

Nr 1 (187) Rok VII

1-15 I 1981

Cena 50 gr

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nie najlepiej działo się z komunikacją w naszym mieście w ostatnim dniu starego roku i dwóch pierwszych roku bieżącego. Na przystankach gromadzili się ludzie oczekujący od kilkunastu do kilkudziesięciu minut na autobusy i tramwaje. Przejazd z jednego końca miasta na drugi, trwał przeciętnie dwa lub nawet trzy razy dłużej niż zazwyczaj. Narzekaniom i wielu przykrym słowom jakie padały pod adresem MPK, trudno było się w tej sytuacji dziwić.

Kto zawinil — tabor czy ludzie? zastanawiali się bardziej zorientowani w działalności naszego przedsiębiorstwa. Niestety jak się okazało, tym razem zawinili ludzie.

Tylko w jednej zajezdni przy Gwardii Ludowej z pięciu pozostających w eksploatacji, wyjechały w tych dniach wszystkie zaplanowane autobusy. W innych zajezdniach zarówno autobusowych jak i tramwajowych tym razem sprawny tabor czekał bezskutecznie na obsługę.

Takiej sytuacji jeszcze u nas nie było, mówią kierownicy zajezdni, a na poparcie swych słów podają fakty.

W ZEA Bieńczyce w dniu 31 grudnia ub. roku do pracy nie zgłosiło się 46 kierowców z czego 41 przyniosło za ten dzień usprawiedliwienia. Przeważnie zwolnienia lekarskie. 5 będzie miało dzień ten nieusprawiedliwiony. Na zmianie A nie wyjechał z Zajezdni 1 autobus, na zmianie B, aż 5. W dniu 1 stycznia br. do pracy nie przyszło 38 kierowców. Z tej liczby 32 doniosło różnego rodzaju zwolnienia. Sześciu kierowców dzień ten będzie miało nieusprawiedliwiony. Na zmianie B nie wyjechały 4 autobusy. W dniu 2 stycznia br. aż 42 kierowców nie podjęło pracy, z czego ośmiu dzień ten będzie miało nieusprawiedliwiony. Na zmianie A nie wyjechało na miasto 26 wozów, a na zmianie B — 4.

W ZEA Czyżyny w dniu 31 grudnia ub. roku, nie zgłosiło się do pracy 25 kierowców z czego zwolnienia lekarskie i inne dostarczyło 22. W tym dniu z braku kierowców nie wyjechały na zmianie A z zajezdni 2 autobusy, a na zmianie B aż 25. W kolejnym dniu jest 1 stycznia br. nie zgłosiło się do pracy 23 kierow-

czym; 46 z nich dostarczyło usprawiedliwienia. Na zmianie B nie wyjechały z zajezdni 24 składy wozów tramwajowych. W dniu 1 stycznia br. do pracy nie przyszło 43 motorniczych z czego 37 przedłożyło usprawiedliwienia. W dniu tym na zmianie A nie wyszły 4 składy tramwajowe, a na zmianie B aż 11. W dniu 2 stycznia br. wśród 43

usprawiedliwionych. Z powodu braku motorniczych nie wyjechało z zajezdni na zmianie A 9 składów wozów tramwajowych. Na zmianie B — 7. W dniu 1 stycznia br. nie zgłosiło się do pracy 30 motorniczych, siedmiu z nich dzień ten ma nieusprawiedliwiony. Na zmianie A nie wyszło z zajezdni 8 składów tramwajowych. W dniu 2 stycznia

nienia lekarskie. Czyżby epidemia w naszym mieście? Nie. Nic takiego Sanepid na razie nie ogłasza. Może więc epidemia zaatakowała tylko kierowców i motorniczych MPK? Jak się dowiedziałem zwolnienia lekarskie (jeżeli chodzi o wymienione trzy dni, z naszej zakładowej przychodni należa do rzadkości. Wydane zostały przez lekarzy rejonowych z całego Krakowa. Nawet i spoza obrębu miasta. Zwolnienia takie są u nas respektowane w związku z zarządzeniem lekarza wojewódzkiego, wydanym w miesiącu listopadzie ub. roku.

Nie chciałabym być posądzona o kwestionowanie zasadności wydanych zwolnień lekarskich. Zresztą wykonując zawód lekarza, na pewno w niektórych sytuacjach *preferowałabym w zwolnieniach tych, którzy podczas wykonywanej pracy odpowiadają za bezpieczeństwo setek przewożonych przez siebie pasażerów. Mimo wszystko śmiem twierdzić, że epidemia „choroby świątecznej” była niezwykle groźną dla miejskiej komunikacji.

Jeszcze tylko dwie liczby z dwóch dni przedświątecznych z jednej tylko Zajezdni Tramwajowej w Nowej Hucie w dniu 24 grudnia ub. roku do pracy w tej zajezdni nie przyszło 73 motorniczych, a w dniu 30 grudnia ub. roku — 71. Dodać należy, że na okoliczność swojej nieobecności w pracy, motorniczości przynieśli różne usprawiedliwienia. Przeważając jednak procent do zwolnienia lekarskiego. Ci, którzy żadnym usprawiedliwieniem wykazać się nie potrafili zostali ukarani potrąceniem: dniówki robotniczej, 100 procent premii regulaminowej, 100 procent premii specjalnej i „13” pensji. Tych ukaranych będzie niewiele. Najgorsze jest to, że w miesiącu grudniu nie zostały wykonane zadania, a tym samym zaprzeczono to, co z wielkim wysiłkiem wypracowane zostało w ciągu całego ubiegłego roku.

Refleksje pozostawiam czytelnikom. Nie tylko kierowcom i motorniczym.

M.B.

W dniu 8 stycznia br. odbyło się zebranie Komisji Rewizyjnej KZ PZPR, na którym między innymi omówiono sprawy związane z wymianą wkładek do legitymacji partyjnych i ustalono harmonogram tej wymiany.

W pomieszczeniu magazynowym Sekcji Żywności Zbiorowego Działu Usług Bytowych przy ulicy Bożego Ciała, wyremontowany został piec kaflowy. W drugim pomieszczeniu, które opalane było dotąd gazem zbudowany został nowy piec. Jak nas poinformowali użytkownicy tych dwóch pomieszczeń oba piece „grzeją” bez zarzutu.

15 dni w MPK

W gablocie aktualności TPR w Zakładzie Eksploatacyjnym Tramwajowym w Nowej Hucie, znajduje się gazetka zrobiona jeszcze z okazji 110 rocznicy urodzin Lenina.

Dzieci pracowników MPK także w roku bieżącym skorzystają z zimowisk organizowanych w Osieczanach i Żywcu. W terminie pierwszokwintowy wyjazd na nie uczniowie szkół podstawowych, w drugim — szkół średnich.

W drugiej połowie stycznia br. Koło LOK przy MPK organizuje zawody strzeleckie z okazji wyzwolenia Krakowa.

Wydział Łączności wykonał nagłośnienie Zajezdni Autobusowej przy ulicy Gwardii Ludowej. Jest teraz możliwość z dwóch różnych pomieszczeń, dyspozytora i pokoju mistrzów skontaktowania się z pracownikami.

„Tatusiu jedź ostrożnie” — żegna kierowców wyjeżdżających z ZEA Bieńczyce mała dziewczynka namalowana na dużej planszy. (MB)

„CHOROBA ŚWIĄTECZNA”



ców. Zwolnienia lekarskie i inne doniosło 17. W dniu tym na zmianie B nie wyjechały 4 wozy. W dniu 2 stycznia br. z 29 kierowców, którzy do pracy nie przyszli, 27 zostało usprawiedliwionych. Na zmianie A nie wyjechało 11 autobusów. Na zmianie B — 20.

W ZET Podgórze w dniu 31 grudnia ub. roku nie stawiało się do pracy 49 motorni-

czym, z czego tylko jeden nie doniósł

W ZET Nowa Huta w dniu 31 grudnia ub. roku nie przyszło do pracy 33 motorniczych, z czego tylko jeden nie doniósł

br. z 36 motorniczych, którzy do pracy nie przyszli, nieusprawiedliwionych jest 3. Na zmianie A nie wyjechało z zajezdni 21 składów, a na zmianie B — 22.

Wprawdzie podane cyfry mówią same za siebie, trudno jednak nie dodać, że procent nieusprawiedliwionych jest minimalny w stosunku do usprawiedliwionych. Przyczyną większą bo prawie 90 procent przedstawiło zwol-

Czy rzeczywiście — „Reaktywować Rady Robotnicze”?

