

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

A fotel czeka...

Z przedstawicielami Zarządu Zakładowego ZSMP usiłowaliśmy się skontaktować od co najmniej trzech miesięcy. Jeżeli już nawet udało mi się spotkać tam kogoś, czy też dozwolono się i umówić to i tak nie z tego nie wynikało, bo o oznaczonym czasie zainteresowani nie zjawiali się. Ktoś poradził zostawić w zamkniętych naглуcho drzwiach kartkę z propozycją „schdzi-ki”.

No i doczekałam się. O młodzieżowych „dylematach w odnowie” rozmawiałam z Ryszardem Łąckim — wiceprzewodniczącym ZZ ZSMP i Jerzym Kraussem — przewodniczącym VII koła ZSMP. Jak organizacja młodzieżowa znalazła się w nowej dla siebie sytuacji? Czy prawdą jest jakoby zatamala się linia „mło-

Młodzież
poda butki?

dzież z partią”? Czy organizacja odnalazła się w posierpniowym rozgardiaszu? Czy zamknięte drzwi zarządu to właśnie ten nowy model działania? Pytania prowokujące. Oto co powiedzieli moi rozmówcy: Rozdzielenia młodzieży z partią nie ma. Popieramy ten jej nurt, który jest za porozumieniem, który czyni wszystko by wyprowadzić kraj z kryzysu. Być może, że wreszcie można odnieść takie wrażenie. Chyba dlatego, że nie chcemy być „przedszkolem partii”, że nie chcemy by jedyną naszą czynnością jak to bywało — było „robienie tłum” na uroczystościach, wręczanie kwiatów, czy też podawanie herbaty i butek, a potem sprzątanie sali.

Wreszcie chcemy być partnerami. Chcemy współodpowiadać za zakład, ale i współgospodarzyć.

Spotykamy się z zarzutem, że młodzież chce tylko brać nie dając nic od siebie. Jest to półprawda. Owszem są i tacy, ale z drugiej strony możemy robić i dawać z siebie tyle na ile pozwalają nam warunki.

Ze zamknięte drzwi w zarządzie? To prawda; ale tak musi być, jeżeli chcemy być or-

(Dokończenie na str. 3)

Kto zajmie miejsce w fotelu dyrektora przedsiębiorstwa? Jest to chyba w tej chwili sprawa którą żyje większość pracowników MPK, którzy typują, wybierają, składają podpisy i zastanawiają się czy dyrektor zrezygnował bo musiał, czy też... Nie wszyscy pracownicy są zorientowani, stąd celowość tej informacji.

Krąży po przedsiębiorstwie różne wersje powodu rezygnacji dyrektora. Wydaje mi się, że najbardziej autorytatywny będzie tu protokół sporządzony z posiedzenia aktywu społeczno-gospodarczego MPK w dniu 29 VI 1980 r. w którym to posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele kolektywów zakładowych i zarządu przedsiębiorstwa. Cytuję fragment z tego protokołu:

„Dyrektor stawia wniosek o zaakceptowanie:
— korekt w schemacie organizacyjnym przedsiębiorstwa,
— statusu kierowników za-

— podniesienia dyscypliny pracy,

— decyzji o zachowaniu dotychczasowego wymiaru premii dla kadry kierowniczej. Przedstawiciele „Solidarności” M. Lewandowski i M. Żurek pomimo licznych sprzeciwów z sali (m.in. tow. R. Borowski i tow. T. Orszańskiego) nie dopuszczają jednak do głosowania. W tych warunkach dyrektor wyznacza na dzień 6 VII br. ostateczny termin konsultacji i akceptacji przedstawionych wniosków stwierdzając, iż w przypadku decyzji odmownej złoży rezygnację z zajmowanego stanowiska”.

Program dyrektora zaakceptowali przedstawiciele: KZ PZPR, ZZ ZSMP i Związku Bratniego.

Nie udało nam na dziś (sezon urlopowy) ustalić czy doszło do konsultacji w dniu 6 VII br. Niemniej rezygnacja dyr. J. Wilka, z zajmowanego stanowiska stała się faktem.

Na spotkanie 28 lipca w lokalu KZ NSZZ „Solidarność”

w którym uczestniczyli członkowie Plenum tego związku, dyrektorzy naszego Zjednoczenia i z-ca dyr. d/s ekonomicznych A. Kusina, nie zdołaliśmy się wkręcić. Na nasze pytanie telefoniczne czy możemy w spotkaniu uczestniczyć odpowiedziano nam, iż są to sprawy intymne i choć w niedługim czasie po tej rozmowie otrzymaliśmy zaproszenie od sekretarza KZ p. J. Natkańca — uczestniczyć w nim już wtedy z powodów organizacyjnych nie mogliśmy. A szkoda, bo sprawa dotyczy całego przedsiębiorstwa.

BYĆ ALBO NIE BYĆ —
DYREKTORA

(Tak tytuł jak i wiele fragmentów cytowanych jest z artykułu F. Serwin i J. Natkańca zamieszczonego w numerze 1 „Sygnałów Tygodnia” — biuletynu — ukazującego się jako dodatek do pisma załogi „Sygnały MPK”).

Tematem spotkania w dniu

28 lipca br. przedstawiciele Plenum KZ NSZZ „Solidarność” MPK z zaproszonymi dyrektorami naszego Zjednoczenia (uczestniczyli dyr. Zjednoczenia: K. Kania i z-ca dyr. ds. ekonomicznych — B. Musielewicz) i z-ca dyr. ds. ekonomicznych MPK — Alojzym Kusiną była rezygnacja z pełnienia funkcji przez dyrektora przedsiębiorstwa — I. Wilka.

Dyrektor Zjednoczenia — K. Kania poinformował zebranych, iż po upływie 10 dni od momentu zgłoszenia rezygnacji w ustaleniu z prezydentem miasta Krakowa, wiceprezydent A. Żmuda odwołał ze stanowiska dyrektora MPK inż. I. Wilka i wypowiedział mu z dniem 20 lipca umowę o pracę kończącą się w dniu 21. X. br.

Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” wystąpiła na spotkaniu z wnioskiem o anulowanie decyzji o odwołaniu. Członkowie Plenum chcie-

(Ciąg dalszy na str. 2)

● Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego przeprowadza swój tabor na nie ukończony jeszcze parking. Przez jakiś czas brak będzie ciepłej wody do napełniania chłodzi. Równocześnie z parkingiem, zajęte zostaną usytuowane obok niego pomieszczenia biurowe.

● Z uwagi na wymianę przez Krakowski Zarząd Dróg izolacji i pasów jezdnych na moście Kościuszki, wstrzymane zostały dalsze prace torowe. Termin ukończenia remontu kapitalnego torowiska pierwotnie przewidziany na koniec lipca, przeciągnie się do końca sierpnia br.

● ZET Nowa Huta otrzymał w ostatnim czasie z Konstalu w Chorzowie 5 wozów tramwajowych typu 105 NA, a ZET Podgórze 2 takie wozy. Do końca września br. nastą-

15 dni
w MPK

pic mają kolejne dostawy. W sumie przedsiębiorstwo otrzyma 24 wozy.

● W ZET Nowa Huta uruchomiona została automatyczna, sterowana fotokomórka myjnia. Samoczynne uruchomienie myjni powoduje natrysk środków chemicznych na wjeżdżający w jej zasięg wagon. Przesuwając się pomiędzy szczytkami, zostaje dokładnie umyty, a przechodząc z kolei pod zespółem sprężek splukany wodą. Od 1 sierpnia br., myjnia pracować będzie na trzy zmiany.

● Jeszcze do niedawna wystarczał na jeden dzień jeden arkusz ekspedycyjny kierownika dworca autobusowego. Obecnie z uwagi na wprowadzenie większych rubryk zużywane są dwa takie arkusze. „Gratulacje” dla tego kto to wymyślił.

● Z ogromną szybkością wciąż jeżdżą nasze tramwaje. Nie wpływa to dodatnio zarówno na jakość torowisk jak i bezpieczeństwo pasażerów. Na 34 wozy kontrolowane w maju na ulicy Franciszkańskiej w ciągu jednej godziny, zaledwie dwa jechały z dozwoloną szybkością.

M. B.

Szkoda
słów

O brakorobstwie państwa — w szeregach na bulwarach zajezdni przy ul. Żwawdzkiej Ludowej pisaliśmy już wielokrotnie. Tym razem zamieścimy tylko zdjęcia. Może one skruszą sumienia budowlanych, skoro nie potrafią tego dokonać słowa.

(Kolejne zdjęcia na str. 3)



A tak to ładnie wygląda z zewnątrz

ROZMYŚLANIA NIEURLOPOWE

Pod nawisem lżej?

bardziej samorządni i niezależni, uczymy się trudnej sztuki przestrzegania zasad demokracji na co dzień. Coraz bardziej na znaczeniu tracą postawy skrajne czy ortodoksyjne. Coraz mniej pozostaje „sterników”, którzy dziwią się, że nic się nie daje „puścić w lud” bez konsultacji, a przecież przeciągają one sprawy, zmuszają do rewizji projektów itd.

