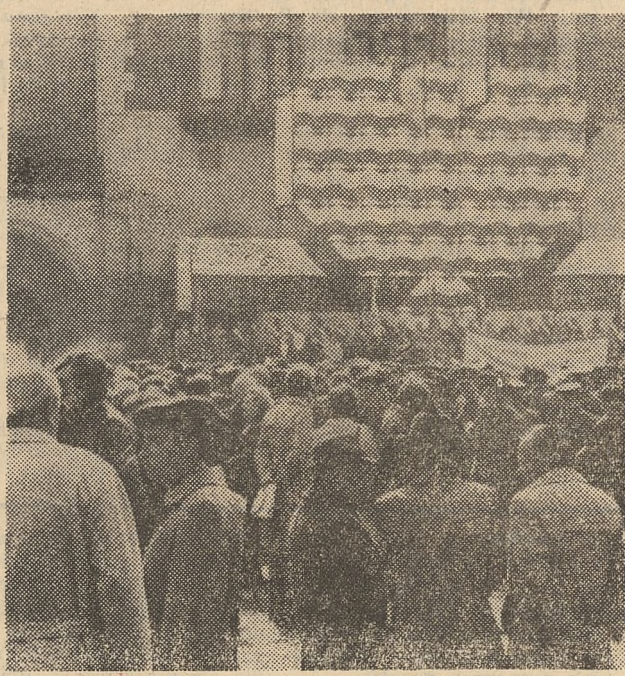




30. IV. w kinie „Związkowiec” odbyła się uroczysta akademii z okazji 1-majowego święta.



1. maja pracownicy MPK spotkali się na wiecu w Rynku.

15 dni
w MPK

„Najlepiej gdybys była świadkiem przeglądu autobusów, które przychodzą po remoncie” — radzi mi dawny kolega organizacyjny zastępcą kierownika zakładu eksploatacyjnego w Czyżynach inż. Zbigniew Nowak.

Ale przecież macie dokumentację. Przyjrzyjmy się pierwszemu autobusowi z brzegu, tak na chybił trafili.

Jest taki sławetny. Nie trzeba nawet szukać w wykazach, czy sprawozdaniach. O usterkach autobusu 22 818, który wrócił 9 lutego po remoncie kapitalnym ze słupskiego KPNA (Komunalne Przedsiębiorstwo Napraw Autobusów) wiedzą doskonale zarówno Z. Nowak jak i Stanisław Kłęk — kierowca-mechanik, który odbiera autobusy w Słupsku.

Miał tylko, tak z grubsza biorąc — stuki w przednim kole (bo oberwana szczęka), pęknięty blok silnika i wyciekające paliwo. Lakier po dwóch, trzech tygodniach spada ze wszystkich autobusów „po kapitalnym”, trudno więc by 22 818 był wyjątkiem.

Co robić z tak wyremontowanym „kapitalnie” autobu-

sem? Wyjścia nie ma, trzeba poprawiać „remont”.

Generalnie z wszystkich autobusów, które przychodzą ze Słupska odpada lakier. Odpada nawet wtedy gdy autobusy nie są eksploatowane. Dzieje się tak dlatego, bo lakier kładziony jest na nie-

wyczyszczoną blachę, bez żadnego podkładu.

Z zachwytem opowiadał pan Stanisław Kłęk o pojedynczych autobusach remontowanych w KPNA dla przedsiębiorstw, tyle, że nie komunalnych. Marzy się nam, by tak były lakierowane także nasze.

Nieczęsto się zdarza by odbierający autobusy z remontu zastali je kompletne i bez usterek. Po przyjeździe na miejsce zaczyna się gonitwa po wydziałach i zebranie by zechciano uzupełnić braki. Wszystkiego trzeba dopilnować samemu. Onegdaj był zatrudniony przez nasze przedsiębiorstwo na pół etatu pracownik w Słupsku, który ba-

dał stan techniczny wyremontowanych autobusów. Aktualnie go nie ma. Robią to ci, którzy po autobusy jeżdżą.

Bywa i tak, że, by można było zabrać „wyremontowany” autobus przez Komunalne Przedsiębiorstwo Napraw Autobusów w Słupsku trzeba u-

pełniać je częściami wyciąganymi z... autobusów przywiezionych do remontu. To wiedzą ci, którzy autobusy odbierają, często jednak stwierdza się usterki dopiero w drodze, bądź już w Krakowie, po paru dniach eksploatacji.

Tym to sposobem remont kapitalny jest wyrażeniem bez pokrycia. Na usprawiedliwienie KPNA dodać należy, że i u nich części zamiennych i surowców brak. Nagminnie brakuje uszczelki do drzwi, szyb. Często w Słupsku nie wymienia się całych elementów obłachowania. Maluje przegniele elementy i byle za bramę.

Ostatnio jednak przedsiębior-

stwa komunikacyjne — boć nie tylko nasze autobusy są w takim stanie — zaczynają się buntować. Nie odbierała na przykład 18 autobusów Łódź przez cały tydzień. Teraz łódzkie autobusy remontowane są solidnie. Szkoda, że to jedyny sposób na wyko-

panie uczciwie remontu.

W KPNA nie robią remontów podwozia MTO-30 (rabowskie), nie robią też hamulców. Jeżeli autobus przyholowany jest do remontu bez hamulców, bez nich jest także po remoncie.

Nowe autobusy kwalifikowane są do remontu kapitalnego po 250 tysiącach kilometrów przebiegu, autobusy po remoncie wytrzymują już tylko 80 tysięcy kilometrów.

Nowy autobus kosztował 550 tysięcy złotych — „Jelczy” już się nie produkuje — podstawowy koszt remontu kapitalnego 295 tysięcy złotych. Zważywszy, że po remoncie konieczne są „poprawki”, że średnio w jedną stronę koszt

paliwa wynosi 2850 złotych, że przebieg wynosi 80 tysięcy kilometrów po remoncie, chyba nie bardzo to wszystko się opłaca.

Czy jest jednak inne wyjście? Wprawdzie ponoc — nie sprawdzałam — na Zachodzie remontów kapitalnych się nie przeprowadza (po przebiegu autobusy idą do kasacji) no, ale w zasadzie wszystko w gospodarce na Zachodzie jest inaczej. U nas, gdybyśmy kasowali a nie remontowali autobusów — bez względu na to czy byłoby to ekonomiczniejsze — nie mielibyśmy po prostu czym wozić ludzi. Jeżeli już jednak istnieje to zło konieczne, dobrze by było, by nie trzeba remontować po remoncie i to elementów podstawowych takich jak skrzynie biegów, silniki, nie regenerowane końcówki pomp wtryskowych i ten odpadający lakier. Wprawdzie stosowana tu jest zasada reklamacji, gdybyż ona była wyjątkiem, a nie codziennością.

Autobusy w naprawie kapitalnej nie są dla nas jednostkami w inwentarzu, bo zaplanowanych na rok bieżący jest 107 „Jelczy” kwalifikować się będzie jednak większość.

F. SERWIN

● Przyjaciele kierowcy 3336 radzili 14 maja br. by poszedł do lekarza. Powód i rodzaj dolegliwości? 13 maja na przystanku końcowym 201 w Borku Fałęckim o godzinie 22.15 chcąc zjechać do zajezdni usiłował obudzić śpiącego i pijanego pasażera, który zresztą zrobił już kilka „kółek” i miał dość czasu by „odpocząć”. Pasażer w obrobie zakłóconego snu... ugryzł kierowcę w palec. Miejsmy nadzieję, że bolesna „szczepionka” nie będzie kierowcy potrzebna.

● Zakład Zaopatrzenia Materiałowego po raz drugi... całuje klamki by załatać... lady podgrzewane typu DE-MAR. Lady raz zakupione już były, ale trzykrotnie terminy odbioru, 11 III, 17 III i 10 IV nie zostały dotrzymane. DE-MAR-y przepadły.

W celu umożliwienia zainstalowania tych ład przebudowano bufet w Czyżynach. Aktualnie przebudowują się w Zakładzie Taksówek. DE-MAR-y są warunkiem SANEPID-u by prowadzić w zakładach sprzedaż obiadów. No cóż, pracownikom przyjdzie się jeszcze parę miesięcy nieść tylko obliżywać.

● Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnej cieszy się z nadziei uruchomienia Podstacji na Cementowni w Nowej Hucie. Oby nie została tylko nadzieją.