W ogólnym nurcie przeobrażeń naszego życia, jakie niesie każdy dzień, nie zabrakło — bo nie mogło zabraknąć — głosów na temat kształtu i treści odnowy — samorządów robotniczych. Bo też ostatnio obowiązująca struktura, a za nią — istota — wyniki działania tego samorządu, znalazła się w stanie „agonalnym”. Szkoda tylko, że wśród recept wystawianych przez coraz to nowych lekarzy, znajdują się i takie, które opierają się jedynie na pobieżnym oglądnięciu „pacjenta” i jego stanu zewnętrznego. Nie więc dziwnego, że — nie znając dogłębnie tematu, sięga się najczęściej do najłatwiejszych porównań, przywraca „cienie” dawnych struktur, które może i były dobre, ale na pewno nie na miarę nowych dni. I tak np. w artykułach jakie się pojawiały w prasie krakowskiej po ostatnim posiedzeniu Prezydium Samorządu Robotniczego w naszym Przedsiębiorstwie, a również naszej gazecie zakładowej „Sygnały MPK” (w artykule J. Dziuro „Reaktywować Rady Robotnicze?” w nrze 23-24 z 1-31 XII 1980 r.), cały sens proponowanych zmian w strukturze i zakresie działania organów samorządowych — doprowadzono do porównań „KSR — czy Rada Robotnicza?”. W ten sposób zmiana miała polegać jedynie na zmianie nazwy naczelnego organu, bo już jeśli chodzi o strukturę to porównanie takie jest niemożliwe, a

przynajmniej — niepełne, jeśli się nie mówi, o którą Radę Robotniczą chodzi?

Ponieważ aktualnie w naszym Przedsiębiorstwie podejmowane są działania zmierzające do reformy organów samorządowych, nie od rzeczy będzie chyba przedstawić założenia w skrócie poszczególnych struktur, przybliżając jej całość zagadnienia samorządu i ułatwiając w ten sposób — wybór najwłaściwszej.

Wstępnym okresem rozwoju najprostszych form samorządowych były wszelkiego rodzaju „komitety robotnicze”, „rady zakładowe” itp., tworzone wraz z przejmowaniem władzy na wyzwolonych spod okupacji terenach, a następnie po nacjonalizacji przemysłu i podstawowych gałęzi gospodarki narodowej. Ich celem było w pierwszym rzędzie zabezpieczenie majątku narodowego oraz uruchomienie działalności wytwórczej czy usługowej, a także udział przy sprawiedliwym podziale dóbr (najczęściej — podstawowych środków do życia) pomiędzy pracującymi. Te — wszelkiego rodzaju — komitety, działały z inspiracji i pomocy organizacji partyjnych i związkowych, a ich ustabilizowana forma, były rady zakładowe, powołane dekretem z 6. lutego 1945 r. Ich zadania i uprawnienia zostały bardziej umocnione i sprecyzowane w Statucie Związków Zawodowych w 1949 r. Ale systematycznie odbudowywany kraj i je-

go gospodarka, wymagały dalszego, bardziej skutecznego oddziaływania załóg na wyniki zakładów pracy, jak i na polepszanie warunków pracy i życia społecznego. Toteż tworzą się nowe formy współzrządzenia załóg. Narady wytwórcze a następnie tzw. narady techniczno-ekonomiczne, partyjno-ekonomiczne, miały pomóc w rozwoju naszej gospodarki i rozwiązywać już nie tylko sprawy produkcyjne, ale również problemy techniczne i ekonomiczne. Ale dopiero na przełomie lat 1956-1957, na fali wydarzeń październikowych, następuje dość znacząca zmiana w rozwoju samorządu robotniczego. Na VIII Plenum KC PZPR w październiku 1956 r. zostało sformułowane w ten sposób, że „na-leży wyłonić samorząd robotniczy jako organ załogi do udziału w zarządzaniu przedsiębiorstwem”.

W oparciu o tę myśl już w listopadzie 1956 r. uchwalona zostaje przez Sejm ustawa o Radach Robotniczych, które — na początek — miały być wybierane w największych przedsiębiorstwach przemysłowych, w PGR-ach, a które z czasem — zostały wprowadzone również w innych zakładach i działach gospodarki, Rady Robotnicze, które z dniem 1 I 1957 r. rozpoczęły swą działalność. To najwyższy, a zarazem niemal jedyny organ samorządu robotniczego tego okresu. Ustawa przewidywała co prawda możliwość powoła-

nia Prezydium Rad Robotniczych (pozostawiając sprawę jego składu, sposobu wyboru Radom Robotniczym), ale początkowo Rady Robotnicze z tego nie korzystały. Niewątpliwą zaletą Rady Robotniczej jest to, że jest wybierana spośród robotników, techników, ekonomistów, i innych, najlepszych pracowników przedsiębiorstwa, a zabezpieczeniem autentycznego udziału załogi w tym organie jest przepis, mówiący, że 2/3 składu mają stanowić robotnicy. W tym okresie Rada nie posiada swych oddziałowych organów, a rolę tę miały spełniać narady wytwórcze (oddziałowe). I tu był właśnie podstawowy, słaby punkt Rad Robotniczych tego okresu. Narady wytwórcze nie spełniały — bo nie mogły spełniać roli oddziałowego ramienia Rad Robotniczych i bardzo często wnioski rodzące się na tych naradach nie trafiały do Rad Robotniczych, a z kolei uchwały i działania Rad Robotniczych — nie były transmitowane do załogi. Z czasem z Rad Robotniczych zaczęto wyłaniać wezże kolektywy zwane „Prezydium RR” i był to początek końca tej formy demokratycznego forum załogi. I nie dlatego, że organ ten nie był potrzebny, lecz że to wąskie grono zaczęło przejmować rolę coraz szersze uprawnienia — od RR. Ta forma Rady Robotniczej trwała zaledwie dwa lata. W kwietniu 1958 r. „zainspirowana” (Ciąg dalszy na str. 2)

W Dziale Secjalno-Bytowym... zabawek więcej niż w niejednym sklepie specjalistycznym. Wiadome na zdjęciu sterty „różności” to efekt zapobiegliwości pracowników tego działu by paczki dla naszych miłusińskich zasobnie wyglądały. Na zdjęciu pani ANNA STREK przy segregowaniu paczek.



Zdrowy rozsądek

Piątek 8 stycznia. Kilkanaście minut po godzinie 15. Autobus linii pospiesznej „A” psuje się w drodze do Nowej Huty kilkaset metrów za „Półką”. Pasażerowie wysiadają, przechodzą na pobliski przystanek tramwajowy. Wkrótce na przystanku jest około 100 osób. Jedzie tramwaj — trzywagonowa „15”. Nie zatrzymuje się. Ludzie spoglądają na przystanek. Faktycznie na tablicy kilka cyfr — wskazują one, że przystanek jest czynny do godziny 15. Formalnie więc motorniczy „15” jest w porządku. Za moment przejeżdża kolejny tramwaj. Tym razem „5”. Za nastawnikiem młody chłopak. Ten to na pewno się nie zatrzyma — myślą pasażerowie. Iniespodzianka. Tramwaj staje. Ludzie wsiadają. Motorniczy „5” wykazał cechę dość oczywistą, choć niestety coraz rzadziej spotykaną — zdrowy rozsądek. Skoro ludzie stali na przystanku zapewne chcieli jechać tramwajem. A skoro chcieli jechać, to należało im to umożliwić. Wydawałoby się to oczywiste, a jednak w kontekście postępowania motorniczego „15” tak oczywiście nie było. Szkoda! (KG)

Chodziłem sobie bez celu po nowohuckiej zajeźdni. Ot tak, chciałem zobaczyć, jak wygląda ona w Nowym Roku, co się w niej zmieniło. I nagle usłyszałem:

— Czego pan tu szuka?

Po raz drugi, w ciągu niemal trzechletniej włości po naszych obiektach, zdarzył mi się podobny wypadek. Nic więc dziwnego, że zacząłem rozmawiać z panią, która zainteresowała się moją obecnością w zajeźdni. Rozmowa była na tyle ciekawa, że z jej przebiegiem chcę zapoznać czytelników.

by budkę przestawić na drugą stronę bramy, znacznie poprawiłoby to widoczność. Inny wyjście mogłoby być wybite okien w ścianie baraku od strony zajeźdni. Tyle, że myśleć o tym trzeba było chyba przed zainstalowaniem portierni.

