

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

W ZAKŁADZIE TAKSÓWEK.

Bilans I półrocza — dodatni

W dniu 1 sierpnia 1980 roku odbyła się w Zakładzie Taksówek w Nowej Hucie kolejna narada robocza, w programie której m. in. była ocena realizacji zadań za I półrocze 1980 roku. W naradzie, oprócz licznej rzeszy kierowców wszystkich traktacji — wzięli udział zaproszeni goście w osobach: I sekretarz KZ PZPR tow. Ryszarda Borowskiego, z-cy dyrektora ds. Ekonomicznych mgr Alojzego Kusiny, przewod. Rady Zakładowej Ryszarda Laskowskiego oraz przewod. ZZ ZSMP tow. Mariana Szymańskiego. W naradzie wzięli także udział cały kolektyw polityczno-społeczny Zakładu. Przewodzący naradę przewod. ORZ Leszek Kowalczyk, serdecznymi słowami powitał w imieniu zarządu zaproszonych gości, a następnie głos zabrał kierownik Zakładu Taksówek Franciszek Orszanski, który przedstawił wyniki realizacji zadań pierwszego półrocza br. Pomimo wystąpienia wielu zjawisk mogących bezpośrednio wpłynąć na ich wykonanie negatywnie jak np. brak opon do samochodów „Wolga”, brak podstawowych części do samochodów „Żuk” czy „Nysa”, reasumując wyniki poszczególnych traktacji — nakreślone zadania zostały wykonane. Najlepsze wskaźniki zostały osiągnięte w traktacji bagażowej. Jest to fakt godny podkreślenia z uwagi na to, że od ponad 2 lat, traktacja ta nie otrzymała ani jednego samochodu dostawczego, a wiele jest takich „Żuków” gdzie ich przebieg w chwili obecnej waha się w granicach 300 tys. km. Bardzo dobrze świadczy to o ich „właścicielach” — kierowcach, którzy codzienną troską o powierzony sprzęt potrafili wypracować sobie wskaźnik gotowości technicznej jeden z najwyższych w przedsiębiorstwie. W traktacji osobowej zadania również zostały wykonane pomimo takich jak wyżej niedostatków. Gorzej natomiast przedstawia się sytuacja w traktacji mikrobusowej, ale gdynp. na linii „5” kursującej do Kopca Kościuszki kierowca w ciągu całego dnia — pomimo turystycznego szczytu sprzedaje kilka biletów, to jak można zrealizować wpływy?

Jak można nie dostrzec marnotrawstwa pieniędzy i paliwa? Sprawa ta była już kilkakrotnie poruszana przez kierowców, gdyż jest to linia najbardziej deficytowa. Zarząd uciechyła informacja o możliwości otwarcia bufetu pracowniczego przy os. Zielonym. Ma to nastąpić w trakcie modernizacji zaplecza — wizja własnego bufetu jest coraz bardziej realna. Jak zwykle u „taksówkarzy” dyskusja była ostra i zdecydowana. Dyskutowano o sprawach czasami żenujących jak chociażby o wypracowanych taksometrach, które po wycofaniu z eksploatacji sprzedawane są za pośrednictwem wydziału zaopatrzenia pracownikom MPK po bardzo przystępnych cenach, a na niedzielnych giełdach samochodowych można je spotkać po cenach 10-krotnie wyższych. Jak wszędzie, także i u nas długo dyskutowano na temat najważniejszego dla każdego pracownika, na temat płac. Kilku dyskutantów poruszyło kwestię tzw. rezerwy. Wiadomo, że podstawowym miesięcznym wynagrodzeniem kierowcy Zakładu Taksówek jest prowizja, pewien procent obliczony od wpływów wpłaconych przez kierowcę do kasy przedsiębiorstwa. Czyli w interesie każdego kierowcy jest ograniczyć do minimum postoje na warsztacie a maksymalnie wykorzystać dzień pracy na świadczenie usług dla przedsiębiorstwa (taksówki bagażowe) i ludności (taksówki osobowe, mikrobusy). O to wszyscy zabiegamy czego dowodem są nasze wyniki. Sprawa się komplikuje w momencie gdy np. kierowca nie jeździ z powodu braku opon czy innych części, wykonuje planowe usługi techniczne, czy przygotowuje pojazd do rejestracji. W takim przypadku za każdą godzinę 8-mio godzinowego dnia pracy otrzymuje 14 zł (11,50 stawka + 2,50 za rodzaj pojazdu). Jego dzienny zarobek jest więc około 50 procent mniejszy od zarobku po całodziennym świadczeniu usług. W takich wypadkach zdaniem wszystkich uczestników narady powinna być płacona tzw. średnia zarobków. Mowa była oczywiście o postojach warsztatowych, że w zakładzie pracuje w ciągu dnia mniej ludzi, a mają oni do dyspozycji bufet, a u nas tylko kawa i mięta. Może dla tej niemal setki ludzi udaloby się uruchomić jakiś punkt zaopatrzeniowy. Rozmowę przerywa szybko