● Żołnierze z Obrony Terytorialnej Kraju pracują na rzecz naszego przedsiębiorstwa. Malują siatki na międzytorzach. Powiedziano mi, iż przedsiębiorstwo jest zadowolone z tej pracy. Dziękujemy żołnierzom i życzymy dalszego zapału.

● 8, 9, 10 maja w Osieczanach trwał szkolenie aktywu partyjnego, w którym uczestniczył sekretarz Komitetu Dzielnicowego „Śródmieście” tow. R. Borowiecki.

● Szykuje się nowe utrudnienie dla pasażerów. Remont torowiska w ulicy Krakowskiej. Meterniczowie powiedzą pewnie — nareszcie. F.S.

Byle za bramę

REFLEKSJE POŚWIATECZNE

O tradycji i bolących nogach

na przykład w 1955 roku wyrzucili oni z rzędu członka o pokretnym życiorysie — sir Winstona Churchilla. Ale gdy Churchill zmarł, wyprawiono mu istic królewski pochówek, bo pamiętano, ile dobrego uczynił dla kraju i świata w dniach drugiej wojny światowej.

U nas tradycję traktuje się, mówiąc ogólnie, wybiórczo. Zbyt długo na przykład uderzaliśmy w jednostronnie odbierane treści 1-majowe, milcząc jak zakłeci o 3 Maja. Efekt: brak emocjonalnego związku z tymi świętami, znaczne zubożenie duchowe. Pustawe sale na akademiach, wiecach.

Czy można zresztą dziwić się ludziom? Oni naprawdę nie lubią mowy-trawy i działania pozorowanego. Jeszcze rok temu tzw. oficjalni decydenci zamiast cieszyć się, że

kalendarz „żeni” ze sobą święto klasy robotniczej ze świętem demokracji i wyciągnąć z tego faktu odpowiednie wnioski, ograniczyli się do wniosków, tyle, że personalnych wobec osób, które pokłoniły sobie na przedłużeniu dekoracji budynków państwowych. I my zresztą pamiętamy różne „cuda” z chorałgiewkami, które musiały zniknąć z tramwajów i autobusów przed 3 maja.

Z telewizora płynie profesorska wykładnia o ścisłych związkach pomiędzy 3 i 1 Maja. Precyzyjna, spokojna, choć chwilami kontrowersyjna. Pozostaje żal — te słowa nie powinny być wypowiedziane dopiero na okolicznościowej akademii, one powinny funkcjonować w świadomości społecznej co najmniej od Sierpnia.

Nas też odgradzano od tra-

dycji — nasza stuletnia służba miastu niknie, rozmywa się pod ciśnieniem współczesności. Nie możemy utracić nic z własnego dorobku walcząc o lepsze, a przynajmniej spokojniejsze jutro, całych pokoleń naszych pracowników. Diugoscią tradycji zorganizowanego ruchu robotniczego bije nas w Krakowie tylko „Szadkowski” (dawny „Zieleniewski”). Utrzymaliśmy się, przechodząc różne „lamańce” w czołowiec tego ruchu w okresie międzywojennym. Mamy bohaterskie, choć tragiczne doświadczenia lat okupacji. Sabotaż, działalność kolportażowa, ochronę majątku przed grabieżą wielu naszych starszych kolegów przypłaciło życiem. A czy okres powojenny nie wymagał wyrzeczeń? To wszystko wciąga do pracy w naszej służbie ukształtowała zresztą tradycja. Nie podoba pokolenia na pokolenie całe

rodziny. Wcale nie jest przesadą stwierdzenie, że aranżowanie obecnie odpowiedniego klimatu i motywacji pracy pozostaje naszym obowiązkiem wobec minionych pokoleń starych tramwajarzy.

Celowym do niedawna odrywaniem nas od tradycji można też wytłumaczyć podniesienie się emocji wokół „Dnia Pracownika Gospodarki Komunalnej”, który wielu osobom przyszedł rocznie majowe. Ba, sam chciałbym obchodzić już ten dzień — „Dzień Pracownika MPK”, ale nie za wcześnie? Nie jesteśmy jeszcze przygotowani do przejęcia odpowiedzialności za całą komunikację masową. Stanowimy bardzo ważne, ale tylko ogniwo w gospodarce komunalnej. Taki sens naszej służby ukształtowała zresztą tradycja. Nie podoba się nam święto branżowe —

chcemy mieć wyłącznie święto Przedsiębiorstwa? Coś tu nie tak. A skutki poważne — święto „komunalnika” zostało praktycznie zdyktowane.

Thuką mi się po głowie bardzo nietadne i kiepskie dowcipy z serii „Stoń a sprawa polska”. Wychodzimy w nich jako naród na drętowych wąziakach, u których ciągłki mocarstwowe łączą się z brakiem poszanowania tradycji oraz brakiem odpowiedzialności w działaniu. Za nas tego słonia nie „ustrzelili” premier Jaruzelski, sekretarz Kania, prymas Wyszyński czy przewodniczący Wałęsa. My się t sami musimy za niego złapać, po gospodarsku, w myśl zasad płynących z głębszej symboliki połączenia tradycji trzecio- i pierwszomajowej z naszym świętem komunalnym.

Bolą cholernie nogi, ale boli też serce — nadal miotamy się po świecie bez szacunku dla starych tramwajarzy, którzy kiedyś, przed wielu laty w trudzie walczyli o godność, honor i właściwe warunki pracy.

ADAM LACH

Z okazji 75-lecia komunalnych

W roku 1919 a więc 62 lata temu został założony „Związek Pracowników Tramwajowych w Polsce”. W dwadzieścia lat później tj. w roku 1939 Związek ten miał nazwę: Związek Pracowników Komunalnych i Instytucji Użyteczności Publicznej w Polsce. Oddział II Związku — Tramwaje mieścił się w Krakowie. Piotr Piatek, który w Zarządzie tego Oddziału pełnił w różnych latach funkcje z-cy przewodniczącego, sekretarza, skarbnika i członka tak pisał o nim przed 42 laty:

„Dzieje naszego Związku, to nieustanna walka o sprawiedliwość i wolność, o prawo do pracy, o wyzwolenie człowieka pracy z jarzma niewolnictwa i stworzenie mu możliwości egzystencji, godnej człowieka i obywatela Rzeczypospolitej.

Nie było w Krakowie takiej akcji, przeprowadzanej przez Klasowe Związki Zawodowe i Polską Partię Socjalistyczną, w której by nasz Związek nie brał czynnego udziału...

Dożeniem Związku było również postaranie się o własną siedzibę, które zostało zrealizowane przez zakupienie nieruchomości przy pl. Serkowskiiego 7. W tej siedzibie może swobodnie rozwijać się praca kulturalno-oświatowa.

W walce naszej padaty też ofiary.

...spadaty jak gromy z jasnego nieba na naszych członków redukcję, szykany, prze-



Zarząd Związku Zawodowego Pracowników Tramwajowych w roku 1939. Siedzą od lewej: Wł. Wiśniewski, dr R. Szumski, S. Nowakowski, St. Karłon, St. Czerwieniec i J. Babraj. Stoją w pierwszym od lewej: A. Bandurski, Wł. Toboła, J. Kluska, E. Iwański, P. Piatek, K. Lichota, W. Jaśkowiec. Drugi rząd: F. Garło, T. Szezerba, L. Kwarcia, A. Trzmiel, J. Per, M. Paciorek, W. Pudełko i L. Polak.

niesienia na gorsze stanowiska służby. Tracili pracę i chleb wyłącznie tylko za to, że gorąco ukochali ideje Związku i Partii.

Przecieżko nam wszystko się przysięgało, co małe charakterem i umysłem, jednak co zdrowe i zdecydowane przy nas pozostało i temu też dziś radośniej choć skromnie obchodzić możemy.

Nie powstałoby nam rozkaz i z woli kapitału, lecz wyrosłoby z nędzy i krzywdy mas

pracujących, a zatem z potrzeb żywotnych klasy robotniczej.

Uzbrojeni w wielkie doświadczenia — ufając tylko i wyłącznie w swoje siły, wiarę i zapal — nie cofając się przed żadnym niebezpieczeństwem zdołamy jak dotąd pokonać wszystkie trudności jakich nie brak koło nas w dzisiejszych stosunkach politycznych*).

Zacytowałem te słowa z okazji obchodzonego w tym roku 75-lecia Związku, który

dzisiaj nosi nazwę „Związek Zawodowy Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej”.

Tekst i reprodukcja

CZESŁAW DYŁOWICZ

*) „XX-lecie Oddziału II Tramwaje w Krakowie”, Kraków 1939. Wydawca: Związek Pracowników Komunalnych i Instytucji Użyteczności Publicznej w Polsce — Oddział II (Tramwaje) — Kraków, pl. Serkowskiiego 7.