— Inna sprawa. Niech pan patrzy na bramę. Mówi się, że w przyszłości będzie się ją zamykać elektrycznie, ale na razie nie można jej zamknąć w ogóle, bo jedno ze skrzydeł się złamało. W nocy to duże utrudnienie w pracy.

Rozglądam się po budce.

— Czy często zdarzają się tutaj w pani rejonie kradzieże?

— Niestety tak. A najgorsze, że według mojego rozszania najczęściej kradną nasi pracownicy. Wymontowują z tramwajów najrozmaitsze części, a upilnować takiego trudno, bo zawsze może powiedzieć, że przebywał w wozie służbowo. Poważnym utrudnieniem w pracy jest też dla mnie fakt, że nie znam wyglądu części tramwajowych które mam chronić. Sądzę, że powinienam się czegoś o nich dowiedzieć na którymś ze

To też ciężka praca

Moja rozmówczyni jest portierką. Pełni dyżur w wartowni usytuowanej przy bocznej bramie zajeźdni, tej od strony Elektromontażu. Obok znajdują się tory, na których stoją wozy uszkodzone, stanowiące szczególnie łatwy kąsek dla złodziei, którym wiadomo, wszystko się może przydać.

— I jakże ja mam tego pilnować skoro nie widzę z wartowni. Zresztą niech pan pozwoli ze mną, to sam pan zobaczy.

Wchodzimy do portierni. Przyjemny obszerny barak, tylko... no właśnie, jedyne dwa okna skierowane tak, że widać z nich tylko bramę wjazdową i budynek Elektromontażu. Zajeźdni nie. Rozmówczyni stwierdziła i zgadzam się z tą opinią, że gdy-

Nie dostrzegam nigdzie jakiegokolwiek urządzenia sygnalizacyjnego. Pytam o to.

— Tak, nie mam nawet telefonu wewnętrznego. W ten sposób jestem odcięta zupełnie od zajeźdni. W razie, zauważenie niepowołanej osoby nie mam sposobu zawiadomienia o tym. A ja jako kobieta nie bardzo widzę sposób obywatelnienia nawet niezbyt silnego mężczyzny.

— Z tego widać, że pani niezbyt wiele może zrobić, przy takim wyposażeniu.

— Zgadza się. Wprawdzie zgodnie z instrukcją mam co dwie godziny robić obchód zajeźdni i właśnie na takim obchodzie spotkałam pana, tyle że w czasie gdy jestem gdzie indziej brama jest zupełnie nie pilnowana. I tak więc źle i tak niedobrze.

szkoleń, które ciągle odbywam.

W tym momencie rozmowę naszą przerywa wjeżdżający do zajeźdni skład linii 16. Przejeżdża o kilka metrów od portierni, okrażając ją.

— O niech pan patrzy, jak wozy „dobijają” na noc, to siedzę tu jak w klatce. Zupełnie nie można wyjść na zewnątrz.

Pora kończyć rozmowę. Zawód portiera nie jest w naszym przedsiębiorstwie doceniany. Są to są. Czasem tylko, gdy zdarzy się większa kradzież słychać narzekania: co oni tam robią, śpią na tych bramach. A tymczasem, jak zwykle jest i druga strona medalu, ta właśnie, że praca portiera też bywa trudna i to niestety często z powodu czyichś zaniedbań.

K. GACEK

Gdy otrzymaliśmy w redakcji zarządzenie nr 1/D/81 Dyrektora Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie z dnia 5 stycznia 1981 w sprawie zmian w schemacie organizacyjnym przedsiębiorstwa, zaniepokoił nas. Wieści o podobnym zaniepokojeniu doszły do nas także z innych komórek Przedsiębiorstwa. Zmian bowiem dokonano bez uzgodnienia z KSR-em, do którego wyłącznej kompetencji one należą. Początkowo nosiłem się nawet z zamiarem ostrego zaprezentowania przeciw dokonaniu kolejnej zmiany schematu. Po namyśle jednak postanowiłem porozmawiać z inż. Ignacym Wilkiem, poznać motywy jego decyzji, dowiedzieć się dlaczego zapadła ona w takim trybie. A ponieważ sprawa interesuje sporą część naszej załogi, przekażę to co usłyszałem:

— Panie Dyrektorze w Przedsiębiorstwie ostatnio bardzo głośno mówi się o kolejnej zmianie schematu dokonanej przez Pana pierwszym tegorocznym zarządzeniem.

— Tak głosy na ten temat doszły i do mnie. A rzecz ma się następująco: w Zarządzeniu mamy w gruncie rzeczy do czynienia z dwoma sprawami. Pierwsza to zmiana w schemacie Przedsiębiorstwa poprzez likwidację komórki: Asystent Dyrektora Naczelnego i powołanie w jej miejsce Biura Organizacji i Zarządzania oraz wydzielenie z Działu Or-

Dyrektor o schemacie

ganizacyjno-Prawnego samodzielnego Działu Prawnego. Te sprawę konsultowałem z Prezydium KSR. Natomiast drugą część Zarządzenia dotyczy powierzenia nadzoru nad niektórymi Zakładami będącymi dotychczas w pionie Zastępcy d/s Technicznych, Zastępcą d/s Trakcji Tramwajowej bądź Autobusowej. Nie jest to więc zmiana schematu w ścisłym tego słowa znaczeniu, a jedynie czasowe powierzenie nadzoru. Przecież wiem, że kwestia zmian schematu przekracza moje kompetencje.

— Przekracza ona jednak i uprawnienia Prezydium KSR a jednak, jak wynika z wypowiedzi, tylko z nim konsultował Pan likwidację Asystenta Dyrektora.

— Tak. Po prostu nie chciałem zwalniać całego KSR-u, w którego wyłącznej kompetencji leżą tego typu sprawy, odrywając od roboty 120 ludzi dla zatwierdzenia tego, drobnego w końcu, retuszu schematu. Tym bardziej, że 13-osobowy zespół przygotował propozycje schematu, której analizy mają dokonać do końca czerwca eksperci z AE i Działu Organizacji. Szukamy więc najlepszej struktury, mimo, że obecnie czas nie sprzyja tym pracom. Wciąż nie wiemy bowiem jaka będzie przyszłość zakładowej samorządności.

— Czy więc można mieć nadzieję, że w czerwcu ustanie „schematowy kontredans” w MPK?

— Obawiam się, że niezupełnie — tu Dyrektor Wilk lekko się uśmiechnął — dla mnie organizacja musi stale dostosowywać się do potrzeb. Musi po prostu „żyć”, aby spełnić swoje zadanie. Zresztą jako ciekawostkę mogę podać, że ten najnowszy schemat jest dokładnie taki sam, jak pierwszy zaproponowany przeze mnie. Wówczas nie zatwierdził go ówczesny dyrektor Zjednoczenia.

— Dość powszechna jest w MPK opinia, że schemat robi się „pod ludzi”, dostosowując niekiedy potrzeby do ludzkich ambicji.

— Wie pan, dla mnie w ogóle organizacja to „czerwona płachta”. Nie lubię jej, ale z konieczności param się nią już dość długo. Oczywiście teoria odrzuca zdecydowanie możliwość tworzenia schematów „pod układy personalne”, tyle, że teoria teorią, a życie życiem. Zresztą ta mnogość dyktatorskich etatów wzięła się stąd, że dąży do maksymalnego „spłaszczenia” schematu. Przecież i za dyrektora Wiełka najlepsze wyniki Przedsiębiorstwo osiągało, gdy szefowie obu trakcji podlegali bezpośrednio naczelnemu. Dlaczego więc pełniąc funkcję zastępców dyrektora nie mogliby się tak nazywać oficjalnie?

— Powróćmy jeszcze może do sprawy wyłączenia spod kompetencji zastępcy dyrektora d/s technicznych trzech Zakładów: Torów, Sieci i Podstacji oraz Transportu i Sprzętu Specjalnego.

— Pokażę coś panu. Proszę o książkę, w którą wpisujemy realizację moich poleceń operacyjnych. Zaczniemy od tego, że 45 proc. wpisów do niej dotyczy Zastępcy d/s Technicznych, stąd bierze się następna sprawa, że większość pole-

(Dokończenie na str. 3)

(Ciąg dalszy ze str. 1)

CRZZ zgłosiła projekt, uchwalony przez IV Kongres Związków Zawodowych, o rozszerzeniu samorządu robotniczego. W wyniku tego, w grudniu 1958 r. Sejm uchwalił nową ustawę o samorządzie robotniczym.