wych niezawinionych przez kierowców. Znaczenie tego problemu docenił również I sekretarz KZ PZPR tow. Ryszard Borowski, uczulając nas jednak na fakt, że w nawet najbardziej ofiarnej, wypróbowanej założce mogą znaleźć się pracownicy wychodzący z założenia że „czy się stoi czy się leży”... Niemniej jednak nam jako zarząd wydaje się, że powyższy problem powinien być rozwiązany w sposób najbardziej optymalny, tak aby zachować interes zakładu pracy i interes jego pracownika. A, że nam na dobrej pracy zależy, niech świadczy fakt, że nikt z nas nie pracuje tylko 8 godzin. W dalszej części narady głos zabrał z-ca dyr. ds. ekonomicznych mgr Alojzy Kusina. W swoim wystąpieniu ostro zaprzeczył zarzutom dyskutantów, którzy twierdzili, że od 5 lat w Zakładzie Taksówek nie było żadnej podwyżki płac. Zaproszony gość wyjaśnił, iż w marcu 1979 r. podwyższono stawki prowizyjne i ustanowiono premie których dotychczas nie było. Od lipca 1979 roku zostały podwyższone opłaty za 1 kilometr, ale nie uległa obniżeniu dotychczasowa prowizja. Dopiero przy zastosowaniu dopłat za przejazd zarówno taksówek osobowych i bagażowych, które obowiązują od marca br. nastąpiło zmniejszenie wysokości prowizji ale żaden kierowca nie stracił na swoim miesięcznym wynagrodzeniu. Trwającą ponad 3 godziny dyskusję podsumował sekretarz KZ PZPR tow. Ryszard Borowski, który m. in. powiedział: „podobna mi się ta dzisiejsza narada, dyskusja była ostra ale rzeczowa, wniosła dużo ciekawych postulatów. Jako zarząd nie możemy jednak nie dostrzec trudnej sytuacji gospodarczej która jest przejściowa a jej rozwiązanie zależy m. in. również od waszej coraż rzetelniejszej i wydajniejszej pracy”. Zarząd Zakładu Taksówek rzetelna i dobra pracę gwarantuje — licząc jednak na pomoc kierownictwa przedsiębiorstwa w rozwiązaniu nurtujących ją problemów...
TADEUSZ DOMINIAK
korespondent

Nareszcie wznowiono prace przy remoncie świetlików w hali napraw autobusów ZNA. Szklenie ich przzerwano z powodu braku szkła zbrojeniwego. Świetlikami „lać z nieba” już nie będzie, będzie natomiast ciekło z dachu, który od dawna wymaga remontu.

Na 22 lipca br. pierwsze tramwaje przejechały po Rondzie Czyżyńskim, a już 9 sierpnia prowadzący tam prace BUDOSTAL-5 uszkodził kable. Tak to bywa. Jedni dwoją się i troją by jak najszybciej oddać trasę do ruchu a inni beztrosko niszczą ich wysiłki.

„Tylko” 3 godz. i 5 minut trwało jednostronne zatrzymanie ruchu tramwajowego na al. Pokoju w sobotę 9 sierpnia br. Przyczyna? Wykolejenie tramwaju linii 22 z powodu braku szyny oporowej. Coraz dłużej czekamy ostatnio na usuwanie awarii szczególnie torowych.

