

Punktem zapalnym do jawnego niezadowolenia z poczynań zastępy kierownika Zakładu Eksploatacji Autobusowej Wola Duchacka — **Antoniego Madejowicza** było zerwanie przez niego ogłoszenia o Mszy Świętej dla załogi. Wisiało wraz z innymi ogłoszeniami i zawiadomieniami w gablocie koło stanowiska dyspozytora.

Zdarzenie miało miejsce 16 stycznia br. Ten dzień od początku zapowiadał się niezwykle. Właśnie na godzinę 12 wyznaczony był strajk protestacyjny. Rano kierownik tak zaparkował swojego „Tarpana”, że uniemożliwiał dostęp do tablicy. Zaczęli więc ludzie interweniować by przesunął auto. Zrobił to dopiero na polecenie kierownika Zakładu, ale zniknęło ogłoszenie. Przewodniczący „Solidarności” pan **Adam Pekosz** znalazł je podarte w koszu. Kierownik podobno z uśmiechem stwierdził „podarłem i co z tego”? Zawrzało.

20 stycznia uczestnicząc w zebraniu na tę okoliczność zwołanym przez „Solidarność” z udziałem A. Madejowicza i szefa Zakładu mgr inż. **Janusza Kucharskiego**.

Jak wynika z wypowiedzi zebranych sytuacja jest już od dawna napięta. Zastępcą kierownika zdaniem A. Pekosza, **J. Kosłowskiego, T. Popławskiego i T. Oremusa** rządzi zbyt

ALE NIE TYLKO

Sprawa Madejowicza

autokratycznie; z jawną niechęcią do członków „Solidarności”. Ot na przykład ktoś tam zawałił, stwierdza wtedy; ach, to „Solidarność” — trzeba dla przykładu ukarać. Zresztą pretensje mają nie tylko kierowcy. Zaplecze także dalekie jest od zachwytu ze współpracy z nim. Był też taki przypadek, gdzie jedna z pracownic, która ma trudności z rozpoczęciem pracy o godzinie 6.30. Starła się o zezwolenie na późniejsze rozpoczęcie i kończenie pracy. Pewnego jednak dnia przyszła o 6.25 i już miała wpisane spóźnienie na liście obecności.

A w ogóle członkowie „Solidarności” twierdzą, że „w biurach starają się przeczekać trudny okres, by potem się za nich wiać. Gdziekolwiek pójda coś załatwić wyczuwają niechęć. Twierdzą, że obecnie trudniej im się dogadać z administracją Zakładu. Oczywiście nie można rzeczy generalizować. Tak jak kiedyś traktuje ich szef Zakładu, a nawet więcej obecnie mają z nim kontaktów, bo mając kłopoty „po drodze” częściej trafiają do niego.

Na zebraniu wyjaśniono również sprawę **Lucyny Serugi** naliczającej kierowcom zarobki, która zapomniiała w grudniu doliczyć wszystkim dodatek brygadzystowski. Poszli wyjaśnić. Okazało się, że jej wina, kierowcy mieli dostać dodatek w przyszłym miesiącu. Dziś trudno odtworzyć słowo po słowie przebieg rozmowy. Podobno jednak kierowcy mieli zachowywać się niewłaściwie, delikatnie rzecz ujmując. Sprawa, niby już wyjaśniona, trafiła do szefa na nowo już w innym aspekcie — kultury zainteresowanych.

Okazało się że pan **Kłosowski** — główna postać pomówień o których doniosły p. Serudzie kłótnie — wcale w tej drugiej części — powiedzmy rozmowy — udziału nie brał. Bo w tym czasie był zupełnie gdzie indziej. No cóż nie można chyba za sprawy „jedna pani drugiej pani” robić afery.

Ale bywa i inaczej. Ludzie nie zawsze dobrze pojmują proces odnowy. To, że są zmiany na stanowiskach nie upoważnia do plucia na wszystkich i chamskiego zachowania.

Miał przyjemność doświadczyć tego **Zygmunt Musiał**. Kierowca „częstował” go epitetami w rodzaju „ty gnojku — wszystkich was załatwimy”, sprawa może i wymagała wy-

(Dokończenie na str. 4)

PYTANIE NA RAZIE BEZ ODPOWIEDZI?

Co da reforma gospodarcza?

Sprawa planu przedsiębiorstwa na rok bieżący była jeszcze do niedawna dla wielu duża niewiadomą. Mówiło się o istotnych zmianach jakie mają zajść w tym zakresie w stosunku do lat poprzednich — o małej reformie gospodarczej. Ale na pytania co to jest mała reforma gospodarcza? Jak będzie realizowana w naszym przedsiębiorstwie? — do niedawna nikt z „fachowców” nie chciał nam udzielić autorytatywnej odpowiedzi.

Dopiero 27 stycznia br. zostaliśmy zaproszeni na spotkanie ze wszystkimi kierownikami i przedstawicielami służb ekonomicznych naszych zakładów, podczas którego zastępcą dyrektora ds. ekonomicznych mgr **Aljozy Kusina** szczegółowo omawiał małą reformę gospodarczą w przedsiębiorstwie polegającą na samodzielności działania w ramach przydzielonych środków.

Istotną zmianą będzie to, że zakłady nie otrzymają od przedsiębiorstwa limitu zatrudnienia, funduszu płac i kosztów. Ich samodzielność będzie jednak określona pewnymi warunkami. Będą to usługi netto; sprzedaż plus dotacja minus koszty materiałne bez amortyzacji.

Podstawa do wyliczenia funduszu płac i zatrudnienia będzie jego poziom z roku ubiegłego i uzyskanie wzrostu w usługach netto.

Zatrudnienie pracowników w grupach podstawowych należy planować zgodnie z aktualnymi potrzebami. Przy planowaniu zatrudnienia nie ma bariery ekonomicznej w sensie wyboru zwiększenia zatrudnienia czy godzin nadliczbowych. Przy planowaniu zatrudnienia uwzględnić należy również wzrost wydajności pracy.

W dalszym ciągu obowiązuje zakłady opracowanie planu rzeczowego.

Zakłady przy ustalaniu wskaźników działalności usługowej opierać się winny na własnym rozeznaniu kształtowania zapotrzebowania na usługi i określać we własnym zakresie zatrudnienie i fundusz płac w rozmiarach niezbędnych do wykonania tych usług, pod warunkiem, że planowany wynik z całokształtu działalności przedsiębiorstwa nie będzie zakładał straty.

Mała reforma gospodarcza polega w przypadku naszego przedsiębiorstwa na przekazaniu poszczególnym zakładom szerokiej kompetencji w zakresie decyzji organizacyjnych, które ograniczone będą jednak wynikami z podstawowej ich działalności. Kolektyw kierowców w każdym z zakładów będzie więc w pełni gospodarzem na własnym terenie.

M.B.



Te przystanki dzieli odległość niespełna stu metrów. Czy to nie przesada?

● 29 stycznia w Czyżynach wybrano Oddziałową Radę Związków Branżowych. Przewodniczącym został **Zdzisław Mazurek**.

● W Bieńczykach zakończona została przez Zakład Budowlany modernizacja hali OT-2.

● Czy nikomu nie jest potrzebna przyczepa autobusowa w Czyżynach? Wprawdzie jest ona własnością LOK, ale jej stan wskazuje, iż „przeznaczono” ją na pastwę rdzy i wandalii.

● O dwa nowe podnośniki dwudziestotonowe wzbogacił się Zakład Eksploatacji Autobusów w Bieńczykach.

15 dni w MPK

● Odnowa nie wszędzie jest jednakowo interpretowana. Jednym z podstawowych postulatów załóg to ustalanie planów od dołu. U nas planu przedsiębiorstwa jeszcze nie ma, ale ma go już... nasze ministerstwo. Według ministerialnych danych poprawa w usługach komunikacyjnych ma wzrosnąć o 5,6 procent. Plan oczywiście nie został przyjęty.

● W ubiegłym roku Zakład Torów pobił rekord w ilości wykonanych remontów torowisk, a mimo wszystko potrzeby mówią, że z remontami jesteśmy co najmniej dwa lata do tyłu.

● Dziewiątego lutego na posiedzeniu Prezydium Sekcji Zawodowej miejskich i wojewódzkich przedsiębiorstw komunikacyjnych w MKZ Małopolska omówiono gospodarkę materiałową, stan techniczny i funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Przygotowano także materiały ministrowi naszego resortu o wyżej wymienionych sprawach.

● W Zakładzie Sieci i Podstacji ma powstać Oddział Kablowy. Będzie mu podlegała konserwacja i eksploatacja istniejących instalacji kablowych. **F. S.**

Wszyscy obecnie dużo dyskutujemy o zagadnieniach kierowania, rządzenia. Postanowiliśmy zaprosić do redakcyjnej dyskusji przedstawicieli kierujących i kierowanych a to: z-cę Dyrektora ds. Pracowniczych mgr **Stanisławę Kostro**, kierownika ZEA Bieńczyce **Leszka Rumiana**, specjalistę do spraw technologii ZET Podgórze inż. **Danute Zak**, wiceprzewodniczącego KZ NSZZ „Solidarność” **Stanisława Dylaga** — ślusarza z Zakładu Napraw Tramwajów oraz motorniczego z ZET Nowa Huta, przewodniczącego tamtejszej Komisji Zakładowej „Solidarności” **Krzysztofa Maciejowskiego**. Redakcję reprezentowali **Janina Dziuro** i **Krzysztof Gacek**.

