



Od Redakcji

Po tramwajarsku można by rzec: pantograf w górę! Ruszamy. Po dwudziestu tygodniach nieobecności wśród naszych — mamy nadzieję, że nadal wiernych — Czytelników pragniemy znów na miarę sił, środków i umiejętności uczestniczyć w odzwierciedlaniu i kształtowaniu rozgrywanej się w ramach naszego przedsiębiorstwa rzeczywistości.

Jest to powrót w warunkach stanu wojennego, który zahamował postępujący paraliż władzy i gospodarki, wygasza wewnętrzne konflikty. Był to krok dramatyczny. Ale zapobiegł nieobliczalnej tragedii, jaka groziła narodowi. Wrócimy w stanie wolnym już od wielu uciążliwych obostrzeń, ale nadal nie ustają na ten temat spory i rozmowy. Także i w naszym przedsiębiorstwie nie wszyscy mogą się jeszcze pogodzić z tym, co się stało 13 grudnia, nie każdy rozumie ten fakt do końca. Jedni stan ten akceptują, wielu jeszcze neguje, a jeszcze innym trudno zająć stanowisko. Rozbijała różnorodność postaw, uławnienie rzeczywistości i wydumanych urazów, nie zbliznia się tak z dnia na dzień, chociaż już coraz bardziej wyrażać się to w sposób wykluczenia się to wspólne, a zacierania „nasze” i „wasze”.

To proces, który nie dotyczy — wbrew naiwnym hasłom — jednej zimy czy wiosny, ale trwać będzie lata całe, lata wyrzeczeń i pracy. Chcemy temu procesowi towarzyszyć, zaświadczać go wiarygodnie i kształtować dla wspólnego dobra — załogi, przedsiębiorstwa, mieszkańców Krakowa, dla kraju.

I chcemy też to czynić w sposób, a to oznacza wspólne redagowanie tej gazety — Waszej gazety. Ten pierwszy numer może tych chęci nie potwierdza, gdyż zerwał się nasz kontakt z Wami. Meldujemy się więc może trochę jednostronnie, lecz spieszymy z deklaracją o otwartości naszych łamów. Liczymy na listy naszych Czytelników, telefony i aważi bezpośrednie. Jedne będziemy publikować, inne będą podstawą do interwencji, lub stanowić będą podpowiedź tematu — żadne nie pozostaną bez echa. Wypowiedzi krytyczne, wręcz polemiczne nie będą traktowane jako kamień obrazy, lecz pomoc w naszej pracy, boć zdąży nam się zapewne i pობłdzić. Przy czym prosilibyśmy o wzajemność ze strony Czytelników w stosunku do naszych materiałów krytycznych. Jeśli bowiem takowe będą, to tylko z myślą o wspólnym dobru.

Czytelnicy zauważa zapewne niektóre zmiany personalne w naszej Redakcji, może i trochę w profilu pisma. Nic to — jedno pozostaje niezmiennie: będziemy nadal pismem całej załogi, platformą dialogu wszystkich ze wszystkimi, bez względu na to, czy pod tekstem będzie widniał podpis kogoś zupełnie nieznanego z imienia i nazwiska czy wypowiedź firmować będzie organizacja polityczna czy któraś z komórek administracyjnych. Właśnie o to by chodziło, aby się na naszych łamach wszyscy mogli spotkać i, co najważniejsze, porozumieć.

Tak, to, nieskomplikowany choć niełatwy, nasz program — poszukiwanie i utrwalanie wspólnego.

Majowe święto poczęło się z walki i w walce. Gdy II Międzynarodówka uchwałała na paryskim kongresie w 1889 roku, aby obchodzić każdego 1 maja jako dzień solidarności robotniczej, prawicowa socjaldemokracja niemiecka usiłowała nadać mu kształt grzecznej imprezy, obchodzonej w lokalach robotniczych. Kongres jednak odrzucił taką koncepcję i od 1890 roku zaczęła się historia święta walczącego, podbijającego ulice miast. 1 Maja zrodził się w walce nie tylko z głównym przeciwnikiem klasowym, jakim była i jest burżuazja, lecz także z tendencjami oportunistycznymi, z konformizmem i kunktatorstwem, a

zapominajmy, że zasadniczy podział świata na kapitalizm i socjalizm nie stracił na aktualności. Jeśli wydaje się ciężkie miliony dolarów na propagandę antykomunistyczną, w rzeczywistości antypolską i jeszcze cięższe miliardy na zbrojenia nuklearne mające na celu osaczenie naszego obozu, dysponenci owych milionów automatycznie stają się naszymi wrogami. Toteż właściwym miejscem i momentem do powiedzenia gromkiego „NIE!” tym wszystkim poczynaniom jest pierwszomajowa manifestacja.

Święto Majowe głęboko wniknęło w ludzką świadomość. Jest jedynym świętem obchodzonym na wszystkich

Święto zrodzone w walce



więc z przywarami do dzisiaj nie wygasłymi.

Jakże łatwo w kolorowych pochodach, przy dźwiękach pogodnych marszów, zapomina się o sensie tego świętowania. A przecież 1 Maja jest nadal świętem dającym okazję do zmanifestowania postaw walczących. W tym roku jest wręcz po temu powód jak nigdy dotąd. Ci, którzy świadomie i dobrowolnie wezmą udział w organizowanym na krakowskim Rynku wiecu pierwszomajowym, choć w skromnej oprawie, przystającej do aktualnych warunków, powinni wyrazić wolę walki o nowe treści. I sekretarz Komitetu Krakowskiego PZPR, Krystyn Dąbrowa, tak je sformułował w liście do uczestników wiecu: „Pragniemy, aby nasz wiec dał sposobność do publicznego zmanifestowania siły i jedności Partii. W dniu od tak dawna uroczystym dla ruchu robotniczego, w dniu, który z decyzji ludzi pracy stał się państwowym świętem ludowej Rzeczypospolitej, wystąpimy licznie i z godnością, tak jak na pierwszomajowych wiecach występowała nasi ojcowie oraz ojcowie naszych ojców. W obliczu całego społeczeństwa potwierdzimy, że Polacy mają prawo liczyć na zwartość i niezawodność Partii, która los Ojczyzny wzięła w swoje ręce i która doprowadzi ją do spełnienia najambitniejszych narodowych zamierzeń. Udział w manifestacji będzie symbolem i dowodem Waszej łączności z Partią której zaufaliście i która walczy o to, aby ufał jej cały naród”.

Tak więc w stulecie ruchu robotniczego — bo taką rocznicę właśnie świętujemy — po ponad 90-letniej tradycji pierwszomajowej nadal trzeba mówić o elementach walki. I nie tylko mówić — dla dobra sprawy robotniczej, dla dobra naszej Ojczyzny i obrony socjalizmu w Polsce trzeba ją po prostu kontynuować.