Ustawa ta w zasadniczy sposób zmieniła dotychczasową strukturę samorządu. Przede wszystkim stworzyła nowy, naczelny organ samorządu — Konferencję Samorządu Robotniczego. W jej skład wchodzić miała dotychczasowa Rada Robotnicza, a ponadto pełne składy Komitetu Zakładowego PZPR i Rady Zakładowej, a także przedstawiciele organizacji młodzieżowej, organizacji NOT i PTE, którzy z czasem byli dokooptowani do składu KSR. Następnym w kolejności organem samorządu tego okresu była Rada Robotnicza i jej Prezydium.

Najniższym, lecz jakże istotnym dla spójności całego systemu samorządu organem była Oddziałowa Rada Robotnicza. Umożliwienie powołania ORR, było niewątpliwym postępem w udemokratyzowaniu samorządu robotniczego. Tak więc: KSR — Rada Robotnicza — Prezydium RR — Oddziałowa RR, to — hierarchicznie biorąc — organy samorządu robotniczego tego okresu, działające w zdecydowanej większości przedsiębiorstw gospodarki państwowej. Poza tym układem, w niektórych zakładach pracy, w których nie działały RR, samorząd robotniczy stanowiły: KSR i Prezydium KSR, tworzone na nieco innych zasadach.

W jaki sposób ustalany był skład poszczególnych organów?

KSR — jej skład powołany był przez

Rada Robotnicza — w zależności od ilości składu wszystkich ORR. Tam, gdzie suma członków wszystkich ORR nie przekraczała 50 osób, w skład Rady Robotniczej wchodził WSZYSCY członkowie ORR, a ponadto: przedstawiciel Rady Zakładowej, sekretarz lub inny przedstawiciel Komitetu Zakładowego (Egzekutywy) PZPR. Gdy ilość wszystkich członków ORR była większa niż 50 — członkowie RR byli wybierani spośród członków ORR. Również na zasadzie wyborów ustalany był skład Rady Robotniczej tam, gdzie nie działały ORR. Członkowie RR wybierani byli w głosowaniu tajnym. Obowiązywała zasada, iż RR winna składać się w 2/3 z robotników.

Prezydium Rady Robotniczej — mogło być powołane tam, gdzie działała RR, a w jego skład wchodził: przewodniczący i sekretarz RR oraz wybrani członkowie RR. Tam, gdzie działały ORR, tymi członkami byli przewodniczący ORR (wszystkich). Ponadto w skład Prezydium RR wchodził w/w przedstawiciel KZ PZPR i Rady Zakładowej.

Oddziałowa Rada Robotnicza — w składzie ilościowym ustalonym przez RR — wybierana jest w głosowaniu tajnym przez pracowników, na zebraniu ogólnym danego wydziału, działu itp. Ponadto w skład ORR wchodził: przedstawiciel Oddziałowej Rady Związkowej i POP (OOP). Ta struktura samorządu robotniczego — formalnie biorąc — obowiązuje do dziś. Formalnie, gdyż praktycznie, od ok. połowy 1978 r. nastąpiły zasadnicze zmiany. Spowodowane one zostały wytycznymi Biura Politycznego KC PZPR z maja 1978 r. w sprawie kierunków rozwoju samorządu robotniczego, a następnie wytycznymi

CRZZ z lipca 1978 r. w sprawie regulaminu samorządu robotniczego.

Co by nie powiedzieć na temat szkół, jakie ze sobą przyniosły te zmiany w sferze struktury i — przez to — w sferze merytorycznej działalności samorządu robotniczego, należy podkreślić przede wszystkim ich — delikatnie mówiąc — rozminiecie się z tak ważnym aktem, jakim jest — ustawa.

Zmiany te wprowadzono w życie w lipcu 1978 r., to przede wszystkim:

— likwidacja Rad Robotniczych z ich prezydiami i utworzenie w ich miejsce — Prezydium Samorządu Robotniczego, działającego zresztą na zupełnie innych zasadach i zmienionym składzie ilościowym.

— likwidacja Oddziałowych RR i danie możliwości ewentualnego powoływania tzw. Wydziałowych — Oddziałowych KSR, których zresztą np. w naszym Przedsiębiorstwie — nie powołano, zmieniając ponadto w sposób zasadniczy skład i sposób jego ustalania.

Nie wdając się w głębsze porównywania różnic, np. w zakresie uprawnień i zadań poszczególnych organów samorządowych poprzedniego i obecnie działającego układu, trzeba tu podkreślić jedynie zasadnicze różnice w zakresie składu i sposobu wyboru. Nie jest to zresztą takie proste, albowiem te nowe „zasady” zostały tak dokładnie skompli-

kowane, aby nie było z nich zbyt łatwo korzystać. Np. wydziałowe — oddziałowe KSR składają się z: członków egzekutywy POP (OOP) PZPR, członków oddziałowej rady związkowej, członków zarządu koła ZSMP oraz robotników — członków Konferencji Samorządu Robotniczego przedsiębiorstwa! Tu uwaga. Jest to chyba znamienne curiosum, iż członkowie organu niższego szczebla nie są

Czy rzeczywiście —

wybijani, lecz wchodzi do niego... po ich pierwotnym wybraniu do wyższego szczebla! Ponadto w ogóle nie się nie mówi w wytycznych na temat ilości tych robotników. W najlepszym razie, przyjmując zasady składu KSR, mogli oni stanowić najwyżej 1/3 składu Oddziałowej KSR.

Różnice pomiędzy poprzednio działającymi ORR a obecnymi Oddziałowymi KSR — są aż nadto widoczne. Przyjmując, że skład ORR wynosił przeważnie ok. 9 osób, to wybieranych członków (i to tajnie) było wobec tego 7, a więc stanowili oni przeszło 2/3 składu, przy tym zachodzi pytanie — co robiono, gdy z danego wydziału — działu, w skład KSR wybierano jedynie 1—2 delegatów? Wytyczne na ten temat nie mówią.

Konferencja Samorządu Robotniczego niby pozostała — przynajmniej z nazwy — jak poprzednio. Jednak likwidacja Rad Robotniczych

W numerze 17 „Sygnalów MPK” z roku 1977 red. Janina Dziuro pisała o polityce kadrowej — a raczej jej braku — w naszym przedsiębiorstwie. Od tego czasu minęło dwa i pół roku. Następowaly zmiany, jedna po drugiej i to nie tylko „na stanowiskach”. Przedsiębiorstwo także zmieniło się parę razy organizacyjnie. Czy zmieniła się polityka kadrowa? Czy w ogóle istnieje?

Przez wiele lat szkolono u nas rezerwową kadrę kierowniczą. Należałoby więc wnioskować, że problem obsady stanowisk kierowniczych jest rozwiązany. I rzeczywiście na brak kierowników nie narzekają Zakłady Eksploatacyjne: dwa autobusowe i dwa tramwajowe. Tam jest w ten sposób, że kierownik zakładu ma dwóch zastępców: do spraw technicznych i do spraw ruchu. Zastępcą do spraw ruchu ma swojego zastępcę — kierownika stacji obsługi, ten swojego zastępcę, ten starszego mistrza lub mistrza a ci jeszcze brygadzystów.

Czy tylu kierowników potrzeba? Zdania są podzielone. Onegdaj szef Zakładu w Nowej Hucie powiedział mi, że owszem, że teraz jest mu znacznie łatwiej kierować Zakładem, odciążony jest bowiem od drobniaków. Inne zdanie na ten temat miało kilku pracowników, z którymi rozmawiałam: „Dawniej był jeden kierownik i wszystko grało. Przynajmniej człowiek wiedział do kogo się zwrócić. Teraz droga się wydłużała. Zgoda, że więcej ludzi i inny tabor więc bezpośredni zastępcy szefa konieczni, ale reszta? Gdyby chociaż pomogli w pracy. Bywa natomiast tak, że ci kolejni zastępcy zapytani nawet nie odpowiadają, bądź odsyłają jeden do drugiego lub też nie raczą się w ogóle zatrzymać i wysłuchać”.

