rok 1976 I miejsce w Turnieju Młodych Mistrzów Techniki. Przykład daje sam mistrz — Z. Nowak. Nie tylko jednak młodzi stanowią o wynikach Wydziału. Trzon załogi to Ci z ogromnym stażem i doświadczeniem. Do nich należą m. in.: Józef Bujak, Franciszek Jaworski, Tomasz Kłys, Marian Per, Paweł Rzepa, Piotr Szlag, Edward Talowski, Jan Tyran i Mieczysław Zadura.

Troską kierownictwa jest właściwe wykorzystanie czasu pracy. Płaga nie tylko zresztą tego wydziału były spóźnienia. Owszem, można było takiego spóźnialskiego karać, ale znaleziono inne rozwiązanie. Są dwie listy obecności: jedna dla tych punktualnych, druga — dla tych, co to zawsze lubią dopaść co minuty. Każdy kto się spóźni, zobowiązany jest odpocząć po godzinach pracy 30 minut. — Mistrz zapewniał, że efekt lepszy niż kary administracyjne.

Wydział Transportu i Sprzętu Specjalnego

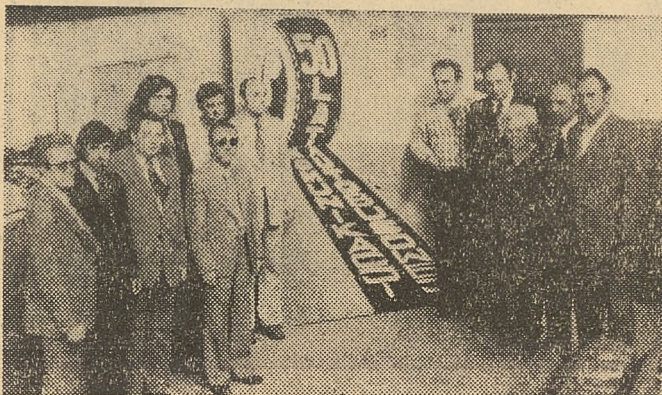
Nie ma bliższych danych, które pozwoliłyby na odtworzenie przeszłości Wydziału Transportu i Sprzętu Specjalnego. Pracownicy mówią, że zaczęła się ona (historia) wtedy, kiedy to trzeba było owies koniom dowieźć. Rok — 1875. Dalszy rozkwit nastąpił kiedy dyrektorowi kupiono „Mercedesa”. Rok — 1920. Mimo, że fakty tchną humorem, prawda nie jest przecież inna. Przedsiębiorstwo istniało — musiał więc istnieć transport.

Pierwszym w latach powojennych poważnym zadaniem transportu były „przewozy” związane z budową linii tramwajowych do Nowej Huty i Borku Fałęckiego.

W latach 50-tych Miejska Kolej Elektryczna otrzymała pierwsze autobusy. Z każdym rokiem zwiększała ilość taboru, ilość linii tramwajowych i autobusowych — rosły też potrzeby przewozowe. Zastąpiła konieczność usamodzielnienia transportu. Z istniejącego wówczas Wydziału Warsztatów Samochodowych wyodrębniono Oddział Transportu, kierownikiem którego został Józef Grabacki.

1 sierpnia 1973 r., Oddział zmienia nazwę na Wydział Transportu i Sprzętu Specjalnego. Usamodzielnia się coraz bardziej. Zadania rosną wręcz niewspółmiernie do ilości i jakości taboru, jakim dysponuje Wydział, dla przykładu:

średnio rocznie rozładuje około 550 wagonów, przewozi 90 tys. ton, równocześnie wykonuje ponad 6 mln km — dysponując 106 jednostkami transportowymi (różnego typu) i 210 pracownikami. Dość należy, że jest to stan taboru sprzed dwóch lat. Od tego czasu Wydział nie otrzymał żadnych przydziałów. I gdyby



Fot. A. Rupniewski

nie załoga, trudno byłoby po- dołać planowanym zadaniom. Pracownicy zrozumieć „potrzebę chwili”, wyremontowali w czynie społecznym 14 „Żuków”. Pomyśleli również o rozładowaniu trudnej sytuacji lokalowej. Trzy lata temu, Wydział „dusił się” przy ulicy Wawrzynca, Ale od czego inwencja... „otrzymaliśmy kawałek placu, przy ul. Rzemieślniczej”. Tam wybudowaliśmy w czynie społecznym bazę posto-

ję i warsztat obsługowo-naprawczy. Wśród nas sporo jest takich, którzy organizowali od podstaw pracę w transporcie, wychowali wielu młodych pracowników, ucząc zawodu i jego poszanowania — dają przykład swoją pełną zaangażowania postawą. To ludzie z ponad 20-letnim stażem pracy. Słowa uznania należą

Proszę pani, to były czasy. Pracuje w przedsiębiorstwie od 10 lat. W 1948 roku. Pierwsze autobusy? Proszę się nie śmiać — mieliśmy na stanie ciągnik z przyczepą, przerobiony na autobus. No nie, nie tylko ten jeden. Był jeszcze „Chevrolet” — oryginalny autobus, Niemcy nie zdążyli go zabrać. Oryginalny był „Madrus” i przerobiony z samochodu ciężarowego „Man”.

Od tego się zaczynało. To nie to, co dziś. Samochody ciężarowe też były z „demobilu”. „GMC”, „Ford-BB” przerobiony z autobusu, „Chevrolet”, „Austrofiat”, „Chevrolet-Canada” i „Opel-Blitz”.

Skąd mieliśmy części zamienne? Różnie. Nie kupowano nam — przeważnie dorabialiśmy sami. Chociaż sam nie wiem, jak potrafiliśmy, przecież każdy wóz był innej marki. Nie, kanałów remontowych

to wtedy nie było. Usterki usuwaliśmy na miejscu, przecież nawet holować nie było czym.

Każdy robił co umiał i najlepiej jak umiał. A pracowało się czasem i całą dobę. Nie, nikt nie liczył godzin pracy, bo i po co? Wiedzieliśmy jedno — zrobić musimy.

Inne czasy

Mieliśmy też i swoje rozrywki. Pamiętam — modne wtedy było Zakopane i Szczawnica. Wsiadała „wiarą” do ciężarówki. Nie, nikt się nie skarżył na brak wygod. Dziś? Kto by tak jechał? A i ja sam, już bym nie potrafił odpocząć w takich warunkach.

Ja, proszę pani, przez 17,5 roku dowoziłem ludzi do pracy. Wstawałem o godzinie 1.30.

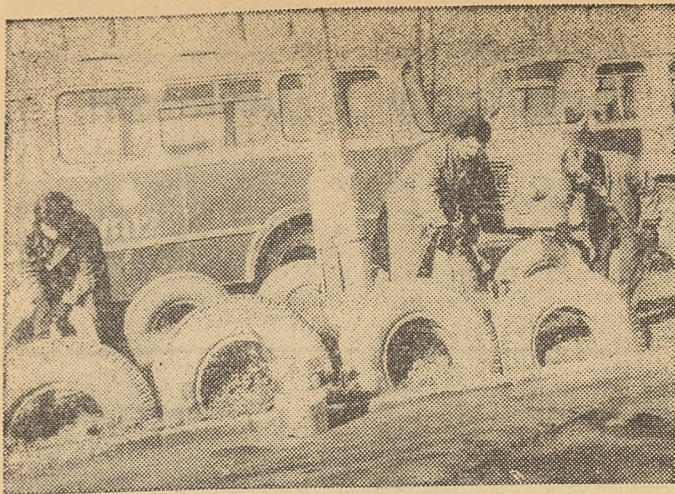
Nigdy nie zasnęłam. Ale to, już zasługa mojej żony. Ona czuwała.

Towarzysze pracy? Mam bardzo dobrych kolegów, chociaż o tyle młodszy. W 99 procentach, to w samych supermłodzi. Ot, chociażby ubiegłej zimy, „złapałem gumę”. Ja prowadzę samochód „Jelcz”. Młodzi nie pozwolili mi nie zrobić. Sami wymienili koło. Nic nie żałuję swojego wysiłku. W całym Krakowie widzę wkład swojej pracy. To cieszy.

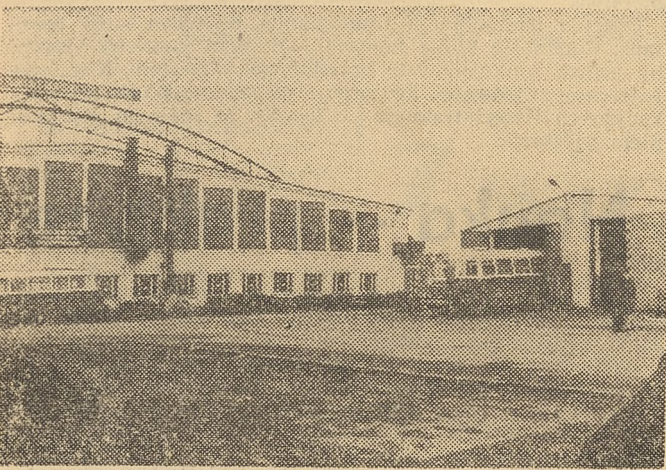
Mam też i inną satysfakcję. Posiadam wszystkie odznaki Wzorowego Kierowcy oraz odznaki „Zasłużony Pracownik MPK”, „Zasłużony dla Miasta Krakowa” i „Srebrny Krzyż Zasługi”.

Wspomnieniami ze swojej długoletniej pracy podzielił się z Czytelnikami, pracownik Wydziału Transportu — Franciszek Ojczyk.





CZYŻYNY



Rok 1977 to rok jubileuszowy dla Wydziału Czyżynskiego nie tylko z racji 50-lecia Komunikacji Autobusowej w Krakowie. Dziesięć lat temu po wielu godzinach pracowniczych przez pracowników MPK oraz po przewlekłym odbudowywaniu a ściślej budowaniu od nowa kotłowni oraz dobudowywaniu pomieszczeń warsztatowych i socjalnych w wieczór sylwestrowy 1966 r. nastąpiło uroczyste otwarcie zajezdni autobusowej Czyżyny.