Nie zasklepiajmy się jednak tylko w sprawach własnego podwórka. Nie

kontynentach. Jest to jedyny dzień, w którym na drugi plan schodzą różnice ras, wyznań i przyzwyczajęń kulturalnych — ponad tym kształtuje się nowe oblicze świata, świat solidarnych ludzi pracy. Niełatwy to proces, toteż nie przebiega bez spiek, które w ostatnich miesiącach szczególnie się nasiliły. Ale nasza postawa, postawa ludzi miłujących pokój, budujących socjalizm, będzie miała w kształtowaniu się owego procesu zasadnicze znaczenie. Postawa ludzi oświadczających międzynarodową ideą solidarności ludzi pracy jest jedyną szansą na przewyciężenie przez ludzkość zagrażających jej podziałów i politycznych kataklizmów.

I taki jest sens święta zrodzonego w walce.

Bilans dwudziestu tygodni

Przyzwyczajony do snucia w innym miejscu rozważań ogólnych czuję się jednak nieswojo, gdy przychodzi mi napisać o najważniejszych trendach, zmianach ostatnich 20 tygodni. Zmiany te wynikają po prostu z lepszej organizacji, większego zaangażowania się ludzi — a więc łatwo wpisać mogę w ton laurkowy.

Obawy z roku ubiegłego, iż może nam grozić krach, były głęboko uzasadnione kilkunastoletnimi opóźnieniami inwestycyjnymi, słabym potwierdzeniem dostaw taboru i części zamiennych, brakami w zatrudnieniu. A jednak się kręci, i to coraz lepiej. Rok 1981 nie był bowiem stracony. Stanowił ważny poligon przezwyciężania trudności. Nauczaliśmy się liczyć głównie na własne siły. Rwały się więzi kooperacyjne w przemyśle — stworzyliśmy własną sieć dostawców, rozwinięliśmy własną produkcję i regenerację części. Narastały kłopoty socjalno-bytowe — poszliśmy w kierunku stworzenia maksymalnych warunków placowych oraz rozwijania sieci usług, świadczonych załozce. Inny to temat, że nie zawsze za uwzględnianiem praw szło egzekwowanie obowiązków. Systematyczne „gnębienie” władz zwierzchnich (żeby nie było nieporozumień: niezmienne życzliwych, choć nie zawsze władnych problemy rozwiązać) przynosiło różne efekty. Ot, bywały mocniejsze grupy nacisku. Odpowiednie wydeptanie ścieżek, przygotowanie argumentacji i dokumentacji rozmów na szczeblach procentuje obecnie. Liczne boje organizacji partyjnej, związkowych zawodowych o dobro załogi utwierdziło przekonanie, że nie ma powrotu do czasów sprzed Sierpnia '80, że nie można zrobić niczego kosztem tych, którzy ciężko i solidnie pracują. I wszystkie te elementy przeszły w chwilę obecną.

CO ZMIENIŁ STAN WOJENNY?

Przyniósł długo oczekiwane decyzje w sferze gospodarczej. Znaleźliśmy się

(Dokończenie na str. 2)

ODZNACZENIA Z OKAZJI ŚWIĘTA PRACY

Uchwałą Rady Państwa, za wybitne zasługi w pracy zawodowej i działalności społecznej, otrzymali wysokie odznaczenia następujący pracownicy MPK:

KRZYŻ KAWALERSKI ORDERU ODRODZENIA POLSKI

Józef BUJAK
Albin GÓRKIEWICZ
Emilia KŁOS
Kazimierz ŚLIWIŃSKI

ZŁOTY KRZYŻ ZASŁUGI

Maksymilian GACH
Franciszek JAWORSKI
Elżbieta KAZNOWSKA
Stanisław KNAP
Edward KUĆ
Michał LECHOWICZ
Jan MACHNA
Tadeusz Franciszek NOWAK

Julia PIEKOS
Leszek RUMIAN
Stanisław ZACZEK

SREBRNY KRZYŻ ZASŁUGI

Władysław BUDZOŃ
Stanisław BUJAK
Tadeusz DUBIEL
Stanisław GALOS
Bronisław KŁOC
Franciszek KRYUS
Kazimierz MAUER
Fryderyk NOWAK
Wawrzyniec SOWIŃSKI
Eugeniusz SZOPA
Edward WENZEL
Franciszek WÓJCİK
Jan ZGRYCH

BRAZOWY KRZYŻ ZASŁUGI

Stanisław NUREK
Tadeusz PASTERNAK
Franciszek SALAJA

MPK-owska organizacja partyjna w swoim działaniu ma ostatnio na uwadze nie tylko zagadnienia, które na bieżąco podsuwa jej życie, ale w związku ze wzrostem i poszerzeniem zakresu zadań wynikających z aktualnej sytuacji politycznej, podjęciem po nowemu roli rzeczywistego współgospodarza, rozstrzyga problemy istotne także dla przyszłości przedsiębiorstwa, dla prawidłowego wprowadzania reformy gospodarczej, dla pełnego zabezpieczenia

i opracowano pytania, w których obok zagadnień zawodowych wiele miejsca poświęcono postawie ideowo-politycznej, znajomości problematyki społecznej, i, ogólnie mówiąc, spraw ludzkich. Pytania pozwolą na sondaż atmosfery, sytuacji gospodarczej, politycznej i materialno-bytowej w przedsiębiorstwie.

Jak stwierdzono — obojętność kadry kierowniczej na te sprawy w przedsiębiorstwie socjalistycznym nie może uchodzić uwadze partii. Właściwe rozpoznanie pozwoli na uniknięcie przypadkowości w obsadzie stanowisk kie-

Z obrad Egzekutywy Komitetu Zakładowego PZPR

KADRY — PODSTAWA FUNKCJONOWANIA PRZEDSIĘBIORSTWA

realizacji wytyczonego programu operacyjnego.

Widomym tego dowodem były obrady ostatniej Egzekutywy Komitetu Zakładowego Partii, odbytej w dniu 22 kwietnia br. Na posiedzeniu tym podjęto bowiem **problematykę kadrową, która ma podstawowe znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstwa.** Zagadnienie omówiono wieloaspektowo, ale szczególnie dwa z nich warte są szerszej relacji, jako że mają kapitalne znaczenie dla przyszłości MPK.