Jakie więc wyjście? — pytam. „O trzech za dużo” — padła najczęściej odpowiedź. A więc nadmiar kierowników? Nie mogą o tym powiedzieć w Zakładzie Budowlanym. Od roku brakuje tam, co najmniej dwóch kierowników budów. Ich czynności wykonuje po części mistrz, a te do których potrzebne są uprawnienia specjalistyczne szef Zakładu, bądź jego zastępcę. Oni też za wszystkie odpowiadają, chociaż dozorować codziennie budów raczej nie są w stanie. Powiedzmy, że w Zakładzie Budowlanym były trudności z obsadzeniem tych stanowisk, bo potrzebni byli ludzie z uprawnieniami budowlanymi. Należy się tylko zastanowić, dlaczego nie można było ich przyjąć z zewnątrz, chociaż kandydaci byli.

Nieco inaczej wygląda sprawa z obsadą stanowisk kierowniczych w komórkach

administracji, przedsiębiorstwa. Tutaj nie można znaleźć chętnych. Dla przykładu: Dział Głównego Specjalisty do spraw Zatrudnienia i Płac bardzo długo był nieobsadzony. W całym przedsiębiorstwie nie znalazłoby chętnego na to stanowisko, chociaż ekonomistów i to dobrych nam nie brak. Podobnie miała się sprawa z Działem Ekonomicznym. Długo — z powodu choroby — nieobecny był kierownik tego działu. Z tego też powodu chciał odejść i żadna z proponowanych osób nie zgodziła się objąć tej funkcji, nawet w przypadku, gdyby podniesiono jej dotychczasową pensję o ... 3 tysiące zł.

A więc nie wszędzie etaty kierowników cieszy się wzię-

cją — dodatek funkcyjny wliczano do pensji. Następnie przenosiło się ich na inne stanowisko — niekierownicze. Nie mieli więc już żadnej odpowiedzialności — brali natomiast te same pieniądze.

Mówi się także o „synekurach” w Dziale Rewizji Gospodarczej. Może nie w pełni akurat tutaj to określenie pasuje, bo praca w „rewizji” niezupełnie jest wdzięczna i bez trosk, ale zatrudnia się tam osoby, które nie mogą już brać dodatku funkcyjnego biorąc za to, zgodnie z przepisami zresztą, dodatek rewidentki. Z pewnością inna sprawa to dobor ludzi w Komisji Rewizyjnej. Wydaje mi się, że gdzieś jak gdzieś, ale w komórce, która

lanu dodatku? Okazuje się, że najlepiej być przyjmowanym na kierownika. Stawka płacy zasadniczej nie odbiega wtedy znacznie od pułapu a i dodatek jeden z wyższych. Często natomiast starzy, wypróbowani kierownicy mają o wiele mniej. A tak w ogóle to finansowo opłaca się być mistrzem. Mistrz ma bowiem płacone 500 zł za dyplom i 800 zł funkcyjnego a są kierownicy, którzy biorą jedynie 300 zł dodatku funkcyjnego bez względu na fakultety i dyplomy.

Po sierpniowych wydarzeniach i ogólnych porządkach przystąpiono także do porządków w polityce kadrowej. Solą w oku byli ludzie wykonujący prace umysłowe a zatrudnieni na etatach fizycznych (np rozdzielnice). Rozwiązano to w ten sposób, że przeniesiono (większość) na etaty umysłowe. Zniknął też problem „kierowników bez pracowników” a biorących dodatki funkcyjne. Istnieją jeszcze jednak, moim zdaniem, ważne dwie nierozwiązane dotąd kwestie: jedna to brygadziści pełniący obowiązki mistrzów i brygadziści bez brygad, a pobierający dodatek brygadzystowski. Dziwi mnie fakt, że głośno było na temat tychże rozdzielniczych a nie spotkałam się z postulatem, że nie mając brygady a pobierając dodatek, także popełnia się nieuczciwość i to także należy uporządkować.

Podobno bardzo często brygadziści pełnią obowiązki mistrza, jeżeli już włoży fartuch, pracy fizycznej się nie ima. Ręce, oczywiście nie zbrudzone, trzyma w kieszeni, a jego rola kończy się na „popędzaniu” ludzi. „Popatrz, trzeba przyznać, że Kozioł często gęsto siedzi pod wagonem ubrudzony po łokcie i robi razem z nami, (chodziło o mistrza M. Kozioła z Nowej Huty) — przyp. autorki. Rzecz tu rozbija się o premię specjalną. P. o. mistrzowie pobierają ją także i to w górnych granicach a większość z nich z pracą fizyczną nie ma nic wspólnego. Rozumiem, że p. o. powinno być sprawą tymczasową do momentu znalezienia odpowiedniego kandydata, bądź zastępcę mistrza. Jeżeli to jednak trwa latami, to już chyba niesprawiedliwość. Wracając jednak do kierowników: nie jestem ani za kierownikami, ani nie chcę ich bronić. Czyżby istniały tu jednak „układy”? Przyznam, że nie dopatrywałam się w tej polityce prawidłowości. Zresztą Dział Kadr jest także bez zastępcy kierownika, a ten co taką rolę pełni, robi to za „Bóg zapłać”.

Na podane wyżej przykłady posiadam konkretne dowody. Nie przytaczam nazwisk gdyż ci ludzie prawdopodobnie najmniej tu zawiniłi.

FILOMENA SERWIN

Dyrektor o schemacie

(Dokończenie ze str. 2)

ceń niewykonanych to także sprawa tego zastępcy. Inż. Marian Kalinowski po prostu zarządzając 9 komórkami, fizycznie nie był w stanie zrobić wszystkiego, tym bardziej, że w jego pionie mamy sporo ważnych komórek. Obecnie na dodatek dostaliśmy 1 miliard złotych na inwestycje, 3 mld na remonty i musieliśmy odciążyć inż. Kalinowskiego tak, aby zajął się bez reszty tymi problemami o kapitalnym dla nas znaczeniu. Chyba żadnemu z pracowników nie muszę uświadamiać jak ważne są inwestycje i remonty i jak trudno obecnie się je realizuje. Dawniej dyrektor Kozłowski zajmował się tylko tymi sprawami, a roboty było o wiele mniej.

Argumentem za powierzeniem nadzoru nad tymi Zakładami dyrektorom trakcyjnym jest też chęć połączenia w spójną całość wszystkich zagadnień tramwajowych i samochodowych. Rozmawiałem zresztą o tej sprawie z zainteresowanymi kolektywami. Nie była to więc na pewno decyzja podjęta nieprzemyślanie i bez konsultacji.

— Dziękuję za wyjaśnienia.
— Ja również i mam nadzieję, że nie jest to nasza ostatnia rozmowa na trudne tematy. Naprawdę nie mam nic do ukrycia przed załogą.

I jeszcze dwa zdania komentarza. Nie ze wszystkimi argumentami Dyrektora zgadzam się całkowicie. Przekazuje tę wypowiedź załogę w nadziei, że rozpocznie ona dyskusję na temat optymalnego schematu. Chętnie dla najciekawszych wypowiedzi udostępniemy łamy naszej gazety. Skrzynka na tym MPK.

KRZYSZTOF GACEK

Wybory..., wybory...

Dalej trwają w naszym przedsiębiorstwie wybory do władz NSZZ „Solidarność”. Poświęciliśmy im sporo miejsca już w poprzednim numerze. Sprawa jest jednak na tyle ważna, że i dzisiaj zajmujemy się nią i będziemy zajmować dalej, aż do momentu zakończenia wyborów. Jeżeli wszystko przebiegnie zgodnie z planem, dobiegną one końca około 15 stycznia. Na razie więc zamieszczamy kolejną porcję informacji o wyborach:

W ZAKŁADZIE TAKSÓWEK

W tym Zakładzie zebranie wyborcze, które odbyło się 17 grudnia, miało przebieg nieco inny niż w pozostałych Zakładach. Otóż w „Taksówkach” wyjaśniano zebranym pracownikom sprawę pracownika tego Zakładu Michała Karyczka. Stąd wzięła się obecność w pierwszej części zebrania członków Komisji Rewizyjnej MKZ Krzysztofa Górlicha i Krzysztofa Pakońskiego oraz Józefa Okarmusa z Zarządu MKZ. Wyjaśniano sprawę Karyczka, ale do końca jej nie wyjaśniono. W dalszym więc ciągu musimy wstrzymać się z ferowaniem ocen, które w tej zagmatwanej sprawie łatwo sformułować ale trudniej uzasadnić.