W zakładach pracy Regionu Małopolska już po wyborach do Komisji Zakładowych NSZZ „Solidarność”. Trwają przygotowania do wyborów Międzyzakładowej Komisji Regionu Małopolska. Okręgi wyborcze tworzy się na zasadzie terytorialnej. Granice okręgów wyborczych ustala Regionalna Komisja Wyborcza, Regionalna Komisja Wyborcza w składzie od 9 do 13 osób powołuje MKZ Małopolska. Jej członkami mogą być tylko ci, którzy nie są kandydatami do władz związku. A więc członkowie Regionalnej Komisji Wyborczej będą odpowiedzialni między innymi za przygotowanie okręgów, przygotowanie i wydawanie mandatów delegatów, opracowanie regulaminu określającego przebieg i sposób zabezpieczenia wyborów, nadzór nad przebiegiem kampanii wyborczej.

Regionalne wybory w „Solidarności”

„Bierne i czynne prawo wyborcze do władz regionalnych Związku oraz na delegatów na Krajowy Zjazd Delegatów przysługują wyłącznie delegatom na Walne Zebranie Delegatów.

Kandydaci do Zarządu nie mogą równocześnie kandydować do Komisji Rewizyjnej”.

Ilość miejsc mandatowych w Zarządzie Regionalnym przyjmuje się w stosunku 1 na 10 tys. członków Związku przy czym określa się następującą zasadę rozdziału: na 8500 do 15000 członków 1 miejsce mandatowe, od 15001 do 25000 członków 2 miejsca itd.

„Podczas wyboru Zarządu i Komisji Rewizyjnej wszyscy delegaci głosują na dowolne kandydatury z poszczególnych list okręgowych oddzielnie.

Prezydium Zarządu wybiera Zarząd spośród członków Zarządu w liczbie określonej przez Walne Zebranie Delegatów.

Przewodniczącą wybiera się bezwzględną większością głosów, tzn. minimum 50 procent plus 1 liczby delegatów biorących udział w Walnym Zebraniu Delegatów.

Kolejne głosowania na przewodniczącą odbywają się tylko na kandydatów, którzy w poprzedniej turze otrzymali minimum 20 procent spośród wszystkich oddanych głosów”.

Walne Zebranie Delegatów przewidziane jest na 25, 26, 27 czerwca bieżącego roku. NSZZ „Solidarność” Regionu Małopolska ustalił 16 okręgów wyborczych. Nasze przedsiębiorstwo zostało umieszczone w trzecim okręgu — Grzegorzki.

Odpowiedzialnym za wybory jest pan Zbigniew Banasiuk z HiL, natomiast w naszym trzecim rejonie za przygotowanie wyborów odpowiadają: pani Grażyna Starzyk z „CEZAS”-u, pan Józef Krak z Zakładu Energetycznego i pan Ireneusz Mrówka z Zakładów Paszowych.

Generalnie jednak jak powiedzieli mi członkowie Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w MPK wybory w całym kraju są już opóźnione ze względów organizacyjnych o tydzień. Region Małopolska będzie jednak mimo wszystko jednym z pierwszych, gdzie wybory będą przeprowadzane.

F.S.

Wyjaśnienie?

Temat Protokołu nr 68 jest o tyle ważny co zaczyna być nudny. Zmienność ustaleń, nieustanne poprawki doprowadziły do tego, że nie bardzo wiadomo czy to, co podpisano dzisiaj, będzie jutro obowiązujące. Między innymi dlatego na temat jego wdrażania pisać też nie będę.

Prawie już także nieciekawo wydaje mi się sprawa wyjaśnienia dwu odmiennych wersji protokołu, o jaką różnicę chodzi — czytelnicy już wiedzą. Ale nareszcie doczekaliśmy się wyjaśnienia przesłanego przez ministerstwo Krajowej Komisji Koordynacyjnej Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność” z siedzibą w Katowicach.

Zarzuca „Solidarność” błąd zespołu pod kierunkiem Departamentu Kontrolno-Rewizyjnego. Na podstawie ich analizy stwierdzono, iż w wyniku pośpiechu „zaistniał przypadek, że w kopii podpisanego protokołu... znalazła

a nie zamierzone działanie sfałszowania, że w dotychczas obowiązujących zasadach dla spornej grupy wymagane było wykształcenie wyższe lub średnie — a więc niby sfałszowana wersja miałaby utrzymywać dotychczasowy stan.

Argumentem ministerstwa jest także to, że nie zostało podwyższone wynagrodzenie zasadnicze dla kierowników działów — 6000 złotych, stąd nieuzasadnione jest podwyższenie wyłącznie wymagania kwalifikacyjnych.

Wprawdzie dla mnie ta część tłumaczenia jest zupełnie niejasna, bo albo zostało celowo zmienione bo nie podwyższono stawki, albo był to przypadek i druga część tłumaczenia nie ma sensu — dla mnie logiczniejsza wydaje się druga część tłumaczenia — tyle,

że zamiana stron byłaby celowa.

Ostatecznie dokonano sprostowania i aktualnie obowiązującej wersja Protokołu przesłana drogą zwyczajową.

Znow dla mnie ciekawym wydaje się być tłumaczenie ministerstwa z zarzutu, że protokół nie był konsultowany z załogami przedsiębiorstw. Stało się tak dlatego bo... ministerstwo nie posiadało zgody KKKKM. „Fakt podpisania projektu protokołu przez przedstawicieli KKKKM był

jednoznacznie zrozumiany przez MAGTIOŚ, że dokonano tego w zgodzie z wolą i w imieniu załóg „pracowniczych...”.

No cóż, nie moją sprawą oceniam na ile było to rozwiązanie szczęśliwe, faktem jest jednak, iż ministerstwo zarzuciło to KKKKM i uznało, że jest to pretekst do zmiany stanowiska i wysuwania nowych zadań. Komentować odpowiedź ministerstwa także nie będę. Dodam tylko, że te wyjaśnienia nie usatysfakcjonowały KKKKM, chyba nie bez powodu.

F. SERWIN

Co się działo w Bieńczykach?

W ostatniej chwili dowiedziałam się — 14. V. 1981 r. — że dzień wcześniej było burzliwe zebranie w Zakładzie Eksploatacji Autobusów w Bieńczykach. Niekt z nas z redakcji nie uczestniczył. Nie wiedzieliśmy o tym zebraniu. Przekazuję więc relację przewodniczącego Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” pana Krzysztofa Ogorzalka, który powiedział: „Sprawa zaczęła się od zmiany grafiku pracy kierowców. Nie było to przekonsultowane z załogą. Decyzja o zmianie została podjęta na otwartym zebraniu partyjnym. 36 osób głosowało za zmianą, 14 przeciwko i 8 wstrzymało się od głosu. Nie zaakceptowali pozostałi kierowcy tej decyzji. Mało, byli oburzeni. Wiceprzewodniczący Komisji „Solidarności” z Bieńczyk — J. Ciurus zorganizował więc zebranie załogi, na którym obecnych było około 120 osób. Padły zarzuty wobec kierownika Zajeźdźni, iż jest nieuczciwy, że oszukuje ludzi... J. Ciurus rozpiął nowy, już wprowadzony grafik na poszczególne turnusy, wyliczył i przedstawił zebranym ile będzie wypadało wolnego, ile dni pracy, ile wolnych niedziel i świąt. Obecni nie zaakceptowali wprowadzonego grafiku, byli za zmodyfikowanym starym. Poddano to pod konsultację pozostałych — a nieobecnych na zebraniu kierowców.

Komisja „Solidarność” ma obowiązek z wyjaśnieniami obydwu grafik — stary zmodyfikowany, i nowy — i kierowcy będą się podpisywać na liście wybierając jeden z nich.

Także dwie listy — ale już dla całej bieńczyckiej załogi — będą do podpisu o wotum zaufania dla kierownika zakładu. Tymczasowo, by nie wprowadzać kolejnego zamieszania, kierowcy do czasu opowiedzenia się za którąś z wersji grafiku — akceptują aktualnie obowiązujący nowy grafik.

Kierownictwo zobowiązało się także do wygospodarowania pomieszczenia dla Komisji NSZZ „Solidarność”. Dotychczas przebywali w pokoju tzw. „czynn timerów społecznych” wspólnie z pozostałymi organizacjami.