Zastanawiając się nad sposobami przełamania marazmu gospodarczego jakoś za mało mówi o tym, że po Sierpniu latwiej się przysięga niż administracji. Święta Biurokracja (centralna — w terenie te sprawy nie przejdą!) zbyt rzadko przypomina sobie, komu ma naprawdę służyć. Pozbawiona szczegółowych wytycznych instancji traci resztki orientacji i zajmuje się głównie ochroną własnych pozycji. Klasycznym i najgroźniejszym przykładem takich działań pozorowanych była sprawa niemożliwości wyegzekwowania od resortów wiarygodnych informacji o stanie naszej gospodarki. Nie dziwota, że prowadzona generalną ręką bardzo ostrożnie reforma centralnej administracji zabrała się w pierwszym rzędzie za usuwanie partykularnych interesów i nacisków, skutecznie paraliżujących na swym podwórku każde działania centralne. Ocalałe chwilowo ministerstwa i zjednoczenia mają nieco czasu na gruntowne przeanalizowanie i wskazanie zasadności swego dalszego

działania. Nie mam jednak złudzeń, że same, choćby najłepsze rozwiązania strukturalne wyprowadzą kraj z kryzysu. Ten kryzys musi bowiem każdy z nas opanować w sobie, by znaleźć odpowiednią, często pozamaterialną motywację pracy.

Tymczasem jak zły sen straszy obecnie ponury dziwłóg językowy: „nawis inflacyjny”. Ow nawis ciąży coraz bardziej, codziennie o 1,5 mld zł powiększając tzw. lukę inflacyjną. Radosna twórczość przeniosła się więc do Centralnej Wytwórni Papierów Wartościowych, drukującej nam pieniążki bez żadnego pokrycia w towarach. Nie zazdrościsz pracownikom tej wytwórni — muszą bardzo precyzyjnie wykonać swój zawód wiedząc jednocześnie, że o te 1,5 mld zł wyprzedzają codziennie przemysł pracujący na rzecz rynku. Przeciwny śmiertelnik, dziwiący się, że nawet octu zabrakło, a truskawki w sezonowych szczytach nie zeszły poniżej 40 zł za kilogram i tak uzna „nawisomanię” za zły wybieg „reżimu” (tak — w świadomości ogółu państwo to dalej jacyś groźni ONI), przygotowujących w zaciszu gabinetów kolejną gigant-podwyżkę cen.

Ba, sam nie wiem, czy ze swej humanistycznej pensyjki łatwo mi będzie przy nowych cenach rodzinę utrzymać. Bardziej jednak niepokoi mnie, że zbyt łatwo przyzwyczailiśmy się do beztroskiego życia „pod nawisem” nie podejmując praktycznie żadnych kroków, by stan ten zmienić.

ADAM LACH

PS. Tym, którym powyższe rozważania wydają się zbyt ogólne polecam samodzielne przeniesienie ich na teren naszego Przedsiębiorstwa. Pasują, niestety, inak ulga

W dniach 28, 29.07. odbyło się kolejne spotkanie Krajowej Sekcji Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność” z przedstawicielami MAGTIOŚ, na której dokonano kolejnej już oceny komunikacji miejskiej w Polsce. Pogłębiające się niedobory w zaopatrzeniu w części zamiennie dla całego taboru komunikacyjnego osiągnęły w miesiącu lipcu stan krytyczny co postawiło komunikację miejską w stan „agonii”. Dlatego też widząc niezaradność naszego resortu skierowaliśmy oświadczenie Krajowej Sekcji Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność” do Prezydium Rządu, której treść podajemy poniżej.

Warszawa 28.07.1981 r.

Oświadczenie Krajowej Sekcji Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność”

Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność” wyraża głębokie zaniepokojenie coraz gwałtowniejszym pogarszaniem się stanu technicznego taboru w komunikacji miejskiej wszystkich przedsiębiorstw w kraju. Stąd, jakkolwiek świadczonych usług przewozowych jest alarmująca i wymaga zdecydowanych działań w tym zakresie ze strony już nie tylko Ministerstwa Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska ale i Prezydium Rządu. Wymagane są nadzwyczajne środki i przedsięwzięcia zmierzające do wypro-

chomionych 2500 autobusów i około 700 tramwajów w całym kraju. Załogi naszych przedsiębiorstw nie są w stanie realizować założonych planów. Dlatego więc nie widząc możliwości wyjścia z tego kryzysu postanowiliśmy zwołać konferencję prasową, na którą nie raczył nikt zjawić się z kierownictwa naszego ministerstwa oprócz dyr. Z. Mikulskiego. Za pośrednictwem dziennikarzy radia i prasy przedstawiliśmy sytuację jaka jest w komunikacji, celem podania jej do szerokiej wiadomości mieszkańcom naszych miast.

Stanisław Dyląg
korespondent

Janina Dziuro: Tyle dane oficjalne. Zreferował Pan kolejne spotkanie z przedstawicielami Ministerstwa. Ja proszę o odczucia. I pytam czy po tym kolejnym spotkaniu ciągle Pan wierzy w słowa prominentów resortowych? I kolejne pytanie — czy te przyrzeczenia i terminy, które podał Pan w poprzedniej relacji zostały dotrzymane?

Stanisław Dyląg: Przestaję być optymistą. Nie w tych terminach, ale słowa Departament dotrzymał. Co do terminów zaś to nie były dotrzymane z winy „Konstalu” który nie wywiązał się z obowiązków, tłumacząc zmniejszenie produkcji w głównej mierze brakiem wyrobów hutniczych. Tyczy to przede wszystkim wykonania części zamiennych

Przegadana rzetelność

wadzenia komunikacji miejskiej z tak krytycznej sytuacji, jaka nie miała miejsca w przeciągu ostatnich lat.

Świadomi ważności roli, jaką spełnia komunikacja miejska w życiu gospodarczym aglomeracji miejskich wnosimy do alarmującego oświadczenia, celem uzmysłowienia najwyższym władzom gospodarczym naszego kraju, iż dalszy proces pogłębiania kryzysu w komunikacji miejskiej może przyczynić się do jej całkowitej „agonii” jeszcze w bieżącym roku. Podejmowane dotychczas działania ze strony zainteresowanych resortów jak: chemii, przemysłu maszynowego, energetycznego, maszyn ciężkich i rolniczych są mało skuteczne i nie doprowadziły nawet do zahamowania tego procesu. Tylko niezwłoczne decyzje na najwyższym szczeblu mogą powstrzymać wymienioną wyżej sytuację i zapobiec załamaniu się życia w dużych aglomeracjach miejskich.

Prezydium Rządu jak również kierownictwo resortu winny sobie jednoznacznie uzmysłowić, że komunikacja miejska jest niezbędnym i podstawowym ogniwem funkcjonowania pozostałych działów gospodarki narodowej.

Jej agonálny stan nawet przy najlepiej rozumianej reformie gospodarczej nie ożywi i nie przyczyni się do stopniowego wychodzenia z kryzysu społeczno-gospodarczego. Dlatego też reforma, jak również wyżej wymienione czyniki winny na jednym z pierwszych miejsc postawić rozwiązanie transportu siły roboczej w aglomeracjach miejskich.

Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej
NSZZ „Solidarność”

* * *

Z oświadczenia dyr. departamentu Z. Mikulskiego wynika jednoznacznie, że niezbędne jest niezwłoczne zwiększenie przez przemysł produkcji i dostaw części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych dla komunikacji miejskiej. I tak w taborze autobusowym dostawy w I półroczu wynosiły: filtrów paliwa, powietrza i oleju zaledwie 120% potrzeb, końcówek wtryskiwaczy 15 proc., tłoków i pierścieni 6 proc., wałów korbowych 2 proc., akumulatorów 12 proc., ogumienia 40 proc., jak również przerwano w miesiącu lipcu dostawy olejów smarowych.

Natomiast w taborze tramwajowym dostawy za I półrocze zrealizowano następująco: silników trakcyjnych i cevek ok. 25 proc. potrzeb, przekładni 40 proc., części mechanicznych 24 proc. w tym wózków 0 proc., szczerotek węglowych 45 proc., bezpieczników 30 proc. potrzeb.

W wyniku tego mimo dużych wysiłków załóg przedsiębiorstw komunikacyjnych w miesiącu lipcu było unieru-

do tych 50 wozów tramwajowych, które miały być przeznaczone na części zamiennie. Na spotkaniu Podkomisji Taboru Transportowego działającej przy Ministerstwie, które odbyło się 3.08. br. w „Konstalu”, sprawy zaopatrzenia w części z tych 50 wozów zostały zatwierdzone w możliwie najlepszym sposobie. W obecnej sytuacji Podkomisja zagroziła, że przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej nie odbiorą 70 wozów do końca roku, jeżeli te części z 50 wozów tramwajowych nie zostaną w komplecie przekazane użytkownikom.

J. D.: Wracając jednak do odczuć i do spotkania warszawskiego...

St. D.: Coż, na zadawane dyrektorowi Mikulskiemu pytania przez dziennikarzy ze stolicy nie można było usłyszeć żadnej konkretnej odpowiedzi. Choćby: na zadane pytanie — co robili przez szereg lat poprzednich w Ministerstwie dyr. Mikulski odpowiadał, że wszystko co było możliwe...

My członkowie KSKM NSZZ „Solidarność” chcieliśmy jak najlepiej. Wydawało się, że wystarczy rzucić temat a powołani do pracy dla komunikacji miejskiej w kraju temat podejmą i zrealizują. Tymczasem okazało się, że my sami musimy te tematy realizować np. organizować spotkania z przedstawicielami Komisji Zakładowych NSZZ „Solidarność” przedsiębiorstw kooperujących z głównymi wykonawcami taboru autobusowego i tramwajowego.