J. Dziuro: Robert Townsend w książce „Jak zdobyć szklaną górę organizacji, czyli co robić, aby nie tlać ludzi i nie hamować rozwoju” pisze: że kierownik powinien być dostępny, wciągając ludzi do współpracy, ma mieć poczucie humoru, ma być fair, zdecydowany, rzeczowy, wolny od zaryzowania, ale jednocześnie twardy, wydajny w pracy, cierpliwy. Czy jest to wy-

L.R.: Może spróbuję usto-

liczenie wyczerpujące, czy ktoś z tych cech jest może niepożądana

L. Rumian: Myślę, że wszystkie te cechy są potrzebne

sunkować się do tego na podstawie swojej sytuacji. Każdy ma przeciwników. Ja również.

K. Gacek: Ale o ile wiem w sierpniu załoga wypowiedziała się za panem, co niektórych nawet mocno zaskoczyło.

L.R.: Ścisłej, ta część załogi, która stara się zrozumieć moją sytuację, ale zawsze człowiek ma przeciwników i

tak w Czyżynach, jak i początkowo w Bieńczykach.

K.G.: Jak pan przyszedł do Bieńczyce to tam był pan już którymś z kolei kierownikiem w ciągu jednego roku.

J.D.: W ciągu trzech lat zmieniło się sześciu kierowników w Bieńczykach, oczywiście wliczając w to zastępców!

L.R.: Zgadzam się, że w tej

łalności kierowniczej. I trzeba sobie na niego zapracować. Autorytet nie przychodzi sam. Trzeba znać się na zagadnieniach, którymi się kieruje, trzeba umieć wydawać polecenia, mieć odpowiedni stosunek do ludzi. I trzeba pamiętać, że kierownik jest zawsze na cenzurowanym. Zwłaszcza w sytuacjach krytycznych. Nie

jest dobrze gdy autorytet zostaje zastąpiony strachem. Tak jak do niedawna było u nas. Ludzie nie mówili, bo obawiali się konsekwencji. W efekcie wszystko wybuchło z takim natężeniem, gdy już było wolno mówić prawdę. Słyszałam w telewizji wystąpienie **J. Rosołowskiego**, w którym stwierdził on, że sytuacja obecna, jest wynikiem 35-letniego amatorskiego zarządzania w naszym kraju. I to miało miejsce także w MPK. Na stanowiska kierownicze nie kierowało się ludźmi,

o odpowiednich predyspozycjach psychicznych i przygotowaniu zawodowym. I stąd ogromne, lecz ciche konflikty. Nie chodzi o nazwiska, lecz o problemy. A jest ich jeszcze wiele.

S. Kostro. Na autorytet kierownika ma duży wpływ fachowość. I to nie ta w znaczeniu formalnym, choć też ma swoje znaczenie fakt, czy ktoś ma wyższe studia specjalistyczne, ale kierownik przede wszystkim musi znać dokładnie pracę komórki, którą kieruje. Inaczej nie ma mowy o autorytecie. Jeżeli kierownik zajadnie autobusowej, a był kiedyś taki u nas, nie wie gdzie jest silnik w „berlicie”, to kierowcy śmieją się z niego.

D. Zak. Wobec tego dlaczego od 8 lat, to znaczy odkąd pracuję w MPK obserwuję, że nawet na bardzo wysokie stolki daje się ludzi bez przygotowania psychicznego i umiejętności zawodowych? Dlaczego ludzie przesuwają się jak pionki na szachownicy, czasem na zupełnie różne stanowiska. Ale są to wciąż ci sami ludzie. A przecież człowiek

(Dokończenie na str. 3)

Ciche konflikty, o których dziś głośno

Opieszale od nowa: Dlaczego winni nie ukarani? Kiedy poznamy prawdę? Kiedy wybory

do KD „Śródmieście“ i KK PZPR?

Z PLENUM KZ PZPR

„Nasze postulaty, które kierujemy do Komitetu Dzielnicznego „Śródmieście“ i Komitetu Krakowskiego PZPR nie są należycie realizowane. Uważamy, że skład socjalny plenów tych komitetów jest niewłaściwy. Proponuję by dziś podjąć uchwałę i zobowiązać te komitety do ogłoszenia konferencji wyborczych”. Stwierdza to Ryszard Borowski I sekretarz KZ PZPR.

— „A u nas?” — pada pytanie z sali.

— „U nas też, ale o tym za chwilę”.

— „Od nas trzeba było zacząć”.

— „Dobrze. W Przedsiębiorstwie już w ośmiu Podstawowych Organizacjach Partyjnych wybrano nowe egzekutywy. Pozostało jeszcze siedem POP. Kampanie wyborcze chcemy zakończyć 5 marca br. Konferencja Zakładowa. Opracowana jest ordynacja wyborcza i jeżeli będzie odpowiadać ludziom, stosujemy ją. Wybór delegatów odbywa się według klucza: jeden delegat na dziesięciu członków partii a na konferencji dzielnicowej: jeden na osiemdziesięciu członków”.

W ten sposób rozpoczęło się Plenum Komitetu Zakładowego PZPR 5 lutego 1981 r. Ta część Plenum kończy przegłosowanie zaproponowanych uchwał. Rozpoczyna się druga

część, która jest konsekwencją wstępu.

— „My doskonale wiemy o Somali, Chile czy Boliwii. Wiemy kto przeciw komu walczy i dlaczego. Zdezorientowani jesteśmy natomiast w sytuacji własnego kraju. O nielegalnych organizacjach wiemy z przekazów w kolejkach. Dlaczego o tym nie mówi się jawnie?”

— „Czemu tak opieszale trwa proces karania winnych? Na co czeka Partia i Rząd? Ludzie skompromitowani nadal zajmują swoje stanowiska — przynajmniej większość. Trzeba ich albo ukarać, albo, jeżeli niewinni, oczyścić. Na co my czekamy? Czy opieszalność nie została spowodowana sytuacją w Bielsku? Za to też powinien ktoś odpowiadać.”

— „Starym zwyczajem informacja do nas dociera zbyt późno. Ludzie, których my mamy informować wiedzą od nas więcej. Tak dłużej być nie może.”

To tylko fragmentaryczne wypowiedzi członków Plenum. Wszystkiego, niestety, nie udało mi się wnieść do notatki. Ale chyba i tak można się zorientować, że ludzie nie są zadowoleni z „tempera” odnowy, z procesu likwidacji narosłego przez lata zła. Zebrani dali wyraz temu w liście otwartym do KC PZPR i Rządu. Tekst listu drukujemy obok.

SERWIN

LIST OTWARTY

Komitet Centralny
Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej
Warszawa

Tysięczna organizacja partyjna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie jest zaniepokojona pogłębiającą się sytuacją kryzysową w kraju, która ma miejsce w ostatnich dwóch miesiącach.

W związku z tym zwracamy się z apelem do Komitetu Centralnego o podjęcie zdecydowanych niezbędnych działań mających na celu jak najszybsze zlikwidowanie przyczyn napięcia społeczno-politycznego i gospodarczego całego kraju, a w szczególności Komitet Centralny powinien:

1. Określić ostateczny termin oczyszczenia szeregów partii z osób skompromitowanych, biernych i niekompetentnych.

2. We wszystkich sprawach dyscyplinarnych prowadzonych przez Komisje Kontroli Partyjnej w stosunku do funkcyjnych pracowników aparatu partyjnego, należy ich zawiesić na ten okres w czynnościach służbowych.

3. W każdym przypadku wykluczenia członka z Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, informować społeczeństwo podając jednocześnie czy i jakie podjęto dalsze postępowanie prawne, aby społeczeństwo wiedziało, że prawo jest jednakowe dla wszystkich.

4. W środkach masowego przekazu (telewizja, radio, prasa) należy szerzej informować społeczeństwo o programach nielegalnych organizacji politycznych i o ich przywódcach godzących w podstawy ustroju socjalistycznego.

5. Zobowiązać Klub Poselski PZPR, aby na najbliższej

Sesji Sejnowej domagał się w Sejmie dokonania oceny działalności Rządu w okresie po podpisaniu umów społecznych w Gdańsku, Szczecinie i Jastrzębiu. Zdaniem naszej organizacji partyjnej mało operatywna i niekonsekwentna praca Rządu w znacznym stopniu przyczyniła się do wzmożenia napięcia społeczno-politycznego i chaosu gospodarczego w różnych regionach kraju.

6. Zobowiązać Rząd do operatywnego działania w terenie, a w szczególności do szybszego niż dotychczas oczyszczenia stanowisk w administracji państwowej z osób, które w minionym okresie nadużyły władzy, dopuściły się korupcji lub strat gospodarczych bądź też w inny sposób zostały skompromitowane. W przypadkach wysuwania przez społeczeństwo pod ich adresem konkretnych zarzutów wymagających dłuższego sprawowania Rząd powinien zawiesić ich w sprawowaniu funkcji do czasu zakończenia postępowania wyjaśniającego. Pozwoli to na uniknięcie powstawania niepotrzebnych społecznych napięć oraz uniemożliwi im utrudnianie prowadzonego przeciw nim postępowania.

Empekowska organizacja partyjna niekompetencje i niekonsekwencje działania przedstawicieli Rządu odczuła na przykładzie własnego przedsiębiorstwa. Na spotkaniu z załogą MPK w dniu 25. 11. 1980 r. wiceminister MAGTOS po zapoznaniu się z raportem o stanie komunikacji miejskiej w Krakowie, zobowiązał się wyjść na przeciw naszym trudnościom i nie dotrzymał słowa czego dowodem jest list interwencyjny załogi MPK do ministra Józefa KĘPY.

Uwzględnienie w pracy Komitetu Centralnego PZPR podniesionych przez nas spraw umocni wiarę członków PZPR w socjalistyczną odnowę i pozwoli POP w swoim codziennym działaniu, przywracać Partii autorytet oraz zaufanie załogi do Partii.