15 dni
w MPK

W Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Podgórzu zakończono wymianę bram jazdowych.

Zakład Eksploatacji Tramwajów wspólnie z Zakładem Napraw Tramwajów, zadeklarowały pomoc dla „Chemobudowy” w ogradzaniu terenów przy ul. Rzemieślniczej.

Dział Socjalno-Bytowy dysponuje wczasami w Zawoi i Rabce w terminach... do końca roku.

We wtorki i piątki uruchomiono do obsługi tandety specjalną linię „T”. Autobusy tej linii kursują od godz. 8.00 do 13.00 z Placu Centralnego do Rynku Podgórskiego.

O dokładnym terminie wpłat na ziemniaki poinformuje zainteresowanych Dział Socjalno-Bytowy specjalnym komunikatem. Uprzednio ustalona data 15 sierpnia jest nieaktualna gdyż do 11 bm. nie było jeszcze oficjalnego cennika PKC.

F. S.



Pomieszczenie wulkanizatorni. Na pierwszym planie: pochylony nad detkami — Stanisław Nowak, na drugim: przy płycie parowej — Antoni Strona.

URUCHOMIONO WULKANIZATORNIĘ

Widmo „kapcia”
przestanie straszyć?

Nieduże dwa pomieszczenia, dobudowane do hali obsługi w ZEA Czyżyń, przeznaczone zostały na wulkanizatornię. W mniejszym zainstalowano kocioł zasilający w parę, większe wyposażone zostało w dwie płyty parowe każda po pięć zaciskaczy, stanowisko do sprawdzania detek oraz stół do krojenia lat gumowych.

Mimo iż wulkanizatornia czynna jest od 12 lipca br., pomieszczenie w którym się znajduje nie jest jeszcze ukończone; brakuje wentylatorów — jednego nad drzwiami wejściowymi, drugiego do odciągania opiek gumowych.

Wulkanizatornia pracuje na dwie zmiany. Na każdej po trzech pracowników. Przeciętnie dziennie (na dwóch zmianach), naprawianych jest tu 120 detek. Czy zaspokaja to potrzeby trzech wydziałów eksploatacyjnych autobusowych? Tak, ale tylko na bieżąco. O żadnych zapasach nie może być mowy. Ilość naprawianych dziennie detek, osiągana jest tylko dzięki dużemu zaangażowaniu zarządu wulkanizatorni, która znając potrzeby przedsiębiorstwa w tym zakresie, pracuje w akordowym iście tempie.

Mamy nadzieję, że pracownicy nadają z lataniem detek, a widmo „kapcia” przestanie straszyć odpowiedzialnych za komunikację autobusową w mieście.

M. B.

Na stanowisku

Świty są ostatnio mgliste. Gdy 3 sierpnia, jeszcze przed wschodem słońca, zerwałem się, aby śledzić pracę regulatorów na dworcu autobusowym, koło Centrum Administracyjnego, nic nie zapowiadało późniejszego upału. Może dlatego zamiast wody mineralnej, były tylko cztery skrzynki pustych butelek. Na dworcu spotkałem jego kierownika Aleksandra Koptę i regulatorki Michalinę Adamczewską i Małgorzatę Rys. Na razie trudno jeszcze było stwierdzić dokładnie ile autobusów wyjechało na linię. Ogólnie sytuacja nie wyglądała najgorzej. Później już około godz. 8.00 dowiedziałem się, że tego poranka nie wyjechało tylko 8 autobusów, z tego zaledwie jeden na tzw. dłuższej

zmianie. Tyle, że sporo tych, które „wyszły” z zajezdni stało już z powodu awarii. Gdy wychodzimy przed budynek kierownik wskazuje stojące autobusy. Samochód 21952 ma zatowotowany most, bo pękła uszczelka, wóz 22238

urwany wentyl. Ten drugi zrobił zaledwie pół kursu. Idziemy na miejsce, w którym, jak mówi Aleksander Kopta, spędza on codziennie ponad godzinę rano — na skrzyżowaniu drogi dworcowej z torowiskiem tramwajowym. Rosnąca nieopodal wierzbą skutecznie zasłania kierowcom nadjeżdżające tramwaje. a