J. D.: Trochę przewrotne pytanie ale, czy wobec tego uważa Pan za potrzebne istnienie takiego Ministerstwa?

St. D.: Na pewno tak. Ale nie tak pracującego jak dotychczas, przegadane godziny i żadnych efektów. Obietnice nie realizowane. Minister Kępa nie był w stanie opanować sytuacji. I prawda choć może smutna — jeżeli Ministerstwo nie zatrzyma kryzysu w tej chwili to komunikacja jak przewiduje w niedalekim czasie (myślę o wrześniu) stanie. Już w tej chwili można by było obliczyć straty gospodarki narodowej z tytułu niedowiezienia robotników do pracy. Jak w tej sytuacji w ogóle można mówić o reformie gospodarczej, o lepszym jutrze naszego kraju jeżeli nie robi się nic w tej sprawie, jaką stanowi dowieszenie ludzi do pracy.

J. D.: Badzmy jednak optymistami. Mamy wszak już nowego ministra. Mianowanym na to stanowisko został Ob. Tadeusz Hulański.

Życzymy sobie i jemu siły do wyprowadzenia z kryzysu komunikacji miejskiej w kraju. Liczymy na konkretne działania i partnerskie traktowanie załóg przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

JANINA DZIURO

A FOTEL CZEKA...

(Ciąg dalszy ze str. 1)

li też znać wszystkie powody, które zdecydowały o podjęciu takiej decyzji przez dyr. I. Wilka. Chciano także poznać warunki na podstawie których dyrektor zdecydowałby się pozostać w przedsiębiorstwie.

Z wyjaśnień wynikało, iż powodem rezygnacji było nieprzyjęcie czteropunktowego programu działania przez część załogi naszego przedsiębiorstwa. Nie mając poparcia dyrektor nie mógł zrealizować zadań ekonomicznych przedsiębiorstwa (koszty eksploatacyjne, płace itp.). Jednym z czynników było także rozluźnienie dyscypliny pracowniczej, wzrost absencji chorobowej.

Nie ułatwiały także pracy rozgrywki personalne między członkami poszczególnych organizacji.

Po ponownym przeanalizowaniu poszczególnych punktów programu działania przedstawionego przez dyrektora I. Wilka postanowiono złożyć deklarację akceptującą przedstawiony program zobowiązując się jednocześnie do jego pełnego poparcia.

DEKLARACJA

„Przedstawiciele załogi MPK w osobie członków Plenum Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność”, po szczegółowym wyjaśnieniu 4-punktowego programu działania dyrektora naczelnego MPK i obopólnym uzgodnieniu zasad jego wprowadzania, akceptują w/w program i zobowiązują się udzielić pełnego poparcia w realizacji przedstawionego PROGRAMU DZIAŁANIA DYREKTORA NACZELNEGO:

- 1) Schemat organizacyjny pozostaje w gestii dyr. naczelnego.
- 2) Utrzymać do 1 stycznia 1982 niezmienną premię regulaminową dla pracowników umysłowych, a dyr. naczelnego zobowiązuje się w miarę posiadanych funduszy do wyrównania premii pracownikom umysłowym do 25%.
- 3) Zamrożenie do końca roku podwyżek płac.
- 4) Podniesienie dyscypliny finansowej, ekonomicznej, pracy w zakresie gospodarności posiadanych środkami ...”

Najwięcej kontrowersji

JANINA DZIURO

wzbudził punkt drugi mówiący o premii pracowników umysłowych. Dyrektor zobowiązał się wygospodarować potrzebne środki z posiadanej funduszu na uzupełnienie premii pracowników umysłowych do 25% nie obniżając wysokości premii kadry kierowniczej.

Według relacji dyrektora Zjednoczenia od przyszedłego roku wejdzie w życie nowy układ zbiorowy, który problemem premii rozwiąże w sposób jednoznaczny. Mamy nadzieję, że będzie on sprawiedliwy.

Uzupełniając...

Dyrektor Zjednoczenia — K. Kania polecił, iż ma się wypowiedzieć w tej sprawie cała załoga MPK. Poza tym dyrektor I. Wilk ma wnieść prośbę do dyrektora Zjednoczenia o wycofanie rezygnacji. Jeżeli taka prośba złożona zostanie i znane będzie stanowisko załogi akceptujące zarówno program dyrektora I. Wilka jak i jego osobę na to stanowisko, to sprawa zostanie podjęta przez władze nadrzędne.

Dziś — 7. VIII. 81. — sprawa akceptacji dyrektora I. Wilka jest ciągle niewiadomą. Informuje, iż decyzją dyrektora Zjednoczenia stałym pierwszym zastępcą dyrektora MPK został mianowany mgr inż. T. Trzmiel z-ca dyr. d/s trakcji tramwajowej, który po powrocie z urlopu — w związku z odwołaniem dyrektora MPK — przejmie jego obowiązki.

Do 24 VIII br. obowiązki dyrektora MPK pełni z-ca dyr. ds. ekonomicznych — mgr A. Kusina.

KOMENTARZ

Ktoś dowcipny w rozmowie ze mną powiedział — „nie wiadomo teraz komu się podlizywać”.

Sądzę jednak, że należy potraktować „kwestię fotela” dyrektora MPK poważnie i zbieranie podpisów przyspieszyć ze względu na dobro przedsiębiorstwa jak i dyrektora I. Wilka.

Zaznaczam, iż nie jest to referendum nt. kogo wybieramy z określonej ilości kandydatów ani konkurs na dyrektora, jest to wyłącznie votum zaufania dla dyr. I Wilka i jego programu.

Eksplozja sprzeciwu społeczeństwa polskiego datowana od sierpnia ub. roku między innymi swoje podstawy znajduje w posunięciach gospodarczych osób niekompetentnych, które przez swą działalność doprowadziły kraj do kryzysu ekonomicznego.

Rzecz w tym, że gospodarką kierowali ludzie nie mający do tego przygotowania; sterowani dodatkowo przez działaczy gospodarczych, których często jedynymi kwalifikacjami była przynależność do partii. Sytuacje takie występowały na wszystkich szczeblach zarządzania gospodarką, również w ministerstwach, województwach i w przedsiębiorstwach gdzie szczególnie uwydatniała się narodowa cecha zgodnie z którą każdy Polak to najlepszy ekonomista. Wszyscy zajmujemy się więc gospodarką przedsiębiorstwa, wszyscy skrupulatnie oszczędzamy materiały, logicznie określamy potrzeby materiałowe, dla wszystkich naczelny wskaźnikiem jest ekonomika działania — prawda?

Skąd więc biorą się żałosne marnotrawstwo materiałów i braki materiałowe? Dlaczego podstawowe materiały i części nie są planowane lecz sprowadzane systemem doraźnym, powodującym w konsekwencji chaos gospodarczy w skali mikro i makro gospodarczym? Dlaczego w naszym przedsiębiorstwie występują dziesięciomilionowe kwoty za-

pasów nieprawidłowych? Dlatego, skoro te problemy wszystkim nam leżą na sercu? Konieczne jest gospodarskie podejście do tych problemów, konieczne jest aby na każdym stanowisku pracy każdy pracownik traktował przedsiębiorstwo jak swoje gospodarstwo, ale konieczne jest również i to aby sprawa zarządzania gospodarką przedsiębiorstwa zajmowali się ludzie do tego przygotowani i powołani. Wydaje się, że słuszną krytyką ubiegłego okresu osiągnięła apogeuem, przy czym wszystko już zostało skrytykowane i określone. Nie wyciągnięto tylko — drobiazg — jeszcze wniosków a jeżeli, to nie zostały jeszcze wdrożone.

Wniosek jest jeden, należy usunąć ciągle drżące przesłanki błędów dotychczasowych i ruszyć jak najszybciej do pracy, rzetelnej pracy, bowiem potrzebne są efekty materialne a nie słowa nawet najbardziej odpowiadające prawdzie. Dalsze roztrząsanie spraw z „ambony” po linii nowego oznacza, że to co się stało w Polsce zostało nie uważane, jeżeli natomiast to roztrząsanie mija się z prawdą to znaczy, że pozostajemy w dalszym ciągu w atmosferze sprzed roku ze wszystkimi znamionami tego okresu tj. taniej efektywności, sloganowej propagandy czy rozrabiać.

„Doradców i poprawiać” mamy wokół siebie wielu na co dzień. Są to przeważnie

ludzie niekompetentni, którzy swoją wizję widzą jako jedynie możliwą a wystąpienie publiczne traktują jako „zameldowanie się” na czasie chociaż niekoniecznie na temat.

Mam i ja swojego „doradcę, poprawiaacza i do tego rozliczeniowca”.