W okresie tym była to uroczystość bez precedensu w historii MPK. Pierwsza zajezdnia autobusowa, co prawda adaptowana, ale już nie po starszym bracie tramwaju, lecz samodzielna i zblizona wyposażeniem do nowo budowanych zajezdni. Posiadała bowiem m. innymi mechaniczną myjnię autobusową, jakby nie było jedną z pierwszych w

kraju — ułatwiającą pracę obrędnym. Rewelacyjne to urządzenie praktycznie bez modernizacji służy do chwili obecnej.

Świeżo adaptowaną zajezdnię objęła w posiadanie załoga pracująca wówczas w warsztatach przy ul. Wawrzynia oraz część załogi zmiany nocnej pracującej w „zajezdni” przy ul. Rzemieślniczej. M. innymi przenieśli się i dotychczas tutaj pracując **Edward Buda, Jan Leśniak, Bronisław Sikorski, Jerzy Papara, Henryk Genzels, Władysław Urycz.**

Pracę w nowej zajezdni rozpoczęła w dniu 31. XII. 1966 r. o godz. 21.30 brygada pod kierownictwem mistrzów **Stanisława Kercy i Józefa Żaka.**

Adaptując były hangar lotniczy przewidywano w dalekosieżnych wieloletnich planach eksploatację Czyżyny przez lat cztery no z górą sześć. Przewidywano tutaj nie więcej niż

150 jednostek typu „mex”. Od razu rozpoczęto eksploatację prawie na maksymalnych obrotach; miała bowiem zajezdnia 139 jednostek w inwentarzu i oddawała 92 autobusy do ruchu potrzebne do wykonania w 1966 r. prawie 800000 km.

— Cóż plany — planami, a życie — życiem. Rozwój komunikacji autobusowej następował w sposób bardzo dynamiczny i wszelkie plany musiały zostać skorygowane. W zajezdni zaczęło się robić ciasno. I znowu kolejny apel do załogi, kolejne czyny produkcyjne i społeczne, kolejna modernizacja kanałów przeglądowych i naprawczych z dostosowaniami ich do autobusów przegubowych i 13. VI. 1970 r. kolejna przeprowadzka.

Tym razem dotychczasowa załoga Czyżyny prawie w całości przenosi się do nowoczesnej zajezdni wybudowanej z dużym rozmachem — „Bieńczyce”. Czyżyny natomiast przejmują w użytkowanie załoga pracująca dotychczas w dworku przy ul. Rzemieślniczej.

Dynamiczny rozwój miasta wymagał dynamicznego rozwoju komunikacji więc raz jeszcze apel, czyny, modernizacja, budowa „Sumików” nowej części socjalnej i... wkraczamy w okres okopywania, rozkopywania, przekopwania i temu podobnych, bowiem terenem byłego lotniska zainteresowało się budownictwo. Zajezdnią Czyżyny w planach budowlanych stanowi wielką przeszkodę.

Nie teren, wskaźniki, czy autobusy tworzą historię Czyżyny, tworzy ją załoga. Wielokrotnie sprawdzona w chwilach gdy pełna mobilizacja i aktywne zaangażowanie było potrzebne.

wędrówki z wiadrzem od cysterne do samochodu. Cóż, to były tamte, trochę spokojniejsze czasy. My kierowcy tworzyliśmy wówczas jedną, wzorową rodzinę. A atmosfera — cudowna.

Kłopoty z częściami zamiennymi były podobne jak dziś. Jeździliśmy „Mawagami”, „Ikarusami” z otwartymi, zabezpieczone.

Praca pasja

pieczonymi tylko łańcuchami drzwiami. Samochody jeździły też przeładowane — na zderzakach w tyle zawsze stało 4 pasażerów. A co mieliśmy za oświetlenie — 2 marne żarówki, które zawsze zniknęły przed Świętami Bożego Narodzenia.

Pasażerowie zaś, byli po prostu życzliwi, gdy dla przykładu: zdarzała się scysja z chuliganem, bez namysłu wyrzucali winnego z autobusu.

Drogi były okropne. Zniszczone. Sprzęt stary. A plusy?

Praca spokojniejsza, nie było takiego ruchu. Byliśmy zdyscyplinowani. Kierowca miał czas na zapalenie papierosa i wypicie kufła piwa. Tak, w tamtych czasach chodziło się z konduktorem na symboliczne piwo.

Szczególnie chciałbym tu wypunktować olbrzymi skok — jeżeli chodzi o warunki socjalne. Ubierano nas zimą w watawone ubrania: było to niewygodne i nieestetyczne. Tak „umundurowani” czuliśmy się trochę niżej w drabinie społecznej postawieni. Dziś kierowca — to pan. Kożuch, rekawiczki i ładne mundury. Choć, no właśnie wygodne i nadające się do pracy w naszym polskim, zimnym dniu. Natomiast ze strachem myślimy zawsze o upalnym lecie, kiedy ubrania kleją się do ciała. Postuluję tu w imieniu załogi — zmianę letniego umundurowania na lżejsze, przewiewne i wtedy na pewno nadzór ruchu nie będzie miał kłopotów z tymi, co w lecie zrzucają

(Ciąg dalszy na str. 6)

BIEŃCZYCE

Kiedy oddawano do użytku nowoczesną zajezdnię autobusową w Bieńczykach kierowcy odetchnęli z ulgą; wreszcie godziwe warunki pracy. Rozładuje to na pewno trudną sytuację lokalową — myśleli pracownicy MPK. Rozładowało ale nie na długo. Taboru przybywało a projektant założył zdolność obsługi obiektu na 150 jednostek w inwentarzu.

Jak na owe czasy był to jednak obiekt nowoczesny, posiadający wiele nowych rozwiązań. Mimo, że były i usterki i że ktoś przy projektowaniu zapomniał o blachosce — drogach dojazdowych i wyjazdowych (waskie do dziś są zmorą kierowców) załoga, która przeszła tutaj z adoptowanego dla potrzeb MPK hangaru na byłym lotnisku w Czyżynach była zafascynowana. Szczególną poprawę warunków pracy odczuli: mechanicy, personel administracyjny i kierowcy, których autobusy w okresie zimowym garażowały w ogrzewanej hali postojowej.

Historia Wydziału Eksploatacyjnego Autobusowego w Bieńczykach, wiąże się z przekazaniem do eksploatacji obiektu i rozpoczyna datą — 13 czerwiec 1970 r.

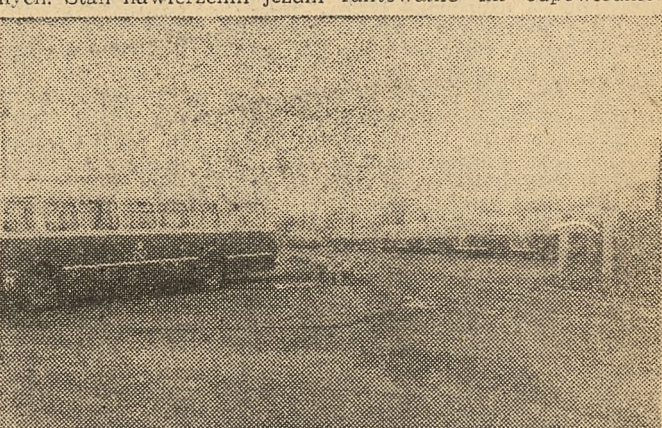
Obecny Wydział stanowił wówczas Oddział I Wydziału Eksploatacyjnego Autobusowego. Zagospodarowaniem obiektu zajęli się pierwsi kierowcy Oddziału — **inż. A. Goc i inż. K. Synowiec.**

Porównując nawet te nie- zbyt odległe czasy z dniem dzisiejszym trzeba przyznać iż mimo, że zajezdnia „pęka już w szwach” wiele zmieniło się na korzyść.

Mało było wówczas autobusów pogotowia technicznego — wiele do życzenia pozostawiało

ich wyposażenie. Dziś ten kłopot mamy z głowy. Kierowca może liczyć na pomoc na trasie i otrzymuje ją.

Odbiegały też w sposób zasadniczy od obecnych warunki socjalne szczególnie w grupie kierowców. Praktycznie istniał tylko jeden dworzec autobusowy na Kleparzu gdzie kierowca miał możliwość skorzystania z pomieszczeń socjalnych i sanitarnych. W okresie letnim nie dostarczano pracownikom napoiów chłodzących w zimie posiłków regeneracyjnych. Stan nawierzchni jezdni



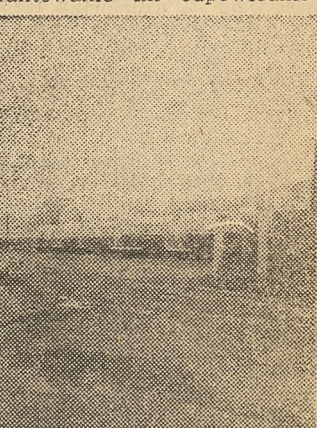
pozostawiał wiele do życzenia.

W tym trudnym okresie w działalności społecznej na rzecz Oddziału wyróżnili się tacy kierowcy jak: **Tadeusz Pasternak, Czesław Nowak** i dyspozytor **Henryk Blocki.**

W miarę przybywania taboru oraz zmian organizacyjnych, Oddział przekształcił się w Wydział Eksploatacyjny Autobusowy i jest jednym z największych Wydziałów pod względem ilości zatrudnionych pracowników i posiadanego taboru. W związku z tym, że posiadany tabor nie mieścił się już na terenie Zajezdni, a

nasze autobusy tarasowały ulicę Makuszyńskiego, koniecznym było poszerzenie terenu o tę ulicę.

Rozwiązania wymagał problem — chronicznego braku kierowców. By zaradzić sprawie — Dyrekcja Przedsiębiorstwa podjęła decyzję o szkoleniu we własnym zakresie kierowców kat. DM. Pociągnęła ona za sobą konieczność wygospodarowania miejsca na ośrodek szkolenia w bieńczyckim Wydziale. Zaś nawiązanie w szerszym zakresie współpracy z Zespołem Szkół Zawodowych spowodowało przyjęcie większej ilości uczniów do praktycznej nauki zawodu (obecnie jest ich 189) i zagwarantowanie im odpowiednich



warunków socjalno-bytowych. Konieczność zwiększenia usług komunikacyjnych dla rozbudowyującego się miasta, nakładała obowiązek wygospodarowania dodatkowych miejsc garażowania i obsługi dla większej ilości taboru (obecnie 275 jednostek) dodatkowych stanowisk do nauki zawodu (obecnie 189 uczniów) oraz znacznego zwiększenia wydajności pracy. Ciasno już w Bieńczykach. Sytuację rozwiązało dopiero oddanie do użytku będącej w budowie zajezdni przy ul. Gwardii Ludowej.

mlody, 34 lata i takie doświadczenie?