sygnalizacja świetlna nieczynna jest już od 2 lat. Nie ma kto także ustawić lustra, które poprawiłyby sytuację w tym miejscu. Kierowcy widząc nas zatrzymują się, proszą, by w „Sygnalach” poruszyć problem światła sygnalizacyjne-

go, może to wreszcie poskutkuje. Patrzę na plac dworca. Bardzo brudny. To efekt pracy MPO, które ma tutaj sprzątać. Także nawierzchnia w stanie godnym pożalowania. A przecież jest to nasz najruchliwszy dworzec. Tu kończy bieg 9 linii autobusowych, przy pełnej obsadzie — 86 wozów. a Tłok wieg panuje tam na e-

krągło”. Gdy oddawano plac do użytku, przewidywano go na 25 samochodów. Komentarz na chybą zbiteczny. Potem na oberwana końcówkę wiaty przystanku początkowego linii „136”.

— Już taka jest od ubiegł-

ców, że w zajezdni pracuje w ciągu dnia mniej ludzi, a mają oni do dyspozycji bufet, a u nas tylko kawa i mięta. Może dla tej niemal setki ludzi udaloby się uruchomić jakiś punkt zaopatrzeniowy.

Rozmowę przerywa szybko

jadący tramwaj. A. Kopta zatrzymuje pojazd.

— Tu wolno jechać 10 km

na godzinę — mówi do motor-

niczego.

— Nie wiedziałem.

— Widzi pan z nimi tak

zawsze. Codziennie to samo. A

szczególnie ten motorniczy

(czwarta „22” numer wozu

306), zupełnie nie przejmują

się przepisami. Człowiek mo-

że płuca wygadać, a oni i tak

będą robić swoje.

Kontynuujemy rozmowę.

— Dworzec jest niefortunnie

urządzony. W tej chwili 3 li-

nie, to znaczy 9 wozów wjeżd-

ża tutaj „pod prąd” tworząc

dodatkowe komplikacje w ru-

chu.

Podchodzi pasażerka.

— Co to „A” dzisiaj nie ku-

suje?

— Są 3 wozy na trasie, je-

den niedawno odjechał.

— No dobrze, a tu jakiś stoi.

Czemu nie podjeżdża?

— Bo się zepsuł.

Ale w tym momencie us-

terke usunięto, autobus podje-

dża na przystanek. Konflikt

zażegnany. Ile jednak podob-

nych nie znajduje tak po-

myślnego rozwiązania?

— Najgorzej jest koba dzie-

lącej i potem o pizmasiej.

Dokończenia na str. 2

Punkty na mapie miasta

W nowohuckiej zajezdni... budują

Zajezdnia o której dziś będzie tu mowa, nowoczesną była w momencie oddania jej do eksploatacji użytkownikom — w 1965 r. Obsługiwać miała 140 jednostek tramwajowych typu „N”.

W miarę jak przybywało taboru, powiększała się załoga. Nowoczesny tabor, wymagał zatrudnienia wysokiej klasy fachowców.

Dzisiaj zajezdnia w Nowej Hucie przeciążona jest w granicach około 300 procent. Służy w tej chwili za „garaż” dla 250 jednostek, w tym tylko 9 wozów typu „N”. Reszta to tabor nowoczesny „102 N”, „105 N”, i o najnowszej konstrukcji „105 NA”. Obecnie pracują tutaj ludzie o wysokich kwalifikacjach zawodowych odpowiednich zarówno do obsługi jak i naprawy nowoczesnego taboru. Tak więc zmieniło się wszystko, tylko powierzchnia zajezdni pozostała ta sama. Czas zrobił swoje. Zajezdnia wymaga modernizacji — nowych inwestycji.