Członkowie PZPR
MPK, Kraków

Nikt tu nie ma prawa się obrażać...

...tymi słowami rozpoczął dyskusję na kolejnej Egzekutywie KZ PZPR I Sekretarz — Ryszard Borowski.

Partia musi bowiem w toku ostrej, bezkompromisowej dyskusji ustalić swoje działania na przyszłość. To bowiem towarzysze na dyskusjach stanowiskach, nie dopuszczających do siebie głosów krytyki przyczynili się do aktualnej sytuacji w kraju.

Gościem Egzekutywy był przewodniczący ZD ZSMP Stanisław Piechnik. Zaproszono go, ponieważ omawiano sprawy organizacji młodzieżowej w MPK. Ale pierwszym punktem obrad były zmiany kadrowe w Przedsiębiorstwie. Zatwierdzono więc na stanowisko kierownika zmiany w ZEA Bieńczyce Andrzeja Calka oraz na stanowisko starszego do mistrza ZNA Kazimierza Syrka.

W drugim punkcie głos zabrali przedstawiciele organizacji młodzieżowej. Odczytali oni referat z działalności ubiegłorocznej. Najlepiej w tym okresie pracowało VII Koło w ZEA Bieńczyce. Przewodniczącą ZZ Marian Szymański zastanawiając się nad dalszą drogą organizacji głośno wyraził wątpliwość, czy ZSMP do końca musi identyfikować się z Partią, czy musi to być organizacja niemal tożsama? Zapytał też czy organizacja nie ma zbyt wielu członków? Dotychczas, a znalazło to wyraz jeszcze w odczytanych wcześniej referatach, najważniejszym wskaźnikiem jakości działania, była ilość nowo przyjętych. M. Szymański zadeklarował chęć jak najszybszego oczyszczenia ZSMP z ludzi nastawionych na osobiste korzyści. Następnie poruszano w dyskusji sprawy konkretnej pomocy dla organizacji młodzieżowej.

Julian Mazgaj z ZET Nowa Huta powiedział, że młodzież potrzebuje pomocy i mimo, że o nią prosi, nie zawsze ją otrzymuje. Wiele kłopotów młodego pokolenia, wynika z obojętności starszych. Potwierdził tę wypowiedź Zdzisław Kalwa z Zakładu Takówek. Na zakończenie dyskusji o sprawach młodzieżowych zabrał głos Stanisław Piechnik, który zarzucił wla-

dem brak koncepcji rozwoju ruchu młodzieżowego. Najpierw się go scala, by po kilku latach rozdrabniać. Trudno w tej sytuacji dziwić się rozgorzgnięciu wielu młodych ludzi. Porządek zrobić musi Partia u siebie i nikt jej z tego obowiązku nie zwolni — zakończył przedstawiciel Zarządu Dzielnicznego.

Ogólnie z dyskusji wynika, że członkowie Egzekutywy doceniają wagę ruchu młodzieżowego i zadeklarowali mu pomoc. Wysłuchano nawet kilka konkretnych propozycji uatrakcyjnienia form działania ZSMP w MPK.

Ciekie dni czekają w najbliższym czasie kadre dyktorską Przedsiębiorstwa. Jej działalność zostanie bowiem poddana ocenie. I właśnie techniczne sprawy związane z dokonaniem tej oceny, były następnym punktem Egzekutywy. Trudno tu wdawać się w bliższe szczegóły, wypada tylko poinformować Czytelników, że zostanie ona dokonana przed 4 marca.

Mówiono też o zespołach do przeglądów gospodarczych. Jak wynikało z wypowiedzi przedstawicieli zakładów, w których te Komisje działają, przynoszą one wiele konkretnych oszczędności. I tak Tadeusz Zwoliński powiedział, Komisje te ujawniły produkcję części, które do niczego się nie nadają. Jan Piotrowski mówił o problemach związanych z wywozem złomu. Tow. Ferdek z Zakładu Transportu mówił o zupełnie nieprzydatnym w MPK dźwigu T-161, który zakupiono za 2,5 mln zł.

Wysłuchano też pod adresem władz miasta postulat, aby za remont torowisk ulicznych, płaciły wszystkie przedsiębiorstwa korzystające z jezdni. Tak to bowiem jest, że niszcza wszyscy, a naprawiać musi tylko MPK.

Na zakończenie zebrani czasowo zawiesili obowiązki w tramwajach i o niewyjeżdżaniu tramwajów starego typu bez hamulców szynowych. Zawieszenie tej uchwały spowodowane zostało brakiem hamulców, jak również stanem torowisk powodującym ciągłe ich uszkodzanie. KG



Od prawej: uczniowie klasy I „b” Marek Gruca, Bogdan Gasiorek, Władysław Mądry, Robert Jarzyna, Jerzy Małek i pierwszy od lewej stojący przy ścianie Edward Bakalarz.

„Czego się Jaś nie nauczy...”

Rok szkolny 1980/81 pobliżał do końca. Jeżeli chodzi o ilość nowo przyjętych uczniów do klas pierwszych naszej przykładowej ZSZ. W dziesięciu klasach przygotowuje się do zawodu 316 uczniów. W latach ubiegłych przeważnie było tylko sześć do ośmiu klas pierwszych. Jest to maksymalna ilość uczniów jaka w warsztatach szkolnych może uczyć się pracując — zdobywać atrakcyjne zawody: elektromechanika (1 klasa), ślusarza-mechanika (1 klasa), elektromechanika — kierowcy pojazdów samochodowych (3 klasy), mechanika — kierowcy pojazdów samochodowych (5 klas).

Jesteśmy w pomieszczeniu kilku lat temu oddanego budynku na terenie IV Zajeźdni, który między innymi mieści warsztaty szkolne.

Kierownik warsztatów szkolnych mgr Stanisław Kiełbasa i jego zastępca Andrzej Kopta informują nas o nauce i pracy uczniów klas pierwszych, przygotowywanych do zawodu przez dwunastu instruktorów, bardzo dobrych fachowców, z których każdy posiada ukończony kurs pedagogiczny III stopnia.

Warsztaty pracują na bieżąco. Zlecenia ubiegłoroczne zostały już ukończone. Przedsiębiorstwo nie wykorzystuje jednak jak mówi kierownik możliwości produkcyjnych uczniów, co powoduje trudności w realizowaniu programu nauczania. Na razie produkcja warsztatów szkolnych przeznaczona jest dla Zakładu Napraw Tramwajów. Aby jednak wyczerpać program nauczania kto wie czy kierownictwo warsztatów nie będzie zmuszone zainteresować swoją produkcją innych przedsiębiorstw komunikacyjnych. Produkcję dla naszego przedsiębiorstwa ograniczają

przede wszystkim braki materiałowe i nadmiar w magazynach części takich samych jakie produkują uczniowie.

Plan produkcji warsztatów szkolnych obejmował w ubiegłym roku 240 pozycji części zamiennych do tramwajów. Plan ten przewidywał 17,5 ty-



Od lewej: Roman Maślanka i Włodzimierz Gałka uczniowie klasy I „b”, przy wykonywaniu tzw. roboty zastępczej — młotków.

siąca normogodzin, a zdolność produkcyjna warsztatów wynosi ponad 21,5 tysiąca normogodzin. Komentarz zbyteczny.

Uczniowie pracują na dwie zmiany w dwóch pomieszczeniach — warsztatach starym i nowym, również w ZNT, na przestarzałych maszynach. Odczuwają braki przyrządów i narzędzi. Ucząc się wykonują określoną produkcję. Im większy jej zakres opanują w okresie swojej nauki zawodu tym kwalifikacje ich będą większe o czym nie tylko kierownictwo warsztatów czy szkoły winno myśleć ale również przedsiębiorstwo, którego kiedyś zostaną pracownikami.

M. B.

W środę o trzynastej

W każdą środę o godzinie trzynastej w gabinecie Dyrektora MPK inż. Ignacego Wilka odbywa się operatywa aktywna społeczno-politycznego Przedsiębiorstwa. Wzięciem udziału w takiej naradzie 21 stycznia. Za prostokątnym stołem zasiadli: I Sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski, przewodniczący ZZ ZSMP Marian Szymański, przedstawiciele „Solidarności” Krzysztof Ogorzałek, Józef Warzecha i Henryk Lewandowski oraz protokolujący asystent Dyrektora — Antoni Kądziołka, no i gospodarz.

Głos zabierano w kolejności przedstawionej powyżej. Pierwszy mówił więc I Sekretarz KZ. Przede wszystkim poprosił K. Ogorzałka o możliwie pełną konfrontację informacji. Niestety bowiem jak dotąd o bie strony otrzymują niepełne wiadomości. W toku ostrej wymiany poglądów wyjaśniono sobie kilka drażliwych (wówczas) problemów dotyczących realizacji gdańskich porozumień. Ale już za moment między obydwojema stronami zapanowała pełna zgodność. R. Borowski poruszył bowiem sprawę pijaństwa, które szerzy się w MPK. „Ostatnio — mówił — przyszedł do nas jeden z członków Partii, aby bronić go, gdyż będzie

zwolniony za pijaństwo i kra- dzież. Nie będzie pobijania. Ten człowiek zostanie, także wyrzucony z PZPR”. Wpada mu niemal w słowo K. Ogorzałek — „My też mamy podobną historię, aktualnie czekamy, aż człowiek wróci ze zwolnienia chorobowego — potem go odpowiednio rozliczymy. Porządek musi być”. Ostatecznie pada wniosek o wzmożenie walki z pijaństwem. Członkowie obydwu związków deklarują, że nie będą w ogóle rozpatrywać odwołań od kar wymierzanych za pijaństwo. Nie będzie żadnej taryfy ulgowej.