Ustalono także, iż do końca miesiąca zorganizowane zostanie zebranie zaplecza, gdzie omówi się nurtujące pracowników problemy”.

Była to bardzo skrócona relacja z zebrania, a o podjętych działaniach postaram się czytelników poinformować w najbliższym czasie.

F.S.

Gdzieś z rok temu w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka.

Inż. B. Kolasa powiedział mi, że u nich jest dobra i zintegrowana załoga. Nie miałam wówczas podstaw by twierdzić, że jest inaczej. „Wola” uchodziła wtedy za najlepszy nasz zakład mimo, że był tam jeszcze jeden wielki plac budowy. Wprawdzie niewiele się zmieniło, bo placem budowy jest nadal, ale czy można dziś mówić o zintegrowaniu załogi?

8 maja uczestniczyłam w naradzie roboczej. Przyznam, że mało mi to naradę przypominało, bo trudno było wywnioskować o co ludziom chodzi. Mówiło po parę osób jednocześnie. W efekcie nic — prócz ogólnego gwaru słychać nie było.

Dziś powiedzieć można, że nie ma jednoci wśród tamtejszej załogi. Ba, nie ma jej także wśród Zakładowej Komisji NSZZ „Solidarność” — Wola Duchacka.

Jedni mówili, że Komisja Solidarności nie działa, inni, że działa, ale we własnym interesie. Niestety przykładów nie wychwyciłam w ogólnym harmiderze, choć może i były. Członkowie Komisji piszą na siebie pisma. Ci co piszą uważają, że to dokumenty poparte dowodami, ci na których piszą, że to pasz-

kwile. Sprawę tamtejszej Komisji oddano do wyjaśnienia Zakładowej Komisji Rewizyjnej... Do tego czasu nie będę się na ten temat rozpisywać, bo przynależało, że dochodzenie do prawdy miałabym w tym wypadku bardzo trudne, jeśli wręcz nie niemożliwe. Zjawiskiem nagminnym — nie tylko zresztą w Woli — jest pijactwo. Niestety zajeźdźnia na Gwardii wie-

Na Woli jak w ulu?

dzie prym w tej niechlubnej statystyce. Zwracał na to uwagę kierownik Zakładu mgr inż. J. Kucharski. Pije się wszędzie i o każdej porze, z okazji i także dlatego, że nie ma okazji. Pracownicy będący w stanie nietrzeźwym uciekają przed kierownikami jak szlabac. Trzeba przyznać, że teren rozległy i schować jest się gdzie. Tylko do czego to doprowadzi?

„Pomijam już, że będziemy rozbijać drogi sprzęt i urządzenia, ale jeżeli nie wyeliminujemy pijactwa dojdzie do znacznie większych tragedii, do utraty zdrowia i życia” — powiedział J. Kucharski.

Wprowadzono na Gwardii zasadę, że pracownicy zaplecza uprawnieni do prowadzenia autobusów

mają wydawane kolorowe kamizelki. Tak, tylko jak powiedział kierowca — pan Artur Konior — widział prowadzącego autobus w kamizelce co prawda, ale bez uprawnień. Nazwiska kierowcy nie podał, bo znał tylko imię, ale i nie bardzo chciał to zrobić, gdyż jak powiedział — „On w tej chwili robi mi kocioł auta i nie chciałbym wskazywać”. To stwierdzenie o

czyms świadczy. Zresztą na temat pracy zaplecza mówili też i inni. Autobusy na usterkę stoją po parę dni, bądź są robione niedokładnie.

— „Można podarować jeżeli nie jest dokrecona żarówka, ale jeżeli niesprawny jest układ hamulcowy i kierownicy to już skandal” — mówił jeden z dyskutantów.

Mnie osobiście nie podobało się stwierdzenie, czy wręcz zarzut jednego z członków Komisji, że istnieje współpraca między ZSMP a „Solidarnością”. Padło wręcz stwierdzenie, że ZSMP a „Solidarność” to nie to samo.

Robiono zarzut „Solidarności”, że zorganizowała czyn społeczny. Pytano jakim prawem?

Atmosferę na naradzie, a i na co dzień podczas pracy najbardziej chyba trąfnie określił pan Julian Bułka — Co wy wyprawiacie, podgrzycie jeden drugiego, a o tym co zrobić, żeby ludziom lepiej się pracowało nie ma nic. Nikt tu nie mówi w jakich warunkach pracują mechanicy, że na hali w kanale ciemno, ludzie psują wzrok. Wstydę się, że tu pracuję”.

Inż. Janusz Nowak w swoim wystąpieniu także wyraził oburzenie — „O czym my tu mówimy? Do czego prowadzi stwierdzenie, że ZSMP a „Solidarność” to nie to samo? Dla kogo my robimy, czyn? Dla „Solidarności” czy ZSMP? Robiliśmy dla siebie. Do czego dojdzie, jeżeli tak będziemy pojmować współpracę?”

W tym rozgardiaszu było jednak trochę i tematów typowych dla narady. Pan Artur Konior stwierdził, że połowa kierowców naprawę dba o swoje auta, ale są i tacy, którymi powinien zająć się prokurator, ich autobusy są w skandalicznym stanie. I jeszcze stwierdzenie, iż na skutek ziego oświetlenia i braku lamp kanałowych dątki zakłada się do niewyczystych opon. Nie sądzę by to dodatnio wpływało na ich „żywołność”.

F. SERWIN

W odpowiedzi na uchwałę nr 5 (dotyczy spotkania z Komisją Rządową d/s Związków Zawodowych) podjętą 7 kwietnia 1981 roku) Krajowej Komisji Koordynacyjnej Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność” Ministerstwo Administracji Gospodarki Terytorialnej i Ochrony Środowiska wyznaczyło termin spotkania w dniach 7-9 maja 1981 roku.

KKKKM NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Zrywa rozmowy z ministrem Józefem Kępą

W spotkaniu udział wzięli: członkowie KKKKKM NSZZ „Solidarność” w liczbie 20 osób plus osoby towarzyszące, a stroną Ministerstwa reprezentowali: Wiceminister MAGTİOS — inż. Michał Zubelewicz, Dyrektor Departamentu Komunikacji Miejskiej — Mikulski, Dyrektor Departamentu Płac — Foremiak, Dyrektor d/s Organizacji i Norm Pracy — Bochacz, Dyrektor d/s Ekonomicznych — Kwost oraz ich współpracownicy.

Celem spotkania miało być podjęcie natychmiastowych działań w następujących tematach:

1. Funkcjonowania przedsiębiorstw w aspekcie zapotrzebowania na komunikację.
2. Właściwego stanu technicznego środków komunikacji miejskiej.
3. Zapewnienia prawidłowych warunków pracy

robotniczych postanowił je zerwać uzasadniając swoją decyzję brakiem ich konstruktywności. Z powodu braku kompetencji ze strony przedstawicieli MAGTİOS KKKKKM NSZZ „Solidarność” w tej sytuacji stoi na stanowisku, że spotkanie z Komisją Rządową d/s Związków Zawodowych przy Radzie Ministrów staje się koniecznością. Wystosowano odpowiadanie

i płacy wszystkim pracownikom przedsiębiorstw.

Po wstępnych rozmowach, które zostały potraktowane jako plenarne wice-minister Zubelewicz zaproponował przedstawicieli MAGTİOS do rozmów w podkomisjach robotniczych. Rozmowy prowadzono do późnych godzin wieczornych.

W następnym dniu KKKKKM NSZZ „Solidarność” po szczegółowej analizie rozmów w komisjach

wiednie pisma do RTV i KKP oraz do ministra Józefa Kępy, w którym stwierdzono, że za wszystkie konsekwencje wynikające z takiego załatwiania spraw obciążają wyłącznie Obywatela Ministra.

Po zerwaniu rozmów KKKKKM NSZZ „Solidarność” postanowiła, że dalszy ciąg rozmów określi Krajowy Zjazd Delegatów w dn. 18-20 maja 1981 roku.

STANISŁAW DYLAŁ

Komu i czemu służy sprężarka?

Niewielka przybudówka przy frontowej ścianie hali przeglądowej tramwajów zwraca powszechną uwagę. Wygląda na niedawno zbudowaną. Zamknięte na klucz drzwi strzegą tajemnicy wnętrza. Przed wejściem rozkopana ziemia, bałagan mówią samą za siebie, że w przybudówce nie dzieje się nic, co nie jest nie zagłada.