W dniu 5.06.81 r. na Konferencji Partijnej na której dokonano wyboru przedstawiciela na IX Nadzwyczajny Zjazd Partii, w swojej wypowiedzi — którą Radiowęzeł Zakładowy powtórzył w dniu 22.06.81 r. — tow. Kalwa stwierdził dosłownie: (z taśmy magnetofonowej, bez poprawek) „Towarzysze, nasza organizacja partyjna poprosiła kierownika Zaopatrzenia tow. Mazura na zebranie partyjne żeby wyjaśnił pewne sprawy wypożyczania części zamiennych do innych przedsiębiorstw jak: przednie zawieszenia, tylne mosty, których u nas brakuje w Zakładzie jak przychodzi zakładać do wozów to tych części nam brakuje a tow. Mazur wypożycza czy zamienia z innymi przedsiębiorstwami i organizacją partyjna sobie życzyła by tow. Mazur przyszedł i wytłumaczył tak samo sprzedaż taksometrów” jak

ko kierownik i szef zaopatrzenia obowiązek jako członka partii powinien przysiąc na nasze zebranie, skwitował organizację partyjną pismem, która organizację partyjną oburzyła się i stwierdziła, że została potraktowana przez tow. Mazura jako intruzy. Uważam, że członka partii na kierowniczym stanowisku ja-

zamię tych części. Tow. Mazur nie raczył przysiąc na nasze zebranie, skwitował organizację partyjną pismem, która organizację partyjną oburzyła się i stwierdziła, że została potraktowana przez tow. Mazura jako intruzy. Uważam, że członka partii na kierowniczym stanowisku ja-

ko kierownik i szef zaopatrzenia obowiązek jako członka partii powinien przysiąc na nasze zebranie, skwitował organizację partyjną pismem, która organizację partyjną oburzyła się i stwierdziła, że została potraktowana przez tow. Mazura jako intruzy. Uważam, że członka partii na kierowniczym stanowisku ja-

zamię tych części. Tow. Mazur nie raczył przysiąc na nasze zebranie, skwitował organizację partyjną pismem, która organizację partyjną oburzyła się i stwierdziła, że została potraktowana przez tow. Mazura jako intruzy. Uważam, że członka partii na kierowniczym stanowisku ja-

zamię tych części. Tow. Mazur nie raczył przysiąc na nasze zebranie, skwitował organizację partyjną pismem, która organizację partyjną oburzyła się i stwierdziła, że została potraktowana przez tow. Mazura jako intruzy. Uważam, że członka partii na kierowniczym stanowisku ja-

zamię tych części. Tow. Mazur nie raczył przysiąc na nasze zebranie, skwitował organizację partyjną pismem, która organizację partyjną oburzyła się i stwierdziła, że została potraktowana przez tow. Mazura jako intruzy. Uważam, że członka partii na kierowniczym stanowisku ja-

zamię tych części. Tow. Mazur nie raczył przysiąc na nasze zebranie, skwitował organizację partyjną pismem, która organizację partyjną oburzyła się i stwierdziła, że została potraktowana przez tow. Mazura jako intruzy. Uważam, że członka partii na kierowniczym stanowisku ja-

zamię tych części. Tow. Mazur nie raczył przysiąc na nasze zebranie, skwitował organizację partyjną pismem, która organizację partyjną oburzyła się i stwierdziła, że została potraktowana przez tow. Mazura jako intruzy. Uważam, że członka partii na kierowniczym stanowisku ja-

Kiedy w ogóle na takie zebranie, zostalem zaproszony? Ja mam swoją organizację partyjną i swojego przełożonego, którzy wystarczająco krytycznie mnie oceniają za istniejącą sytuację gospodarczą w kraju i konsekwencje jakie spadają z tego tytułu na nasze przedsiębiorstwo. I czy

zamię tych części. Tow. Mazur nie raczył przysiąc na nasze zebranie, skwitował organizację partyjną pismem, która organizację partyjną oburzyła się i stwierdziła, że została potraktowana przez tow. Mazura jako intruzy. Uważam, że członka partii na kierowniczym stanowisku ja-

Jedną z podstawowych przyczyn stanu w jakim znalazła się nasza gospodarka jest brak konsekwencji w działaniach. Ta nasza narodowa wada, zwana „siomianym ogniem” sprowadzająca się do rozpoczynania najrozmaitszych przedsięwzięć, lecz porzucania ich przed osiągnięciem efektów, daje się zauważyć niemal we wszystkich dziedzinach życia. Nie ominęła ona rzecz jasna i komunikacji miejskiej.

Trudno zaliczyć mnie do ludzi o dużym stażu pracy w MPK. Ot, ledwie od trzech lat śledzę losy tego przedsiębiorstwa. To bardzo krótko, a jednak już dwukrotnie zdążyła zmienić się koncepcja naszego przedsiębiorstwa. Początkowo, w roku 1978 rozwijaliśmy komunikację podmiejską, otwierając nowe linie autobusowe do podkrakowskich miejscowości, gdyż w założeniu mieliśmy służyć społeczeństwu niemal całego województwa miejskiego w końcu z nazwy. Potem nastąpił odwrót od tej koncepcji, MPK miało obsługiwać tylko miasto w jego granicach administracyjnych. Na wielkich strategicznych koncepcjach najbardziej stracili mieszkańcy Igołomi, bowiem jako pierwszy etap realizacji tej koncepcji zlikwidowano linię do tej właśnie miejscowości. Przejęła ją PKS i wówczas okazało się, że o wiele korzystniejsza dla mieszkańców jest komunikacja MPK-owska. Dalszych etapów już nie było, bo oczywiście... zmieniła się koncepcja. Tym razem jednak po cichu, bo co to może, zdaniem ludzi ważnych, obchodzić klientów i pracowników przedsiębiorstwa, w jakich gra-

nicach będzie ono świadczyć swe usługi. Stąd, gdy w połowie zeszłego roku przeprowadzałem wywiad na temat sześciu nowych linii autobusowych, jakie niewiele wcześniej uruchomiliśmy, na narzucające się pytanie — Czy znowu wychodzimy poza miasto? — usłyszałem odpowiedź: — *Najprawdopodobniej tak, ale niech pan o tym nie pisze, to jest tajemnica.*

Nie napisałem wprost, ale miałem satysfakcję, gdy po przeczytaniu opublikowanego wówczas tek-

sowywać się do sytuacji, trzymać rękę na pulsie.

Oj trzymaliśmy ją mocno. Tak mocno, że puls niemal zamarł i teraz trzeba wielu wysiłków, żeby pacjenta (czyli naszą gospodarkę) reanimować.

A co do ciągle zmieniających decyzji, to słyszałem kiedyś felieton Jacka Fedorowicza, poświęcony rolnictwu, w którym autor stwierdził, że nasze rolnictwo może uratować przede wszystkim wierność wobec raz powziętych decyzji. Niech one będą najbardziej nonsensowne, ale

niech będą realizowane przez dłuższy czas. Wówczas chłopci nauczą się omijać bzdurne przepisy, inne nagną do swoich potrzeb i produkcja rolna będzie funkcjonowała prawidłowo. Można stwierdzić, że podobna zasada obowiązuje w całej gospodarce. I choć lepiej oczywiście działać w oparciu o logiczne zasady, to skoro w wielu dziedzinach nie można tego osiągnąć, to działajmy przynajmniej w oparciu o zasady stałe.

Wróćmy jeszcze na chwilę do kwestii: przedsiębiorstwo wojewódzkie, czy miejskie. Ja opowiadałem się za tą pierwszą koncepcją. Oczywiście pod warunkiem zapewnienia MPK odpowiedniej ilości taboru i zaplecza technicznego. Nie chodzi tu o mocarstwowe ambicje, lecz wydaje mi

się, że duże przedsiębiorstwo mogłoby łatwiej zapewnić sprawna komunikację w mieście i okolicy. Przejęcie od PKS-u linii podmiejskich wraz z taborami je obsługującym, zwiększyłoby operatywność naszego przedsiębiorstwa. Oczywiście znacznie wzrosłyby kłopoty z jakimi musi się borykać MPK, wyższe musiałyby być kwalifikacje kierowców (w PKS-ie drobne naprawy na trasie są oni zobowiązani wykonywać we własnym zakresie), ale poprawiłaby się komunikacja tak dla mieszkańców wielu miejscowości (przykład Igołomi, której mieszkańcy wywalczyli w końcu powrót czerwonych autobusów, tyle, że na nieco innych zasadach, jest tu wymowny), jak i w mieście. Operatywny dyspozytor mając do dyspozycji znacznie więcej niż aktualnie taboru mógłby o wiele skuteczniej „łatać” braki na najbardziej obciążonych liniach. Oczywiście pod warunkiem, że wozy byłoby gdzie szybko i skutecznie naprawiać.

Tak wygląda mój pogląd na tę sprawę. Być może nie jest on słuszny, z chęcią wysłucham argumentów strony przeciwnej. Wiem natomiast, że mam rację żądając jednego — konsekwencji w raz powziętych działaniach i ich jawności. Tak by raz podjęta decyzja była do końca realizowana, gdyż tylko wtedy może przynieść oczekiwany skutek, a jej twórcy mieli na tyle mocne uzasadnienie, by nie musieli wstydzić się przed społeczeństwem swych po- ciągnąć i mogli podać je wszystkim do wiadomości, a nawet podjąć zwycięską polemikę z oponentami.

KRZYSZTOF GACEK

TRAKTAT o konsekwencji

tu, naczelna w redakcji zapylała: czy znowu zmieniamy koncepcję?

Odpowiedziałem to, co usłyszałem wówczas, że tak, że mamy w daleko- siężnych planach stworzyć coś na wzór katowickiego WPK, którego pojazdy, jak wiadomo, poruszają się po całym niemal tamtejszym województwie.