Operatywa trwa dalej. Głos zabierają przedstawiciele obu związków, przewodniczący ZZ ZSMP. Mówią o sprawach nieraz drobnych, ale istotnych. Ot choćby problem racjonalnego wykorzystania warsztatów szkolnych, sprawę niejednakowego wynagrodzenia uczniów będących w tej samej klasie. Narada kończy się o 15.30. Wiele z poruszanych na niej problemów szerzej omawiamy w innych artykułach w tej gazecie. Do innych powrócimy wkrótce. A z operatywy wyniosłem wrażenie, że obecni na nim starają się na bieżąco reagować na najważniejsze problemy przedsiębiorstwa.

KG

ZAŁUJCIE!

Żałujcie wszyscy, coście nie skorzystali z zaproszenia naszego Działu Kultury w dniu 5 bm. do świetlicy przy ul. Bocheńskiej na spektakl poetycko-muzyczny pt. MÓWIE DO CIEBIE PO LATACH MILCZENIA”, na który złożyły się utwory laureata literackiej nagrody Nobla 1980 r. — CZESŁAWA MIŁOSZA.

Spektakl ten bowiem, poprzedzony odpowiednim słowem biograficznym asystenta filologii polskiej — Andrzeja Sulikowskiego, wykonany według scenariusza Andrzeja K. Torbusa przy muzyce i akompaniamencie Jolanty Szczerby-Kanik przez aktorów Teatru Ludowego w Krakowie: Zdzisławę Wilkównę, Andrzeja Gazdę, Krzysztofa Góreckiego i Jerzego Szęde, był wspaniałą uroczą duchową.

Ja wiem, że Koleżanka M. musiała lecieć za... a Kolega J. musiał gonić za... Ale czy samym brzuchem człowiek tylko żyje? Nie z brzucha, nawet pełnego, bez ducha!

„Jest jednym z nielicznych pisarzy w historii literatury polskiej, którzy spełnili marzenie, by ta literatura była nie tylko polska”.

Jest artysta, który nigdy nie sprzeniżerzył się ideałom pisarza-humanisty”.

zdań; poezja ta ma ocalać, ma bacznie obserwować otaczający świat i mówić prawdę, choćby to była prawda gorzka”.

„Jego twórczość jest monolityczna. Przed wojną należał do tych nielicznych, którzy przeczuli nadszycąca katastrofę i dali temu wyraz, dziś jego poezja przepełniona jest niepokojem o losy świata. W tym sensie jest poetą zaangażowanym, zaangażowanym w filozoficzną i moralną problematykę współczesności. To sprawia, że jego twórczość jest kontynuacją romantyzmu: w liryce jego żyje duch naszych wieszczów. Chciałbym, żeby jego dzieło mogło znaleźć licznych czytelników”.

Oto pare krótkich charakterystyk Miłosza i jego twórczości, napisanych kolejno przez Jana Pieszcachowicza, Jana Marxa, Jana Błońskiego i Stanisława Lema.

„Co zdążyś zrobić, to zostanie” — napisał Miłosz. Niechże zostaną po każdym z nas dobre czyny!

Wymienieni na początku aktorzy przybliżyli nam znakomicie choć skróto, twórczość Miłosza od jego pierwszych tomików po utwory najnowsze. Toteż należał im się słowa podzięk. Należą się one również organizatorowi spektaklu — Władysławowi Filipkiemu, synowi Jana — emerytowanego długoletniego pracownika MPK a bratu wybitnego aktora i reżysera — Ryszarda.

CZESŁAW DYŁOWICZ

(Dokończenie ze str. 1)

nie może być omnibusem. Skąd więc bierze się zgoda dyrektora na takie przesunięcia?

S. Kostro: Trudno mi odpowiedzieć na postawione przez pana pytanie. Znam obecnie bardzo mało takich przykładów, ludzi przesuwanych tutaj gdzie indziej. Choć za poprzedniego dyrektora było ich więcej.

D. Żak: Mówię generalnie, nie o ostatnim okresie.

S. Kostro: Powodem tego jest, między innymi, katastroficzna sytuacja, jeżeli chodzi o kadre rezerwowe. Po prostu jej nie ma. Na palcach jednej ręki wyliczę stanowiska, na które w tej chwili mamy kandydatów w przypadku vacatów. Poza tym, niektórzy pracownicy nie wyrażają zgody na objęcie stanowiska kierowniczego.

D. Żak: Wniosek: ludzie bronią się przed stanowiskami kierowniczymi.

S. Kostro: Pracownicy wiedzą, że cały szereg spraw nie jest prawidłowo zorganizowanych i nie chcą za to ponosić odpowiedzialności. Wiele zagadnień nie jest uregulowanych z przyczyn zależnych od władz zwierzchnich, inne zaś zależą od naszych prawidłowych decyzji w przedsiębiorstwie. Od decyzji, na które niestety — kierownicy niższych szczebli nie zawsze mają wpływ. A nikt chyba z nas nie chciałby odpowiadać za coś, na co nie ma wpływu. Jeżeli chodzi o organizację, to my stale raczkujemy. Robimy często takie błędy, jak gdybyśmy chcieli zrobić komuś na złość.

D. Żak: A kto jest temu winien?

S. Kostro: Nie mamy ani fachowców, ani należytych warunków i klimatu na różnych szczeblach zarządzania i w komórkach odpowiedzialnych za organizację pracy w przedsiębiorstwie. Większość kierujących uważa za najważniejsze posiadanie w swojej komórce odpowiedniej ilości kierowników, między których należy rozdzielić pracę i odpowiedzialność. Zmieniają się kierownicy na różnych szczeblach a wraz z nimi organizacja — stosownie do poglądów — a nie obiektywnej analizy sytuacji i zadań przedsiębiorstwa. Należałoby powołać branżową komórkę organizacji pracy, która powinna współpracować z sekcjami technicznymi, ekonomicznymi, kierownikami zakładów. Bo najłatwiej to widać narysować schemat organizacyjny, porozdzielić odpowiedzialność komórki i zabawa skończona. A chodzi przecież o usprawnienie pracy o ustalenie najdroższego obiegu załatwienia spraw. A my stale robimy na przecie. Przecież takie rzeczy najpierw przez pewien czas powinny być projektowo wdrażane. Ja też jako kierownik Działu Organizacji i Zarządzania tak nie pracowałam bo nie miałam możliwości ani czasu na dogłębną analizę zachodzących zmian. Nie miałam też w wielu dziedzinach możliwości współpracy ze specjalistycznymi służbami w wydziałach gdyż ich nie było. Myślę o sekcjach technicznych i ekonomicznych. Sekcje techniczne tworzyliśmy w zakładach pracy przed dwoma laty, zaś ekonomiczne — moim zdaniem — zajmują się stroną formalną ekonomii (opracowywanie planów i sprawozdawczością). Służba ekonomiczna nie zadaje sobie trudu współorganizowania i inspirowania ekonomicznego działania na podstawowych stanowiskach pracy. Nie wiem, czy w którymkolwiek zakładzie prowadzący pojazdy informowani są o tym jak kształtują się koszty eksploatacji pojazdu, który pracownik stale prowadzi.

K. Gacek: A może spróbować zastosować jakieś mechanizmy, żeby na przykład zmusić nas do zastanowienia się nad usprawnieniem pracy, bo to będzie w naszym interesie.

S. Kostro: Takie działania są prowadzone obecnie. Ale nie tak dawno były przecież wskazówki dyrektorskie. Trzeba było na przykład zwiększyć ilość zwolnień. Nikogo nie obchodziło w jaki sposób. Musiałam powiedzieć: „Kolego Rumian proszę dać do zwolnienia bumelantów, którzy

mają po trzy nieusprawiedliwione nieobecności. Trzystemu ludzi z MPK trzeba było zwolnić. Faktem jest, że wypowiedzieliśmy umowy o pracę niedyscyplinowanym, ale taka ilość zwolnień w ciągu pół roku też niekorzystnie odbija się na organizacji pracy.

J. Dziuro: I dochodzimy do kierownika, którego naciskają z góry i biją z dołu, bo przecież to on zwalnia.

L. Rumian: Cóż, mógłbym powiedzieć, że taki mam „przekaz” i ręką do tego nie przykładam. Ale przecież mnie również obowiązuje jakaś lojalność. Dla kierowników, już od szczebla mistrzów istotne jest to, że my oszczędzając rocznie na etacie umysłowym około 60 tysięcy zł, tracimy kadre rezerwowe. Bo przecież najpierw każdego trzeba przyuczyć do zawodu...

D. Żak: Był okres, kiedy w trakcji tramwajowej było wielu absolwentów Politechniki. I nie mieli oni żadnych perspektyw awansu, awansowało się ludzi zupełnie innych, nie zawsze były to właściwe decyzje.

L. Rumian: Nie zgadzam się, że młodzi ludzie po studiach nie mieli perspektywy awansu. Szereg lat temu i w trakcji autobusowej było wielu młodych, którzy zaczynali od stopnia referenta i stopniowo awansowali. W ten sposób wytworzyła się konkurencja. Ci na wyższych stanowiskach po-

czuli, że trzeba się doskonalić, bo kto inny zajmie ich miejsce. I to jest prawidłowe. Ja na przykład chciałbym mieć świadomość, że jest człowiek, który mógłby mnie zastąpić. Zmiana odbywałaby się łagodnie. Ale dobry kierownik musi przejść od samego dołu, bo po Politechnice nie zna on specyfiki przedsiębiorstwa.

S. Kostro: Dwukrotnie ostatnio kierownicy odmówili im przyjęcia do pracy absolwentów wyższych uczelni, choć mieli wolne etaty. Tymczasem, że im inżynierów nie potrzeba. A potem był komentarz, że boją się konkurencji.