Chodzi o przygotowanie listy rezerwowej kadry w MPK i ustalenie form pracy z tą kadrami, jak również rozmowy z ludźmi zajmującymi aktualnie stanowiska kierownicze — od mistrza wzwyż. Organizacja partyjna wspólnie z organizacją młodzieżową ustaliła listę kadry rezerwowej w oparciu o rzetelne rozpoznanie i ocenę walorów przyszłych włodarzy przedsiębiorstwa. Zastanawiano się też, **jakie warunki należy stworzyć, aby dać szansę awansu młodemu zdolnym, awansu naturalnego — bez nomenklatury.** Chodzi też o to, aby ludzie ze średnim i wyższym wykształceniem byli właściwie wykorzystywani, zgodnie z kierunkiem i stopniem przygotowania.

Problem ten omawiano w powiązaniu z przygotowaniami do rozmów z aktualną kadrami kierowniczą. Z informacji złożonej na posiedzeniu Egzekutywy wynika, iż powołano komisję do rozmów działającą w 3 zespołach

rowniczych, zwłaszcza pod względem fachowości, morale i postawy politycznej.

Praca z kadrami kierowniczymi napotykała dotąd na opory, trudności i była nierytmiczna. Stąd liczne niedociągnięcia na tym odcinku. Wiele zmieni zapewne planowane wprowadzenie nowego taryfikatora czy zmiana schematu organizacyjnego, ale sprawą palącą jest właściwa praca z kadrami rezerwowymi.

Dla partii ważne jest też publiczne określanie się kadry kierowniczej, a nie ankietowe czy w cztery oczy z sekretarzem, ale **najważniejsza jest fachowość i znajomość problemów ekonomicznych, jak również umiejętność kształtowania zdrowych stosunków międzyludzkich.**

Dyskutanci wskazywali na konieczność wyjścia poza rozmowy z kadrami rezerwową i kierowniczą w sferę systematycznej pracy. Mówiono też o **konieczności podniesienia rangi mistrza w hierarchii kierowniczej** w sensie zwiększenia kompetencji, umacniania jego autorytetu. Wiele uwagi poświęcono rzetelności kryteriów oceny kadry kierowniczej.

Podkreślono z naciskiem, że **problem podjęty na Egzekutywie to początek procesu, który winien ogarnąć całą gospodarkę narodową, dlatego nie zostaje zamknięty jedną uchwałą — zaczyna trwać.**

(Zd. Z.)

Bilans dwudziestu tygodni

(Ciąg dalszy ze str. 1)

w strefie chronionej programem operacyjnym, zabezpiecza się przynajmniej minimalne potrzeby. Dopominaliśmy się o nowy tabor: otrzymano obietnicę dalszych 40 „ikarusów”, 14 tramwajów, določono taboru osobowego i specjalistycznego. Podkreślaliśmy, że bez inwestycji daleko nie ujedziemy — utrzymaliśmy prawie wszystkie. Po wielu interwencjach, a często i awanturach finiszujemy z odbiorem „Gwardii Ludowej”: są to chyba pierwsze obiekty tak drobniagowo i zgodnie z wszystkimi życzeniami przejmowane od wykonawców. Życzenia te sprowadzają się do jednego: żadnych niedoróbek, szczególnie w sprawach bezpiecznej pracy. Dzięki właściwemu przygotowaniu własnego programu operacyjnego, korzystającego głównie z wyników prac zespołu ds. reformy, nie jesteśmy obecnie zaskakiwani kolejnymi zwyczajami cen, zrywaniem umów itp. Można więc spokojnie prostować sprawy zaległe, podkrecać poprzeczkę, unikać „szturmowszczyzny”. Zamiast mówić o poprawie warunków pracy — oddawać zaplecze socjalno-magazynowe w zajezdni nowohuckiej, kończyć szybko szatnie dla „Torów” i Podgórze, uruchomić, po drugim bufecie, przychodnię w ZAW. Powie ktoś, że chwylimy się tu realizacją dawno już „wymęczonych” spraw — obawiam się jednak, że w innych warunkach nie zostałyby zakończone. Nie chodzi tu o podkreślanie, niejako wymuszonej, poprawy dyscypliny pracy lecz umiejętność koncentrowania się na realizacji określonych zadań, na konsekwentnym doprowadzaniu do końca poszczególnych tematów. Oby tak dalej, gdyż za politykę rozpraszania sił i środków zapłaciliśmy w minionym okresie dość wysoką cenę.

POPRAWA SYTUACJI NA RYNKU PRACY

Od szukających jej kierowców z pustych baz przemysłowych do wysoko kwalifikowanych specjalistów z likwidowanych biur nie prowadzi automatycznie do rozwiązania problemów kadrowych. Pomimo wysokich płac, atrakcyjnych warunków, jakoś nie widać jeszcze tłumów walących do MPK. Działają hamulce psychologiczne, obawa przed rygorami. Można jednak po raz pierwszy zacząć realizować pełną politykę kadrową. Wielu zasłużonych

pracowników odeszło na emerytury, dobiła się o swoje prawa młodzież poprzez ZSMP, omawia te sprawy na bieżąco organizacja partyjna, a konkretne decyzje pokazują, że nie są to tylko działania akeyjne. Dodajmy do tego przestrzeganie zasady przyjmowania nowych pracowników wyłącznie wtedy, gdy mają oni zapewnione odpowiednie warunki — okaże się, iż niedługo naprawdę rozwiążemy sprawy zatrudnienia.

REALIZACJA ZADAŃ PLANOWYCH

jest rozkazem i przestrzega się zasady 1-osobowej odpowiedzialności, właśnie ludzie decydują o wszystkim. A na rozkaz świadomości zmienić się nie da. Dlatego tak dużego znaczenia nabrało prowadzenie mądrej działalności społecznej i politycznej. Partia, choć mniej liczebna, stara się być wszędzie tam, gdzie jest potrzebna. Mocniej wychodzi ze sprawami załogi, znacznie skracając czas potrzebny do realizacji konkretnych decyzji. Budzą się z uspienia młodzieżowcy. Komisja Socjalna nie jest od klaskania: służy konkretną pomocą, nadzoruje rozdział zapomóg, towarów trudno dostępnych, pracę bufetów, zaczyna bardziej interesować się sprawami kultury. Członkowie Komisji BHP dobili się nie tylko uczestnictwa w dochodzeniach wypadkowych ale również autorytetu w realizowaniu ich zaleceń bezpośrednio w miejscu pracy. Czego jeszcze tzw. czynnikiem brakuje? Czasem wiary w skuteczność działań, przełamywania niechęci otoczenia, czasem zdarzy się automatyzm w myśleniu. Życie nie znośi próżni, życie wymaga, by podawać sobie ręce w momentach najtrudniejszych — dlatego wszystkim tym, którzy podejmują społeczne obowiązki należą się naprawdę słowa uznania.