W ramach modernizacji zajezdni, w roku 1977 opracowany został projekt kompresorowni, której lokalizację przewidziano właśnie przy frontowej ścianie hali przeglądowej jako że zaistniała w niej sprężarka służyć miała do zasilania mechanizmu pneumatycznego otwierania drzwi do hali ale nie tylko, również do zasilania wszelkiego typu urządzeń pneumatycznych — wiertarek, szlifierek itp. Mniej więcej rok temu Zakład Budowlany zakończył budowę przybudówki i wydawałoby się, że nie stoi na przeszkodzie aby umieścić tam sprężarkę. A jednak... Sprężarka dla której pomieszczenie to zostało przewidziane jest jeszcze w tej chwili w sferze marzeń. Otóż zamówienie naszego przedsiębiorstwa przyjęto z terminem do realizacji na rok... 1985. Pomyślano więc aby tymczasem wykorzystać jedną ze sprężarek pozostałych w wydzielonym pomieszczeniu Zakładu Napraw Tramwajów. Podobno została już tam umieszczona. Tak przynajmniej twierdzą w ZNT. Ale tylko tam bo poza tym nikt więcej nie wie. A pytałam o to wiele osób, które z racji zajmowanych stanowisk powinny o tym wiedzieć. Tymczasem ktoś poinformował mnie że i tak sprężarka z ZNT

nie może pracować bo ma nieodpowiednie wymiary (a pomieszczenie to nie dla niej przecież zostało pomyślane) i dlatego zabrakło by miejsca dla osób przewidzianych do obsługi. Poza tym zastosowanie sprężarki zastępczej wymaga dodatkowych instalacji: elektrycznej (została już przeprowadzona) i wodnej — ogrzewanie (w zimie) i chłodzenie.

Sprężarka z ZNT nie jest bez wad. Zużywa nadmierną ilość wody i energii elektrycznej i jest maszyną wyjątkowo głośno pracującą. Co do tego ostatniego jej defektu już teraz wnoszą co niektórzy zastrzeżenia, twierdząc że trudno będzie w pobliżu niej wytrzymać. Inni twierdzą, że jest możliwe jej wyciszenie przez wyłożenie całego pomieszczenia, płytami „amplex”.

*

Od projektu do jego realizacji (1977-1985) minie osiem długich lat. Jesteśmy teraz akurat w ich połowie. Czy niebyłoby wolno idzie uruchomienie (o ile to jest w ogóle możliwe) sprężarki zastępczej? Czy ta, dla której wybudowano pomieszczenie nie zmienia swoich gabarytów i czy rzeczywiście frontowa ściana hali przeglądowej jest odpowiednim miejscem usytuowania pomieszczenia dla wyjątkowo głośno pracującej maszyny? Może na terenie IV Zajezdni, która w dalszym ciągu jest wielkim placem budowy znalazłoby się jeszcze miejsce na wybudowanie centralnej kompresorowni dla wszystkich użytkowników tego terenu. Trzeba myśleć perspektywnie — o warunkach pracy załogi... również.

M. BUBACZEWSKA

Akumulatory. Głośno ostatnio na ich temat. Producent tłumaczy w telewizji a jeszcze częściej w radio, że winien użytkownik bo... akumulatorem nie umie się posługiwać (?). Sobie oczywiście winy za wiele nie przypisuje. Użytkownicy wrzeszczą, że generalnie rzecz biorąc akumulatory są do kitu. Prawda tym razem niestety nie leży — według mnie po środku. Skłonna jestem przyznać rację użytkownikom. Dostawcy oczywiście mam. Pomijam opinie znajomych posiadających samochody, których niestety zdanie o jakości akumulatorów jest raczej złe. Posłużę się tutaj statystyką naszego przedsiębiorstwa. Założenia są takie, iż nowy akumulator powinien być eksploatacyjny 2 lata. Większość akumulatorów u nas wytrzymuje pół roku. Średnio na 100 akumulatorów 15 przychodzi już uszkodzonych. Są to pęknięte obudowy na wysokości napinania elektrolitem co powoduje jego wyciekanie, bądź zwarcia wewnętrzne.

Reklamowane i wysyłane do producenta akumulato-

ry są przez niego naprawiane tyle, że cena naprawianych taka jak nowych. Oczywiście moglibyśmy się nie zgodzić na dyktando producenta. Moglibyśmy u niego nie kupować, ale musiałoby być spełnionych kilka warunków. Po pierwsze, gdyby był normalnie funkcjonujący rynek, paru producentów i jakieś takie nasycenie rynku produk-

tem. Czy można o tym marzyć jeżeli akumulatory się nie kupuje a zdobywa? W tej sytuacji wytwórca nie musi się liczyć z odbiorcą. Można co najwyżej apelować do jego sumienia. Czy to jednak w handlu ma jakieś znaczenie? Zupełnie inna już sprawa to użytkowanie przez nas przedsiębiorstwo akumulatorów. Tu niestety producent ma częściowo rację.

W okresie zimy 80/81 mieliśmy ich tyle, że śred-

nie autobusy w eksploatacji mogły mieć wymienione akumulatory trzy razy. Jedną, chociaż nie jedyną przyczyną szybkiego zużycia jest gęstość przystanków w Krakowie. Akumulator nie ma możliwości (przynajmniej nie zawsze) samoregeneracji — ładowania się między przystankami. Kierowca jeszcze nie zdąży „rozładować” autobusu

a już hamuje, bo następny przystanek. Jeżeli do tego dodamy jeszcze światła. Akumulatory niedoładowane szybciej się zasilają. Druga sprawa to brak należytej rezerwy, co uniemożliwia prawidłową konserwację — dolewanie wody destylowanej i badanie gęstości elektrolitu. W większym stopniu można to robić w wolne soboty, ale także nie zawsze, bo... akumulatorem to małe. Budowana jest akumulatorka

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

Tramwajarska odnowa

„Twierdzi się o Polakach, że biorą się do pracy w dwu przypadkach — gdy nie ma innego wyjścia oraz gdy w grę wchodzi honor narodowy. Sądząc z zachowania się naszego społeczeństwa, wydaje się, że jednak nie uświadomiono sobie, iż obecnie obydwa te przypadki zachodzą”. Janusz Tymowski — Przegląd Techniczny nr 14/81.

Honor naszego przedsiębiorstwa niewątpliwie cierpi, gdy dyrekcja musi dosłownie zerwać o dofinansowanie, zwiększenie funduszu płac w jednostkach nadzórnych. Równocześnie odbijamy się o różne przywileje, skracanie czasu pracy, nie tylko tam, gdzie praca jest ciężka. Beztrudni pogląd, że wszystko załatwi dyrekcja nie pozwala na uświadomienie sobie, że w najbliższym czasie musi nastąpić era gospodarki planowej — partej na logicznych zasadach ekonomiczno-technicznych. Każde nowe działanie musi być poprzedzone czynnościami umożliwiającymi stopniowe wprowadzanie nowych zasad. Dawna KSR była tworem na miarę ostatniego dziesięciolecia i z uwagi na przeszkody natury formalnej nie mógł działać prawidłowo.

Załoga naszego przedsiębiorstwa otrzymała spuściznę z działalności tego organu w postaci wytycznych dotyczących sposobu przeprowadzenia nowych wyborów. Wytyczne te okazały się niezbyt precyzyjne a częściowy bojkot wyborów do nowej Rady Pracowniczej jest rzeczywistością. Potencjalni wyborcy — Załoga Przedsiębiorstwa bez specjalnej radości — czego dowodem jest aktualny stan — przystąpili do wyboru tego organu. Zapomniano, że należałoby przede wszystkim określić funkcję i zakres kompetencji nowej Rady Pracowniczej w aktualnej sytuacji polityczno-gospodarczej w jakiej znalazł się nasz kraj. Dawna KSR z litery prawa była najważniejszym organem władzy w przedsiębiorstwie. Z uwagi na specyfikę socjalistycznego gospodarowania i założeń centralnego zarządzania obowiązującego do dnia dzisiejszego w naszym państwie — była to fikcja. KSR miała za zadanie kontrolowanie i rozliczanie dyrekcji przedsiębiorstwa, w układzie którym personalnie ona odpowiadała za prawidłową działalność. W naszym przypadku bez względu na to jak będzie wyglądała i jak potoczą się z przewodniczącego, jego za-

wsze będzie zawsze decydował o losach przedsiębiorstwa a tym samym o komunikacji zbiorowej w Krakowie. Za sprawą Sierpnia wszyscy jesteśmy przekonani, że władza wykonawcza musi ściśle współpracować z załogą i na odwrót.