D. Żak: Z trakcji szynowej, nie mówię o autobusach, bo tam sytuacji nie znam, ogromna większość tych ludzi odezła z dużym rozgoryczeniem. W tym wiele wartościowych jednostek. Bo kierownicy bali się zagrożenia.

L. Rumian: Absolwent Politechniki, czy innej uczelni musi wejść w spokojny rytm pracy. Przecież mogą podać przykłady wielu ludzi, którzy po prostu nie wytrzymali tempa i najrozmaitszych nacisków, właśnie największych na dole. Kierownik musi trochę popracować z ludźmi. Także i w swoim prywatnym czasie, a tych umiejętności nie zdobywa się z dnia na dzień. Dlatego trzeba wchodzić spokojnie w rytm pracy, po to, żeby potem znosić wszystkie obciążenia i na przykład Święta Bożego Narodzenia spędzać w zajęznie i nie upominać się o dodatkowe wynagrodzenie.

J. Dziuro: Panie kierowniku, konkretne pytanie, czy obecnie jest ktoś, komu mógłby pan powierzyć bez oporów swoje stanowisko?

L. Rumian: Nie, aktualnie nie mam w Zakładzie Bieżącej takiej kadry kierowniczej. To jest efekt szybkich zmian karnia na podstawowych stanowiskach pracy. Nie wiem, czy w którymkolwiek zakładzie prowadzący pojazdy informowani są o tym jak kształtują się koszty eksploatacji pojazdu, który pracownik stale prowadzi.

K. Gacek: A może spróbować zastosować jakieś mechanizmy, żeby na przykład zmusić nas do zastanowienia się nad usprawnieniem pracy, bo to będzie w naszym interesie.

S. Kostro: Takie działania są prowadzone obecnie. Ale nie tak dawno były przecież wskazówki dyrektorskie. Trzeba było na przykład zwiększyć ilość zwolnień. Nikogo nie obchodziło w jaki sposób. Musiałam powiedzieć: „Kolego Rumian proszę dać do zwolnienia bumelantów, którzy

tu państwo, że był okres, kiedy była grupa ludzi, która miała szansę objąć stanowiska kierownicze, miała ku temu predyspozycje. Ale wtedy była inna sytuacja, nie trzeba było walczyć o każdą część, nie było takiego stanu prawnego, który uniemożliwiał kierownikowi jakiegokolwiek działania. A dziś człowiek musi pomyśleć, czy podola sytuacji, bo przecież musi wiedzieć, że od razu będzie złym kierownikiem, nie ze swojej winy.

D. Żak: Pan Rumian tu mówi, że nie ma kadry kierowniczej, bo praca jest trudna, ale dlaczego inaczej sytuacja wygląda w Hucie Lenina, gdzie praca jest o wiele trudniejsza, a jednak 35 procent mistrzów ma dyplomy wyższych uczelni? Dlatego nie przekonuje mnie ten argument. Przekonują mnie natomiast argumenty ekonomiczne.

L. Rumian: Nie znam Huty, ale sądzę, że wielu ludzi zaczyna tam od stanowisk fizycznych. Ja mógłbym przyjąć człowieka na monter, ale na to magister inżynier nie pójdzie, tym bardziej, że mechanicy czy monterzy go po prostu wykpią. Chciałbym mieć kadre mistrzowską z wyższym wykształceniem.

S. Dyląg: Ja widzę jeszcze jeden problem. U nas jest za dużo kierowników. W moim

zakładzie, że był okres, kiedy była grupa ludzi, która miała szansę objąć stanowiska kierownicze, miała ku temu predyspozycje. Ale wtedy była inna sytuacja, nie trzeba było walczyć o każdą część, nie było takiego stanu prawnego, który uniemożliwiał kierownikowi jakiegokolwiek działania. A dziś człowiek musi pomyśleć, czy podola sytuacji, bo przecież musi wiedzieć, że od razu będzie złym kierownikiem, nie ze swojej winy.

S. Kostro: Kierownikom niestety brak umiejętności wydawania uzasadnionych trafnych decyzji. Doprawdy, nie tak wielu to potrafi.

K. Gacek: To chyba problem nie tylko MPK-owski, lecz ogólnokrajowy.

J. Dziuro: Jeden z wniosków „Solidarności” brzmi, by stanowiska kierownicze obsadzać ludźmi z MPK. Nie „pożyczać” z innych przedsiębiorstw. A tymczasem kadry rezerwowej nie ma.

D. Żak: O tym powinna myśleć dyrekcja. Kadra rezerwowa musi być, wówczas osiągniemy to, że będzie lepsza praca kierowników, którzy poczują się zagrożeni, a także odejście kierownika nie spowoduje kataklizmu, tak jak dzieje się to dzisiaj.

J. Dziuro: Co wobec tego, zdaniem państwa, należy zrobić?

D. Żak: Przede wszystkim należy dbać o absolwentów, którzy do nas przychodzą. Oni muszą widzieć przed sobą możliwość awansu. Ale nie można też człowieka świeżo po studiach, nawet bez rocznego stażu pracy robić kierownikiem.

S. Kostro: Robi mu się po prostu krzywdę.

ów wewnątrz przedsiębior-

stwa.

L. Rumian: Tak nie może być, bo nie można naruszać zasad awansowania, by nie doprowadzić do bezholowia. Sądzę, że kierownik sekcji zgodziłby się na awans, gdyby nie wchodził w ciężkim okresie, gdyby nie musiał nagłe za wszystko odpowiadać.

J. Dziuro: Ale ja powrócę do pytania, co zrobić żebyśmy mieli kadre rezerwowe?

S. Kostro: Należy przyjmować do pracy młodych ludzi i uczyć ich przede wszystkim na dobrych wzorach.

L. Rumian: Oni muszą łagodnie wraść w przedsiębiorstwo.

S. Kostro: A ponadto musimy zmieniać i politykę kadrową i asymilowania ludzi. Więcej także powinniśmy pracować z brygadystami i innymi pracownikami na nie kierowniczych stanowiskach, którzy nadają się na mistrzów.

L. Rumian: Awansujemy takich. Tylko, że to powinna być naturalna selekcja, także i poprzez konkurencję z ludźmi przychodzącymi z zewnątrz, absolwentami wyższych uczelni. Tym bardziej, że technika idzie do przodu. I musimy korzystać z coraz bardziej wykształconych ludzi. Nau-

czyliśmy się pracować w sposób prymitywny. Dlatego zaskoczył nas „berliet” w trakcji samochodowej, czy wóz „105-N” w szynowej. Nagle poja-

L. Rumian: Na pewno tak. Ale przynajmniej około czterech lat.

K. Maciejowski: Dobry kierownik powinien potrafić wszystko. A tymczasem absolwent przychodzi i czy nie byłoby korzystniej, zamiast robić z niego kierownika stworzyć specjalną komórkę dwóch — trzech ludzi i niech się zabiorą za obniżkę kosztów.

L. Rumian: Nie, jeżeli mamy wychowywać kadre kierowniczą rezerwową, to musimy dawać ich tam, gdzie ci ludzie są nam najbardziej potrzebni. Jeżeli posadzimy ich za biurkiem i każemy „wyszukiwać” sobie zadania, to oni wspaniale to będą robić, ale my nie będziemy mieć z nich żadnego pożytku — mało, oni nie pójdą pracować na tę pierwszą linię, bo im to będzie niewygodnie. Przyszycząją się nawet do tego, że mniej zarabiają.

S. Kostro: A jeżeli mistrz będzie ekonomicznie nie wykwalifikowany, to dalej będzie źle.

L. Rumian: Był kiedyś pracownik, który zaczął jako referent w Dziale Technicznym, ale ze zleceniem pracy w warsztacie. Nawet się ludzie trochę śmiali, bo chodzili i ważyli ile smaru zużywa się na przesmarowanie punktów smarowniczych. W rezultacie jego praca dała konkretne efekty, a on poznał robotę w warsztacie. I ludzie wspominali go jako dobrego kierownika, bo nim po paru latach został.

K. Maciejowski: Większe jest prawdopodobieństwo, że z kilkusetosobowej załogi wyłowimy kilku ludzi o predyspozycjach kierowniczych, niż że predyspozycje, te będzie miało kilku inżynierów z dyplomem, którzy akurat przyjdą do zakładu.

L. Rumian: Ja nie kwestionuję faktu, że kadra powinna być własnego chowu. Wielu ludzi tracimy przez to, że zbyt szybko wchodzi oni w rytm, którego nie mogą wytrzymać.

J. Dziuro: Jak pani, pani dyrektor widzi swoją rolę w polityce kadrowej?

S. Kostro: Moim zadaniem jest tworzenie kadry rezerwowej dla przedsiębiorstwa wspólnie z kierownikami pionów i zakładów. Także szkolenie tej kadry to zadanie pionu pracowniczego. Model tego szkolenia trzeba przemysleć, aby to nie były wykłady, jak dotychczas.

L. Rumian: Tylko, że człowiek nie może iść na szkolenie i dowiedzieć się rzeczy, które przestają mu być potrzebne natychmiast po powrocie do macierzystej jednostki, gdzie jest zupełnie inna rzeczywistość.

S. Kostro: Ale ja myślę o szkoleniu zupełnie innym. Powinniśmy szkolić kadre kierunkowo, określając w przybliżeniu, na jakie konkretne stanowisko planujemy konkretnych pracowników, oczywiście w przybliżeniu, ale z tolerancją kilku stanowisk zaledwie.