W drugiej, już wyborczej części, zebranie przebiegało sprawnie. Obecnych było 51 delegatów, którzy wybrali spośród siebie Komisję Oddziałową w składzie: Andrzej Kurdziel — przewodniczący, Władysław Jaskiewicz — sekretarz, Tadeusz Fiszer — zastępca przewodniczącego oraz Marian Sadowski, Andrzej Kuczmą, Władysław Majchrzak i Ludwik Oliwa. Wybrano także Komisję Rewizyjną: Emilia Mrowiec, Anna Dobrowolska, Antoni Łukawa, Chryzant Iwon i Jerzy Szyk. Wybrano także delegatów na zebranie wyborcze przedsiębiorstwa. Oprócz członków Komisji Zakład Taksówek będą na nim reprezentować: Adam Gajda, Stanisław Kalwa i Antoni Fiut.

Zebranie trwało ponad 4 godziny. Mamy nadzieję, że ci, których załoga Zakładu obdarzyła zaufaniem, w pełni na to zaufanie zasłużą. Serdecznie im tego życzymy!

W PIONIE RUCHU

Zebranie w Pionie Ruchu odbyło się 29 grudnia. W sali przy ul. Bocheńskiej zebrali się delegaci wybrani wcześniej

(Dokończenie na str. 4)

„Reaktywować Rady Robotnicze”?

a następnie takie określenie zawarte w wytycznych: „Robotnicy — przedstawiciele wydziałów działalności podstawowej, wybierani są do konferencji samorządu robotniczego przez załogę na naradach wytwórczych na okres 1 roku i powinni stanowić co najmniej 1/3 składu konferencji. Ani słowa — w jaki sposób wybierani, a ponadto — zaledwie 1/3 składu i tylko na roczną kadencję. Myślę, że komentarz jest tu zbędny.

A już szczytem sfunkcjonalizowania organu samorządu robotniczego wg nowych zasad — było Prezydium Samorządu Robotniczego. W jego skład weszli bowiem: I sekretarz KZ PZPR, przewodniczący Rady Zakładowej, przewodniczący ZZ ZSMP, sekretarz prezydium Rady Zakładowej, przewodniczący ZZ ZSMP, sekretarz prezydium samorządu robotniczego, którym winien być z urzędu — wiceprzewodniczący lub sekretarz Rady Zakładowej, dalej — przewodniczący komitetu

zakładowego NOT lub międzyzakładowego koła SNT oraz 3—7 robotników, członków konferencji samorządu wybranych przez tę konferencję. Jednocześnie zostało ustalone, iż skład tego Prezydium powinien wynosić 7—11 osób. Zmiany te więc sankcjonowały taki stan, iż udział robotników w składzie Prezydium KSR mógł wynosić — w najlepszym razie — nieco powyżej połowy tego

składu, ale również (jak to jest konkretnie w naszym Przedsiębiorstwie!) — zaledwie 1/3 tego składu.

Wytyczne przewidują jeszcze co prawda — narady wytwórcze, jako „powszechna i bezpośrednia forma udziału załogi w zarządzaniu”, które miały zresztą stanowić „integralną część składową samorządu robotniczego”, lecz faktycznie nia nie były. Miały zastąpić ORR, ale nie zostały nawet ich namiastka. Narady wytwórcze, jako luźna, niczym z organami nie związana forma, zdawały swój egzamin w latach 1949—1956, ale nie mogły zdać w latach 80. Również komisje problemowe, o których mowa w wytycznych, nie tutaj nie zmieniały, gdyż nie stanowiły one żadnego organu samorządowego, zresztą działały, a przynajmniej — mogły działać w każdym układzie strukturalnym poprzednich — kresów.

Tak więc — jedynie z grubsza biorąc —

przedstawiały się struktury organizacyjne poszczególnych okresów oraz różnice jakie pomiędzy nimi zachodziły. Oczywiście każdy może stwierdzić, że przecież ani nazwy, ani rodzaj i struktura organów samorządowych, ani też sposób doboru ich członków, nie decydują jeszcze o roli jaką winien spełniać samorząd. Decydują o tym uprawnienia i wielostronne ich poszanowanie, czyli respektowanie. Nie może być bowiem nic gorszego, jak przyznanie pewnych uprawnień, które później pozostają jedynie — pustym, nic nie znaczącym frazesem.

Reasumując — nie jest sprawa w tym: „KSR czy Rady Robotnicze”, ani też „Reaktywować Rady Robotnicze?”. Myślę, że samorząd lat 80, i oby następnych, to:

— dobrze skonstruowany, umożliwiający pełny i bezpośredni udział załogi, wewnętrznie spójny — system samorządu robotniczego,

— zasady ustalające składy organów poszczególnych szczebli ustalone w taki sposób, aby w skład organów każdego szczebla — przynajmniej 2/3 osób pochodziło z wyborów tajnych i w miarę możliwości — bezpośrednich.

— zadania i uprawnienia ustalone w sposób optymalny, możliwy do realizacji przez każdy organ, a uchwały podejmowane w ramach uprawnień — mające moc obowiązującą i to zarówno dla zarządu przedsiębiorstwa (zakładu wydziału), jednostek nadzórnych, jak i dla całej załogi oraz organizacji społeczno-politycznych działających na terenie przedsiębiorstwa

— rotacja wymuszona wybieranych członków organów samorządowych, a szczególnie osób pełniących odpowiednie funkcje w tych organach, uniemożliwiająca „zasiedzenie stołków”, jak to bywało, a co najczęściej stawało się powodem „rutyniarstwa” z jednej strony i „przypochlebnosci” w stosunku do osób i czynników, od których najczęściej zależało utrzymanie „stołka” na następna kadencję (takim okresem „bezpiecznym” są najczęściej dwie kadencje).

— ograniczenie możliwości biernego prawa wyborczego dla zasadniczej kadry kierowniczej przedsiębiorstwa (tj. od kierownika działu — wzyź), która z natury rzeczy — szczególnie w ORR — nie może spełniać funkcji kontrolnej — w stosunku do swego zakresu działania, w ramach organu samorządu robotniczego.

W czasie kiedy w „Sygnalach” ukaże się ten artykuł (o ile oczywiście „naczelna” go puści), będzie już prawdopodobnie po terminie, w którym załoga mogła się wstępnie wypowiedzieć na temat proponowanego nowego systemu organizacyjnego samorządu robotniczego w MPK. Ponieważ byłem jego współautorem, myślę, że teraz czytelnicy będą mogli porównywać — na ile te zamierzenia korespondują z tym, co tutaj przedstawiałem. Myślę również, że charakterystyka dotychczasowych struktur samorządowych, jaką tu przedstawiłem, pozwoli tu jeszcze nie raz na dokonanie odpowiednich porównań przy ewentualnych nowych projektach, jak i przy zatwierdzaniu — ich ostatecznej wersji.

STANISŁAW SZYMAŃSKI

SPORT TURYSTYKA ZDROWIE

Przyszła czas, kiedy do minimum musimy ograniczyć wszystkie zbędne wydatki. Słyszysz więc tu i ówdzie także o konieczności likwidacji działającego przy naszym przedsiębiorstwie klubu sportowego, właśnie z powodu oszczędności. Czy wydatki ponoszone na klub są naprawdę zbędne? Odpowiedź na to pytanie nie jest prosta. Można tu jeszcze raz powtórzyć truizmy o odciąganiu młodzieży od budek z piwem przez klub sportowy (nawiasem mówiąc, kto ostatnio widział prawdzi-

cy, obiecywano pieniądze. Nie tędy drogą! W zespole przede wszystkim powinni grać jego wychowankowie, ludzie od lat związani z tramwajem. Właśnie tym przez małe „t”. Wiem, że są trudności z naborem kandydatów na piłkarzy w MPK, że młodzi ludzie nie wykazują chęci gry w zespole. Wiem też, że i inne drużyny w tej klasie rozgrywkowej stosowały podobne metody, ale najwyższy czas z nimi zerwać. Tramwaj musi być klubem, w którym grają autentyczni koledzy z pracy,

GDZIE SIĘ POTOCZY?