Pod kątem potrzeb zmienia się więc, adaptuje, a nawet buduje. Co dopiero przebudowano bufet, w którym zainstalowano urządzenie do podgrzewania potraw, a już dzielone jest pomieszczenie wygośpodarowane po sekcji ekonomicznej, na sekretariat i pokój kierownika d/s technicznych. To tutaj Zakład Budowlany buduje akumulator-

nię; aktualnie zakładana jest instalacja elektryczna. Budowany jest także obiekt z przeznaczeniem na naprawę wozków tramwajowych. W nim wykonywane będzie systemem gospodarczym oprzązowanie do obsługi nowego taboru; jak również wymiana

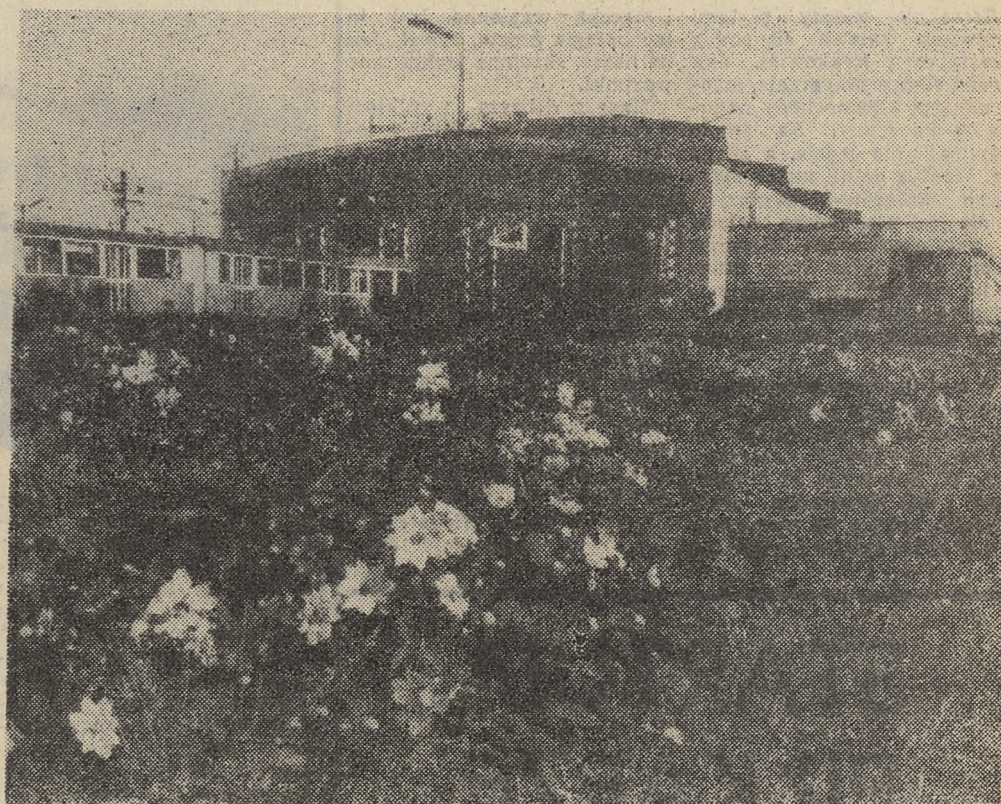
hamulców szynowych, silników, odbieraków prądu i rozruszników.

„Wózkownię” realizuje „Budostal”. Zaawansowanie robót? Jak dotąd stoja tylko żelazne konstrukcje hali.

Kolejną, realizowaną inwestycją jest budynek socjalny.



Wykopy pod automatyczną myjnię.



Cała w kwiatkach.