D. Żak: Niedawno organizowano u nas kurs. Obejmował około stu godzin z zakresu technologii, materiałoznawstwa, normowania pracy. Na szczęście zostało to przerwane. Wykładowcami byli pracownicy MPK. Jaki pożytek z takich szkoleń, tym bardziej, że chodzili tam specjaliści z najrozmaitszych dziedzin, którym poszczególne wykłady były zupełnie zbędne. Szkolenie jest konieczne, ale dlaczego nie korzystamy z uczelni i ich laboratoriów, sprzętu, wykładowców?

L. Rumian: Tylko, że czasem trzeba ludziom i na silę wcisnąć podstawowe wiadomości. Stąd tych ogólnych szkoleń podstawowych tak bym generalnie nie potępiał. A poza tym chciałem zwrócić uwagę, że człowiek nie może tak konkretnie mieć określonego przyszłego stanowiska. Bo wówczas będzie czekał na kade półknięcie zwierzchnika, a niekiedy, może i „podgryzał”.

J. Dziuro: Porozmawialiśmy więc sobie. Oczywiście problemów nie wyczerpaliśmy, bo wyczerpać ich nie sposób, mamy jednak nadzieję, że ta dyskusja zainteresuje naszych pracowników. Zarówno kierowników jak i podwładnych.

J. DZIURO
K. GACEK

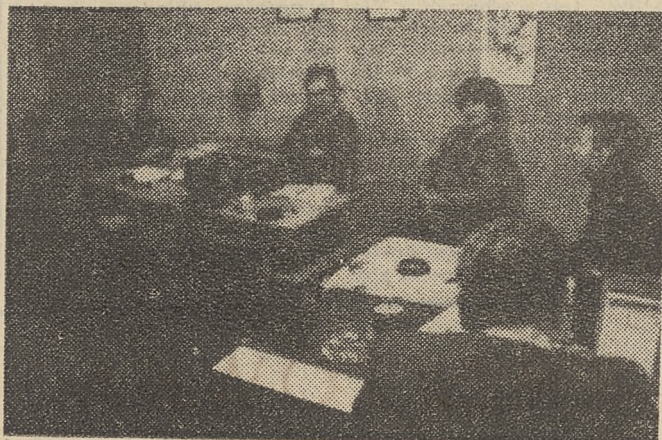
Ciche konflikty, o których dziś głośno

Zakładzie o trzech za dużo. Ten najniższy nie jest już w stanie nic załatwić. Ot, jest 9 ludzi w dziale, ale właśnie wczoraj mieliśmy problem, bo ktoś doszedł do wniosku, że oprócz kierownika działu, musi być jeszcze kierownik sekcji. Wiemy, że chodzi tylko o pieniądze, ale wobec tego, co to za kierownik.

S. Kostro: To wynika między innymi z tego, że słaby kierownik tworzy etat drugiego.



On jeden, kier. ZEA Bieżącej Leszek Rumian...



...i oni: (od lewej) kier. Działu Prasowo-Radiowego mgr J. Dziuro, dyr. ds. pracownicznych mgr St. Kostro, red. mgr K. Gacek, specjalista ds. technologii ZET Podgórze D. Żak i przew. Komisji Zakładowej „Solidarność” w ZET Nowa Huta K. Maciejowski.

giego kierownika do podziału odpowiedzialności, a przecież my powinniśmy przyjmować ludzi z praktycznymi, wysokimi kwalifikacjami na stanowiska kierownicze, a jednocześnie muszą oni mieć taki zakres działania, aby mogli wykonać swoje obowiązki w czasie pracy.

S. Dyląg: Gdyby byli silni mistrzowie, to nie trzeba byłoby kierowników, a tak kierownicy, zastępcy, zastępców i każda wiadomość od pracownika do kierownika zostanie po drodze dokładnie

D. Żak: A przecież człowiek po studiach, tak jak mówił pan Rumian, musi jeszcze nauczyć się przedsiębiorstwa.

S. Kostro: Jest jeszcze jedna sprawa. Błędna polityka placowa. Kierownik sekcji w zakładzie zarabia tyle samo co kierownik działu w przedsiębiorstwie, mimo że praca jest daleko mniej różnorodna, mniejsza odpowiedzialność z uwagi na mniejszy zasięg działania. W tej sytuacji

wył się układy elektroniczne. Naprawiający je człowiek musi wiedzieć, jak to działa.

S. Kostro: Musimy pogłębiać też ich wiedzę socjologiczną, psychologiczną, te sprawy dla kadry kierowniczej są bardzo ważne.

J. Dziuro: No dobrze, ale ciągle pytam, kto się powinien tym zająć? W zakładzie, kierownik, a wyżej?

S. Kostro: Ale zastępcą kierownika powinien zająć się już dyrektor.

J. Dziuro: I gdy kierownik przychodzi do pani, to ma szansę załatwienia etatu.

S. Kostro: Oczywiście: zawsze uwzględniamy obsadę stanowisk kierowniczych i wspólnie podejmujemy decyzje. Nigdy nie zatwierdzałem odmownie nikogo z kierowników, chyba, że miałam do tego podstawy.

J. Dziuro: Kierownik Rumian jest zdziwiony.

S. Kostro: Jeżeli kandydat się nadaje, dyrekcja nie stawia przeszkód.

L. Rumian: Tak, każdy jest przyjmowany, jest tylko problem ilości etatów. Bo co mi z kandydatów, skoro nie mogę ich przyjąć.

J. Dziuro: Pan mówił, że nie ma pan aktualnie następcy.

L. Rumian: Tak, bo ten człowiek musi mieć wiadomości o działaniu zakładu, co najmniej takie jak ja.

K. Gacek: A trudno, żeby miał, skoro pracuje u pana rok i gdzie dalej.

J. Dziuro: Czy może pan wybrać z zatrudnionych w swoim zakładzie kogoś kogoś mógłby pan z myślą o tego typu awansie wykazać i przygotować do pełnienia funkcji kierowniczej?

L. Rumian: Być może tak, ale na to trzeba półtora do dwóch lat. Może będę miał i dwóch. Ale on musi chcieć, wiedzieć o wielu rzeczach, nie zalać się, nie może być dobry w technice, ani nie mieć pojęcia o ekonomii. Musi umieć też dogadać się z fachowcami.

D. Żak: I tu największa rola pana.

J. Dziuro: To znaczy pan powinien zlecać określone zadania, żeby się uczyli.

L. Rumian: W operatywnych zakładach staram się uwzględniać wszystkie sprawy. Ludzie się nudzą, ziewają, ale potem, sami nie wiedzą skąd przynajmniej te podstawowe informacje mają. I nagle okazują się one przydatne.

K. Maciejowski: Ile czasu trzeba poświęcić, żeby zrobić z absolwenta wyższej uczelni kierownika?

S. Kostro: To są indywidualne sprawy.

W nr 1 „Sygnałów” z bieżącego roku zasygnalizowałem zaniepokojenie dalszym losem naszego przyzakładowego klubu sportowego. Tym tekstem biję na alarm! Jutro może być już za późno. Ale może po kolei.

Po opublikowaniu artykułu „Gdzie się potoczy piłka?” przedstawił mi NSZZ „Solidarność” zaprosił mnie na spotkanie z prezesem ZKS Tramwaj mgr inż. Marianem Kalinowskim w sprawie przyszłości klubu. Zjawiłem się u prezesa pierwszy.

— Nie widzę potrzeby udziału prasy w dziesiątym spotkaniu. Skąd pan się tu wziął? — zapytał prezes. — A skoro „Solidarność” sobie życzy to proszę, niech pan zostanie. Ale nie sądzę, by informacje z tej narady mogły zainteresować załogę. Jest to spotkanie robocze. Proszę, aby pan o nim nie pisał. A poza tym mam do pana pretensje o poprzedni artykuł. Niech pan nam wskaże ludzi chętnych do działania w klubie. Napisał pan przecież, że zna takich, którzy chętnie by popracowali w sekcji piłki nożnej.

Nie chciałem, aby ktoś posądził mnie o złą wolę. O przebiegu spotkania z udziałem „Solidarności” i przewodniczącego związku branżowego Ryszarda Laskowskiego, powiem więc tylko tyle, że dotyczyło spraw finansowych. Kwestii, które niestety stanowią być albo nie być nawet dla klubu A-klasowego.

Nie mogę jednak przejść obojętnie obok wypowiedzi, które nastąpiły już po oficjalnym spotkaniu. Oto troje obecnych na sali wiceprezów (ja najprawdopodobniej byłem czwartym, ale o tym za chwilę) stwierdziło wyraźnie:

— Zostaliśmy zmuszeni do podjęcia tej działalności. Nam na klubie nie zależy.

Na początku wyjaśnię, że nie wierzę dyrektorowi Kalinowskiemu. Może się na mnie obrażać do woli, ale nie uważam, że zupełnie mu na klubie nie zależy. Mogę uwierzyć, że został zmuszony do objęcia funkcji prezesa, ale jest zbyt uczciwym człowiekiem, by nie zależało mu na organizacji, która kieruje. Zresztą najlepszy dowód, że obraził się za stwierdzenie „Prezesów jest coś sześciu, a my znamy tylko jednego”. Tym jednym jest właśnie mgr Kalinowski. Tylko człowiek, któremu naprawdę na czymś zależy mógł się więc w tym momencie obrazić. Zresztą jednym z tych nieznanym zawodnikom prezesów jest... niżej podpisany. Kiedyś (mniej więcej półtora roku temu) powiadomiono

niego, niewielkiego klubu sportowego, uważam po prostu za nieporozumienie.

Następnie pani dyrektor powiedziała zdanie przytoczone już wyżej:

— Zostałam zmuszona do objęcia funkcji w klubie. Od co najmniej roku mówię, że należy do minimum zredukować wydatki na ten cel.