Nie dziw — pan Karol — jest już MPK-owskim Jubilat. Trzydzięć lat pracy w przedsiębiorstwie, to nie mało. Ma prawo do porównań — na- był je solidną pracą.

Nasz postulat

„Zaczynałem jako motornicz. Pociągała mnie jednak praca kierowcy. Dziś mogę powiedzieć, że wybór był słuszny. Zawód jest ciekawszy — praca mniej nuży. To w MPK zdobyłem uprawnienia kierowcy wraz z 34 kolegami — motorniczami. Byliśmy pierwszymi absolwentami DM-ki. Ciężko było: praca zawodowa i kurs, ale daliśmy sobie radę. Około 30 moich kursowych kolegów pracuje w trakcji autobusowej.

Pamiętam, że niezbyt przychylnie nas nowych przyjmowali wówczas starsi koledzy-kierowcy. Ale już po 3 miesiącach inaczej zaczęli na nas patrzeć. Cóż! Byliśmy przyzwyczajeni do MPK-owskiej specyficznej dyscypliny, do tego nie każdemu odpowiadającego rytmu pracy, do nie zawsze mile do nas nastawionych pasażerów. I tu chciałbym nawiązać do problemu tych nowych, którzy przychodzą do nas teraz z zewnątrz. Większość z nich — to dobrzy — moim zdaniem — pracownicy. Nie mogą jedynie przyzwyczaić się właśnie do tej naszej dyscypliny — nie wytrzymują tempa. W moim odczuciu szwankuje informacja przy przyjmowaniu ich do pracy; winien im ktoś powiedzieć szczerą prawdę o naszej pracy, powiedzieć, że płacimy

(Dokończenie na str. 6)

Wiele wniosków i usprawnień zostało już wdrożonych do normalnej działalności. Zaczniemy od zmian organizacyjnych: skoncentrowano sprawy gospodarki materiałowej i produkcji w jednej komórce co pozwoliło m. in. na poprawę operatywności działania, lepsze planowanie, a w efekcie na obniżenie kosztów. Zmieniono wiele technologii w produkcji i regeneracji. Zastosowano wahadłowy transport części pomiędzy Wydziałem Produkcyjnym, a Wydziałami Eksploatacyjnymi — wyeliminowało to straty czasu wynikające z oczekiwania na części po regeneracji w Wydziałach Eksploatacyjnych i po regeneracji w Wydziale

Produkcyjnym. W celu dalszej poprawy działalności z dniem 1 listopada 1976 r. wprowadzono na Wydziałach Eksploatacyjnych 4-brygadowy system pracy, który wykazał szereg pozytywnych zjawisk między innymi: równomierne obciążenie pracą wszystkich zmian, większe zainteresowanie mechaników i kierowców tabor, poprawę dyscypliny pracy i poprawę organizacji pracy.

Wyposażono Pogotowie Autobusowe w urządzenia do mechanicznego załadunku i rozładunku opon — awiare autobusów na trasie usuwane są szybciej. Poprawiły się również warunki pracy, pracujących w pogotowia.

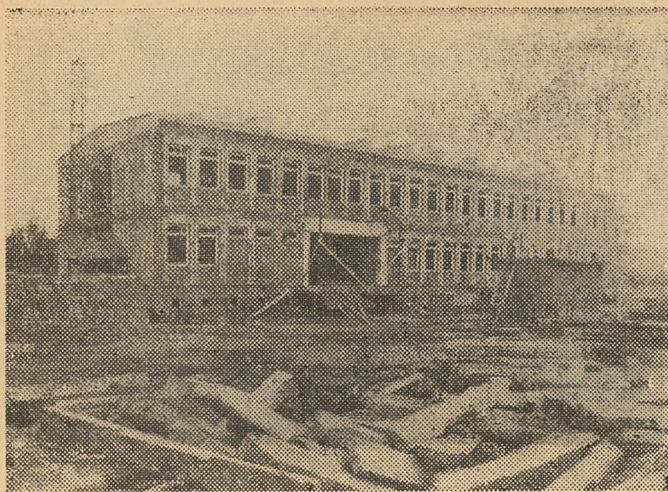
Uporządkowano gospodarkę silnikami i zespołami. Wprowadzono zasadę egzaminów dla pracowników przechodzących na wyższe grupy wyposażenia. Zastosowano szereg wniosków racjonalizatorskich, które usprawniły pracę i poprawiły jej jakość.

Oczywiście nie sposób wymienić wszystkich działań, tych zrealizowanych, bądź będących w realizacji. Jedno jest pewne, że ZAŁOGA ZAŁOGA KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ swoją działalnością i postawą godnie czei jubileusz swego 50-lecia.

Z okazji 50-lecia Komunikacji Autobusowej załozde Zakładu składamy życzenia dalszych dobrych wyników w pracy, jak największych dostaw taboru, coraz mniejszych kłopotów z częściami zamiennymi.

Kolumnę opracowały:
Janina Dziuro
I Filomena Serwin

KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ



Fot. A. Rupniewski

Rajd po MPK-owskich budowach

(Dokończenie ze str. 1)

Z kolei podjeżdżamy do nowo zbudowanej Podstacji przy ulicy Przy Rondzie. Rozmawiamy z brygadziwą Henrykiem Świętem z Zakładu Remontowo-Budowlanego naszego Zjednoczenia. Brygada wykonuje ciąg kanalizacyjny pod budowę prostowników. Napotykają na duże trudności. Winien jest tu niezbyt szczęśliwie opracowany plan, nie uwzględniający wszystkich przeszkód — uzbrojenia terenu, który przysparza niemało niespodzianek. Uznanie należy się dla Wydziału Zaopatrzenia MPK. Na prośbę pionu inwestycyjnego załatwiono w ciągu dwóch dni, bardzo potrzebne rury i kręgi betonowe.

Przecinamy miasto. Udajemy się teraz na ulicę Rzemieśniczą — największy plac budowy zaplecza MPK. W pakamerze kierownictwa robót głównego wykonawcy „Chemobudowa”, nie zastajemy nikogo. Jest piątek, więc wszyscy są na naradzie. Przechodzimy obok nowo zbudowanego przez to przedsiębiorstwo magazynu na drewno. Już z daleka po prawej stronie, widać Podstację przy ulicy Brożka. Prowadzące do niej tory, nie są jeszcze gotowe, ale to kwestia podobno kilku dni. Wykonuje je

MPRI — dopiero po interwencji naszego przedsiębiorstwa. Na uruchomienie tej Podstacji czeka już od 2 lat cała dzielnica Podgórze.

Aby dojść do innych, realizowanych inwestycji, trzeba przejść obok budynku administracyjno-socjalnego. Z daleka widać olbrzymi dźwig. Część przyziemna została już zakończona. Teraz przystapiono do układania prefabrykatów.

Odcinek obok przebiegającego ciągu ciepłowniczego jest już gotowy. Pozostaje problem jak przeprowadzić jego dalszą część pod torami tramwajowymi. Chyba trzeba będzie nieco nadrobić drogi i skierować go w miejsce mniejszego zgrupowania torów.

Kierując się do Przychodni, nie można pominąć budowanych przez PRI „Budostal” torów postojowych. Wartość inwestycji 36 mln zł. Przynieś ona poprawę możliwości eksploatacyjnych Zajeźdni. — Przy okazji warto pochwalić prace wykonawcy — dobra organizacja, tempo i samodzielne rozwiązywanie trudności.

W miejscu, gdzie ma stanąć stołówka, przeprowadzona została zaledwie makronielacja terenu.

I wreszcie budynek Zakładowej Przychodni. Budowa w końcowym etapie. Pozostały

roboty elewacyjne i instalacyjne. Wykonawcą pierwszych jest „Chemobudowa” drugich wodno-kanalizacyjno-gazowych „Montin”. Podkreślić należy, że „Montin”, mimo dużego zaangażowania swego potencjału roboczego na priorytetowych budowach, do wykonawstwa naszych inwestycji podchodzi z sercem. Ostatni termin oddania Przychodni — lipiec br., powinien być dotrzymany.

Wzdłuż ulicy Rzemieśniczej prowadzone są roboty ziemne. To właśnie tu od komory K-9 przeprowadzony zostanie ciąg ciepłowniczy. Generalnym wykonawcą jest „Instal”, resztę wykona „Chemobudowa”. Praca trudna z uwagi na występujące w ziemi kolizje i przechodzenie ciągu pod ulicą Skryneckiego. Demontaż istniejącej obecnie kotłowni wykonawcy w własnym zakresie MPK. Wszystkie roboty związane z ciągiem ciepłowniczym, ukończone muszą zostać przed zimą. Na budowie tej nie spotkaliśmy ani jednego pracownika, z wymienionych przedsiębiorstw, a była godzina 13.10 (29 kwietnia br.).

Ostatnią inwestycją w budowie, obłeta naszym rajdem była Zajeźdnia autobusowa przy ul. Gwardii Ludowej. Realizacja jej opóźniona jest

„tylko” o pół roku. Termin umowny wykonania — 1 kwietnia 1979 r. Obecne zaangażowanie robót, nie rokuje pomyślnego zakończenia sprawy, mimo że wykonawca KPBP zobowiązał się w obecności władz miasta, iż będzie to dla niego jedna z ważniejszych budów. Na placu budowy zastaliśmy 10 ludzi i kilka samochodów „Transbudu” z Nowej Huty. Prace koncentrują się przy Stacji Trafopu i układaniu dróg wewnętrznych.

Kilkugodzinny rajd po MPK-owskich budowach zakończyliśmy wcale nie optymistycznym stwierdzeniem, że przy obecnym potencjale roboczym, trudno myśleć o dotrzymaniu poszczególnych terminów.