Jak widać plany daleko- siężne mnożą się na wysokich biurkach w ogromnym tempie. Podejrzewam, że ich tworzenie jest jednym z uzasadnień istnienia niektórych zwierzchnich instytucji. Jakich? Długo by wyliczać, bo namnożyło się ich sporo. A, że nie wprowadziło się ich w życie... Już słyszę te tłumaczenia:

— No cóż, wiecie, sytuacja się zmienia, trzeba reagować na bieżąco, dosto-

wać, niech będą realizowane przez dłuższy czas. Wówczas chłopci nauczą się omijać bzdurne przepisy, inne nagną do swoich potrzeb i produkcja rolna będzie funkcjonowała prawidłowo. Można stwierdzić, że podobna zasada obowiązuje w całej gospodarce. I choć lepiej oczywiście działać w oparciu o logiczne zasady, to skoro w wielu dziedzinach nie można tego osiągnąć, to działajmy przynajmniej w oparciu o zasady stałe.

Wróćmy jeszcze na chwilę do kwestii: przedsiębiorstwo wojewódzkie, czy miejskie. Ja opowiadałem się za tą pierwszą koncepcją. Oczywiście pod warunkiem zapewnienia MPK odpowiedniej ilości taboru i zaplecza technicznego. Nie chodzi tu o mocarstwowe ambicje, lecz wydaje mi

Młodzież poda butki?

można jednej osoby (jeżeli to była tylko jedna) nazwać „Solidarnością” i z drugiej to właśnie ta organizacja głosi także hasło samorządności i niezależności.

Czyżby niektórzy uważali, że niezależni to my, a o demokracji dla wszystkich możemy mówić, ale stosować ją to już za wiele?

Co przedstawiciele młodzieży absorbują najbardziej? Nie jest tajemnicą, że dziś kupić można niewiele jeżeli nie nic. W ciężkiej sytuacji są ludzie młodzi urządzający sobie mie-

szkanie. Co z tego, że można wziąć wysoki kredyt MM? Musimy doprowadzić do tego by z niego można było coś kupić, w pełni wykorzystać te pieniądze.

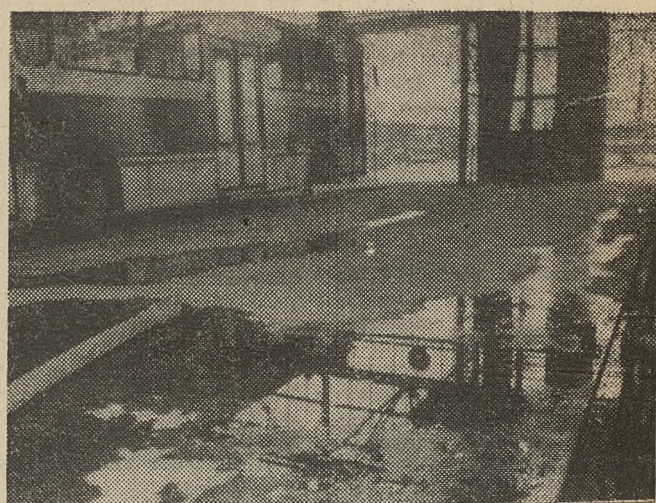
Drużyna niezmiernie ważna sprawa to odpracowywanie części wkładu mieszkaniowego. Nie mamy przygotowanych frontów robót. Ludzie się waleśają, albo... w deszcz malują ławki. Rozmawiamy z dyrektorami Spółdzielni Mieszkaniowych. Mamy nadzieję, że tu zmieni się na lepsze, bo dojdzie do tego, że nie uwie-

rzemy, iż w budownictwie brakuje ludzi do pracy.

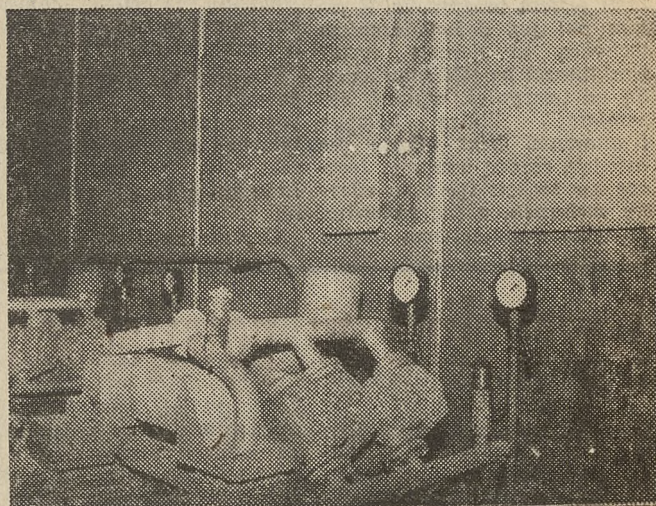
Wśród tych wielkich spraw jest także miejsce na organizację wypoczynku. Ta działalność akurat u nas zdaje egzamin nie od dziś. Dobrze, że nie ona jedyna, dobrze także, że nie na samym końcu w hierarchii ważności.

Być może współgospodarzyć i współodpowiadać, trzeba mieć w tym „współ” odpowiedni udział. Młodzi nie godzą się tylko na uczestnictwo w kolektywach. Chyba słusznie uważają, że zbyt długo trwa droga awansu zawodowego młodzieży. Z reguły bardzo rzadko osiąga się stanowisko przed czterdziestką.

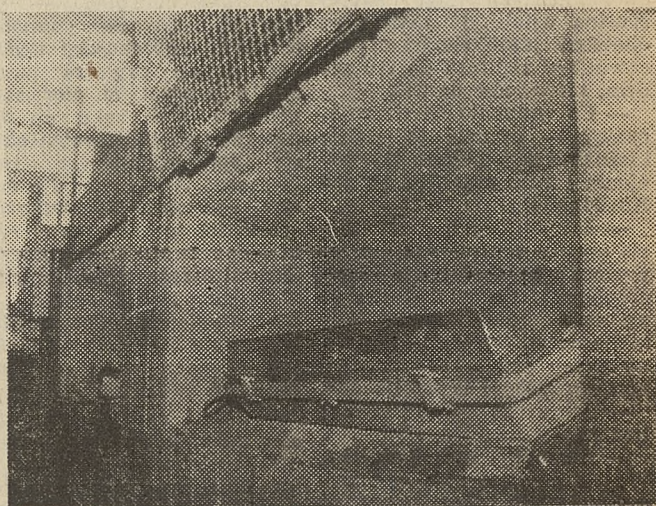
FILOMENA SERWIN



Ta woda spłynąć nie może. Spływ umieszczono bowiem wyżej niż podłoga hali.



Wnętrze kompresorii. Braku wentylacji na zdjęciu nie widać, za to resztki płytek mających wyciszać hałas panujący w pomieszczeniu, jeszcze wiszą na ścianie.



Kanał jeszcze nie oddany do użytku, a jak widać obudowa lampy już się „sypie”. W dodatku widoczną na zdjęciu kratę pomalowano tak przemysłową farbą, że jeszcze w tydzień po malowaniu pobrzdziłiśmy się wraz z fotoreporterem.

(Dokończenie ze str. 1)
organizacją młodzieżową i dla młodzieży. Większość nie miała czasu do nas przychodzić. Był za słaby kontakt Zarządu z szeregowymi członkami. Dzień pracy zaczynamy od wi- zyt w organizacjach związkowych, w partii, pytamy czy w dzisiejsze problemy trzeba się włączyć, pomóc — mówi R. Łącki.

Bywa, że pracuje się bardzo ciężko. Ot parę miesięcy temu w Bielszycach p. J. Ciurus w imieniu „Solidarności” dał organizacji młodzieżowej votum nieufności. Zarzucił jej między innymi, że niewłaściwie gospodaruje funduszami FASM-u. Mnie osobiście to dziwi. Bo z jednej strony nie

nerwów, których nie mam zamiaru trwonić na takie cele, wspólnie doszliśmy do wniosku, że w tym przypadku najlepsze będzie oświadczenie pisemne. Ponieważ zdecydowana większość załogi nie zna treści pisma, pozwalam sobie w całości je przytoczyć.

a załodze pod rozwagę

Kraków, dn. 7.05.81 r.
X POP PRZY ZAKŁADZIE TAKSÓWEK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

W wyniku dużego zainteresowania w ostatnim okresie nabyciem przez pracowników złomowanych taksometrów typu POLTAX 1, w wyniku kłótni różnych wersji systemu sprzedaży i powstałych na tym tle nieporozumień oraz pretensji i żądań kierowanych pod moim adresem oraz w związku z negatywną oceną mojego stanowiska w tej sprawie, z którą spotykam się w formie pośredniej i bezpośredniej ze strony pracowników Zakładu Taksówek — wyjaśniam:

Zakład Zapoatrzenia Materiałowego jako jednostka odpowiedzialna za gospodarkę materiałową w przedsiębiorstwie, z racji swej funkcji zo-

bowiązany jest do upłynnienia zapasów zbędnych i złomu. Taksometry POLTAX 1 z braku części zamiennych zostały w 1977 r. wycofane z eksploatacji i protokolarnie uznane jako nieprzydatne dla przedsiębiorstwa. W Komisji brało udział trzech przedstawicieli Zakładu Taksówek oraz Ins-

pektor Gospodarki Materiałowej. Taksometry zostały zgłoszone do upłynnienia, a po bezskutecznym upływie sześciu miesięcy Zakład Zapoatrzenia ogłosił ich wyprzedaż dla pracowników przedsiębiorstwa oraz osób obcych zgodnie z obowiązującymi zasadami po cenie proporcjonalnej do stopnia zużycia a określonej protokołem. Początkowo okres wyprzedaży charakteryzował się kompletnym brakiem zainteresowania, ze strony pracowników, dopiero w 1978 r. od czasu ukazania się uchwały zezwalającej na uruchomienie taksówki na pół etatu, zainteresowanie kupnem raptem wzrosło. W okresie od 1978 do 1980 r. sprzedano łącznie 110 szt. taksometrów 88 osobom z czego: 8 egzemplarzy zakupili przedstawiciele ośmiu jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa, 6 osób z ZEC, po 7 osób z Zakładu Torów i ZNA, 9 osób z ZZP,

23 osoby z Zakładu Taksówek oraz 28 osób obcych w tym 24 osoby w 1978 r. zgodnie z Uchwałą RM Nr 161 M. P. Nr 46 z 6.08.1971 r.