Tworzenie dziwnego tworu w postaci „rady nadzorczej” sprawującej władzę nad kierownictwem przedsiębiorstwa w naszym konkretnym przypadku jest utopią i nieporozumieniem. Nowa Rada Pracownicza może li tylko zostać organem doradczym kierownictwa w zakresie zagadnień techniczno-ekonomicznych. Powodem tego jest charakter naszego przedsiębiorstwa, które zawsze będzie musiało korzystać z dotacji budżetowych. Założenia ordynacji wyborczej, że do władzy Rady Pracowniczej mogą kandydować pracownicy z wyjątkiem kierowników, dyrektorów, oraz pracowników o statusie pracy w przedsiębiorstwie powyżej trzech lat są chybotliwymi. Organ doradczy, aby miał prawidłowo spełniać swoją rolę musi składać się z ludzi o największym doświadczeniu organizacyjnym i o dużej wiedzy fachowej.

Wybory do Rady Pracowniczej powinny odbywać się w sposób demokratyczny we wszystkich zakładach, wydziałach oraz centrali a klucz wyborczy powinien uwzględnić liczbę załogi. Wiemy kto wśród nas jest dobrym organizatorem oraz posiada duże doświadczenie zawodowe. Zatem demokratyczne wybory gwarantują, że skład Rady będzie na miarę zadań jakie ją czekają. Wybory winny się odbywać na następujących zasadach. Na stu zatrudnionych w poszczególnych jednostkach wybieramy jednego przedstawiciela Rady oraz jednego lub dwóch jego zastępców. Wybór zastępców jest ważny z uwagi na fakt, że Rada Pracownicza winna być radą nieustającą a problemy z jakimi na co dzień boryka się dyrekcja przedsiębiorstwa muszą być rozwiązywane w trybie pilnym. Aby Rada Pracownicza mogła prawidłowo funkcjonować konieczne jest powołanie Prezydium Rady, którego skład gwarantowałby szybkie opracowanie opinii oraz zaleceń na podstawie których dyrekcja mogłaby podejmować optymalne decyzje.

Prezydium winno składać się z przewodniczącego, jego za-

stępcy oraz sekretarza. Funkcje te pochodzące z wyboru wszystkich pracowników przedsiębiorstwa powinny być wynagradzane na zasadzie pracy zawodowej a nie społecznej.

Kadencja Rady powinna trwać 2 lata — w przypadku prezydium — jego członkowie winni być pozbawieni ponownego prawa zajęcia swoich funkcji. Załoga przedsiębiorstwa musi mieć prawo do odwoływania członków Rady w trybie jednomiesięcznym a członkowie Rady odwołania prezydium w trybie trzymiesięcznym w trakcie trwania kadencji. Demokratyczne wybory (tajne) oraz możliwość odwołania członków i prezydium Rady nie dopuszczają do przekształcenia jej w aparat administracji ze wszystkimi jego wadami.

Rada powinna powołać zespoły ekspertów (niekoniecznie z własnego grona), które w bardziej skomplikowanych zagadnieniach natury techniczno-ekonomicznej — prawnej winny się wypowiadać. Opinie i opracowania zespołów doradców powinny być wynagradzane na ustalonych zasadach. Przedsiębiorstwo z zaakceptowanych zaleceń Rady Pracowniczej, które w uzgodnieniu z czynnikami polityczno-związkowymi zostaną przyjęte i wdrożone do realizacji przez dyrekcję winno wypłacać 20 proc. kwot pochodzących z efektów ekonomicznych na konto Rady. Środki te były by przeznaczone na prawidłowe funkcjonowanie nowego organu. Decyzja co do sposobu wydatkowania tych środków należy do członków Rady a tym samym załogi przedsiębiorstwa. Uważam, że tak zorganizowana Rada może podczas swojej kadencji wypracować dla Przedsiębiorstwa wymierne efekty ekonomiczne o wartości od 50 do 100 milionów. Wypracowane w ten sposób środki finansowe przez całą załogę przedsiębiorstwa będą mogły być przeznaczone na podwyżki naszym uposażeniom, akcją społeczną oraz zakładowe budownictwo mieszkaniowe.

System organizacji Rady jest gwarantem, że każdy pracownik przedsiębiorstwa będzie wiedział jakie są to środki a od jego decyzji będzie zależał sposób ich zagospodarowania. Jednocześnie działania te pozwolą na odczuwalną poprawę komunikacji zbiorowej w Krakowie i polepszenie warunków pracy na wszystkich.

ANDRZEJ BEMER

„MOLOCH CZĘŚCI ZAMIENNYCH”

tem. Czy można o tym marzyć jeżeli akumulatory się nie kupuje a zdobywa? W tej sytuacji wytwórca nie musi się liczyć z odbiorcą. Można co najwyżej apelować do jego sumienia. Czy to jednak w handlu ma jakieś znaczenie?

Zupełnie inna już sprawa to użytkowanie przez nas przedsiębiorstwo akumulatorów. Tu niestety producent ma częściowo rację.

a już hamuje, bo następny przystanek. Jeżeli do tego dodamy jeszcze światła. Akumulatory niedoładowane szybciej się zasilają. Druga sprawa to brak należytej rezerwy, co uniemożliwia prawidłową konserwację — dolewanie wody destylowanej i badanie gęstości elektrolitu. W większym stopniu można to robić w wolne soboty, ale także nie zawsze, bo... akumulatorem to małe. Budowana jest akumulatorka

na Gwardii Ludowej, rokuje nadzieję, że możliwa będzie częstsza kontrola i wymiana akumulatorów. Tak, tylko gdy Gwardia Ludowa zostanie oddana w całości do eksploatacji to prawdopodobnie okaże się, że jest za ciasno.

By dokonać prawidłowej konserwacji akumulatorów potrzebne są także urządzenia specjalistyczne, któ-

będą, chociaż urządzenia te figurują w ich katalogu. Brak nam także mierników tablicowych, a terminy dostaw dają perspektywę 2-3 lat.

W zasadzie MPK dysponuje ładowniami akumulatorów. Wprawdzie zostały zgłoszone do rejestracji 4 Stacje Obsługi Akumulatorów Samochodowych klasy I — SOAS — ale brak jest

wych. A więc nie ma się na lepsze w zaopatrzeniu w akumulatory.

Moloch części zamiennych — tak nazywane jest nasze przedsiębiorstwo przez wytwórców i centralne rozdzielnie części zamiennych. Podobno nasze przedsiębiorstwo w stosunku do posiadanego taboru ma najwięcej części zamiennych. Na pewno tak jest jeśli chodzi o ogumienie. Podobno także ich jakość jest fatalna. Może i prawda tylko, że inne przedsiębiorstwa mają z tego samego materiału. Prawdą jest także, że przy hamowaniu „berlieta” zbyt nagrzewają się opony i dętki, ale inni także jeżdżą „berlietami”. Nasza tajemnica tkwi chyba w tym, że opony są niedopompowane. Nie ma przyrządów do pomiaru ciśnienia. Samochodowicze wiedzą co to znaczy. Na szybsze zużywanie ogumienia nie bez wpływu jest także przeciążenie naszych autobusów. W niektórych wypadkach dochodzi ono nawet do 200 procent.

FILOMENA SERWIN

UCZYMY SIĘ LICZYĆ

Dzięki uprzejmości Redakcji SYGNAŁÓW MPK mamy okazję zaprezentować Czytelnikowi cykl wybranych spraw placowych; ich pojęć, specyfikę i polityki.

Przypomnijmy sobie zatem jakie funkcje spełnia plac?

- a). Funkcja dochodowa — czyli klasyczne „zarobkowanie”; czerpanie dochodu za świadczoną pracę;
- b). Funkcja motywacyjna — czyli plac jako narzędzie pobudzające pracownika do osiągnięcia określonych parametrów jej wymiarowania (jakości i wydajności pracy);
- c). Funkcja kosztowa — czyli plac jako źródło powstawania kosztów działań;

— czyli dokonywanie za pomocą placu podziału indywidualnego funduszu spożycia (w przeciwieństwie do społecznego f-szu spożycia jak dotowanie oświaty, służby zdrowia, kultury i in.)