Narada, jaka odbyła się w dniu 21 kwietnia br., w sprawie realizacji budowy zaplecza MPK przy ulicy Rzemieśniczej, z udziałem wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw, a której przewodniczył z-ca dyrektora Zjednoczenia Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej — mgr inż. Jerzy Marczewski, ujawniła cały szereg trudności z jakimi borykają się na co dzień wszyscy wykonawcy. Omówiono realizację poszczególnych zadań. Ustalono terminy. To dobrze, że o potrzebach MPK w zakresie rozbudowy zaplecza, zaczyna się mówić pod kątem uzyskania poprawy działania komunikacji miejskiej w Krakowie.

MARIA BUBACZEWSKA

Spotkanie z jubilatami

4 maja odbyło się comiesięczne spotkanie Kolektywy przedsiębiorstwa z Jubilatami. Wraz z życzeniami dalszej owocnej pracy, dyplomy za 20-letni staż pracy otrzymali: Adelajda Jończyk z Działu Ogólnego, Stanisław Mroczek z Wydziału Torów, Stanisław Rogala z Zakładu Taksówek i Jan Szywała z WEA Czyżyny.

Naszym wieloletnim pracownikom życzymy sukcesów w dalszej pracy.

Uczelnie zaczęły nawiązywać ściślejsze kontakty z poszczególnymi zakładami pracy. I chwalił im za to. Wszak nam pracownikom zakładów uspołeczniowych — nowa myśl techniczna, nowe rozwiązania konstrukcyjne — są bardzo potrzebne. Przykładem takiej współpracy jest nasze przedsiębiorstwo i Politechnika Krakowska im. T. Kościuszki. Pierwsze kontakty zaczęły się od zatrudnienia studentów Politechniki jako motorniczych w niepełnym wymiarze godzin. Są to tak zwani „zasilający”. Potem studenci roku „0” przyjmowani byli na praktyki robotnicze. Z biegiem lat kontakty stawały się coraz ściślejsze; organizowano m. in. spotkania władz uczelni z kierownictwem naszego przedsiębiorstwa.

Obecnie komunikacja tramwajowa przeżywa swój renesans. Ciągłe się szuka nowych rozwiązań konstrukcyjnych, by jednak funkcjonowała prawidłowo w starym Krakowie potrzebne są również nowoczesne rozwiązania tras komunikacyjnych i sieci trakcyjnych łącznie ze zdalnym sterowaniem podstacji.

Nauka — praktyce

Z takimi to propozycjami wystąpiło kierownictwo trakcji szynowej do władz i pracowników Politechniki. Rzecz została przyjęta pod rozwagę.

Konkretnie już prace — nad modernizacją wagonu tramwajowego podjął Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki. Następnie w roku 1974 nawiązano współpracę z Instytutem Elektrotechniki i Elektroniki. Oczywiście znów zaczęło się od praktyk studenckich.

28 kwietnia br., podpisano umowę o współpracy pomiędzy tym Instytutem reprezentowanym przez doc. dr inż. Mariana Pieczarkę a MPK reprezentowanym przez dyrektora inż. Eugeniusza Więcka.

Podpisanie było formalnością zatwierdzającą istniejące już ścisłe kontakty. Nasze władze obiecują sobie bardzo wiele po tej współpracy. Umowa gwarantuje nam: stałe doradztwo naukowo-techniczne, konsultacje w sprawie realizacji zadań MPK, współdziałanie z komórkami technicznymi Zakładu Komunikacji Szynowej MPK, doskonalenie kadry inżynieryjno-technicznej przez wprowadzenie studium magisterskiego, organizowanie studium podyplomowego oraz podjęcie szkolenia kadry średniego dozoru technicznego, odbywanie praktyk naukowych personelu technicznego MPK w laboratoriach i zakładach Instytutu Elektrotechniki i Elektroniki, pomoc w wykonywaniu prac naukowych przez naszych pracowników.

„Poprzez tą współpracę chcielibyśmy ukierunkować naszych absolwentów do pracy w MPK. Wiemy już, że będą to zagadnienia trakcji i sygnalizacji” — powiedział doc. dr inż. M. PIECZARKA.

(Dokończenie na str. 6)

Tradycyjnie w okresie wiosny przystępujemy do porządków. Tegoroczna akcja porządkowa została zapoczątkowana przez młodzież 24 kwietnia i trwa do 15 czerwca br.

17 kwietnia br., na zainicjowany przez IV Koło i VII OOP czyn, licznie przybyła załoga WEA Bieńczyce. Dobrze przygotowany front robót, pozwolił maksymalnie wykorzystać inicjatywę tych ludzi. A że nie samą pracą człowiek żyje po pracy uczestnicy czynu spotkali się w świetlicy, gdzie obejrzeili w ramach relaksu film fabularny.

Dzień 24 kwietnia br., został ogłoszony Ogólnojewowódzkim Dniem Czynu Młodzieżowego. Była to chęć zaimplementowania jednoci w ruchu młodzieżowym i uczczenia pierwszej rocznicy powstania ZSMP. Do pracy stanęło ponad 500 osób. Pracowano wszędzie, gdzie było coś do uporządkowania, wymalowania, odświeżenia.

Koledzy z WEA Czyżyny porządkowali zieleńce, poprawiali i naprawiali ogrodzenia, uparcie niszczone przez budowlanych.

Na terenie WET Nowa Huta malowano krawężniki, sadzono kwiaty i krzewy, a także czyszczono i malowano kanały przegładowe.

Młodzież z Wydziału Transportu przystąpiła do sortowania złomu. Oddzielony złom metali nieżelaznych ma znacznie większą wartość aniżeli zmieszany z żelazem.

Licznie uczestniczyła w czynie młodzież Wydziału Produkcyjno-Remontowego. Odnowiono szafki narzędziowe, malowano pasy komunikacyjne, myto

okna, odmalowano ogrodzenie przy ul. Wawrzynca.

Podobną pracę wykonywała młodzież z WET Podgórze gdzie ponadto wymyło 16 wagonów tramwajowych a pięć odmalowano, przyczyniając się do podniesienia estetyki taboru. W Wydziale Remontowo-Produkcyjnym odmalowano gabloty, lawki i krawężniki przed budynkiem warsztatów. Poprawiono trawniki, wymalowano pa-

BLOK MŁODYCH

DLA SIEBIE I ZAKŁADU

sy komunikacyjne wewnętrznie hali.

Licznie do prac porządkowych stanęła załoga Zakładu Taksówek. Zrobiono bardzo dużo. Pomalowano podnośniki, polakierowano lampy i balustrady przy schodach. Złożono nowe kwietniki, a także myto mikrobusy. Z przykrością stwierdzić trzeba, że w tym zakładzie udział młodzieży był znikomy. Był front robót, byli wykonawcy, jest wykonana robota — zabrakło przy pracy inicjatorów tego przedsięwzięcia młodzieży. Koledzy z Taksówek dokonali już wewnętrzny rozrachunek rozmawiając z tymi, których nie było na czynie. Zawstydzeni postanowili do końca maja wszyscy odpracować przy porządkowaniu Zakładu po 6 godzin. Zobaczymy.

Nie zawiodła w tym dniu

młodzież naszej Szkoły Przykładowej. Pod troskliwym okiem swoich instruktorów i fachowym nadzorem pracowników Wydziału Torów, wykonano kompleksowo na Rondzie Mogińskim plantowanie i sianie trawy. Malowano siatki na międzytorzu. Inne grupy pracowały także w Podstacji przy Al. Pokoju, oraz przy malowaniu ogrodzenia boiska KS „Tramwaj” także przy sprzątaniu zajeźdni WET

Podgórze i WET Nowa Huta.

Pracowała młodzież z Wydziału Taryfowo-Biletowego WZR i z Administracji (XI i XV) Koło.

Nie sposób tutaj wymienić wszystkich pracujących i wykonywanych prac.

Akcja — Młodzieżowa Wiosna Czyżów — trwa nadal aż do 15 czerwca. Wszyscy członkowie ZSMP zobowiązali się przepracować co najmniej po 4 godziny.

Na podsumowanie przyjdzie czas. Już teraz możemy jednak stwierdzić, że przedsięwzięcie jest pożyteczne i przynosi widoczne efekty.

Wszyscy lubimy, gdy jest czysto, a tym bardziej to cenimy i szanujemy, gdy sami do tej czystości przyczyniliśmy rękę.

TADEUSZ WALCZAK

O WŁAŚCIWĄ GOSPODARKE MATERIAŁOWĄ

Gdy się jeszcze nie pali!

Być dobrym i bogatym gospodarzem to nie tylko wiele wydawać ale także umiejętnie i rozważnie oszczędzać.

Dokonywane są systematycznie oceny i kontrole kosztów własnych przedsiębiorstw. Najczęściej czynione są korekty w dół. Na drogę likwidacji nadmiernych zapasów i właściwej gospodarki materiałowej wkroczyło też nasze przedsiębiorstwo. Polityka zmniejszania kosztów prowadzona jest systematycznie i konsekwentnie. Czy jednak oszczędności to tylko gospodarka materiałowa? Wpadł mi ostatnio wykaz wydatków na ładowanie gaśnic przeciwpożarowych za lata 1974—76.

Otóż w 1974 r., na gaśnice wydano 36.805 zł. Już w 1975 r. suma ta wzrosła do 171.674 zł, a więc prawie o 5 razy więcej. Wcale nie utrzymała się ta cyfra w roku 1976 i wynosiła 886.275 zł, aż 24 razy więcej niż w roku 1974. Sprawa powinna przestać już być niepokojąca, by stać się alarmującą.

Nie takiego jednak się nie stało. A wydatki na gaśnice, jakby na ironię w I kwartale br., wynoszą już 357.866 zł

Najwyższy czas spróbować wyjaśnić dlaczego na ten rodzaj sprzętu przeciwpożarowego wydajemy tak olbrzymie sumy? Jak wynikałoby z kosztów, wcale nie wzrasta nadmiernie ilość gaśnic, czy też wybucha dużo pożarów. Coraz częściej natomiast służby przeciwpożarowe zmuszone są uzupełniać puste gaśnice, których zawartość zostaje zużyta w zupełnie innym celu niż gaszenie pożaru.