Ponieważ wystąpiło kilka przypadków sprzedaży zakupionych w MPK taksometrów na giełdzie po wygórowanych cenach, od listopada 1980 r.

postanowiono dokonać komisijnego rozdziału taksometrów na podstawie wcześniej otrzymanych podań, odpowiednio zaostrzając kryteria. Tak więc nabywcą mógł zostać jedynie pracownik MPK, który jest posiadaczem odpowiedniego samochodu osobowego, spełniał warunki otrzymania koncesji a więc m. in. nie pełni zawodowo funkcji kierowcy. Podstawową zasadą było nabycie taksometru wyłącznie dla własnych potrzeb co powinno być zaznaczone odpowiednią klauzulą na podaniu zgodnie z § 12.3 Uchwały j. w.

W dniu 2.XII.1980 r. komisyjnie, przy udziale przedstawicieli Związku „Solidarności”, Partii oraz ZZMP rozpatrzono podania w oparciu o w/w zasady. Spotkało się to z krytyką ze strony pracowników Zakładu którzy jako kierowcy nie otrzymali taksometrów lub chcieli je nabyć dla osób

trzech. Niezadowolone tych osób spowodowało wszczęcie kontroli dotychczasowej gospodarki złomem taksometrów przeprowadzonej przez Zakładową Rewizję Gospodarczą. Po wszechstronnym rozpatrzeniu problemu w protokole Nr 4/81 stwierdzono: „reasumując należy stwierdzić iż zagadnienie taksometrów prowadzone było prawidłowo”.

Na polecenie z-cy dyrektora mgr A. Kusiny opracowano projekt założeń sprzedaży taksometrów drogą licytacji. W odczuciu zainteresowanych pracowników oraz ze względu na interes przedsiębiorstwa jest to najbardziej demokratyczna i opłacalna forma sprzedaży, która jednak nie doczekała się realizacji.

Podobno na zebraniu partyjnym X POP uchwalono aby taksometry sprzedawane były wyłącznie dla Załogi Zakładu Taksówek. Mówię podobno, ponieważ do mnie nigdy nie dotarła taka decyzja, która i tak nie byłaby wiążącą. Dotarła natomiast inna — wiążąca decyzja jaką podjęto na operatywnie dyrektorskiej, zgodnie z którą sprzedaż taksometrów przejął Zakład Taksówek. Na tej podstawie wszystkie dotąd nie zrealizowane podania, w miesiącu styczniu 1981 r. przekazałem kierownikowi Zakładu Taksówek. Decyzja ta jakkolwiek podtrzymująca votum nieufności dla działalności ZZZP i powołanej społecznej komisji mimo pozytywnej sceny

działalności zawartej w protokole ZRG Nr 4/81 nie „uszcześliwiła” przedstawiciela kierownictwa Zakładu Taksówek, który wolałby — jak się wyraził — „rozbić taksometry w drobny mak” aby uwolnić się od problemu. Aby ostatecznie wyjaśnić sprawę informuję, że techniczną stronę sprzedaży taksometrów wykonuję w oparciu o decyzję Zakładu Taksówek i akcept Dyrektora. Moje negatywne stanowisko opiera się na zasadach gospodarki materiałowej oraz wównego traktowania wszystkich uprawnionych pracowników przedsiębiorstwa do nabycia materiałów złomowych — w tym przypadku taksometrów — bez względu na stanowisko czy działalność społeczną.

Podjęty precedens w moim odczuciu może wyzwać „produkcję” uchwał i wniosków w myśl których pracownicy np. ZNA będą kupowali złom autobusów, ZNT — tramwajów, pracownicy Zakładu Torów np. złom tłucznia a ad-ministracja makulaturę itd. itd.

Jest to następny krok osłabiający gospodarkę materiałową oraz jedna z dróg do poróżnienia załogi przedsiębiorstwa w tym przypadku w imię osobistych celów kilku pracowników jednego zakładu.

*

Jako Inspektor Gospodarki Materiałowej MPK w Krakowie uczestnicząc w działalno-

ści upłynnienia zapasów zbędnych oraz w społecznej komisji rozdziału taksometrów, czuję się współautorem niniejszego wyjaśnienia, popierając równocześnie stanowisko kierownika Z. Mazura w sprawie sprzedaży złomu taksometrów.

Kierownik ZZZP
(—) Zdzisław Mazur
(—) T. Zwoliński

Otrzymują:
1. adresat
1. KZ PZPR przy MPK w Krakowie
1. NSZZ „Solidarność” MPK
1. Branżowy Zw. Zaw. MPK
1. a/a

Czy treść tego pisma dlatego Was oburzyła tow. Kałwa, że jesteście nabywcą taksometru? Czy ten sposób załatwienia sprawy a więc moja propozycja spotkania i wyjaśnienie (z własnej inicjatywy) jest świadectwem traktowania Waszej Organizacji czy Was jako intruzów? Każde działanie przeciętnie sprawnego człowieka ma określony cel. Zastanawiam się nad celem cytowanej na wstępie wypowiedzi. Czy miała służyć poprawie gospodarki w przedsiębiorstwie? Chyba nie. Czy poprawie stosunków międzyludzkich? Też nie. A więc czemu? Na bazie odnowy i w dobrych zamiarach można — jak wiemy — nawet zaszczuć człowieka.

ZDZISŁAW MAZUR

Dzisiaj jeszcze uczniowie. Za rok, pracownicy.

Jacy będą? Czego nauczone ich przez trzy lata praktycznej nauki zawodu?

Obserwując tych zatrudnionych na Wawrzyńca wydaje mi się, że są dobrzym materiałem na mężów. Większość z nich prawie zawsze można zastać na halach z miodem, a prawie wszyscy grzecznie gozdzinami wystają w kolejkach. Jakimi będą natomiast pracownikami?

Mówią:
Dyrektor szkoły inż. K. Sulkowski. „W tym roku jest dno. Nie znają całokształtu spraw. Nie zrealizowany jest program praktyk. Uczniowie nie mają w zakładach opieki”.

Zastępca dyrektora do spraw pedagogicznych T. Bedkowska. „Nie mogę wydawać swojej opinii na ten temat. Uczę w tej szkole dopiero rok ale znam problem od samych uczniów. Dużo z nimi rozmawiam. Przyznam, że momentami jestem przerażona. Z jakim oni już doświadczeniem wchodzi w dorosłe życie? Traktowani są jak smarkacze. Są od „przynies, wynies, pozamiataj”. Widzą bałagan i anarchię. Nikt nikogo nie szanuje, rządzi wszyscy. Jeszcze nie zaczęli życia na własny rachunek, a już twierdzą, że tylko cwaniactwem można

Przynies, wynies, pozamiataj

coś osiągnąć. Jaki będzie kiedys ten rachunek”.

Kierownik Zakładu Napraw Autobusów — inż. W. Ptak. „Mam z nimi problem. Jest ich około 40 a powinno być najwyżej dwudziestu. Czego w tej sytuacji można ich nauczyć? Że stoją w kolejkach to fakt. Ale jest dylemat; czy w kolejkę ma pójść pół zmiany, czy uczniowie? Pada na tych ostatnich”.

Co mówią sami o swojej pracy? Rozmawiam z sześcioma uczniami.

Już po chwili nasuwa się refleksja — nie te czasy gdy do „przyszkółki” przychodził tylko ci co nigdzie się nie dostali bądź nie mieli szans się dostać. Mysłacy i logiczni w wypowiedziach, już nie swawolni uczniacy a dorośli ludzie.

„Jak my tu pani wszystko powiem i będzie napisane kto mówił to będziemy musieli kanatami chodzić”.

Niestety nie mogłam ich zapewnić iż na pewno nie. Wprawdzie teraz można krytykować ale kierowników, dyrektorów, ministrów. Broń Boże kolegów. Zle pracują inni.

Czy rzeczywiście powiedzie-

li coś takiego czego musieliby się obawiać?

Najchętniej pracują przy remontach kapitalnych. Tam traktuje ich się poważnie. Nie są „zapchajdziurami”. W warsztacie elektrycznym pan Józef Zarski także krzywdy nie da zrobić uczniom. Wymienili zresztą więcej osób szczególnie się nimi opiekującymi. Są to panowie: Kazimierz Bielewski, Janusz Kamiński, Jan Sabala, Krzysztof Samborski, Krzysztof Skoczyński i Stanisław Kurop. Tych o pomoc prosić nie trzeba. Wystarczy, że widzą, iż uczeń nad czymś się „poci” nie proszeni wyjaśnia, pomagają.