I tu nie ma zgody pani dyrektor! Nieraz zdarzało mi się widywać panią na meczach. Czy bywała na nich pani długo, że to było w MPK „modne”?

Już tylko jako zwykła złośliwość pozwolę sobie potraktować wypowiedź dotyczącą

mojej podległości służbowej wobec pani. Nie jest to chyba najczystszy chwyt w polemice.

A wracając do klubu i jego przyszłości, jestem przekonany, że o tej sprawie powinna się wypowiedzieć załoga. Faktem jest, że bolączką całego naszego ruchu sportowego jest rozrzućność. Nasz klub powinien istnieć dalej, ale pod warunkiem, że potrafi sobie wypracować sam część środków na działalność. W jaki sposób? Tu ogłaszam przetarg nieograniczony na dobre pomysły. Mogą wziąć w nim udział wszyscy, dla których ZKS „Tramwaj” nie jest tylko zbędnym obciążeniem funduszu społecznego przedsiębiorstwa. Każdy pomysł jest dobry, w każdym razie lepszy od obecnego marazmu. I mam nadzieję, że nie ma racji inż. Kalinowski, który twierdzi, że jestem naiwny, sądząc, że moje pisanie o klubie sportowym przyniesie odzew. (Jeszcze jeden dowód na to, że prezes choć pesymistycznie, a może tylko reali-

stycznie, usposobiony, nie jest obojętny na sprawy klubu).

I jeszcze sprawa zawodników. Muszą oni zrozumieć (nie do wszystkich, rzecz jasna, adresuję tę uwagę), że z klubu nie można tylko brać. Przyszły inne czasy. Może podobne do tych, które z lekka w oku wspominali na spotkaniu (daruje pan prezes, że uchylił ręką tajemniczy niegdyśsi zawodnicy Marian Kalinowski, Henryk Lewandowski i Stanisław Dyląg wreszcie, który niegdyś grywał za ciastko, ewentualnie obiad na wyjeździe w pierwszoligowej drużynie piłki ręcznej. Jak to czasy? Zapytajcie panowie Wiesława Chajdeckiego i Mariana Korymę z sekcji tenisa stołowego, dla których nie skończyły się one dotąd. Może dlatego do działania tej sekcji nikst na spotkaniu nie miał zastrzeżeń?

Sądzę panowie, że i teraz załoga przyniesie nieco okoła ulatwienia płynące dla was z powodu uprawiania piłki nożnej, ale pod warunkiem, że nie będą one rażące, i że w zamian będziecie autentycznymi kolegami z pracy, poświęcającymi się swojej pasji. Jestem przekonany, że gdy ludzie stwierdzą, że staracie się jak najlepiej pracować i grać, i że nie jest wam łatwo, sami przyjdą wam z pomocą. Zresztą mogą coś na ten temat powiedzieć ci spośród was, którzy i dotychczas rzetelnie pracowali. A wówczas skończą się dyskusje na temat: ilu ludzi korzysta z pieniędzy przeznaczanych na klub sportowy? Okaze się że cała załoga.

Sądzę panowie, że i teraz załoga przyniesie nieco okoła ulatwienia płynące dla was z powodu uprawiania piłki nożnej, ale pod warunkiem, że nie będą one rażące, i że w zamian będziecie autentycznymi kolegami z pracy, poświęcającymi się swojej pasji. Jestem przekonany, że gdy ludzie stwierdzą, że staracie się jak najlepiej pracować i grać, i że nie jest wam łatwo, sami przyjdą wam z pomocą. Zresztą mogą coś na ten temat powiedzieć ci spośród was, którzy i dotychczas rzetelnie pracowali. A wówczas skończą się dyskusje na temat: ilu ludzi korzysta z pieniędzy przeznaczanych na klub sportowy? Okaze się że cała załoga.

Artkuł w zamierzeniu jest kontrowersyjny. Mam nadzieję, że spowoduje on reakcje, w postaci listów do redakcji. Jeżeli nie, będzie to dowód, że klub należy po prostu zlikwidować i nie podrażać go ludziami tak jak kukułcze jajo, wbrew ich woli.

KRZYSZTOF GACEK

„Chcąc mnie poznać nie ze mną trzeba być, lecz we mnie”

...To hasło zdobyło świetlicę w ZET Podgórze 5 lutego, gdy pracownicy tej zajezdni wręczali ufundowaną przez siebie książeczkę oszczędnościową 15-letniej Małgosi Kuderskiej. Naszej Małgosi — jak wielokrotnie mówili przedstawiciele załogi. Było to naprawdę niecodzienne spotkanie. Licznie stawili się na nie fundatorzy książeczki, przybyli przedstawiciele kolektywu Zakładu, Dyrekcji Przedsiębiorstwa.

Małgosia przybyła ze swoją babcią — Michaliną. Obie były bardzo wzruszone, gdy I Sekretarz II OOP Jan Piotrowski mówił, że los nie zawsze jest człowiekowi przychylny, tak jak nieprzychylny był Małgosi, której rodzice zginęli tragicznie w 1972 roku.

Książeczkę oszczędnościową z wkładem 27 tysięcy złotych wręczył Feliks Sroka, który prowadził akcję zbierania pieniędzy. Tu wyjaśnienie. Ufundowano książeczkę oszczędnościową, a nie mieszkaniową, jak projektowano, ponieważ Małgosia mieszka z babcią, po której odziedziczyła mieszkanie. Bohaterka spotkania, aktualnie uczennica Liceum Pedagogicznego podziękowała zebrany, mówiąc:

— Nie wiedziałam, że dostanę taką nagrodę od Załogi Zakładu Mam.

Przyłączyła się do tych słów i pani Michalina mówiąc: — Wzięłam to dziecko, żeby mi osłodziło, jeszcze resztę życia po śmieciach dzieci i polecam je Waszej opiece, bo nie wiem czy zdąży je wychować.

I jeszcze jedna uroczystość. Odmienna, ale uzupełniająca tę pierwszą. Pożegnanie odchodzących po wielu latach pracy na emeryturę Anny Kaczmarczyk, Teresy Kopeć i Heleny Mendel. Tak spłata się w jedną całość sprawa młodej wcho-dzącej dopiero w życie dziewczyny i zasłużonych długolet-nich pracowników.

Przewodniczący II Koła ZSMP Kucharzyk wręczył dziewczynie pamiątkowy album z podpisami załogi.

A na zakończenie tej relacji sprawa smutna. W numerze 17—18 z ubiegłego roku pisaliśmy o sprawie fundowania książeczki. Pisaliśmy w kontekście podejrzenia i pomówień, jakie otaczały Feliksa Sroka. Formułowano zarzuty poważne. I jak teraz wyglądacie panowie formułujący pochopnie i bezpodstawne sądy? Czy nie zabraknie wam odwagi by publicznie, tak jak oskarżaliście, przeprosić. Czekamy na list w tej sprawie. Chyba, że jesteście zwykłymi rozrabiaczami.

K. GACEK



PLOTKI NAJWYSZE

* Około dwóch tygodni trwała uporczywa walka dyrektora z chorobą. W tym stanie nie mógł napisać dużego artykułu do „Sygnałów”, podpisał za to z rozpedu zarządzenie powypadkowe n. 181.

* Dyrektor dał się wysłać do domu tylko na cztery dni i to na wyrażne żądanie współpracowników, by ich nie zaraził grypą. Nie ma to jak spełniać postulaty załogi. W czasie choroby pojawił się w pracy tylko dwa razy. W czasie nieobecności Dyrektora Gabinet z czarującym uśmiechem opowiadała dyr. Kostro Cóż, kobiecie odmówić nie sposób...

* Po liście otwartym do MAGTOS 55 „Ikarusów” podobno bierze kurs na Kraków. Pożyjemy, zobaczymy. W każdym razie dyrektorzy Kowalczyk i Kalinowski, już na wszelki wypadek martwią się, gdzie ustawią nabytek.

REWOLUCJE PODGABINETOWE:

* Mimo zapowiedzi spokoju pod Gabinetem było tłoczno. Były asystent Dyrektora p. Grabacki wnikliwie czytał artykuł „Dyrektor o schematach”, mgr inż. Kadziółka rów-

nież, mgr inż. Kadziółka nie może uwierzyć w szczęście i bardzo powoli wyprowadza się spod Gabinetu.

* Jedyną rzeczą której nie opanowała jeszcze mgr Długopolska jest sztuka podawania w odpowiednim momencie kawy porannej Dyrektorowi. Wbrew pozorom nawet za kawę można wypaść z gabinetu.

FORADNIK BRAMKARZA

(chwilowo w formie Dekalogu):

* „Nie będzie innych wilków w owczarni mojej”. Możliwości interpretacji ogromne, znaczy to jedynie, aby nie wchodzić Dyrektorowi w kompetencje i słowa. Tego naprawdę żaden szef nie lubi.

* „Pamiętaj, abyś dzień święty święcił”. Tyle dekalog. Rozwiązaliśmy tę zasadę w styczniu na sobotę. Dyrektor zwierzył się, że tylko czasami śni mu się nota z Narodowego Banku Polskiego, życzymy mu spokojnych snów (c.d.n.).

SPECJALISTA

P.S. Hi, hi. Przywódcą Zakładowy w PS nr 2 „Donosów” zidentyfikował siebie z Przywódcą Krajowym. Spełnienia, trzech ambitych zamiarów w najbliższym terminie życzę

ZAREAGOWALI

W odpowiedzi na artykuł pt. „Odpowie Ci Wiatr”, który ukazał się w „Sygnałach” MPK wydanie grudnia 1980 r. Wydział Eksploatacji Ruchu informuje, że istnieją w Krakowie końcówki, gdzie kończą bieg linie autobusowe, których celem jest dowiedzenie ludzi do zakładów pracy zlokalizowanych w bezpośredniej ich bliskości oraz odwiezienie do domów po skończeniu pracy. Należy tu zaliczyć Dworzec Autobusowy Cementownia, Centrum Administracyjne HiL, Borek Fałęcki oraz przystanki końcowe Bieżanów Bazy (linia „108”), Fadam (linia „157”), Podwierzbie (linia „158”), a także końcówkę na ul. Dąbrowskiego.