Długo zastanawiano się dlaczego na trakcję samochodową przypada aż 90 procent wydatkowanej sumy w roku 1976, chociaż i tak nie spadała ona nigdy poniżej 60 proc. Do reguły natomiast należało, że prawie wszystkie gaśnice na warsztatach były puste.

Niebawem okazało się, że niektórzy panowie mechanicy znaleźli jeszcze inne zastosowanie „tetry”, którą były napełnione gaśnice. „Tetra” ma te właściwości, że świetnie rozpuszcza smary, była więc idealnym środkiem... czyszczącym silniki. Oczywiście o takim zastosowaniu gaśnicy nie nikomu nie mówiono, ot, wieszano ją na swoje miejsce i tyle. I dla laika niczym nie różniła się od gaśnicy pełnej.

A co by było, gdyby trzeba ją było użyć zgodnie z przeznaczeniem? Aż dziw, jak nieodpowiedzialni i krótkowzroczni bywają czasami ludzie. Takie upraszczanie sobie pracy

kosztem jej bezpieczeństwa trwało do momentu wymiany wkładów „tetrowych” w gaśnicach na halonowe.

O ile przedtem kupowaliśmy tylko materiał, bo posiadaliśmy urządzenie do nabijania gaśnic, uzupełnienie tychże kosztowało 100 zł.

Urządzenia do napełniania halonem nie posiadamy i posiadać prawdopodobnie nie będziemy, bo kosztuje ono — bagatelka — 1,5 mln dol. Musimy więc dokonywać tej czynności w wyznaczonych do tego punktach. Tym sposobem koszt jednej gaśnicy wzrósł ze 100 — do 960 zł.

Najgorsze jest jednak to, że obecnie halon „wyrzucany jest zupełnie w błoto”, gdyż odwrótnie niż tetra miast rozpuszczać, ścina smary. Przywyczajenie i bezmyślność robią jednak swoje.

Istnieje jeszcze inny problem. Ostatnio gaśnice giną. Pracownicy Działu Specjalnego przypuszczają, że część z nich można by znaleźć w wyposażeniu samochodów prywatnych niektórych naszych pracowników.

Cały problem jest chyba w tym, że właściwie za gaśnice nikt nie odpowiada. Owszem mają je poszczególni kierownicy wydziałów. Ale albo zbyt słabo egzekwowana jest od nich ta odpowiedzialność, albo jej nie mogą sprostać. Prawdziwie będzie chyba to drugie stwierdzenie. Bo jak kierownik może odpowiadać za gaśnice, która wchodzi w skład wyposażenia autobusu czy tramwaju. Prowadzący pojazdy natomiast nie rozliczają się z nich. Warto może, by mistrzowie rozpoznający pracę orientowali się w stanie gaśnic. Ze dodatkowe obowiązki? Racja. Ale jakoś ten problem rozwiązać trzeba. A gaśnic inaczej zabezpieczyć się nie da. Nie mogą przecież być przytwardzane na stałe do wieszaka, gdyż gaśnica „przenośna” nie spełniałaby swego zadania.

Dział Specjalny zaplanował zakup gaśnic małych 0.3 l. Koszt nabijania takiej gaśnicy wynosi 100 zł. Co nawet przy zwiększonej ich liczbie i tak będzie ekonomiczniejsze. Jest to jednak rozwiązanie polowiczne. Bo marnotrawstwo zapobiec trzeba. Jak? Chyba karami po „przylapaniu na gorącym uczynku”. Skoro pewna grupa z nas nie dośroła do tego, by zrozumieć, że „państwowe to nasze” i za ich lekkomyślność płacimy wszyscy, trzeba ich uderzyć po kieszeni. Najwyższy czas!

FILOMENA SERWIN

(Dokończenie ze str. 1)

cia Komunikacji Autobusowej".

◆ 30 kwietnia br., Zakład Remontowo-Inwestycyjny przekazał pracownikom WET — Podgórze pierwsze pomieszczenia: (świetlice wraz z zapleczem, pomieszczenia biurowe) w przeprowadzonej przebudowie części socjalno-warsztatowej Zajezdni.

◆ Coraz bardziej dokuczliwy i odczuwalny dla pasażerów jest brak w eksploatacji taboru, nawet tego najstarszego; powodem — brak podstawowych części i elementów. Gotowe wagony tramwajowe po remoncie stoją beznadziejnie, oczekując na dostawę wyłączników pakietowych.

◆ Od 8 maja br., Wydział Sieci i Podstacji Trakcyjnych gości 7-osobową grupę pracowników MZK — Drezno.

◆ Najmłodszy uczestnik Młodzieżowego Rajdu Pieszego miał aż... 5 lat. ZSMP-owski rajd zorganizowano dla uczczenia Dnia Zwycięstwa Szlakami Beskidu Wyspowego.

◆ Wydział Remontowo-Produkcyjny ZKSz., wykonał w czynie produkcyjnym 50 słupków przystankowych nowego typu, które zdobią już przystanki Śródmieścia.

◆ Wydział Torów realizuje program przebudowy przejazdów na torowiskach wydzielonych. Wykonuje już kolejny trzeci przejazd na Al. Lenina. Przy przebudowie stosuje się nową technologię płytową.

◆ W wagonach tramwajowych wycofano z eksploatacji ostatnie kasowniki typu „KBT-0”, zastępując je, produkowanymi we własnym zakresie kasownikami dziurkującymi. Każdy wagon aktualnie wyposażony jest w trzy kasowniki.

◆ Najwięcej zjazdów tramwajowych i straconych kursów — aż 270 — było 4 maja br.

◆ Natomiast 6 maja br., było tylko 89 zjazdów i do 13 maja był to najlepszy dzień komunikacji tramwajowej.



Podwieszanie przewodu jezdni na nowobudowanej pętli tramwajowej w Dreźnie przez polskich brygadystów sieciowych — Adama Kądziołkę i Kazimierza Kordulę.

REFLEKSJE

Z wizytą w Dreźnie

Kiedy dojeżdżaliśmy do Drezna pociąg zatrzymał się nad wiaduktem, pod którym przebiegała linia tramwajowa. Spontaniczny odruch; podbiegliśmy do okna, żeby zobaczyć jak wykonana jest sieć. To było pierwsze zetknięcie z miastem — pierwszy rzut oka na Drezno.

Byliśmy ciekawi wszystkiego. Nasze spojrzenia miały zatrzymać się na drezdeńskich architekturze, kamieniczkach (ale i na to znaleźliśmy potem czas) wędrowały po sieci, słupach, zwrotnicach i skrzynkach kablowych. Ot taki zawodowy nawyk.

Niemiecy koleodzy przyjęli nas bardzo serdecznie, choć trzeba przyznać, iż byli trochę zaskoczeni naszą zawodową docieklivością. No cóż. Już w pierwszym dniu chcieliśmy

wiedzieć i wiedzieć wszystko, a dyskusjom nie było końca.

I rzeczywiście dużo zobaczyliśmy: podstacje trakcyjne, pomieszczenia dla brygad sieciowych, nowe rozwiązania konstrukcji sieci, układy sterowania i ogrzewania zwrotnic, magazyny ze sprzętem sieciowym, którego ilość i asortyment wzbudził w nas uczucie zazdrości.

Cały czas porównywaliśmy to co widzimy, z tym co mamy u siebie. Szczególnie zainteresował nas sposób zawieszania sieci na skrzyżowaniach i rozjazdach gdyż w chwili obecnej mamy z tym niemałe kłopoty.

Również ogrzewanie zwrotnic prądem zmiennym (które działa podobno już 20 lat) przyciągnęło naszą uwagę. Dziwi nas, że niemieccy koleodzy mimo, że według nich, ogrzewanie zwrotnic prądem zmiennym zdało egzamin nie kontynuują tego typu rozwiązań aktualnie. Stosują podobnie jak my ogrzewanie prądem stałym i mają te same

problemy z grzałkami, które szybko się psują.

Sprytnie jest rozwiązany system sygnalizacji załączanej przez pantograf. Na sieci zabudowany jest czujnik, którego ramie jest wykonane z miękkiej, elastycznej gumy. W tym przypadku prawdopodobnie skorzystamy częściowo z myśli technicznej naszych kolegów „po fachu”.

Niedoścignym w najbliższym czasie jest dla nas sposób ułożenia i rozprowadzenia kabli trakcyjnych zasilających odcinki sieci do maksimum 1000 m. Dobre rozwiązanie. Ale chyba nie dla nas ten wzór, bo u nas wprowadzenie tego sposobu łączyłoby się z całkowitą przebudową sieci kablowej.

System telesterowania podstacji trakcyjnych zbliżony jest do naszego, lecz niestety (niestety dla nas) jest budowany na miniaturach — przekładnikach, których my nie posiadamy. I o tyle jest doskonały.

Żeby nie popaść jednak w

pesymizm uważam, że wiele naszych rozwiązań jest lepszych. Chociażby nowoczesniejsze jest rozwiązanie sterowania zwrotnic. Sieci, szczególnie typu kolejowego są lepsze (wytrzymują więcej przeciążenia). Lepsza jest organizacja likwidacji awarii i... większa samodzielność pracowników w podejmowaniu decyzji. Tam w przypadku awarii wszyscy czekają na decyzję kierownika, u nas pierwszą decyzję podejmuje brygadysta, który w zależności od wielkości awarii powiadamia pozostałe komórki Wydziału lub Zakładu. Wozy wieżowe (mimo naszych narzeków) mamy nowoczesniejsze.

Nie zaprzestaliśmy na obserwacjach i dyskusjach. Włączyliśmy się w rytm pracy przedsiębiorstwa. Pracowaliśmy przy: trasowaniu, kopaniu dołów pod słupy trakcyjne, przy podwieszaniu na całej pętli trakcyjnej przewodu jezdni. I tu uwaga; do tego typu prac używa się drabin kołowych, które u nas wyeliminowane zostały już kilkanaście lat temu, a wszelkie tego typu roboty wykonywane są przy pomocy wozów wieżowych. Pracowaliśmy również przy konserwacji i wymianie wyłączników. Bezpłatny udział w pracach pozwolił nam zapoznać się bliżej z organizacją pracy m. in.: ze sposobem pobierania i rozliczania materiałów i robót.