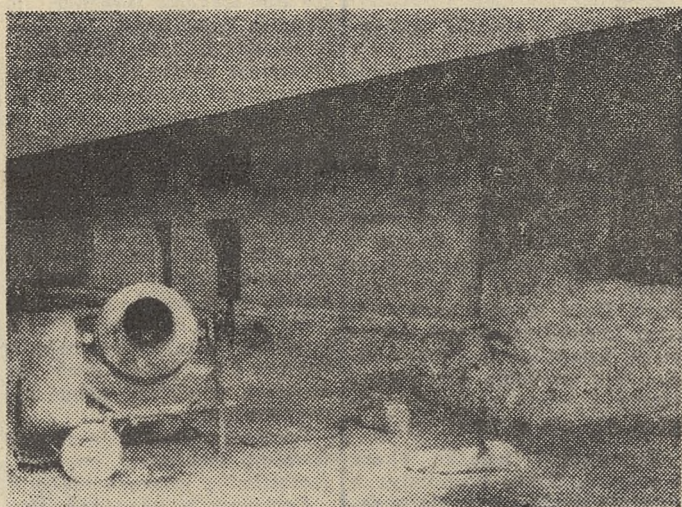
Tu znajdują się m.in. pomieszczenia jadalni i szatni — przeniesione z hali przegładowej a ich miejsce zajma warsztaty. Budynek socjalny jest już pod dachem. Realizatorem tej inwestycji jest nasz Zakład Budowlany. W niedalekiej od budynku socjalnego odległości znajdują się wykopy. Przeznaczone są pod no-

woczesną, zautomatyzowaną myjnię tramwajową.

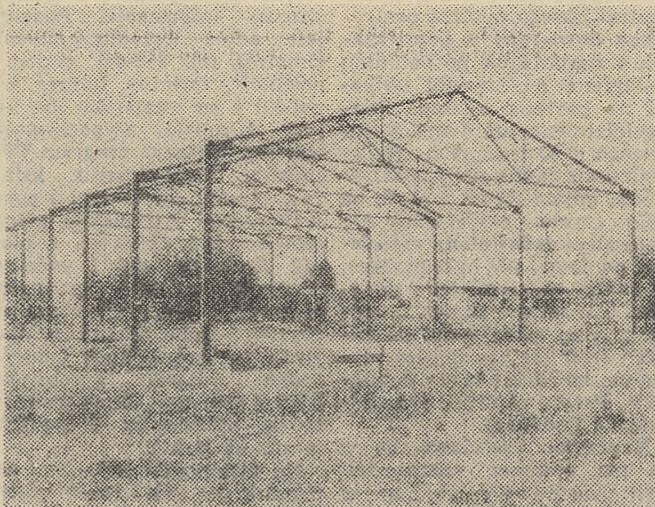
Te niezbędne inwestycje realizowane są prawie w całości systemem gospodarczym. Mimo olbrzymiej ciasnoty nieprzystosowania zajezdni na taką jak obecnie ilość taboru ani tak liczna załoga, robi się tu niemało by praca stała się jeszcze lepiej zorganizowana i

łatwiejsza do wykonywania. Z jednej strony myśli się więc o załodze — o warunkach jej pracy, a tym samym związaniu z zakładem, z drugiej o jak najlepszym i coraz sprawniejszym wykonywaniu usług dla dzielnic, w której zajezdnia jest usytuowana i całego Krakowa.

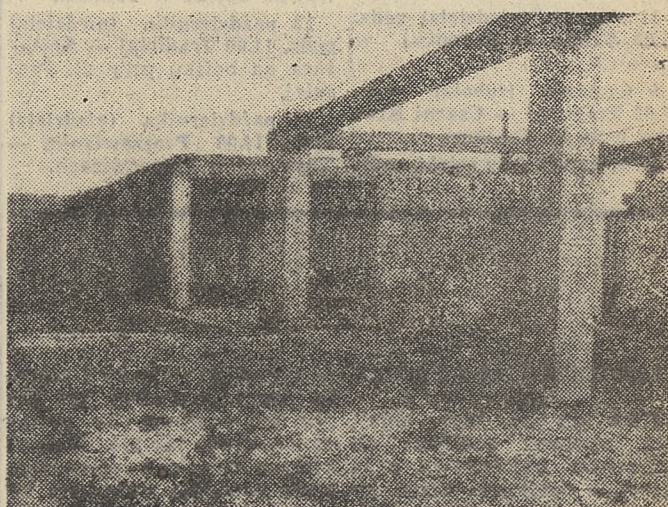
M.B.



Akumulatornia już otynkowana.



Żelazna konstrukcja hali wózkowni.



Fragment budynku socjalnego.