Są jednak i tacy których o nic zapytać nie można, nie pomogą i jak powiedzieli uczniowie „lepiej źle zrobić niż ich zapytać o cokolwiek”.

Który pracownik „opiekuje się” uczniami widać od razu, ma nie wybrudzone ręce. Prosiłam by ocenili sami na ile są wydajniejsi i dokładniejsi w pracy od nich. Powiedzieli, że im trudno odstać fuzerkę bo „przełożony” patrzy na ręce. A wydajność? Pracownik odkręci śrubkę, zapali papierosa, pogada z kolegą, a uczeń robi. Ze zmiatają tylko oni? Nawet nie są zdziwieni i obrażeni. Kolejki to także ich specjalność. Teraz i tak jest lepiej, twierdzą. Parę miesięcy temu w bufecie stało się od 6.00 rano, obecnie nieco później. Doszły jednak ostatnio jeszcze gazety no i oczywiście papierosy.

Są bystrzymi obserwatorami „zakładowego życia”. Wiele rzeczy ich razi. Twierdzą, że ci dorośli pracownicy zabawiają się często jak dzieci. Dobrze jeżeli infantylny typ rozrywki w nikogo nie godzi, bywa jednak inaczej. Taką „wydziałową ofiarą” był np. Kuba. Uczniowie szczerze mu współczuli. Twierdzą, że był wręcz przez kolegów poniżany.

Gdy przychodzili do szkoły przyzakładowej mówiono im, że obok zawodu podstawowego zdobędą nowy — zawód kierowcy. Okazało się, że prawo jazdy mogą mieć ale tylko wewnętrzne. Państwowego niestety nie, bo zbyt mała ilość godzin praktycznych. W dni w których jest jazda od godz.

6.00 do 7.00 czekają na samochód po czym myją go i... nie zawsze nim jeżdżą. Jeżeli w czasie uczniowskich praktyk na prawo jazdy zepsuje się samochód czas przeznaczony na naprawę jest wpisywany jako „jazda uczniów”. Jakim prawem? W tej sytuacji nawet nie jestem zdziwiona, że jakaś tam grupa nie zgłosiła się na egzamin na prawo jazdy. Jak traktowano ich podczas nauki tak oni potraktowali komisję egzaminacyjną.

Czym pracują? Do wszystkiego często za jedyne narzędzie służy... śrubokręt. Nie posiadają nic. O wszystko muszą prosić swojego opiekuna.

Skarżą się na monotonię pracy, jeżeli coś zacząć robić, robią to do znudzenia.

Uczniowie w zakładach eksploatacyjnych autobusowych nie mają żadnego kontaktu z „autami benzynowymi”, robią tylko przy „ropniakach”. Chcieliby przejść możliwie najwięcej zakładów przedsiębiorstwa a nie mają tej możliwości.

Oni także zwracali uwagę, że jest zbyt duża ilość uczniów w jednym zakładzie na jednej zmianie. Nie do wyjątków należy, że na 6 pracowników przypada... 16 uczniów.

Czy widzą rozwiązanie? Owszem. Proponowali by zmniejszyć w pierwszej klasie czas przeznaczony na obróbkę metalu. Chyba słusznie. By nauczyć się pracować pilnikiem nie trzeba chyba na to poświęcać aż 10 miesięcy.

W świetle tego co napisałam czy należy się dziwić, że potem już w toku normalnej pracy uczniowie niewiele umiemy? By nie było niejasności — rozmawiałam nie tylko z uczniami z ZNA.

Na kiepski poziom wiedzy praktycznej już nie uczniów a absolwentów szkoły przyzakładowej narzekają także komisje decydujące o przejściu pracowników na wyższą grupę osobistego zaszerzowania. Czy można jednak mieć pretensje do absolwentów jeżeli tak są wprowadzani do zawodu uczniowie? Warto chyba nie tylko się nad tym zastanowić ale i wyciągnąć wnioski na przyszłość. Wszak niebawem nowy rok szkolny.

Do tematu postaram się wrócić z początkiem nowego roku szkolnego.

FILOMENA SERWIN

SPORT

Pilkarze na starcie!

A oto on:

23 sierpnia Tramwaj podejmie o godz. 11.00 na swoim boisku Wandę Nowa Huta, natomiast drużyna rezerwowa gra o godz. 16.00 na wyjeździe z Nadwiślanem Rusocice.

27 sierpnia, we czwartek, o godz. 15.30 na boisku Zwierzynieckiego mecz Clepardia—Tramwaj.

30 sierpnia o godz. 11.00 Tramwaj podejmie na swoim boisku Cracovię II, a Tramwaj II gra o 16.00 też u siebie z Piastem Wołowice.

6 września pierwsza drużyna grać będzie na boisku Wisły z rezerwą ligowców (początek godz. 16.30), a druga o 16.00 grać będzie w Radziszowie z tamtejszą Radziszówianką.



Nr 12+1

1-15 sierpnia 1981 r.

AUTODONOS

• Specjalista jako praktykujący marksista bywa jednak przesadny, stąd dziwna numeracja dzisiejszych „Donosów” no i nietypowa treść. Również i Specjalista MPK zaczyna śnić się po nocach. Poniżej podaje on, w rubrykach stałych, fragmenty tych marzeń sennych.

PLOTKI NAJWYŻSZE:

• Operatywka „czynników” u Naczelnego. Czas trwania: 30 min. Pomimo tego, iż nikt się nie spóźnił wszyscy nie tylko chcą postawić, ale i przynosić kawę. Przywódca związkowy wnosi dodatkowy tort, wybierając najlepsze kęski dla Sekretarza i Naczelnego i całuje ich dodatkowo w czołko. Tortu nie biorą tylko młodzieżowcy, bo twierdzą, że nań nie zasłużyli, a poza tym dbają o linię. Wszyscy zgodnie stwierdzają pełną realizację poprzednich ustaleń, a następnie, na wysięgi podpowiadają jak tu by usprawnić pracę, podają też przykłady, ilu członków ich organizacji przedterminowo wykonało zadania miesięczne. Związkowcy informują o kolejnych wywalczonych dodatkowo tysiącach papierosów, tonach mięsniwa i innych mecyjach, oglądanych dotychczas w „Pewexie”. Przedstawiciele prasy, wzruszeni tym widokiem piszą naprędce hymn jedności, który zostaje odśpiewany na zakończenie przez wszystkich uczestników obrad.

• Operatywka dyrekcyjna. Naczelnicy informuje, że uzyskał pochwałę na piśmie od Prezydenta za utrwalenie jedności załogi. Fakt ten potwierdza DP. DE załatwił zapas opon, detek i akumulatorów na najbliższe pięciolecie i zastanawia się, czy kilku nie sprzedać PKS-owi. DR stwierdza przekroczenie o 100% planu wozokilometrów, a DF oblicza o ile wzmrośnie fundusz plac po przekroczeniu planu remontów kapitalnych przez DT. DS i DA wnoszą do DT prośbę, by nie oddawał tak szybko kolejnych zajezdni i innych obiektów zaplecza, gdyż pracownicy gubią się w wielkich przestrzeniach. DO rozdziela wśród obecnych naręcza kwiecie, które uzyskał od wdzięcznej załogi za sporządzenie takiego schematu organizacyjnego i regulaminu Przedsiębiorstwa, że wreszcie wszyscy są zadowoleni.

• „Sygnały” dostały pieniądze i papier na to, by stać się ośmiostronicowym dziennikiem, a i tak nie mogą zmieścić wszystkich informacji o działalności przebiegającej Rady Pracowniczej MPK.

REWOLUCJE PODGABINETOWE!

• W oddanym bez usterek nowym biurze na Brozka urządzono na dachu ogródki działkowe. Najwyższe plony z m² uzyskali Dyrektor i Pani Maria.

• Na drzwiach Gabinetu Przywódcy społeczni solidarnie wymalowali hasło „Kochajmy się”.

• Pani Maria objęła we władanie dodatkowe dwa pokoje i kuchnię, ponad sto szklanek, pięć szybkowrzających czajników, paki z kawą, herbatą i cukrem. Ten piękny sen z uroczego Tylicza wraz z życzeniami zasyła

SPECJALISTA

PS. Coś dla pesymistów: leje, cholera a lasy zdeptali pseudoturysci.

Dyscyplina w powijkach?

Zarówno zatrudnienie jak pracę w godzinach nadliczbowych ograniczają pewne limity. Do końca maja br. w zakładach eksploatacyjnych autobusowych limit godzin nadliczbowych dla pracowników zaplecza wynosił 240 godzin, dla kierowców 280. Od 1 czerwca br. z-ca dyrektora ds. ekonomicznych mgr Alojzy Kusina ustalił, iż zostaje on obniżony jeżeli chodzi o pracowników zaplecza do 210 godzin, kierowców do 240.

— Co wpłynęło na taką decyzję? — pytanie to zadaje kierownikowi Działu Zatrudnienia i Plac mgr Andrzejowi Kochanowi.

— Decydującymi okazały się wyniki kontroli jakie przeprowadzone zostały w poszczególnych zakładach. Godziny nadliczbowe dawane były lekką ręką. Sprawa dyscypliny pracy jest u nas bowiem niestety jeszcze w powijkach. — Jakże są więc wyniki kontroli?