I teraz spojrzmy na wyżej wymienione funkcje placu w kontekście tego jak je widzimy na poszczególnych szczeblach zarządzania. W tym celu posłużymy się uproszczonym zestawieniem w którym stawiamy sobie pytanie: jak pracownik na danym szczeblu zarządzania widzi te funkcje? jaką one mają rangę w wyrażeniu procentowym? (100% dla każdego szczebla zarządzania):

— pracownik najmocniej zainteresowany jest dochodem z pracy (ranga = 75%) a w ogóle nie interesują go: koszty (paradoks: w skrajnym przypadku może bowiem się okazać, że dla kosztów przedsiębiorstwa najlepiej byłoby gdyby pracownik ten nie tworzył kosztów, czyli nie pracował), i dystrybucja indywidualna poprzez placę (w rozumieniu potocznym społeczny fundusz spożycia odbierany jest jako obowiązek państwa); w niewielkim stopniu placę pobudza pracownika do lepszej pracy (10%) oraz również minimalnie oddziałuje na pracownika kontekst społeczny (jeśli już działa, to

— tuje nas od stycznia 1981 roku. Jakiegokolwiek byśmy jej nie zarzucali wady i spłycała — jedna jej istota nie budzi większych kontrowersji: reforma odstawia do lamusa stare dyrektywno-limitowe rozliczenie przedsiębiorstwa i wprowadza „czysty” miernik rentowności.

Kłania się zatem problematyka kosztów placowych (wyższe place, lub większe zatrudnienie) i niższy koszt materiałowy lub odwrotnie?

Koszty całkowitej działalności przedsiębiorstwa są niepodzielne i dylematy wyboru obciążenia kosztów dotyczą każdego pracownika.

Dylematy te sprowadzają się w naszym — empekowskim przypadku do przelicznika: na każde 1.000 zł utraconych (lub dodatkowo zaangażowanych) kosztów materiałowych, czy energetycznych — tracimy z funduszu plac 700 zł.

Zatem to minimalne zainteresowanie obniżką kosztów (mam nadzieję, że się głęboko mylę), które sprowadza się do niepełnego uświadomienia sobie kosztowej funkcji plac (patrz: zestawienie) — może stworzyć najpoważniejsze zagrożenie wdrożonego w MPK Protokołu Dodatkowego Nr 68 w pełnym kształcie, z pełnymi skutkami placowymi.

O Protokole Dodatkowym, jego istocie, skutkach i powiązaniach — w kolejnych odcinkach naszego placowego cyklu.

ANDRZEJ KOCHAN
Kierownik Działu Plac



SPOD GABINETU

Nr 7, 1-30 kwietnia 1981

KOMUNIKAT W MIARĘ OPTYMISTYCZNY:

■ Jak na rubrykę niezależną przystało, po ostatniej ankiecie pod hasłem „Czy »Donosu« są potrzebne?” pojawiło sporo wypowiedzi ustnych i telefonicznych popierających (lub nie) autora tegoż organu. Na piśmie wypowiedziano się mniej chętnie — wiadomo, trudno jest pisać donos na donos. Sprawa zdobycia głównej nagrody za odpowiedzi ankietowe pozostaje więc otwarta, a „donosu” ostrożnie wznowiają działalność.

PŁOTKI NAJWYŻSZE:

■ Na początku kwietnia trwało jeszcze w Gabinetcie urzędowe zastępstwo — był spokój, bo kobiecie ulegać trzeba.

■ Dyrektor wrócił z urlopu w pełni sił i rzucił się w wir pracy. Wir był duży, a najtrudniejszy pierwszy dzień. Trzeba było przeczytać zaległą pocztę oraz spotkać się ze wszystkimi, którzy sobie kontaktu życzyli.

■ Dyrektor zmienia styl pracy — rozmawia krótko, rzadko, choć zwiększa ilość konsultacji, nie przesiaduje też do nocy w Gabinetcie. Zdecydowanie wzrasta ilość załatwionych problemów, choć coraz to nowe wyrastają jak grzyby po deszczu.

REWOLUCJE PODGABINETOWE:

■ Mgr inż. Kądziołka zgodnie z ustaleniami kolektywu dyrekcyjnego (na zasadach pełnej demokracji) opracowuje propozycje schematów organizacyjnych poszczególnych zakładów i schematu organizacyjnego przedsiębiorstwa. Określony na 30.06.81 termin zakończenia prac zostanie dotrzymany. Przeżywa jednak rozterki — odnosi bowiem wrażenie, że jeżeli tradycji stać miałoby się zadość — to za długo siedzi pod Gabinetem.

■ Na drzwiach Gabinetu pojawiły się ostatnio dwa gustowne zwierzątka głoszące, abyśmy żyli zgodnie. Z powodu różnicy w poczuciu humoru bywają czasem zrywane. A szkoda...

■ Pojawienie się zwierzątek nie jest, broń Boże, żadną aluzją do obecnych wzajemnych konfliktów pracowników Gabinetu z Dyrektorem. Nabrały one nieco urzędowego charakteru, ale określić je można jako jeszcze poprawne. O tym fakcie z satysfakcją informuje

SPECJALISTA

ności przedsiębiorstwa (jednostki) — bardziej lub mniej dominującej w koscie całkowitym;

d). Funkcja społeczna — czyli na tle pracy kształtują się określone stosunki (relacje społeczne) w grupie (jednostce organizacyjnej), przedsiębiorstwie;

e). Funkcja dystrybucyjna

Te z gruntu dyskusyjne spojrzenie niech będzie prowokacją do przemysłu i dyskusji z uwzględnieniem warunków wewnętrznych i zewnętrznych (rynek!). Zachęcam: wstawmy do tabelki tej swoje dane.

Interpretując zaś wyżej wymienione powiemy, że:

wyłącznie po stronie pretensji o lepiej zarabiających).

Analogiczne rozumowanie przeprowadzić możemy dla każdego z trzech kolejnych — wyższych szczebli.

Przeprowadzony wywód dotyczący funkcji plac jest pomocny do pełniejszego zrozumienia istoty „małej reformy gospodarczej”, która obowią-

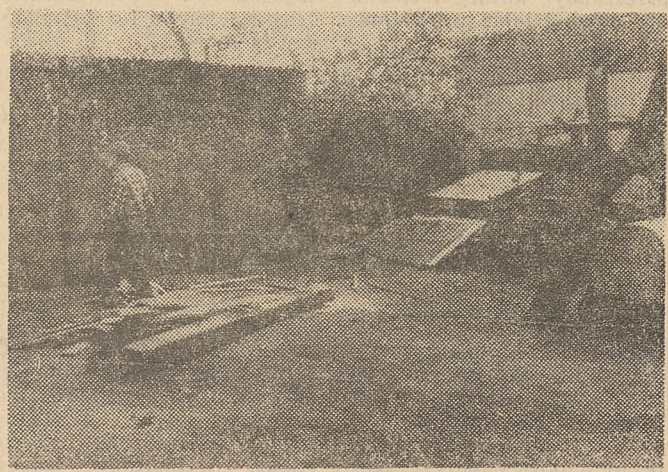
Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych zajmuje nieduży, parterowy budynek przy ulicy Rzemieślniczej. Wszędzie panuje wzorowy porządek i czystość. Atmosfera wśród załogi — serdeczna. Jest tylko jedno ale... ciasnota. Pomieszczenia są wykorzystane powyżej maximum. Najgorzej sprawa przedstawia się w zapleczu socjalnym: cała szatnia zastawiona jest metalowymi szafkami ubraniowymi oraz stołami i ławami. Duże trudności sprawia nie tyle dojście co dopychanie się do swoich rzeczy, nie mówiąc już o przebraniu się. Co więcej — pracownicy także tutaj jedzą swoje posiłki. Całość obrazu dopełniają dwa lustra, pięć umywałek, jeden natrysk, oraz ubikacja. Trochę tego za dużo w jednym miejscu a za mało dla siedemdziesięciu kilku osób, które korzystają z tych pomieszczeń.

Sytuację tę częściowo rozwiązałoby przyłączenie przyległych izb znajdujących się we władaniu klubu MPK-owskiego sportu — „Tramwaj”. Batalię o te pomieszczenia załoga Zakładu rozpoczęła na fali sierpniowego przypływu. Dyrektor J. Wilk oraz sekretarz R. Borowski obiecali przeprowadzkę na koniec grudnia. Potem — wszystko miało zakończyć się z końcem pierwszego kwartału. Aż wreszcie — trzeci z kolei termin wyznaczyła z-ca dyrektora St. Kostro na 17 kwietnia. W sprawie włączył się SANEPID. We wnioskach pokontrolnych zaleca się do dnia 31 maja 1981 roku rozgłoszenie szatni. W razie niedotrzymania terminu kierownikowi Zakładu inż. J. Sokółowskiemu grozi grzywna w wysokości 10 000 złotych, a przedsiębiorstwu 100 000 zł.