PIŁKA



Tak aktualnie wygląda boisko przy ul. Rzemieślniczej. Czy ktoś się nad nim złości?

wą budkę z piwem, podejrzewam, że młodzież już w ogóle nie wie co to jest), można mówić o godziwym spędzaniu wolnego czasu przez młodych ludzi. Sądję jednak, że sprawa jest bardziej złożona. Po pierwsze bowiem nie da się ukryć, że klub wyobcował się z tramwajarskiego środowiska i to wyraźnie przemawia na jego niekorzyść. Sprawa najważniejsza tak dla działacza, jak i sportowców Tramwaju jest aktualnie przywrócenie właściwego sensu pierwszemu członowi nazwy, tak aby był to rzeczywiście ZAKŁADOWY Klub Sportowy. W tej chwili próbowano niestety, zwłaszcza w sekcji piłkarskiej tworzyć wyczynową drużynę, metodą ściągania zawodników, którym w zamian załatwiano ulgi w pra-

grę traktujący wyłącznie jako przyjemność, a nie sposób zbawiania załogi. A niestety, w rozmowach z piłkarzami zdarzało mi się słyszeć, jaka to ciężka praca muszą oni wykonywać na treningach i że robią to dla załogi. Dodajmy, że nie całkiem bezinteresownie. Jakoś zapomniano w tym wszystkim, że piłka na A-klasowym poziomie powinna być przede wszystkim dla grających, przyjemnością. A, że dla niektórych jest tylko ciężką pracą? Może lepiej by było, gdyby zajęli się oni pracą produkcyjną, a nie zawracali głowy sobie i innym. Rozmawiałem niedawno z jednym z naszych pracowników, aktorem Teatru Kolejarskiego. Powiedział on, że 4 razy w tygodniu ma próby, w każdą sobotę i niedzielę o godz. 19 spektakl.

I tak przez 11 miesięcy w roku. Darujcie panowie piłkarze, ale jakoś w tym kontekście niepoważnie zabrzmiały wasze argumenty o zajętych niedzielach, treningowych wyrzeczeniach. Czy naprawdę nie znajdziemy w MPK 11 ludzi, dla których nie najważniejsze będą ulgi związane z grą.

Sądzę, że przykładem tutaj mogłaby być działalność sekcji tenisa stołowego. Zdarza się w niej, że na zawody trzeba wyjechać za własne pieniądze. A nie są to wyjazdy, na indywidualną kieszonkę zbyteń. W walce o awans do II ligi przemierzać trzeba nieraz ponad dwustukilometrowe odległości, nocować w hotelach, bo gra się w soboty i niedziele. Sekcja od lat już pracuje w bardzo trudnych warunkach, a mimo to ma spore sukcesy. Tyle, że jej działalność opiera się w zasadzie o dwóch ludzi: Wiesława Chajdeckiego i Mariana Koryzmę.

I w ten sposób dochodzimy do punktu chyba najważniejszego — działaczy. Przypomnę może, co powiedzieli mi w czerwcu ubiegłego roku piłkarze: „Prezesów jest coś sześciu, a my znamy tylko jednego”. Smutne to, ale prawdziwe. A żeby było jeszcze dziwniej, rozmawiałem z ludźmi, którzy chętnie popracowaliby społecznie w sekcji, bo lubią sport i lubią tramwaj. Ale cóż... oni nie są dyrektorami.

Czy więc należy zlikwidować ZKS Tramwaj? Moja odpowiedź na to pytanie jest zdecydowanie przecząca. Chyba nawet obecnie potrafimy znaleźć pieniądze (nie największe w końcu) na niezbędne potrzeby klubu. Natomiast należy doprowadzić do sytuacji, w której klub sportowy będzie integralną częścią przedsiębiorstwa. Może działacze i zawodnicy Tramwaju zajęliby się na przykład organizacją stałych rozgrywek piłkarskich dla całej załogi. Raz do roku organizowana spartakiada na pewno nie załatwia tej sprawy. Oczywiście jest to tylko jeden z pomysłów na zacieśnienie współpracy.

A gdy dojdziemy do wniosku, że jednak Tramwaj nie ma racji bytu w przedsiębiorstwie, to zwróćmy uwagę, że wówczas przyjdzie nam najprawdopodobniej oddać boisko w Dębniakach, o które toczyliśmy tak ciężki bój z Nadwiślanem i z którego nasza załoga, choćby w czasie spartakiad piłkarskich korzysta. Jest wprawdzie jeszcze drugie boisko, na terenie zajezdni przy ul. Rzemieślniczej, tyle, że może zacytować ostatnią wypowiedź na jego temat w naszej gazecie z lipca 1978 r. Prezes klubu mgr inż. Marian Kalinowski stwierdził wówczas, że do końca roku boisko zostanie wyremontowane i będzie nadawać się do użytku... Minęło dwa i pół roku i sądzę, że zamiast znowu rozmawiać o boisku przy ul. Rzemieślniczej, można by coś z nim wreszcie zrobić. Sprawa o tyle ważna, że mecze rozgrywane na nim z całą pewnością cieszyłyby się znacznie większym zainteresowaniem załogi.

KRZYSZTOF GACEK

LISTY DO REDAKCJI

PANI REDAKTOR
FILOMENA SERWIN

Trwająca od lat dobra i rzeczowa współpraca między Działem Prasowo-Radiowym a Zakładem Zaopatrzenia od czasu do czasu owocuje artykułami zamieszczonymi w „Sygnalach” — oczywiście artykułami krytycznymi. Jest to zresztą zjawisko typowe bo kto szczególnie obecnie nie narzeka na zaopatrzenie również w sensie ogólnym.

Fala narzekania nie ominęła również i Pani lecz co gorsze przysłoniła Pani dotychczasową cenną zdolność oceny obiektywnej. Stwierdzam to na podstawie fragmentów artykułów dotyczących ZZP zamieszczonych w kilku ostatnich wydaniach „Sygnali”. Obiektywnie oceniając pracę magazynu chemicznego doszłaby Pani do stwierdzenia, że magazyn ten pracował w tym czasie w jednoosobowej obsadzie, że kilkusetnowe dostawy np. środków piorących czy farb przechodzą przez ręce jednego człowieka pracującego za trzech, że z braku miejsca w magazynie wykorzystujemy jako pomieszczenia składowe również część magazynu chemicznego na IV Zajezdni, bo pozostała powierzchnia w dalszym ciągu jest zajęta przez centralę telefoniczną. Czy w tej sytuacji „nonsensem” jest jeżeli odbiorca zabiera magazyniera samochodem na IV Zajezdni celem pobrania towaru tam magazynowanego i odwozi go (magazyniera) na Wawrzyńca, aby nie tracił czasu na przejazd tramwajem, bo w magazynie czekają następni odbiorcy? Czy trudno przedzwonić do magazynu i dowiedzieć się czy jest farba aby „nie wozioć powietrza” lub „czekać godzinę pod magazynem. Chyba nie trudno, ale jeżeli się nie chce! Plac składowy w Magazynie Nr 4 jeszcze kilka lat temu

świecił pustką, dzisiaj jak sama Pani stwierdza jest „zageszczony” delikatnie mówiąc, materiałami różnych branż. Mimo to, mimo tej ciasnoty rzutującej na warunki magazynowania materiałów jesteśmy zmuszeni gromadzić tam wyposażenie inwestycyjne, bo magazynu inwestycyjnego przedsiębiorstwo nie posiada, corocznie wypożyczamy boksy magazynowe na akcje ziemniaczane, które pozostałością były nieznaczne worki. Od kilku lat wypożyczamy boks dla DIM-u na magazynowanie wyposażenia budowanego biurowca a wcześniej przychodni. Magazyn Nr 4 przyjmuje kilkakrotnie większą masę towarową w stosunku do lat ubiegłych przy wyposażeniu w jeden akumulatorowy wózek podnośnikowy. Tyle na temat magazynów, które były tematem Pani artykułów.

Od szeregu lat corocznie podajemy do planu remontowo-inwestycyjnego najbardziej skromne i konieczne zadania jak zakup wózków i podnośników, wybudowanie podjazdów do kontenerów złomu, zadaszczanie, podjazdy na stacjach paliw i instalację znormalizowanych zaworów spustowych, czy wybudowanie boksów na materiały sypkie i paliwa stałe. Niestety są ważne zadania. Tak więc sami organizujemy brygady robocze wykonujące ogrodzenie magazynów, wiaty, zadaszczanie. Tragiczną wręcz sytuację w Magazynie Nr 8 przedstawiamy na operatywach w Dyrekcji i co z tego?

Dla pełnego obiektywnego obrazu jedynie tej części problemów zaopatrzenia podam, że w chwili obecnej brakuje 22 pracowników magazynowych co stanowi 1/5 planowanej obsady oraz siedmiu pracowników strefy zakupów tj. 1/4 stanu osobowego. Dalej więc brakuje fachowców do komórki gospodar-

ki materiałowej, a mimo to temat zapasów materiałowych od strony naszego Zakładu jest prowadzony z mniejszym lub większym skutkiem lecz w skali na jaką pozwalają nam warunki kadrowe. Niemniej jednak zapasy materiałowe to ciągle „powracający temat” i w dalszym ciągu dotyczy wszystkich komórek organizacyjnych przedsiębiorstwa.