Człowiek dla człowieka wartością najwyższą

Mamy rok 1980. W 1976 roku opracowano w MPK Program Humanizacji Pracy na lata 1976—1980. „Zasadniczym celem Programu Humanizacji Pracy w MPK — czytamy — jest osiągnięcie do roku 1980: stabilizacji zasadniczych grup zawodowych w strukturze załogi, tj. kierowców, motorniczych i warsztatowców, decydujących o jakości świadczonych usług dla mieszkańców miasta, zmniejszenie do 15 proc. wskaźnika nienaturalnej fluktuacji w grupie pracowników do 30 roku życia i obniżenie wskaźnika absencji w pracy, wysokiego morale pracy, poszanowania wspólnej własności majątku zakładowego i odpowiedzialności za dobrą gospodarkę w przedsiębiorstwie, podniesienie w załodze społecznego prestiżu zawodu: motorniczego i mechanika samochodowego, zintegrowanie załogi i poszczególnych jednostek organizacyjnych tak, by przedsiębiorstwo stało się drugim domem pracownika a współtowarzysze pracy członkami jednej wielkiej rodziny pracowniczej, podniesienie zawodowej, społeczno-politycznej i kulturalnej aktywności u co najmniej 50 procent załogi. Cel ten będzie się uzyskiwać głównie przez: usuwanie wszelkich nieprawidłowości występujących w przedsiębiorstwie a wyrażających się: itd., itd.

Na kilkudziesięciu stronicach opracowania powielonego w wielu egzemplarzach mowa o sposobach osiągnięcia celu, o obowiązkach przełożonych, o sposobie przyjmowania do pracy, o wdrażaniu do pracy zawodowej pracowników nowoprzyjętych, o drogach awansu, o unowocześnieniu technicznych i fizycznych warunków pracy załogi, o zaspokajaniu potrzeb społecznych, kulturalnych itd.

Lektura ze wszechmiar zajmująca, niejako recepta na lepsze jutro zakładu. Opracowanie uzyskało uznanie władz nawet warszawskich: w 1976 roku otrzymaliśmy dyplom za Program Humanizacji Pracy przyznany przez

Zarząd Główny Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej za zajęcie I miejsca w przedsiębiorstwach komunikacyjnych w kraju i III-go w resorcie.

W podsumowaniu I rozdziału „Cele i założenia programu” czytamy... Realizacja założonych celów winna przynieść wzrost świadomości załogi socjalistycznych postaw, zadowolenia z pracy w MPK.

Mija już 5 lat i wypadałoby przypatrzeć się jak realizowaliśmy program: co zostało zrobione a co nie? Należałoby też spróbować odpowiedzieć sobie na pytanie dlaczego tego czy innego celu nie osiągnięto. Mniemam, że specjalna komisja z udziałem socjologów przygotuje odpowiedni materiał. Ponieważ uważamy, że gazeta zakładowa miała również swój udział w jego realizacji postanowiliśmy pomóc w rozliczeniu się z nim. Zaczniemy od siebie. Nie zrealizowaliśmy „Kacika nowoprzyjętego” ale zamieszczaliśmy wiele artykułów, których tematyka była dość ściśle związana z tematyką programu.

Program Humanizacji Pracy został tak zbudowany iż powinnościami obarczał całą kadrę kierowniczą i określone dokładnie komórki organizacyjne przedsiębiorstwa. Rozliczeniem personalnym zajmie się zapewne komisja. My zaś chcielibyśmy się dowiedzieć od tych z myślą o których ten program powstał, na ile realizacja jego założeń poprawiła warunki pracy i stosunki międzyludzkie. Co zmieniło się w waszym otoczeniu na korzyść? Prosimy pracowników o wypełnienie niżej zamieszczonej ankiety.

JANINA DZIURO

Imię i nazwisko

Miejsce pracy

1. Co zmieniło się na lepsze w warunkach pracy Działu lub Wydziału, w którym pracujesz?

2. Co twoim zdaniem zmieniło się na lepsze we współpracy przełożonego z pracownikami i odwrotnie?

3. Co należałoby poprawić w pracy Twojego Działu lub Wydziału żeby ludzie byli zadowoleni?

Wszystkich chętnych prosimy o wypełnienie ankiety, wycięcie i przesłanie na adres redakcji. Prosimy również o listy.