— Niezbyt optymistyczne. Wysła bowiem sprawa braku sprawdzania czasu pracy na szczeblach brygadzysty i mistrza.

— Sumienność tych ludzi?

— Oczywiście.

— Wynika z tego, że nie dośrośliśmy do samodzielności w gospodarowaniu. Jak kształtują się godziny nadliczbowe od momentu obniżenia ich limitu to jest od 1 czerwca br?

— We wszystkich naszych jednostkach organizacyjnych znacznie się obniżyły. W skali całego przedsiębiorstwa spadły z 76 600 godzin w miesiącu maju br. do 64 500 w czerwcu br. czyli o 16 procent. Jeżeli chodzi o zakłady eksploatacyjne autobusowe to: w Czyżynach o 18 procent, na Woli o 30 procent i w Bielicach o 30 procent. Mam zatem prawo przypuszczać, że ten ewidentny spadek godzin nadliczbowych w miesiącu czerwcu jest przede wszystkim (niestety!) wynikiem działania administracyjnego.

— Z tych trzech zajęć auto-

busowych wybieram ZNA Bieliczyce. Jest to wybór nieprzypadkowy. Jak się bowiem dowiedziałam, to nigdy nie istniał w tym Zakładzie problem „niemieszczenia się” w ilmiecie czasu przeznaczanego na godziny nadliczbowe, zarówno w grupie kierowców jak i pracowników zaplecza — tak dawniej jak i obecnie kiedy ilość ich została obniżona. Rozmawiam ze specjalistą ds. ekonomicznych w tym Zakładzie mgr Marią Majcher i z-ca kierownikiem ds. technicznych inż. Stanisławem Marczykiem.

— Mimo, że brakuje nam 64 pracowników zaplecza w stosunku do planu, godziny nadliczbowe w pierwszym półroczu br. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego (od 1 stycznia do

końca maja), zmniejszyły się trzykrotnie, a w przeliczeniu na jednego pracownika z 6,4 do 2,3 godziny średnio w miesiącu. W czerwcu ubiegłego roku na jednego pracownika przypadało 3,2 godziny nadliczbowe. W roku bieżącym 1,4 godziny. Wykorzystanie czasu pracy utrzymuje się na poziomie roku ubiegłego — 84,6 procent, a wskaźnik gotowości technicznej obrazujący wydajność pracy zaplecza wzrósł z 70,8 procent w pierwszym półroczu 1980 roku do 72,9 procent w analogicznym okresie sprawozdawczym roku bieżącego. Jeżeli chodzi o miesiąc czerwiec, to wskaźnik gotowości technicznej w roku ubiegłym wynosił 69,2 procent, w roku bieżącym 74,6 procent. Wyraźnie zmniejszająca się ilość nieplanowanych zjazdów korzystnie wpłynęła na wykonanie zadań — mgr Maria Majcher.

— Jeżeli chodzi o kierowców, to efektywny czas pracy utrzymuje się na poziomie roku ubiegłego; wykorzystanie taboru nieco spadło co spowodowane zostało przede wszystkim wprowadzeniem od 1 kwietnia br. stałych obsad w autobusach, która to zmiana jest zresztą w sumie pozytywna. Tę nowość chwalać sobie zarówno kierowcy jak i pracownicy zaplecza. Stałe obsady spowodowały znaczne zmniejszenie ilości wykonywanych napraw. Spadek ilości nieplanowanych zjazdów świadczy więc o poprawie stanu technicznego wozów, a także o pewnym przywiązaniu kierowcy do prowadzenia pojazdu. Z uwagi na mniejszą ilość nieplanowanych zjazdów — w pierwszym półroczu ub. roku 13,8 procent, w bieżącym 11,8 procent, mogliśmy zwiększyć wykonanie planowanych wozokilometrów o 4 procent w stosunku do pierwszego półroczu roku ubiegłego. Zasadniczo kierowcy obecnie nie podejmują pracy w dni wolne, wynikające z grafiku pracy. — inż. Stanisław Marczyk.

— A więc mniejszym nakładem czasu pracy otrzymujemy lepsze wyniki.

— Postawiliśmy na organizację pracy. Już na przykład w miesiącach maju i czerwcu przygotowujemy się do okresu zimowego. W lipcu realizujemy plan tego przygotowania — weryfikujemy urządzenia grzewcze: centralne ogrzewanie i nagrzewnice szyb w autobusach. Odpowiednio wcześniej chcemy również zamawiać części zamienne i zgłaszać potrzeby w zakresie napraw naszych wozów do ZNA. — inż. Stanisław Marczyk.

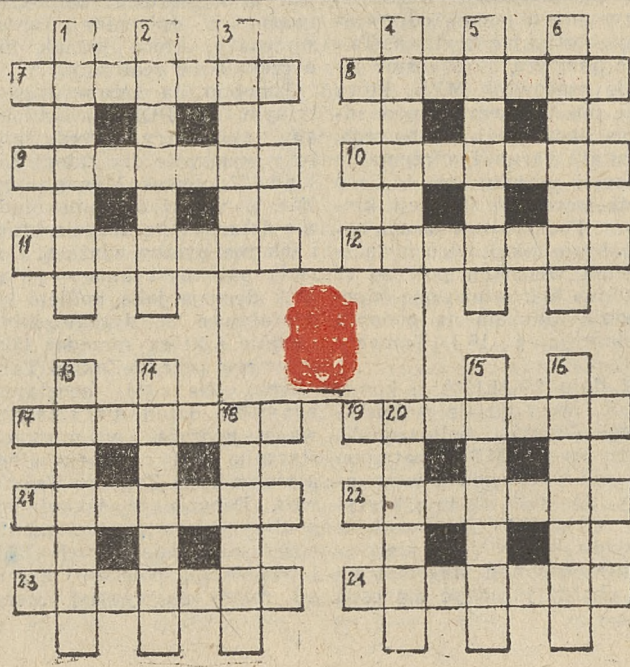
— Tak więc właściwa organizacja, nawet w trudnych warunkach, może prowadzić do wzrostu wydajności pracy.

M. BUBACZEWSKA

23 sierpnia rozpoczyna rozgrywki piłkarze klasy okręgowej, a wraz z nimi po raz drugi w swej historii drużyna ZKS Tramwaj. Ambicją naszego zespołu będzie zajęcie miejsca przedłużającego pobyt w tej klasie na następny sezon. Być może Tramwaj zostanie wzmocniony kilkoma zawodnikami z drużyn A-klasowych, ale jeszcze w tej chwili trudno mówić o konkretach. Trenerem w dalszym ciągu jest Mieczysław Adamczyk, który prowadził zespół w poprzednim sezonie.

Drużyna rezerwowa natomiast, która w imponującym stylu wywalczyła awans do B-klasy, powinna chyba walczyć o miejsce w czołówce swej klasy rozgrywkowej.

Dzięki uprzejmości działacza Okręgowego Związku Piłki Nożnej Mieczysława Kaznowskiego otrzymaliśmy terminarz rozgrywek obu naszych zespołów jeszcze przed oddaniem gazety do drukarni.



Poziomo: 7) Zespół przedmiotów tworzących pewną całość, 8) Potrzebny mu wiatr, 9) Wyraz bliskoznaczny, 10) Propozycja, 11) Rozmowa, dyskusja, 12) Jeździło się nim wygodnie, 17) Stepy Ameryki Południowej, 19) Szuwar, 21) Sztuczny nawóz, 22) Dla górali 23) Wybucha i burzy, 24) Wspólnik, towarzyszy.

Pionowo: 1) Nie negatyw, 2) Zapala! proch, 3) Najstarszy członek rodu, 4) Wygląda, 5) Do niedawna rządził tam cesarz, 6) Duchowny w mundurze, 13) Obrys przekroju budowl, pojazdu, 14) Artysta z głosem, 15) Władca absolutny, 16) Stworzył Filutka, 18) Zastawa, 20) Ciasto z bakaliami.

Rozwiązanie z nr 14

Poziomo: Bankier, kompres koperek, androny, Merkury, ekwipaż, Pomorze, przetak, pilotka, sceptyk, stragan, parkiet.

Pionowo: Taboret, okienko,

sku Dębickiego, a o tej samej porze w Jezioranach spotkanie Wisła Jeziorany—Tramwaj II,

18 października o godz. 14.30 spotkanie Zwierzyniecki—Tramwaj na boisku Zwierzynieckiego, a o godz. 14.00 na boisku Dębickiego mecz Tramwaj II—Jedność Zelczy-na,

25 października pierwsza drużyna gra na swoim boisku o godz. 11.30 z Górnikiem Wieliczka, a druga o godz. 11.00 spotka się na wyjeździe z Juwenia Kraków.

Wreszcie 31 października (w sobotę) o godz. 14.00 w Skawinie mecz Skawinka—Tramwaj, a o 11.30 na boisku Dębickiego Tramwaj II—Unia Kwaczała.

Zyczymy piłkarzom jak najlepszych wyników w tych spotkaniach.

K.G.

meteor, rolnik, oparcie, pewniak, solista, korowaj, respekt, parytet, zakład, ruczaj.

Sprostowanie

W numerze 14 „Sygnałów MPK” wkraśli się błąd. Winna być zamiast daty 16—31 VIII 81 — data 16—31 VII 81. Czytelników przepraszamy.

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

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

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