Planowanie potrzeb materiałowych zakładów w dalszym ciągu nacechowane jest cynnikami „zapasotwórczymi”. Wskazuje więc zawyżenie i zaniżenie potrzeb w stosunku do rzeczywistych zadań, plany ZBL są symboliczne, często zapominają się o zapotrzebowaniu podstawowych materiałów, bo tylko nasze warunki w naszym przedsiębiorstwie pozwalają bezkarnie nadrobić niedopatrzenie zapotrzebowaniem doraźnym z terminem realizacji — natychmiast. Niektóre plany dalej produkowane są „przez kalkę” tzn. nie się nie zmienia mimo zmian rzeczowych i ilościowych. Czy w tej sytuacji mogą powstać zapasy i braki materiałowe? — oczywiście że mogą. Czy w tej sytuacji pracownicy np. Zakładu Transportu muszą „robić coś z niczego” — nie muszą, ale dobrze, że robią, a nie musieliby robić gdyby Zakład zechciał podać swoje potrzeby roczne części zamiennych do eksploataowanych samochodów.

Pani Redaktor! czy teraz po obiektywnym naświetleniu problemów stwierdza Pani różnicę w wymowie faktów podanych przez Panią. Zgodzimy się, że każdy fakt możemy podać tak jak chcielibyśmy go widzieć, rzecz w tym, że proszę nawet zakładową obowiązującą szczegółnie teraz rzetelność informacji.

Kierownik Zakładu
Zaopatrzenia Materiałowego
ZDZISŁAW MAZUR

Donosy spod Gabinetu

15—20 stycznia 1981
Nr 1 (i może ostatni)

Wszystkich zainteresowanych prenumeratą „Sygnali MPK” na rok 1981 zawiadamiamy, że wpłaty przyjmuje Kasa Główna naszego przedsiębiorstwa do 20 stycznia 1981 r. Odpłatność za roczną prenumeratę wynosi 12 zł (24 numery pisma). Należy sporządzić imienną listę prenumeratorów, po czym kopię dowodu wpłaty i listę przekazać do Działu Prasowo-Radiowego, ul. Wawrzyńca 15, I p. pokój 73.

REDAKCJA

Wszyscy piszą obecnie albo listy otwarte albo donosy. Specjalista usiadł naprzeciwko Gabinetu (oczywiście Dyrektora), i postanowił modzie ulec. Oto pierwsze wrażenia:

● Do Gabinetu zaglądają głównie: działacze „Solidarności” różnych stopni (bo postuluja), główny specjalista d/s organizacji zarządzania mgr inż. Kądziołka (bo musi), czasem Sekretarz KZ PZPR i inni interesanci (ci przeważnie nie mogą zrozumieć zawilosci schematu organizacyjnego i dziwają się, że szybko są przesterowywani w odpowiednie miejsce). Nie zaglądają: działacze organizacji młodzieżowych i redaktorzy „Sygnali” (a szkoda).

● Dyrektor spóźnił się ponad godzinę na poniedziałkowe zebranie „Solidarności”, bezskutecznie próbując interweniować w Ministerstwie. Ale i tak przez Wysokie Niedopatrzenie kilkanaście luzowników cudem załatwianych w łódzkiej „Elcie” diabli wzięli.

● mgr inż. Kądziołka ma pecha — sam sobie wybrał biurko obok drzwi Gabinetu. Skutki opłakane: nie zawsze zdąży wyhamować interesantów, ale za to pierwszy odbiera „biłogostawieństwa” Dyrektora.

● Sympatyczna pani Maria miała w poniedziałek prawie że wyraźne polecenie wyjścia z pracy o 15.15, ale i tak wyszła o godzinę później. Stan ten, trwający od pół roku, znosi ze znakomitą pogodą ducha.

PS. 1. O ile po ukazaniu się tego tekstu zobaczycie pod Gabinetem takiego dużego wasaczka, będzie to znaczyło, że Dyrektor ma poczucie humoru.

2. Gdyby tak było, dalsze donosy obiecuje

SPECJALISTA

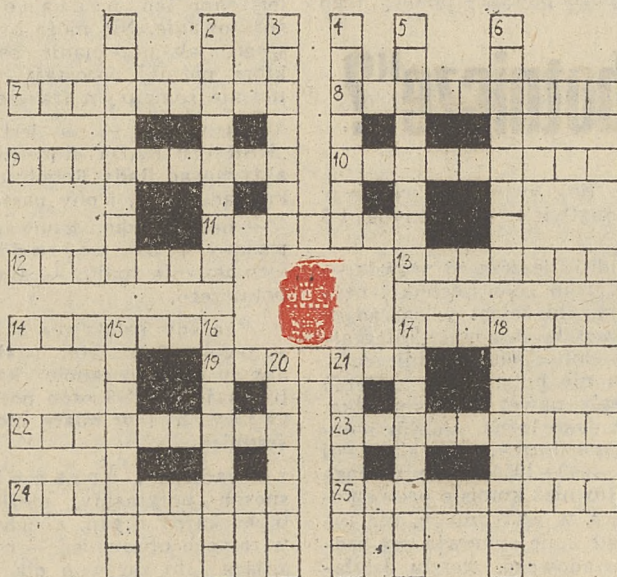
Wybory..., wybory...

(Dokończenie ze str. 3)

w poszczególnych częściach pionu. Przybyło 51 osób, które stanowiły quorum niezbędne do przeprowadzenia wyborów. Zakończyły się one, jak na MPK-owskie stosunki wyjątkowo szybko, bo już po 2 godzinach. Sprawny przebieg zebrania jest niewątpliwą zasługą prowadzącego je Mariana Dubiela, który był do tej roli dobrze przygotowany. Wybory zakończyły się w sposób następujący: Przewodniczący Komisji Oddziałowej został Marian Dubiel, jego zastępcą Andrzej Wicel, sekretarzem Tadeusz Press, a członkami Komisji: Józef Przybyło, Wiesław Szczep, Andrzej Golanowski i Maria Otowska. Wybrano też delegatów na Walne Zebranie Przedsiębiorstwa, którymi, obok członków Komisji zostali: Krzysztof Nosal, Marian Kłosowski i Zbigniew Nowicki. Szybkie, sprawnie przeprowadzone zebranie, jest chyba dobrym prognostykiem dla działania nowowybranej Komisji.

Uzyskalismy również skład Komisji wybranej na zebraniu w ZEA Bieńczyce. Przewodniczącym został tam Antoni Batko, a członkami Komisji: Józef Ciuruś, Marian Cygał, Kazimierz Poznański, Bolesław Krystianek, Andrzej Rzepecki, i Jan Strączek. Protokoły z pozostałych zebrań, jak dotąd nie dotarły do Komitetu Założycielskiego NSZZ „Solidarność” przy MPK. Po ich otrzymaniu prześlemy nazwiska członków Komisji wybranych w pozostałych Zakładach.

KRZYŻÓWKA



POZIOMO: 7) sportowy festiwal, 8) chroni przed igłą, 9)

procesu, 10) Pantarka, 11) rama z siatką i rekojescią, 12) kulisy, 30. namiot, 31. adapter, 33. fiaker. Pionowo: 1. śnieg, 4. Aga, 5. noc, 7. tratwa, 8. naród, 9. jeniec, 12. osa, 13. ind, 15. was, 16. targowica, 17. Kostaryka, 22) poświęcenie komuś napisanego utworu, 23) podaje dokładny czas, 24) słów z okresu oligocenu, 25) pieczywo z dziurką.

PIONOWO: 1) mózg na tranzystorach, 2) twórczość późniejszego gatunku, 3) derka pod siodłem, 4) włókno z lodu, 5) gatunek dziennikarskiego utworu, 6) na twarz kobiecej, 15) port dla kajaków, 16) przeciwieństwo cnoty, 17) kwit wystawiony przez kasę, 18) wewnętrzne przejście w budynku, 20) podpisują go mężowie stanu, 21) przyjemność uwielokrotniona.

ROZWIĄZANIE

KRZYŻÓWKI NR 110

Pozioomo: 2. lis, 3. bagno, 6. stacja, 10. kwadrans, 14. swat, 19. Adam, 21. abonent, 22. paser, 24. sitko, 26. patrio-

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

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

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka — Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. H-14