Wrażenie sporo. Taki sposób wymiany doświadczeń, mam na myśli bezpośredni udział w pracy, daje nieporównywalnie więcej niż spotkania przy „okrągłym stole”.

Wszystkie nasze spostrzeżenia muszą być przeanalizowane na zimno i dopiero wtedy będzie można wprowadzić zauważone nowości z uwzględnieniem naszych specyficznych warunków lokalnych.

inż. JAN SOKOŁOWSKI

Od Red.: Były to refleksje kierownika grupy pracowników Wydz. Sieci i Podst. Trakcyjnych, którzy w dniach 17—30. IV. br. przebywali w Dreźnie w ramach wymiany pracowniczej między MPK Kraków a MZK Drezno.

Informujemy, że aktualnie goszczą z wizytą w Wydziale Sieci i Podstacji Trakcyjnych koleodzy „po fachu” z Drezna. Grupie niemieckiej przewodniczy inż. Dieter Bitterlich.

SPALONE INICJATYWY

Czas społeczny — czas cenny!

Marzył im się mini-stadion olimpijski. Oczyma wyobraźni widzieli basen, efektowne oświetlenie, trybuny dla kibiców, ale dla wszystkich. Grunnie pracują. Był autentyczny zapal. Chcieli mieć własne boisko. Nie tylko dla sportowców, ale dla wszystkich. Grupa entuzjastów porwała za sobą gromady. Przy remoncie boiska pracowała prawie cała ówczesna załoga MPK-owska. To były lata 1970—71.

We własnym zakresie opracowano plan remontu i rozbudowy boiska. Owszem, poniosło koszty i przedsiębiorstwo. Wydatkowano na ten cel 477 tys. zł. To dużo czy mało?

Bardzo mało, jeżeli wizja stałaby się rzeczywistością. Ale te pieniądze i ludzki zapal rzucone zostały dosłownie w błoto. Bo boisko urządzane wysiłkiem społecznym przybiera niekiedy wygląd bajera na terenie IV Zajezdni. Jak wygląda i jaką rolę pełni dziś teren przeznaczony kiedyś na działalność sportową?

Trzeba przyznać, że różnoraką, tyle że nie mającą nic wspólnego z rekreacją. Już po oddaniu boiska okazało się, że piłki „kopać” na nim nie można, teren jest bowiem grząski. I nie wiadomo dziś czy wadliwe były plany czy też wykonawstwo. Faktem natomiast stało się, że drenaż mający odprowadzać wodę wko-pane są za głęboko i nie spełniając swojego zadania. Niby był fachowy inżynierski nadzór ale ktoś znów coś przeoczył. A i sama płyta boiska miała wyższy poziom niż miejsc dla kibiców. Powoli stłgli w zapalach budowy małego stadionu olimpijskiego inicjatorzy prac społecznych. Część z nich znajduje się już na emeryturze, część na rentach. Nie ma też odpowiedzialnego za wykonanie. Pracuje w innym przedsiębiorstwie.

O boisku społecznie remontowanym, powoli zapomniano. Czasami ktoś, kto brał przed laty udział w remoncie boiska z żalem spoglądał jak to spokojnie w okresie letnim profanując miejsce, pasła się krowa. To nie pomyłka. Widać nie dobra była mieszanka, którą kiedyś posiano płytę. Nie o takim to gościu myśłano w trakcie z zapalem wykonywanych prac.

Innym razem znów boisko na IV Zajezdni zdobią sterty złomu, tworząc istic księżycowy krajobraz i nie wiedzą już ludzie czy lepszy jest sielan-kowy widok pasącej się krowy, czy też sterty żelastwa i koleiny wyżłobione kołami samochodów.

O niechlubnej sprawie boiska przypomni sobie na szczęście w tym roku. Tym razem wykonawcą prac remontowych ma być „Chemobudowa”.

Ma jednak pecha to boisko bo od początku już są trudności. W momencie jak wykonał chiał przystąpić do pracy, nie był uporządkowany teren. Gdy go uporządkowano „Chemobudowa” nie może podjąć prac.

Dobrze, że prace będą wykonywane generalnie przez jednego wykonawcę, bo naszych pracowników nie można by już chyba namówić do pracy społecznej przy boisku nawet gdyby przekonali ludzi, że tym razem ich wysiłek nie pójdzie na marne. I nieliby rację oporni.

FILOMENA ŚRWIN

Od Redakcji:

Tym artykułem rozpoczynamy cykl „Spalone inicjatywy”, w którym mówić będziemy o cennych inicjatywach, które bądź nigdy nie doczekały się realizacji, bądź też poprzez czynniki niedopatrzności nie przyniosły zamierzonych efektów. Zastraszamy czytelników do współredagowania rubryki.

Literat i dziennikarz wśród naszej załogi

Maj — tradycyjnie upływa pod znakiem Dni Kultury, Oświaty, Książki i Prasy. W ramach obchodów Dni Prasy 5 maja br., w dwóch zajezdniach autobusowych MPK odbyły się spotkania z ludźmi sztuki piśmiennej. W WEA Bieńczyce gościł Włodzisław Wnuk — prozaik i publicysta — ziemi podkarpackiej, rodowity zakon-piańczyk mieszkający Krakowie. W spotkaniu wzięli udział przede wszystkim uczniowie Szkoły Przyzakładowej oraz załoga wydziału.

Pisarz w bardzo ciekawy sposób przedstawił tematykę swoich książek, sytuację w jakich powstawały. Najbardziej znana z jego pozycji „Walka podziemna na szczytach” ukazała się w kilkakrotnych wznowieniach.

Są to szkice, poświęcone młodym góralom, pełniącym w czasie wojny patriotyczną służbę kurierów tatrzańskich. Nazwiska znane wszystkim Polakom Heleny Marusarzówny i Bronisława Czecha odżyły i w jego opowieściach, stały się bliskimi młodym słuchaczom.

W. Wnuk — były więzien trzech obozów koncentracyjnych swoje dwie pozycje poświęcił wspomnieniom z miejsc zagłady. W sposób bardzo sugestywny mówił o gwałtownych wiecach międzyludzkich, które tam nawiązane, pozwoliły przetrwać i zachować człowieczeństwo. Recytował słuchaczom swój wiersz obozowy. Stał się on pewnego

rodzaju hymnem tłumaczonym i śpiewanym w językach różnych narodowości.

Spotkaniu towarzyszyła serdeczna atmosfera.

W tym samym dniu w WEA Czyżyny odbyło się spotkanie o odmiennym nieco charakterze z redaktorem „Gazety Południowej” — Wojciechem Machnickim. Redaguje on rubrykę związaną z motoryzacją. W czasie spotkania zapoznał zebranych z mało znanym — przeciętnemu czytelnikowi, procesem powstawania pisma.

„Gazeta” jest wynikiem pracy wielu zespołów redakcyjnych: dziennikarzy, korektorów, redaktorów technicznych zecerów i innych.

Dla przeważającej części uczestników był to pierwszy kontakt z elementami składowymi gazety: czcionką drukarską, odbitką fotograficzną i matrycą.

Po spotkaniu słuchacze wysuwali pytania dotyczące stosunkowo małych nakładów sobotniej „Gazety Południowej”. Upominali się, by oprócz artykułów krytycznych pod adresem MPK, zamieszczano także i te świadczące o trudnej pracy, przedstawiające sylwetki Ludzi Dobrej Roboty, a takich w naszym zakładzie przecież nie brakuje.

Prosimi o ponowne spotkanie, co świadczy, że organizatorzy nie chybili celu spotkania.

HANNA RYŁKO

Wracając do domu (29 kwietnia br.), zmęczona po całodziennym dniu pracy. Już z daleka dostrzegłam

przed Dworcem Gł. długą, sięgającą aż poza przystanek lini „140” kolejkę do autobusu nr „105”. Była godzina 18.20 Po przeciwnej stronie na przystanku dla wysiadających przyjeżdżały autobusy nr „140”, które następnie podjeżdżały na przystanek dla wsiadających.

Był również jeden autobus linii nr „105”, ale stał na przystanku dla wysiadających, a kierowca wcale nie myślał stamtąd odjeżdżać. Pocieszałam się (inni chyba również), że przecież wreszcie ruszy. Ale nie z tego.

Co kilka minut podjeżdżały autobusy nr „140”. Zabierali oczekujących na nie pasażerów i odjeżdżały. Kolejka czekających na autobus nr „105” z każdą chwilą wydłużała się coraz bardziej.

Zerknęłam na zegarek. Stoję już 10 minut. Na przystanku dla wysiadających podjeżdża znów autobus nr „105”. Są więc już dwa. Za niedługą chwilę przyjeżdżają kolejne. W sumie jest już cztery „105”: o nr. bocznych 167, 185, 200 i 1629.

Po wyjściu pasażerów z autobusów, które przyjechały ostatnie, wsiadają również kierowcy. Dołączają do nich trzeci. Rozmawiają dokoła. Może zastanawiają się, który z nich ma pierwszą jechać na przystanek dla wsiadających? A kolejka, w której stoję, wciąż rośnie. Zakreca już przed przebiegiem nad ulicą Lubicz. Tarasuje ruchliwy w tym miejscu punkt.

— To skandal jak oni kpią z ludzi!

— Gdzie te ich kontrole?

To oczywiście pod adresem MPK.

Kierowcy rozchodzą się. Widać, że narada na szczepie chodnika została zakończona.

„STADAMI”

Udają się do swoich wozów. Chodziło im chyba o kolejność, w jakiej cztery zgromadzone „105” mają odjeżdżać, ponieważ jedna z nich (200) natychmiast robi „honorową rundę” (jest godzina 18.40) przed zniecierpliwioną już na dobre kolejką i staje na jej początku. Autobus wypełnia się po przysłowiowe brzo-gi i odjeżdża. Zerkam przez okno na pozostałe „105”. I co widzę? Zaraz za tą, w którą wsiadłam, podjeżdża następna.

— Dlaczego, do licha, była tak długa przerwa (prawie 20 min.), a teraz jeden autobus po drugim? — zastanawiam się i chyba nie tylko ja.