JACY JESTEŚMY?

W znacznej części jeszcze nieufni, przyczajeni, zmęczeni codzienną walką o byt. Powoli przywracamy jednak pierwotną wartość takim pojęciom jak solidna praca, obowiązkowość, uczciwość. I naprawdę obojętne jest, jakimi drogami dochodzimy do tych stwierdzeń. Ważne jest, że dzięki nim żyć się nam będzie lepiej. Wymagajmy od siebie i innych by tak było naprawdę.

ADAM LACH

Trwa ogólnonarodowa dyskusja nad przyszłością ruchu związkowego w Polsce, nad ich rolą i miejscem. Biorą w niej udział zarówno autorytety naukowe, jak i zwykli, prości robotnicy. Każdy z nas ma na ten temat własne przemyślenia. Nie dane nam było prezentować te przemyślenia na masowych łamach od początku. Teraz jesteśmy za to bogatsi o sumę stanowisk, z których ukształtowały się już jakieś postawy zbierne. Oto więc próba wyboru opinii dominujących, poszerzona o refleksje własne i zaczerpnięte z teoretycznej lektury.

Od chwili powstania związków zawodowym przyswierał jeden główny cel: **bronić interesów społecznych i ekonomicznych zrzeszonych w nich pracowników.** Jest to cel aktualny, niezależnie od państwa i ustroju, w jakim działają. Także i w systemie socjalistycznym obowiązkem związków jest obrona słusznych praw pracowników. Trzeba podkreślić, że właśnie w naszym systemie związki umożliwiać powinny rozwój najwyższego wspólnego dobra — państwa. Dla umocnienia zaś państwa trzeba walczyć z jego nieuniknionymi wypaczeniami. Trzeba występować przeciwko nieusprawiedliwionym różnicom w podziale wspólnie wytworzonych dóbr, przeciwko skutkom, jakie niesie rozrost i biurokratyzowanie aparatu administracji i gospodarki. Obowiązki te powinny wziąć na swoje barki właśnie związki zawodowe — walczyć z nieudolnością i znieczulicą, z wszechobecnością układów i „pleców”, z biurokratycznym zwyrodnieniem.

W dochodzeniu słusznych praw ludzi pracy w socjalistycznym państwie związki mogą w ostateczności sięgnąć po broń strajkową. Jest to jednak ostateczność, konieczna wówczas, gdy wszelkie inne sposoby rozwiązywania konfliktów okażą się bezowocne. Celem strajku w państwie socjalistycz-

Jakie związki zawodowe?

SILNE I NIEZALEŻNE ALE SOCJALISTYCZNE

nym może być tylko umacnianie tego państwa poprzez walkę z jego wypaczeniami. Nadużywanie tej broni jest samobójstwem. Nie służy konsolidacji państwa, ale rozbija to wspólnymi siłami osiągnięte dobro, dając pole do działania siłom socjalizmowi przeciwnym.

Związki zawodowe powinny więc bronić mas pracujących, ale bronić mądrze, nie burząc z trudem wybudowanego wspólnego domu. Aby tak było, **związki zawodowe muszą wychowywać.** Uczyć zrzeszonych w nich pracowników myślenia kategoriami interesu państwa i społeczeństwa. Nauczyć dyscypliny i poszanowania pracy. Pokazać, jak należy kierować państwem i zarządzać przedsiębiorstwem, bowiem władza — używając określenia Lenina — „nie jest sprawą uprzywilejowanych”. Może należeć do przygotowanych administratorów, akceptowanych przez związki — świadomego partnera władzy i klasy robotniczej. Partnerstwo to zobowiązuje do troski o poziom dochodu narodowego, o produkcję, o wydajność, o dobrą organizację pracy, jednym słowem do **współgospodarzenia.**

Obrona interesów pracowników z jednej strony, z drugiej natomiast zachowanie i związana z nim nieuchronnie presja, często stawia związki zawo-

dowe przed koniecznością łagodzenia wynikłych stąd sprzeczności. Niestety, związkom w Polsce nie udało się tego z korzyścią dla ogółu rozwiązać. Do sierpnia 1980 r. związki z rzadką pełnią funkcję obrońcy, a wychowanie zdarzało im się zamieniać w „naganianie do pracy”. Po sierpniu nadużywanie hasła ochrony interesów pracowników doprowadziło do anarchizacji życia kraju i zostało wykorzystane przez przeciwników socjalizmu w Polsce. Z błędów tych wpływa więc wniosek, iż **nowe związki winny znaleźć nową formułę wyrażania interesów pracowników i jednoczesnego stałego podnoszenia poziomu świadomości społecznej i państwowej swych członków.**

Innym pytaniem, które zadaje sobie dzisiaj wielu Polaków, jest pytanie o **wzajemne stosunki pomiędzy partią a związkami zawodowymi.** Jak będą one wyglądały w przyszłości? Czy już nie powtórzy się dyrektywne kierowanie przez partię wszystkimi poczynaniami związków?

Związki zawodowe muszą zachować tak silnie artykułowaną po sierpniu 1980 **samodzielność, niezależność i samorządność.** Samodzielność, ale zgodną z programem partii i interesem socjalistycznego państwa. Niezależność od administracji i samorządność we-

wnątrzyorganizacyjną. Związki powinny mówić własnym, pełnym głosem. Muszą mieć prawo konsultacji i krytyki, prawo korygowania projektów decyzji państwowych i poczynañ administracji. Bez tych uprawnień związki nie będą mogły zapalić w porę ostrzegawczego światła. Wykazać swej troską o pomysłowość państwa, o przyszłość socjalizmu w naszym kraju.

Związki zawodowe muszą być dobrowolnym zrzeszeniem pracowników Niezależnie od ich światopoglądu, orientacji i zapatrywań politycznych. Jedynymi wymaganiami stawianymi związkowcom powinno być respektowanie socjalizmu jako celu i rzeczywistości ustrojowej oraz dbałość o nadrzędny interes ludowego państwa.