Nie można doprowadzić do tego aby autobusy kończące będ np. w Cementowni (6 linii) przyjeżdżały w równych odstępach czasowych począwszy od godz. 5.15—6.10 gdy wiadomo, że należy zagwarantować pracownikom czas potrzebny na dojeżdżenie do swojego miejsca pracy oraz dojazd innym środkiem lokomocji (np. tramwajem do Bramy Głównej HiL czy Walcowni) na godz. 6.00. Identyfikacja przedstawia się sprawa z odwozem pracowników kończących

zmianę rano o godz. 6.00. Konsekwencją tego jest, że w pewnych godzinach autobusy kursują w minimalnych odstępach czasu. Nadto informujemy, że pełna synchronizacja odjazdów linii na jakiegokolwiek końcówce autobusowej jest możliwa przy równej częstotliwości kursowania, która zależy od czasu trwania kursu i ilości znajdujących się na linii autobusów. Jest to stan praktycznie nie do osiągnięcia. Sztuczna synchronizacja stosuje się eliminując wspólnie oraz zbliżone odjazdy przez miejscowe zwiększenie czasu postoju autobusu na końcówce, co nie zawsze jest przychylne przyjęte przez pasażerów.

Np. dwie linie, których częstotliwość kursowania wynosi 10 i 7 min. miały tylko co trzeci odjazd w przyzwoitych odstępach czasu, natomiast pozostałe będą bardzo zbliżone lub identyczne.

Nadmienić należy, że z rejonu Cementowni, Borku Fałęckiego czy baz przemysłowych w Płaszowie nie wpłynęła do naszego Wydziału żadna skarga w sprawie zmiany godzin odjazdów autobusów.

Podobna sytuacja występuje

je w traleji tramwajowej gdzie dodatkowo pogarsza sprawę szczupłość petli końcowych oraz ich nadmierne zaęszczenie ilością linii tramwajowych oraz podciągami.

Przykład: Petla tramwajowa Dworzec Towarowy, gdzie rozpoczyna bieg 5 linii tramwajowych o częstotliwości kursowania 8—10 min. Logicznym jest, że tramwaje odjeżdżają będą z tej końcówki w odstępach 1—2 min., co w praktyce powoduje tworzenie się tzw. stad na wspólnych odcinkach tras. Drugi przykład to ul. 18-go Stycznia, gdzie kursują 4 linie tramwajowe z częstotliwością 6, 7, 7, 8 min. Na tym odcinku tramwaje muszą kursować przy idealnych warunkach ruchu w odstępach 1—1,5 min. Wystarczy dłuższy postój na przystanku lub skrzyżowaniu przed światłami, a będziemy mieć do czynienia z postojem dwóch lub więcej pojazdów tramwajowych. Nie wspominam już o takich odcinkach komunikacyjnych jak Raszowa, Mogiła czy Moja-kowskiego — Rewolucji Październikowej.

Reasumując w miarę zmian rozkładów jazdy będziemy bezwzględnie eliminować identyczne odjazdy środków komunikacji miejskiej z tych samych końcówek oraz dobierać takie odstępy czasowe aby

zadowolili one wszystkich naszych pasażerów, a także Służby Nadzoru Ruchu. Mając także na uwadze naszą dobrą współpracę w okresie obowiązków trasy komunikacji miejskiej oraz płynące z tego tytułu korzyści dla MPK zapraszam Ob. Redaktora Krzysztofa GACKA do Wydziału Eksploatacji Ruchu Sekcji Rozkładów Jazdy celem zapoznania się z pracą przy konstruowaniu rozkładów jazdy oraz wykorzystania wspólnych bardzo bogatych doświadczeń i spostrzeżeń.

Kierownik Sekcji Rozkładów Jazdy — Stanisław Rzeźnik

Od red. Dziękujemy za rzeczową i wyczerpującą odpowiedź na artykuł „wszechstronnie naświetlającą problem w nim poruszony. Za zaproszenie dziękuję i nie omieszkać skorzystać, gdyż sądzę, że problem układania rozkładów jazdy zainteresuje także naszych Czytelników. A na marginesie, chcielibyśmy dobrać podobnych wyjaśnień od zastępcy dyrektora ds. pracowników mgr Stanisławy Kostro w sprawie zaprzestania działalności 17—18 OHP. Sądzimy, że i w tej sprawie należałoby się załogę, wyjaśnienia od osób kompetentnych.

K.G.

Sprawa Madejowicza

(Dokończenie ze str. 1)

jasnień, bo służba wystawiona była niezgodnie z grafikiem, tylko czy tego rodzaju „dyskusja” była na miejscu?

Wracając jednak do A. Madejowicza, zebrani stwierdzili, że rzecz wcale nie w tym by kierownika wyrzucić. Oni chcą z nim po prostu współpracować. Czy potrafi się zmienić? Czy potrafi rządzić na zasadzie partnerstwa? Trudna to sprawa. Rządzenia można się nauczyć dyplomata trzeba być. Wszystko jednak można przy dobrej woli.

Kierownik Madejowicz przyrzekł zmienić swój stosunek do załogi. Ustalono ostatecznie, że zorganizowane zostanie zebranie załogi i tam wyjaśniona będzie sprawa do końca.

Antoni Madejowicz zdaniem kierownika Zakładu J. Kucharzkiego, zarządza dobrze.

Z ostatniej chwili.

Na naradzie roboczej 27. stycznia wyjaśniono sobie wzajemnie pretensje. Załoga zobowiązała zastępcę kierownika A. Madejowicza do zmiany postępowania.

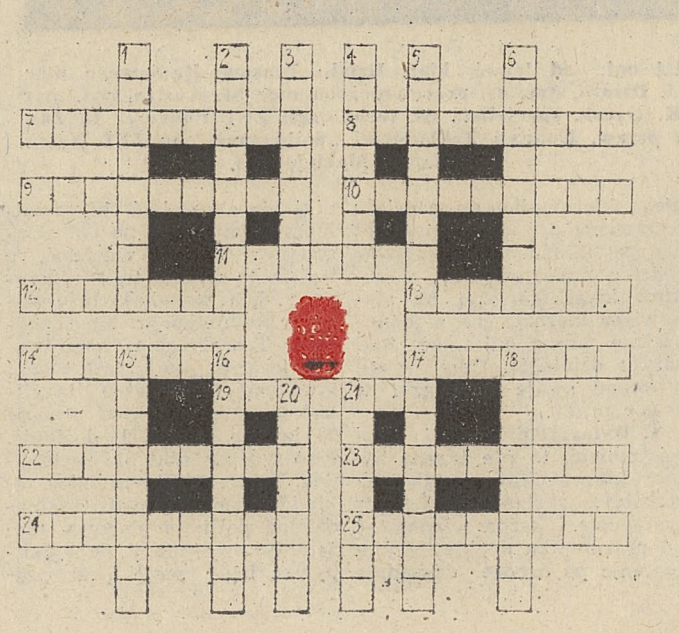
FILOMENA SERWIN

Od redakcji.

„Sprawa Madejowicza” nie jest sprawą wyjątkową. Co jakiś czas na naszych łamach gości konflikt między kierownikiem a pracownikami — ci ostatni niezadowoleni. Jakim winien być kierownik? O tym i innych sprawach związanych z kierowaniem zespołem ludzi mówią tak kierownicy jak i kierowani w artykule „Ciche konflikty, o których dziś głośno”.

Zachęcamy do lektury.

KRZYŻÓWKA



POZIOMO: 7) Niszczyciel min. 8) Aromatyczna roślina. 9) Z plotu. 10) Orzechy w lesie. 11) Napęd pojazdu. 12) Kolorowo we włosach. 13) Część maszyny elektrycznej z uzwojeniem. 14) Sklep w koszarach. 15) Ziemia pod szkłem. 16) But Indianina. 22) Towarzysz broni. 23) Pierwszy przypadek deklinacji. 24) Dziejopis. 25) Przedstawiciel delegat.

PIONOWO: 1) Staropolska nazwa słodkich win. 2) Świadczenie na utrzymanie nakazane przez sąd. 3) Kawalek drewna. 4) Zatrzymuje pojazd. 5) Dostojeństwo, powaga. 6) Obowiązuje tu reguła. 15) Sad specjalny. 16) Przedstawicielstwo za granicą. 17) Zdobienie przedmiotów drewnianych innym gatunkiem drzewa. 18) Kidnaperstwo. 20) Zmusił Napoleona do odwrotu spod Moskwy. 21) Dobry z niego czar.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NR 1

POZIOMO: olimpiada, napa-
parstek, regulator, perliczka,

rakieta, gwardia, żelazko, lampion, aneksja, interes, dedykacja, zegarykna, mastodont, o-barzanek.

PIONOWO: komputer, chałtura, czaprak, konopie, reporter, maseczka przystań, niecnota, asygnata, korytarz, traktat, rozkosz.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nagrodę wylosował p. Edward Płaziński, os. Wilowe 24/11 Nowa Huta; pracownik Zakładu Taksówek.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redakcja zespołu: Maria Bohaczewska, Janina Dłuzna, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin, zdjęcia Stanisław Makarewicz.

Adres Redakcji: MPK Kraków ul. Wawrzynów 15 w 73

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