Nie miałam już siły, aby poczekać i sprawdzić, czy wszystkie cztery w krótkich odstępach czasu wyruszą jedna za drugą. Miałam jednak możliwość przekonania się, co pasażerowie pierwszej „105”, w której jechałam, myślą i mówią pod adresem MPK. A było tego sporo. Przedstawiciel przedsiębiorstwa — kierowca — nie wydawał z siebie głosu. W tej sytuacji, w jakiej się znalazli, trudno nie było docenić i tego.

Na drugi dzień, tj. 30 kwietnia br., w drodze z domu do pracy miałam znów okazję przekonać się, że autobusy linii „105” jeżdżą „stadami”.

Od godziny 8.45 przyszło mi czekać na przystanku przy al. 29 Listopada do godziny 9.05. Mimo że to godzinę raczej nie szczytowa, w pierwszym, do którego wsiadłam (307) panował duży tłok. Kiedy dojechałam do ulicy Szlak, minęła nas następna „105” (382), w 50 proc. tak wypełniona pasażerami jak ta, w której jechałam. A tuż za nią następna chodnika została zakończona.

W tej ostatniej pasażerów policzyć można było na palcach jednej ręki.

Na końcowym przystanku przed Dworcem Głównym spotkały się więc znów wszystkie trzy. Ponieważ jechałam w ostatniej, tzn. tej, która pierwsza wyjechała na trasę z końcowego przystanku (z Prądnika Czerwonego), przed Dworcem Gł. powitana została (jej kierowca) uśmiechami pełnymi ironii, ale i zrozumienia przez kierowców tych dwóch „105”, które przyjechały wcześniej. Nie dziwnego, jechali sobie spokojnie, na przystankach nie oczekiwali ich zbity tłum pasażerów. Czemu więc nie mieli patrzeć ze zrozumieniem na kolegę, który torował im drogę, zbierając swoich pasażerów i jeszcze tę nadwyżkę, która mu przypadła?!

Staramy się pracować jak najlepiej. Do wydziałów eksploatacyjnych przychodzi coraz więcej listów od pasażerów chwalejących dobrą pracę naszej załogi ale takich faktów jak te dwa, których zupełnie przypadkowo byłam świadkiem — społeczeństwo na pewno tolerować nie będzie. Nie głoszone nas również w ostatnim czasie prasa codzienna. Nie zawsze zresztą dobiegają zbadawszy sprawę. Po co więc dodatkowo jeszcze prowokować gromy na własne głowy?

I jeszcze jedno pytanie: gdzie byli w wymienionych dwóch dniach regulatorzy ruchu?

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

Przy okazji postulujemy, już nie okiem po raz który, o przeniesienie budki regulatora ruchu na dawne miejsce przed Dworcem Głównym.

MARIA BUBACZEWSKA

Praca pasja

(Ciąg dalszy ze str. 3)

MPK-owskie mundury, bo po prostu nie mogą w nich pracować.

I jeszcze jedna sprawa, o której chciałbym tu mówić w imieniu załogi — sprawa inspektorów ruchu i regulatorów. Kierowca — praktycznie rzecz biorąc — jest niedoinformowany na trasie. Pytam dlaczego, gdy brak na lini taboru nie ma kontrolerów? Czy nie można by było wywieźć kartek na przystankach w przypadku kolosalnych spóźnień autobusów, że „w ci-

gu kilku godzin autobus kursował będzie nie co 7-8 minut — jak w rozkładzie, ale co 20 minut”. Ułatwiłoby to nam, kierowcom pracę, pasażerowie nie pokrzykiwaliby na nas na każdym przystanku. Podobnie ma się sprawa na sektorach, jeżdżący „stadami” kierowcy są pozostawiani samym sobie, sami muszą ustalać kolejność odjazdu i regulować ruchem. Od czego — pytam — siedzą tam pracownicy?

Wszak przecież my wszyscy chcemy pracować dobrze. Są chętni do pracy ludzie. Gdybym musiał skrzyknąć w trudnej sytuacji — wiem, że pójdą. Zresztą przecież jeździmy już bez rozkładów jazdy w sytuacjach awaryjnych.

Nasz postulat

(Dokończenie ze str. 3)

dużo ale wymagamy i praca jest uciążliwa. Żeby nie było rozczarowań, żebyśmy ich nie przeżywali wspólnie, oni — nie zadowoleni z nas, my — z nich.

Choć co tu dużo mówić, większość DM-kowców adoptuje się u nas — często z trudem, ale pozostają i są dobrymi kierowcami, dobrymi kolegami, włączają się w nurt naszego życia.

I najważniejsza sprawa, pracę utrudnia nam nie tylko

brak sprawnego taboru, ale ciągle zmiany kadry kierowniczej. W ciągu trzech lat zmieniano trzykrotnie kierownika. To psuje atmosferę. My przyzwyczajamy się do kierownika, on do nas. Znamy się. Wiemy, czego możemy się nawzajem po sobie spodziewać.

Chciałbym więc — korzystając z okazji — przedstawić postulat całej naszej załogi — stabilizacja kadry kierowniczej, to jest to właśnie, co jest nam chyba, najbardziej potrzebne. Cóż więcej — ten tabor — brzydnie bowiem pracą, gdy człowiek wyciera kuz-

STANISŁAW MIKULSKI najlepszym tenisistą MPK

W dniu 2. maja br., odbyły się Mistrzostwa Tenisa Stołowego MPK zorganizowane przez Ognisko TKKF „Tramwajarzy” oraz Dział Kultury i Sportu MPK. Spośród 43 uczestników walczących o tytuł Mistrza MPK tak w punktacji indywidualnej jak i zespołowej, wyłoniono najlepszych: I miejsce — Stanisław Mikulski — Z-d Kom. Szyn. II miejsce — Stanisław Dudek — Z-d Remont.-Inwest. III miejsce — Antoni Kądziołka — Zarz. Przeds.

W punktacji zespołowej I miejsce oraz Puchar Przechodni zdobył Zakład Komunikacji Szynowej uzyskując 81 pkt., przed Zakładem Remon-

towo-Inwestycyjnym — 47 pkt., Zasadniczą Szkołą Przyzakładową — 46 pkt., oraz zespołem Zarządu Przedsiębiorstwa — 21 pkt.

Brawa za ambitną walkę należą się uczniom Szkoły Przyzakładowej oraz pracownikom Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego.

Szkoda natomiast, że w Mistrzostwach zabrakło przedstawicieli takich potężnych zakładów jak: Zakład Komunikacji Samochodowej oraz Zakład Taksówek. Mamy jednak nadzieję, że w następnych imprezach rekreacyjnych nie zawiodą!

ZYGFRYD FENRYCH

Spóźnione, ale mile

Stało się już tradycją, że zapraszani jesteśmy na uroczyste spotkania z naszymi Seniorami. Cenimy sobie bardzo tę więź z ludźmi, którzy nie uczynili już wprawdzie z nami w codziennym wykonywaniu obowiązków na rzecz przedsiębiorstwa i miasta, niemniej myślimy i sercem są dalej z nami. Interesują się działalnością przedsiębiorstwa, jego rozwojem i sukcesami. Wiemy, że chętnie czytają „Sygnały”, które są dla nich szerszymi wiadomościami o życiu załogi i sprawach przedsiębiorstwa.

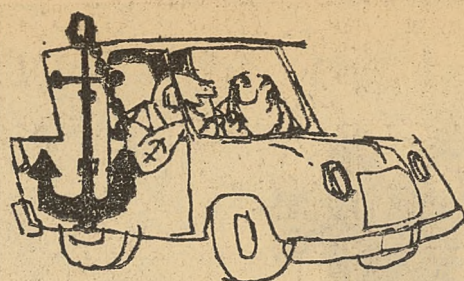
Z przyjemnością uczestniczymy w ich spotkaniach. Ostatnie z nich odbyło się 26 kwietnia br., w świetlicy MPK przy ul. Bocheńskiej. Było to przyjęcie wraz ze słodkimi

upominkami — paczkami czekolad dla Seniorów.

Uroczystość ta, to mocno spóźniony „Dzień Kobiet” (z powodu ustawicznie zajętej sali i świetlicy), uroczystość udanymi występami dzieci ze Szkoły Podstawowej nr 14 przy ul. Waskiej, podopiecznej naszego przedsiębiorstwa. Okolicznościowe wiersze, piosenki i tańce ofiarowane przez maluchy naszym Seniorom przyjęte zostały z wielką radością.

W spotkaniu uczestniczyli m. in. I sekretarz KZ PZPR Adam Jędrusik i dyr. inż. Eugeniusz Więcek.

Przyjęcie przeciągnęło się poza planowane godziny i pozostawiło mile wspomnienia. M.B.



— To na wszelki wypadek, gdyby zawiodły hamulce...

UŚMIECHNIJ SIĘ

SZOROWANIE

Wśród przyjaciółek:
— Czego używasz do szorowania podłóg?
— Mego męża.

SKARB

— Mężusiu, czyż nie jestem dla ciebie skarbem?
— Niestety, nie. Skarby są najczęściej głęboko zakopane.

PRAWDZIWE

— Dlaczego oskarżony fabrykował fałszywe dziesięciotówki?
— Bo nie wiedziałem, proszę Wysokiego Sądu, jak się robi prawdziwe.

NAJBLIŻSI

— Ciężki jest los adwokata!
— Czasem człowiek musi występować przeciwko swym najbliższym!
— A przeciwko komu pan występuje w najbliższej rozprawie?
— Przeciwko Monopolowi Spirytusowemu!

SEN

Szkocka rodzina. Mały John zwraca się do ojca:
— Śniło mi się, że dałeś mi funta.
— Tak? No to schowaj go sobie do skarbonki.

WOLALBY

— Jak pan sądzi — ile mam lat? — zwraca się pewna Szkotka, niezbyt już młoda, do Mac Sompsona.
— Wolałbym, żeby pani zwróciła się z tym pytaniem do kogo innego. Ja wprawdzie jestem Szkotem, ale nie jestem taki skąpy, jak pani przypuszcza.