Masowy napływ pracowników do związków zawodowych nie może stać w sprzeczności z kierowniczą rolą PZPR — partii odrodzonej po IX Zjeździe i obecnie odzyskującej wysoki stopień konsolidacji, autorytet i wiarygodność. Związki zawodowe, przy zachowaniu całej swej niezależności, samodzielności i samorządności muszą praktycznie realizować ogólny program partii, ogólne wskazówki wynikające z jej planów taktycznych i strategicznych. Partia natomiast powinna oddziaływać na ruch związkowy poprzez swych członków zrzeszonych w związkach. Wymaga to dobrej woli i zrozumienia ze strony obydwu partnerów. Jedno jest pewne: **zarówno kierowanie przez partię z za biurka związkami, jak i pełnienie przez nie roli opozycyjnej partii politycznej, nie może się już nigdy powtórzyć.**

Jakie więc winny być związki? O szczegółach jeszcze się dyskutuje, ale dla ludzi oceniających trzeźwo rzeczywistość nie ulega wątpliwości, że kształt ich winien streszczać się w dewizie: **silne i niezależne, ale socjalistyczne.**

P. B. i Z. Z.

PO WPROWADZENIU STANU WOJENNEGO ZWIĄZKI ZAWODOWE ZOSTAŁY ZAWIESZONE. W DZIAŁALNOŚCI SOCJALNEJ NA RZECZ ZAŁÓG CHWILOWO POWSTAŁA PRÓŻNIA. ŻYCIE JEJ NIE TYLKO NIE ZNOSI, ALE I NIE DOPUSZCZA. ZASZŁA KONIECZNOŚĆ UTWORZENIA CZEGOŚ, CO PRZYNAJMNIEJ W PEWNYM ZAKRESIE CZASOWO ZASTĄPIŁOBY ZWIĄZKI.

W MPK JUŻ 19 GRUDNIA UBIEGŁEGO ROKU — A WIĘC W NIESPEŁNIA SZEŚĆ DNI OD WPROWADZENIA STANU WOJENNEGO — POWOŁANO KOMISJĘ SOCJALNĄ.

Inicjatywa wyszła z KZ PZPR — Komisja działa jednak samodzielnie — a już 21 grudnia ub. roku doczekała się decyzji Komitetu Gospodarczego Rady Ministrów. Otrzymała więc osobowość prawną.

Decyzja upoważnia Komisję do **współgospodarzenia zakładowym funduszem socjalnym** a więc przydzielaniem świadczeń rekompensujących pracownikom utratę zasiłków statutowych wypłacanych dotychczas przez związki zawodowe z okazji urodzin dziecka oraz w przypadku zgonu pracownika lub członka jego rodziny. Jest zaleceniem, by zasiłki te przyznawać w jednakowej wysokości ale stosownie do możliwości finansowych funduszu.

Przejdźmy więc do **prawa dysponowania funduszem mieszkaniowym i organizowania sprzedaży** w zakładach pracy artykułów spożywczych. Ma zapewnić emerytom i rencistom możliwość korzystania ze stołówek, uzupełnienia zaopatrzenia zimowego, pomocy z zakładowego funduszu socjalnego, niezwłocznego załatwiania spraw rentowych i emerytalnych. Tyle decyzja.

Jak sprawdza się Komisja Socjalna w działaniu? W pełni dysponuje funduszem socjalnym. Wszelkie z niego wypłaty muszą być i są przez jej członków opiniowane.

Członkowie Komisji wyszli na szczęście poza przepis, nie są jednak z nim w sprzeczności. Twardym orzechem do zgryzienia dla naszej załogi jest brak mieszkań. Nie jest pocieszający fakt, że nie lepiej jest w całym kraju. Komisja podjęła to zagadnienie. Dzięki interwencji w Urzędzie Dzielnicowym i Dzielnicowym Sztanie uzyskano przydział paru mieszkań rotacyjnych. Ci, którzy zdecydowali się do nich wprowadzić, będą musieli uprzednio przeprowadzić ich remont. Oczywiście, jest możliwość uzyskania pożyczki na ten cel.

Na podstawie pisemnych opinii zebranych w poszczególnych zakładach naszego przedsiębiorstwa opracowano tabelę opłat za wczasy i kolonie. Wysokość opłat uzależniona jest od dochodu na jednego członka rodziny. Nowością jest, że przy dochodach do 2 tys. zł zarówno wczasy jak i kolonie są bezpłatne. Przy dochodach przekraczających 8 tys. zł na osobę opłata wynosi 75 proc. wartości wczasów.

Nawiązano ścisłą współpracę z Działem Kultury i Sportu i to nie tylko z okazji „zebrania i sprawozdania”, ale na co dzień. Przykładem niech będą wycieczki rekreacyjne. Tutaj także wprowadzono „innowację”. Dotychczas było tak, iż wycieczkę się ogłaszało i kto znajdował się najbliższej miejsca zgłoszenia, no i miał akurat czas, był częstym uczestnikiem „wypadów na narty”. Teraz każdy zakład, stosownie do liczby pracowników zatrudnionych, ma limit miejsc.

Chwała Komisji, że w całości ważnych i trudnych problemów nie umknęła jej jakże ważna dla zdrowia działalności.

Temat, który budzi wiele kontrowersji w ogóle, to **rozdział towarów przemysłowych**. I tu należy się wyjaśnienie: kontrowersje są nie dlatego, że dzieli się niesprawiedliwie — przynajmniej oficjalnie nie ma takich sygnałów — lecz, że towaru jest mało, ale to już osobny problem.

Jeżeli już jesteśmy przy tych podziałach, to ogólne ich zasady opracowywane są przez Komisję na sześciu przedsiębiorstwach, a imiennie dokonują tego już członkowie Komisji w poszczególnych zakładach.

Komisja Socjalna bierze udział w rozpatrywaniu skarg, wniosków o zakwalifikowanie do I tabeli zaszerzowania, w weryfikowaniu tabeli odzieży a w „międzyczasie” jej członkowie wykonują swoją pracę zawodową. W „międzyczasie” bo praca w komisji jest pracą społeczną.

Nie muszę się rozpisywać, jak bardzo utrudnia to i jeden i drugi rodzaj działalności. „Ja sama czuję, że nie robię tego wszystkiego tak, jak bym chciała, żeby było robione” — powiedziała mi przewodnicząca Zakładowej Komisji Socjalnej inż. Danuta Żak — „nie starczy dnia”.

W skład Komisji na sześciu przedsiębiorstwach wchodzi także: mgr Danuta Wilkoszewska — socjolog, Antoni Batko — kierownik z Bińczycy, Ryszard Gurbel — sekretarz KZ PZPR, Ryszard Łącki — przewodniczący ZZ ZSMP, Marian Jedynak — przewodniczący Koła Emerytów, Jan Maciuszek — morderczy z Podgórze.

F. SERWIN

Dosłaliśmy już do takich „cudeńków” z tym naszym rynkiem, że życie zmusiło nas — a i dyrekcje różnych przedsiębiorstw do... handlowania. Niestety okazuje się, że gdy produkcja niedostateczna — a więc nie robi się tego, co się powinno — musi się robić wszystko.