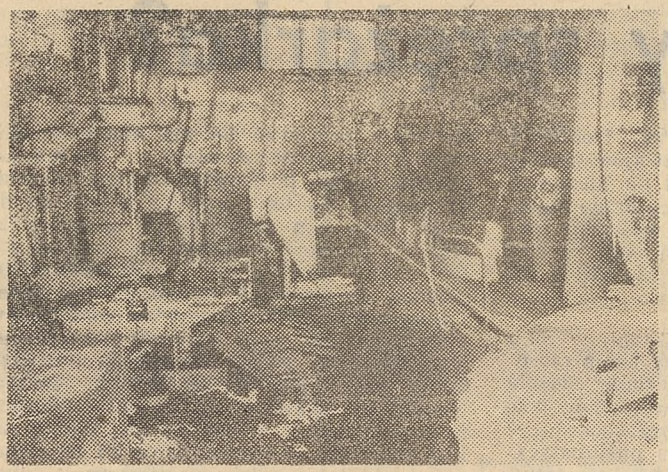
Zareagował z-ca dyrektora M. Kalinowski — wyznaczył finał na koniec IV kwartału. Lecz to jeszcze nie koniec. Na naradzie w maju zapadła nowa decyzja — eksmisja sportowców, jeżeli nie zwolnią pomieszczeń znajdujących się w budynku Zakładu Sieci i Podstacji w terminie do końca czerwca.

Jeszcze tylko jedno pytanie. — Kto to ma zrobić i w jaki sposób? **Stam.**

P.S. Co do przekwaterowania klubu „Tramwaj” istnieje kilka możliwości, lecz omówienie ich wykracza poza ramy tego artykułu.



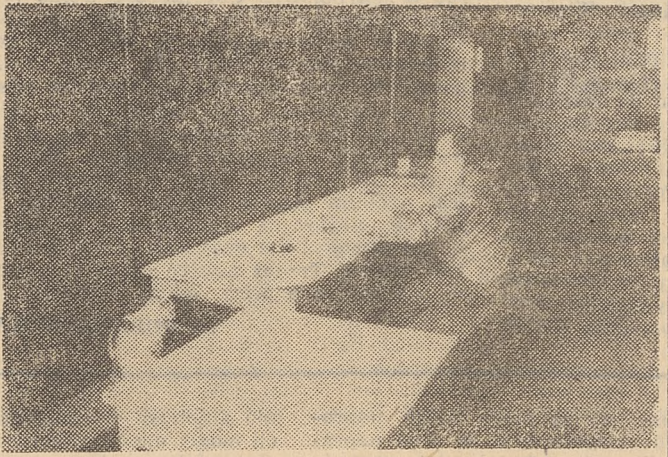
Plac, na którym montuje się słupy trakcyjne.



Warsztaty.

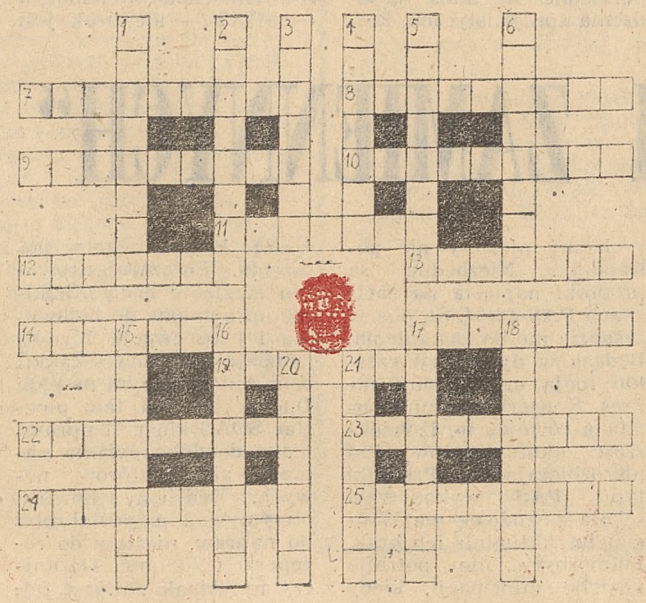


Pomieszczenie KS „Tramwaj”. Zdjęcie wykonane przez okno.



Szatnia. Tu również spożywa się posiłki. Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ

KRZYŻÓWKA



POZIOMO: 7) Bywa cenny choć nieduży. 8) Znak, symbol. 9) Rozwlekły, długi list. 10) Suma zdolności umysłowych, rozum. 11) Śpiew żurawi. 12) Wyjątkowa okazja, traf. 13) Imitacja towaru. 14) Znow w tym samym miejscu. 17) Wierzech pustyni. 19) Przyzwolenie na istnienie pewnego stanu. 22) Nad morzem. 23) Odbicie i zmiana kierunku. 24) Sprawdzenie działalności, sytuacji. 25) Sprzeniewierzający, odchodzący od czegoś.

PIONOWO: 1) Procent od obrotu. 2) Kwiat wśród skal. 3) Całkowite zniszczenie. 4) Doskonalenie umiejętności. 5) Pojemność zbiornika. 6) Dekoracyjna lub ochronna okładzina ścianny. 15) Pozyskiwanie ochotników do wojska. 16) Roslina ozdobna. 17) Instrumenty do bicia. 18) Lubi mniejsze ryby. 20) Antonim taktu. 21) Spanie w bólu.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z N-RU 8

POZIOMO: Równanie, arszeniek, Sardynia, izolator, dotacja, piasta, desant, turnus, pokarm, kuracja, cukierek, rozterka, drobniaczka, lewkonika.

PIONOWO: dywersja, kanonada, nietakt, krawiec, listopad, fonetyka, renkiody, skorpion, paszkwil, astronom, reklama, cyrulik.

„SYGNAŁY MPK” — Dwa tygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Buhaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin. Zdjęcia Stanisław Makarewicz. Adres Redakcji: MPK Kraków ul. Wawrzynia 15 p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa” — Książka — Ruch Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. H-14

Komunikaty

Dział Socjalno-Bytowy informuje, że z dniem 1 czerwca 1981 r. wprowadza się zmiany w zasadach nabywania kart abonamentowych na obiady w Stołówce Pracowniczej przy ul. Brożka 1.

Z uwagi na niepełne wykorzystanie dotychczasowych zgłoszeń na obiady, a tym samym uniemożliwienie zakupu obiadów innym pracownikom wprowadza się pobieranie wpłat na obiady na poszczególnych Zakładach w niżej podanych terminach na miesiąc następny (tj. wpłata w m-cu czerwcu na m-c lipiec itd.):

Z.E.T. — Podgórze, Z.N.T. Podgórze, Z-d Transportu, Z-d Sieci i Podstacji, Warsztaty Szkolne, S.G.O., Przychodnia: jadalnia przy Z.N.T. godz. 6.30 — 9.00 w dniach: 15.06, 15.07, 14.08, 15.09, 15.10, 16.11, 14.12. br.

Z.E.A. — Bieńczyce: jadalnia przy warsztatach godz. 6.30 — 9.00 w dniach: 16.06, 16.07, 17.08, 16.09, 16.10, 17.11, 15.12. br.

Z.E.A. — Czyżyny: jadalnia przy bufecie godz. 6.30 — 9.00 w dniach: 17.06, 17.07, 18.08, 17.09, 19.10, 18.11, 16.12. br.

Z.E.T. — Nowa Huta: jadalnia przy bufecie godz. 6.30 — 9.00 w dniach: 19.06, 20.07, 19.08, 18.09, 20.10, 19.11, 17.12. br.

Z.E.A. — Wola Duchacka: jadalnia przy bufecie godz. 6.30 — 9.00 w dniach: 22.06, 21.07, 21.08, 21.09, 21.10, 20.11, 18.12. br.

WPLATY od pracowników zatrudnionych w pozostałych Wydziałach, Działach przyjmowane będą w Sekcji Żywności Zbiorowego w godz. 6.30 — 14.00 w dniach: 23 i 24.06, 23 i 24.07, 24 i 25.08, 22 i 23.09, 22 i 23.10, 23 i 24.11, 21 i 22.12. br.

Jednocześnie informujemy, że zakup kart abonamentowych na obiady w innych terminach nie będzie możliwy.

Prosimy o zgłoszenie się pracowników MPK posiadających licencje krótkofalowca-nadawcy celem omówienia założeń klubu krótkofalarskiego pod patronatem LOK przy MPK. Zgłoszenia prosimy kierować do kol. Eugeniusza Grabkiewicza tel. ruchowy 119 lub miejski 101-66 wew. 1