CZŁOWIEK GUMA

— Zosiu, kto jest ten pan przy oknie, na którego wszystkie panie się gapią?
— Człowiek-guma!

— Guma, jak to?

— Tak, daje się świetnie ciągać!

WĘDRÓWKA DUSZ

— Panie Edziu, czy pan wierz w wędrówkę dusz?
— Naturalnie. Widzi pan, ja na przykład byłem kiedyś ośmiem!
— Co pan powie. Kiedy to było?
— Wtedy, jak panu pożyczylem 500 złotych.

KRZYCZAŁ

— Dokąd pan dobrodziej jedzie?
— Nie wiem.
— A bilet pan ma?
— Nie mam.
— No to po cóż pan wsiadł do pociągu?
— Musiałem. Pan konduktor tak głośno krzyczał: — Proszę wsiadać i drzwi zamykać! — no to wsiadłem.

LOGIKA

Starszy brat mówi o rodzicach do swego młodszego bratka:
— Widzisz, tacy już oni są. Najpierw uczą nas chodzić i mówić, a później zadają, a-b-ymy nie ruszali się z miejsca i milczeli!

SZCZĘŚCIE

— Słyszałem, że byłeś wczoraj na polowaniu na niedźwiedzie. Czy ci się poszczęściło?
— Znakomicie! Nie spotkałem ani jednego.

TO BYŁO DO PRZEWIDZENIA

Spotkali się dwaj przyjaciele z ławy szkolnej i opowiadają o losach kolegów.
— Wyobraź sobie, Wiśniewski jest dziś znanym krytykiem literackim...
— Wcale mnie to nie dziwi. Już w szkole nie lubił literatury...

Kącik różności

Jak się ubrać?

Szyfonowe, dederonowe czy po prostu stylizowane cuda zwane nocną damską bielizną zalegają półki naszych sklepów. Szeroka gama kolorów, różnorodnych fasonów przyciąga oczy i niejedną kobietę skusi, aby coś takiego dla siebie kupić.

Prócz bielizny z włókien sztucznych, spotkać można jeszcze z etaminy, czasem nawet ładnej, zarówno w kolorach jak i wzorach, która przede wszystkim ma tę zaletę, że jest cienka i przewiewna.

Prawie niemożliwe jest natomiast znalezienie (przynajmniej w sklepach uspołecznionych) mocnej bielizny ze 100 proc., bawełny — batystu, po-

Savoir-vivre

Są domy, w których panowie są tak „wypielęgnowani”, że człowiek zaraz przy wejściu doznaje uczucia skrepowania — wejść czy nie wejść na nią w bucikach. Pół biedy jeżeli pozostajemy w dużej sali, żyłoci z gospodarzami danego domu. Prosimy wówczas o jakieś pantofle lub wkładamy te, które akurat znajdujemy „przygotowane dla gości”. Jeżeli nie łączą nas z domem do którego przyszliśmy, bliskie stosunki nie proszą o pantofle tylko wejść bez skrupułów do pomieszczenia, do którego nas gospodarz zaprasza. Nigdy nie przebijamy bucików na pantofle nawet u bardzo bliskich przyjaciół kiedy proszeni jesteśmy na oficjalną wizytę i spotkamy tam większą ilość osób.

Nie dozwolone i nieuczynione jest zwrócić się do gospodarza z prośbą do gościa o zmianę obuwia na pantofle.

Pamiętać należy, że przeznaczeniem podłogi nawet najpiękniej utrzymanej jest aby po niej chodzić i... nie tylko w domowych kapciach.

Warto wiedzieć

Aby kwiaty cięte trzymane w wazonie długo mogły zachować swą świeżość, przycinamy końce łodyg skośnie. Jeżeli są to kwitnące gałązki końce ich lekko nacinaamy lub miążdzymy i dopiero wkładamy do wody. Nie musimy przypominać, że wazon powinien być napełniony codziennie świeżą wodą, a kwiaty w nim ułożone luźno.

Dla każdego coś smacznego

Sezonowa jarzyna jest w tej chwili szpinak. Warto wiedzieć, że jarzyna ta jest mało kaloryczna, równocześnie zawiera dużo żelaza. Szpinak przyrządzony na sposób francuski będzie doskonałym menu na kolację dla całej rodziny.

Czyścimy, myjemy i obsuszamy 1/2 kg szpinaku. Siekamy na trochę grubsze części. Wysypujemy na deskę ćwierć kilo maki, robimy w środku otwór. Wbijamy do maki trzy całe jajka, ćwierć kilo masła, ćwierć kilo białego sera, 10 dkg śmietany, sól, trochę pieprzu i musztardy. Wyrabiamy na ciasto. Dodajemy posiekany szpinak, mieszamy. Wkładamy do wysmarowanego masłem naczynia do zapiekania. Wstawiamy do nagrzanego już piekarnika na pół godziny. Kiedy na powierzchni potrawy utworzy się skorupka, to znaczy, że jest ona gotowa. Podajemy ciepłą, z zieloną sałatką. Smacznego!

MARIA

Nauka — praktyce

(Dokończenie ze str. 4)

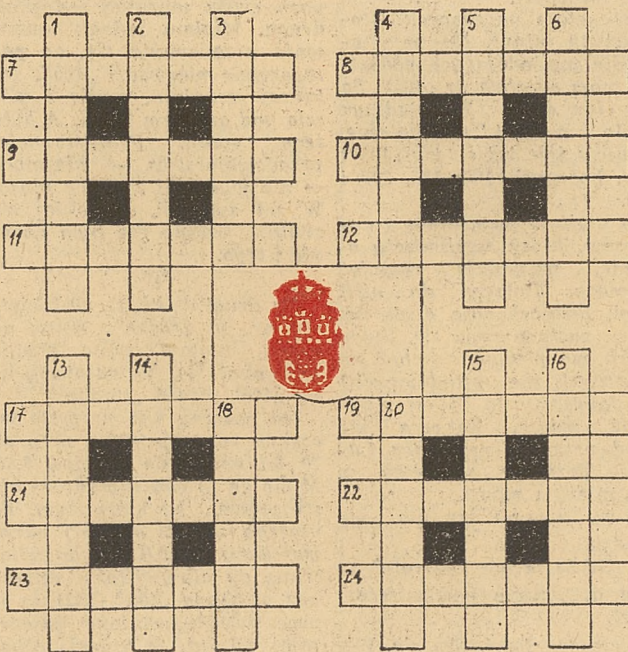
„Chciejmy także, by Dyrekcja MPK dostarczała nam swoje plany, byśmy mogli włączyć się w ich realizację. Chcemy i poszukujemy realnych tematów do naszych prac naukowych. Nie bujamy w obłokach. Będziemy podejmować tylko takie, które mogą być wcielone w życie. A w MPK jest ku temu klimat” — mówili pracownicy Politechniki.

Zapewne korzyści z umowy będą duże, nasze przedsiębiorstwo będzie mogło wprowadzać do swej działalności rozwiązania naukowe opracowane na podstawie znajomości przez naukowców możliwości MPK i krakowskich warunków — a więc realne.

Naukowcy sprawdzają na ile ich wysiłki są użyteczne społecznie. I o to właśnie chodzi. Bo tylko nauka w powiązaniu z praktyką ma sens i prawo istnienia.

FILOMENA SERMIN

KRZYŻÓWKA NR 34



POZIOMO: 7) Źródło prądu stałego, 8) Muzułmańska szkoła wyższa, 9) Zwolennik nagości, 10) Potężny wiatr, 11) Przyfolwarczne mieszkanie, 12) Handlarz, lichwiarz, 17) Deszczowa pogoda, 19) Na los szczęścia, 21) Głębia, 22) Ptasi dom, 23) Wydarzenie wywołujące zgorznienie, 24) Klejona deska.

PIONOWO: 1) Meki, 2) Zwierzę do ocieplania, 3) Druk w płocie, 4) Dawny statek żaglowo-wiosłowy, 5) Odgrzewane pieczywo, 6) Grupa samolotów, 13) Toksyczny proszek, 14) Jeden z 9 najwyższych urzędników w Atenach, 15) Dźwignia, dźwazek, 16) Most nie nad rzeką, 18) Ręczny pocisk, 20) Objaw, symptom.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 32

POZIOMO: 1. Kiepus, 8. rybitwa, 9. kierepce, 11. werniks, 13. diagram, 14. zawór, 15. biuro, 16. podaż, 18. awizo, 20. nokturn, 23. korekta, 25. batalia, 27. schizma, 28. India-na.

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

Adres Redakcji: MPK, Kraków ul. Wawrzyńska 15, p. 18, telefon 645-30 wewn. 99.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne BSW „Prasa — Książka Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 2500.

C-38

CO CZYTAĆ?

Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej poleca książkę Roberta BIELECKIEGO — „Jedność czy autonomia” (zł. 10,—).

Praca poświęcona jest omówieniu zachodnioeuropejskich ruchów autonomicznych i separatystycznych. Ruchy te zaktywizowały się po drugiej wojnie światowej, dając o sobie znać w różnych formach i z różnym natężeniem we wszystkich głównych państwach zachodniej Europy (np. w Wielkiej Brytanii, Francji, we Włoszech i Hiszpanii). Autor ukazuje na szerokim tle historycznym i społeczno-gospodarczym źródła tych tendencji, przede wszystkim rosnące dysproporcje w poziomie rozwoju ekonomicznego poszczególnych części tego samego państwa, przeprowadza klasyfikację ruchów, omawia

ich aspiracje, możliwości i perspektywy. Praca — pierwsza tego rodzaju na polskim rynku księgarskim — stanowi popularne kompendium wiedzy na temat ruchów autonomicznych i zainteresuje zapewne szerokie kręgi Czytelników.

Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik” poleca książkę Umberto Nobile — „Czerwony namiot” (tłum. z włoskiego Anna Czerni), zł. 40,—.

Wspomnienie gen. Nobilego — wybitnego włoskiego konstruktora i badacza Arktyki — obejmują lata 1885—1967. Głównym wątkiem wspomnień są relacje z dwóch dramatycznych wypraw na biegun północny. Książka doczekała się licznych wydań obcojęzycznych oraz posłużyła za podstawę do scenariusza filmu fabularnego produkcji radziecko-włoskiej.