Nie chciałabym by mnie zrozumiano, że krytykuję rozprawianie artykułów przemysłowych przez zakłady pracy. Jest to chyba na dzień dzisiejszy absolutna konieczność. Ale też chyba nikt nie będzie twierdził, że to doskonałość?

Co jakiś czas, a właściwie cały czas, coś tam w MPK rozprowadzają. Są to wprawdzie czasami pokaźne ilości — i tak jednak jest to kropla w morzu potrzeb załogi. Inna sprawa, że ludzie nadal jeszcze kupiliby wszystko i w każdej ilości. No, może po podwyżkach — prawie w każdej.

Jak sobie radzą zakłady z tą dodatkową i jakże uciążliwą rolą handlowca? Różni różnie. Większość dzieli jakoś tam przyznaną pulę u siebie, szczęśliwców wpisuje na listy i hajda do wyznaczonego sklepu. Tam, jeżeli zdąży w wyznaczonym terminie — najczęściej jest to parę

NIE MIAŁA BABA KŁOPOTU

czyli MPK

w roli handlowca

dni — to dobrze. Jeśli nie to trudno, następni czekają w kolejce.

U nas postanowiono pracownikom udogodnić zakupy i sprzedają zająć się w przedsiębiorstwie. I... zaczęło się. „Ubrano” w tę pracę panie z SGO — dodajmy: pracę dodatkową, ale bez dodatkowej zapłaty. Interesował mnie ten temat, odwiedziłam więc parę razy SGO. Niezmiennie zastawałam kierowniczkę — Z. PROSKURNICKĄ z kalkulatorkiem w ręku, liczącą żmudnie — „grosiki” przechodzące w miliony, czasami w towarzystwie którejś z pracownic.

Zechciałam zobaczyć pomieszczenia, w których znajduje się towar i chcąc być „dowcipna” zażartowałam: „nareszcie panie mają co robić”.

— „Cicho, cicho, chodźmy, bo one tu wszystkie na mnie złe” — wyszeptwała szefowa.

W pomieszczeniu z firankami, przed belami beznadziejne kobiety. Jak dzielić, skoro towar w kawałkach? Są firanki kremowe i białe. Większość chce oczywiście białe, a pasujące akurat do list z nazwiskami i metrami to kawałki kremowe. Panie martwią się, co będzie jutro, gdy rozpocznie się sprzedaż?

Nie wszystkie komisje socjalne chcą ułatwić zadanie. Gdyby były listy wcześniej, można by było towar przygotować, a tak — bałagan.

Najwięcej kłopotu jest z Zarządem Przedsiębiorstwa, bo ci pracownicy kupują na miejscu w SGO. Po parę razy przychodzą więc wymienić towar, często z pretensjami. Pozostałe Zakłady biorą do siebie całość należnego im towaru i potem przynoszą pieniądze.

Myslałam — przynajmniej pracownicy Sekcji Odzieży mają okazję „obkupić” się. Akurat. Towar jest im przydzielany według obowiązujących u nas norm. Przykład? Na 35 pracowników golf wylosowała... 1 osoba.

No cóż, wprawdzie „za dziękuję nie się nie kupi”, ale przynajmniej my tą drogą dziękujemy paniom z SGO, że podjęły się tej pracy, chociaż wielu ma za złe, że kupuje nie w sklepie. Wydaje mi się, że „sprzedawczyńie” z konieczności chętnie by się z tej pracy wycofały, tylko, że nam by to na zdrowie nie wyszło. (F.S.)

Dlaczego w naszym przedsiębiorstwie tak niewiele można kupić? W innych zakładach bardziej dbają o swoich pracowników. U mojej znajomej każda kobieta dostała po dwa staniczki — i tak dalej, i tak dalej. Takie opinie nie należą do rzadkości. Postanowiłam rzecz zbadać.

12 marca br. udałam się z paniami: zastępcą dyrektora do spraw pracowniczych mgr S. Kostro i kierowniczką SGO Z. Proskurnicką do dyrekcji WPHW. Byłyśmy umówione z zastępcą dyrektora panem Bińkiem. Nie zastajemy go — został wezwany nagle do swojego dyrektora naczelnego. Zajmuje się nami przemila pani. Nasza delegacja wyciąga swoje listy z „koncertem życzeń”.

„Moje drogie, to nie takie proste. My jeszcze nie wiemy czego i ile dostaniemy w II kwartale (jest 12 marzec). Śmieszne, ale dostajemy od przemysłu partie po 200, 300 sztuk danego asortymentu, a na waszych zamówieniach są ilości strasznie duże”.

Pani Proskurnicka przytacza „powiastki” iż w innych przedsiębiorstwach załogi „obkupują” się do woli. Przedstawicielka WPHW nie demantuje, ba przyznaje rację. Są przedsiębiorstwa z 500-osobową załogą, 200, 300 osób to panowie, przeważnie jeżeli dostawa jest mała przedsiębiorstwo bierze całość. Najgorzej niestety mają przedsiębiorstwa duże o licznej załodze, bo jak już wspomniałam, partie towarów są małe. Nie realna okazuje się nasza propozycja, by dwie, trzy kolejne dostawy przeznaczać dla MPK. Nie można. „Toć inne zakłady by mnie rozszarpały że wszystko, co dla całego Krakowa przeznaczone, dojeżdżamy dla jednego przedsiębiorstwa”.

Zaczynają się targi o każde 10 par bielizny, o parę skarpetek. Problem jest jednak duży. Jak podzielić sprawiedliwie 100 sztuk między 7 tys. osób? Po długiej dyskusji dyr. Kostro decyduje: „bierzemy każdą ilość, tyle ile będzie w naszej dostawie”. No a rynek? No właśnie, część przecież musi iść do sklepów.

Wchodzi dyr. Bińkie. Z jego miny widać, że tu będzie jeszcze gorzej. Nie możemy dopatrzeć się nawet cienia uśmiechu, którym obdarzał parę dni wcześniej widzów Kroniki Krakowskiej.

— Dlaczego pan dyrektorze nie lubi MPK — wita wchodzącego dyr. S. Kostro.

— Ja nie lubię? Ja wszystkich lubię, tylko wy i rękawiczki skórki po nocach mi się śniecie. Ja je mam udzielane jak lekarstwo a wy mi cały prawie przydział zabieracie i eleganckie z cieplej skórki dajecie ludziom na stanowiska pracy — to przecież skandal.

Wybuchamy śmiechem. Wiedzieliśmy bowiem wcześniej,

FILOMENA SERWIN

GDZIE INDZIEJ - TO MAJĄ

że te rękawiczki będą „koniem trojańskim” naszej rozmowy.

Zaczyna się długie wyjaśnianie po raz nie wiadomo który, że nasi kierowcy i mordercy muszą mieć rękawiczki bo w zimie zimno, a latem ręce się pocą.

— Dobrze ale dlaczego muszą to być rękawiczki eleganckie do pracy? Dlaczego nie mogą być z dzianiny?

I znów tłumaczenie, że ręka na kierownicy musi być stabilna a materiał, z którego zrobiona rękawiczka, przyczepny, że od tego także zależy bezpieczeństwo pasażerów,

że kierujący pojazdami pracują po 12 i więcej godzin, że... i tak dalej i tak dalej.

— Ja też jestem kierowcą i uciele nie muszę mieć skórzanych rękawiczek.

Na ten kontrargument uśmiecham się tym razem dyskretnie. Nie prowadziłam nigdy autobusu, ale nawet ja widzę różnicę w pracy kierowcy autobusu i kierowcy auta osobowego. Wydaje się, że o te rękawice rozbił się wszystko, że wyjdziemy z niczym. Za chwilę robi mi się wstyd iż nie doceniłam dyr. Kostro.

— Przecież ja wam odpisuję co o tym myślę — dyr. Bińkie.

— Tak, mamy to pismo, mamy też i inne — odpowiada dyr. Kostro, — na którym pan może podpisać zgodę.

— Jeżeli ja wam nie podpiszę to pani pójdzie do prezydenta — myśli głośno niezadowolony obrońca rynku konsumenta.

— Oczywiście, że pójdę — szybciej przerywa dyr. Kostro.

— Tylko po co, dyrektorze, przecież możemy to załatwić tutaj i teraz. Po co ja mam chodzić tam i ze zgodą znów do pana, skoro możemy to załatwić od razu? Przecież tyl-

ko pan może to ostatecznie podpisać?

— Chwileczkę — przerywa kierowniczką SGO — dyrektorkę, niech pan nam w takim razie podpisze zgodę na zakup, reszta to już nasza sprawa.

— Coś mi się wydaje, że panie tu przyszły z nastawieniem, iż kobietom nie odmówię.

— Oczywiście ja nawet miałam przyjść do pana w Dzień Kobiet.

— Dajcie to podpiszę, bo się was nie pozbędę.

— Niestety, panie dyrektorze, jest jeszcze parę spraw wymagających pańskiej akceptacji. Jedna — to materiał na mundury.

Reportaż z frontu zaopatrzeniowego

Mamy przyrzucone w bielskiej fabryce, ale musi to przejść przez handel. My bezpośrednio u producenta załupić nie możemy.

— Czy to jest poza planem?

— Tak, oczywiście.

— To ja piszę...

— Chwileczkę, panie dyrektorze. Co pan ma tam zamiar pisać, bo potem nie będzie można odkręcić.

— Przecież zgodę podpisuję.

— Wybieram się do Biłogostoku — mówi dyr. Kostro.

— Być może uda mi się „wychodzić” trochę ładnych materiałów, ale potrzebna mi jest cesja (w tym przypadku udzielenie uprawnień WPHW).

— Czy to będzie tylko dla MPK?

— Przede wszystkim, ale jeżeli dostaniemy więcej, to za cesję odstąpimy.

— Jeżeli to już koniec waszych wymagań, to się zgadzam.

Z opresji wybawia dyrektora wtargnięcie interesanta. Przydzielono mu w przedsiębiorstwie buty. W wyznaczonym terminie nie mógł ich wykupić — był w delegacji. Talon przepadł.

Opuszczamy pomieszczenia przy Floriańskiej z przekonaniem, że załatwiono wszystko, co można było załatwić, a jednocześnie, że te ilości są strasznie małe w stosunku do potrzeb naszej załogi.



„— Macie mnie ubrać — i już!...”

Program operacyjny

Przejrzysty, klarowny

Jak będzie realizowany?

Cztery ostatnie lata do „tłustych” dla pasażerów komunikacji miejskiej w Krakowie nie należały. Nie będę dokonywać oceny pogłębiającego się kryzysu, przyczyn było bowiem wiele. Pierwsze załamanie nastąpiło zimą 1978/79. Bezpośrednią przyczyną był — jak to zwykle bywa — zbieg okoliczności. Tym razem nie tak znów bardzo przypadkowy — bo z początkiem zimy padało zdrowo śniegiem. Tym razem zima nie tylko zaskoczyła, ale stała się początkiem końca. Może troszeczkę przesadzam, komunikacja bowiem jakoś tam funkcjonuje, faktem jest jednak, że miast po pierwszym zaskoczeniu działać lepiej, było z nią coraz gorzej. Potem już toczyło się rozpędem. Ludzie na przystankach psioczyli (żeby tylko), nie na wiele jednak to się zdało.

Ostatniej zimy, tak gdzieś od stycznia, czy otwierałam coraz bardziej ze zdumienia. Coś drgnęło, coś się ruszyło. Już tylko co któryś tam dzień „miałam szczęście” czekać po 40, 50 min. na autobus. W mieście zaczerwieniło się od nich.

By utrzymać ten „boom”, w przedsiębiorstwie opracowano „Program operacyjny”. Trzeba przyznać, że zrobiony jest bardzo dokładnie. Szczegółowo opisano co i kiedy będzie wykonane.

Nie będę opisywać poszczególnych jego rozdziałów, nie wymaga on bowiem „przekładu”. Zajmę się natomiast tym, co budzi moje wątpliwości.

Rozdział trzeci w punkcie 1 zakłada, że „poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej uwarunkowana jest dostarczeniem przez przemysł części zamiennych do tramwajów osprzętu sieciowego, części do taboru autobusowego”.

W załączniku nr 1 wyliczyłam, iż na 34 rodzaje części zamiennych, których rozdziałająca jest składnica części przy MKZ — Warszawa... nie potwierdzono ani jednego elementu.

Z programu wynika, iż znacznie lepiej wygląda to w częściach zamiennych do tramwajów, ale i tu nie znalazłam ani jednej pozycji, gdzie zgłoszone zapotrzebowanie byłoby potwierdzone w 100 proc. Wiele jest takich natomiast gdzie potwierdzenia brak.

By być sprawiedliwą muszę przyznać, że na 238 pozycji umieszczonych w załączniku nr 1 i 2 znalazłam... w jednym przypadku... pełne potwierdzenie dostawy. Mianowicie w pozycji „36” Przedsiębiorstwo Konfekcji Odzieżowej potwierdziło 3000 szt. wiatrówek. Natomiast punkt pierwszy w pozycji „akumulatory elektryczne” wpisał mnie w osłupienie. Czy aby to nie pomyłka? Na zgłoszone zapotrzebowanie 40 sztuk akumulatorów 12 V 45 Ah potwierdzono dostawę sztuk... 45!

Dlaczego akurat te punkty wzbudziły we mnie tyle wątpliwości? No cóż, skoro dostawa tych części warunkuje poprawę funkcjonowania komunikacji?

Gdybym nie знаła przedsiębiorstwa „od wewnątrz” i nadzieję na poprawę komunikacji opierała na programie, to tę przyszłość widziałabym raczej czarno. Na szczęście jednak wiem, że plany, zamówienia i ich potwierdzenia to jedno a „życie i zaopatrzenie w przedsiębiorstwie” to drugie. Dowód? Proszę bardzo. W programie operacyjnym w celu poprawy estetyki taboru umieszczono punkt mówiący, iż będzie „odmycie generalne bądź odmalowanie powłok lakierniczych 440 wagonów”. Potwierdzenie zakupów lakierników wynosi... 0. Tymczasem wagony już się maluje, oczywiście lakierem i oczywiście w ostatnim czasie zakupionym.

Inna sprawa, to czy w sytuacji finansowej nie tylko przedsiębiorstwa ten gest w stronę estetyki, to „generalne malowanie” aż takie konieczne?

Są także punkty w tym programie operacyjnym, o realizację których „toczymy batalię” przynajmniej za mojej

„bytności” w tym przedsiębiorstwie, a więc lat bez mała dziesiątek. Jakoś prawie zawsze na „wielkim szumie” się kończyło. Tak ma się sprawa z poprawą teje estetyki i oznakowania taboru, a więc poprawą informacji dla pasażerów. Wielokrotnie też słyszałam, iż umożliwi się funkcję kontrolną służbie Nadzoru Ruchu przez zapewnienie niezbędnej ilości wozów. Tym razem Nadzór wozy wprawdzie otrzymuje, ale o ile wiem, obowiązują limity paliwa.

Wprowadzi się też — czy może chce się wprowadzić — „automatyzację budowy rozkładów jazdy”. Nie tylko pozostaje mieć nadzieję, że być może automatyzacja sprawi, iż autobusy trzech linii (104, 104 „bis” i 184) przez ulicę Malborską nie będą jechać w „zgodnym stadzie”? Jak dotąd bowiem nie udało się wprowadzić przyzwoitych odstępów między nimi, chociaż trasy ich nie takie długie i częstotliwość kursowania do imponujących nie należy.

Oceniając program celowo wybrałam punkty, które budzą moje wątpliwości. Że mogą okazać się tylko wątpliwościami niech świadczy fakt, iż mimo że potwierdzenia na potrzebne części brak i nie jest to sprawa tego, czy ubiegłego roku — to komunikacja przynajmniej w ostatnich miesiącach najgorsza nie była, a części i materiał jakos tam zdobywano.

Nie wskazałam tu szefegu punktów mówiących o poprawie organizacji pracy, oszczędnym gospodarowaniu tym co posiadamy, właściwej eksploatacji taboru i tak dalej, i tak dalej. Na plus należy także zaliczyć konstrukcję programu. Jest przejrzysta i klarowna. A, że nawet najpiękniejsze programy nie wprawiają mnie w zachwyt? No cóż, na brak programów w ubiegłych latach narzekać raczej nie mogliśmy wszyscy i wszędzie. Ba, pamiętam nawet taki jeden wzorcowy „humanizacji pracy” w naszym przedsiębiorstwie. Był tak świetnie opracowany, że chyba nie starczyło już sił na jego realizację.

Na dziś mogę Czytelników zapewnić, że realizacja „Programu operacyjnego” będę śledzić i informować o wynikach w naszej gazecie.

FILOMENA SERWIN

Modna dziś a i konieczna stała się produkcja antyimportowa. Wprawdzie najwyższy a i najlepszy chyba to czas, by rodzimy przemysł oprzeć na rodzimych pomysłach, jeżeli niemożliwością jest, by surowce także swoje były. Czas najlepszy dlatego, że „potrzeba jest matką wynalazku” a u nas potrzeba ogromna — właśnie teraz.

Z zakupem importowanych części kłopoty w naszym przedsiębiorstwie zaczęły się nie od dziś. Naprawdę, to z przydziałem dewiz na nasze potrzeby zawsze było krucho. Producent części mówi wprost „dobrze, zrobimy ale przekazać nam dewizy”. Dla producenta problem zakończony, dla nas się zaczyna.

Przytoczony wyżej przykład nie jest, niestety, wyjątkiem. Prawie wszystkim czegoś z importu brakuje. Olsztyńskie Zakłady Gumowe nie produkują opon, bo brakuje im kordu, zresztą przemysł chemiczny — przynajmniej ta jego część z produktów której korzystamy — leży całkowicie.

Nigdy za wiele nie mieliśmy lakierów, teraz nie mamy ich wcale, nie ma nawet czym malować autobusów po remoncie. Jak opowiadać o baśni przypomniała mi się nie tak dawna dyskusja na temat zmiany koloru naszych pojazdów. Postulowano, by wszystkie przemalować na niebiesko. Dziś dobrze by było, aby wszystkie były pomalowane, kolor już obojętny.

Reforma gospodarcza jest dziś na ustach wszystkich. Nic dziwnego — z jej powodzeniem wiążemy nadzieje na lepsze jutro.

Tymczasem jednak z jej częścią — podwyżkę cen odczuliśmy wszyscy i to tak, że od połowy miesiąca z niecierpliwością oczekujemy na „następnego pierwszego”. Coraz więcej rodzin sięgnęło do „metody babci” — ołówka i kartki — ale od notowania wydatków nikomu jeszcze pieniędzy nie przybyło. Planować i racjonalnie wydawać, też ciężko, bo kupować trzeba to, co aktualnie jest a nie to co by się chciało. Nie ma więc możliwości zastąpić artykułu droższego tańszym.

Nie mniejszy problem mają też zarządzający przedsiębiorstwami. Po paru miesiącach przymierzania się do reformy, jeszcze nie czas na ocenę. Można już jednak śledzić jej wdrażanie w naszym przedsiębiorstwie. Istnieje bowiem problem, na ile jest ona możliwa do wpro-

By w przybliżeniu uświadomić sobie, w jakim tempie będą rosły koszty, przytoczę przykład kosztów renowacji berlieta. Nowy kosztował 1 mln 800 tys, gdy tymczasem w tym roku jego renowacja wynosi... 7 mln 100 tys. Czy będzie się opłacało przedsiębiorstwu komunikacyjnemu płacić te koszty, jeżeli zakup nowego obciąża koszty jednostki nadrzędnej? Z drugiej jednak strony, czy gospodarnie będzie je — powiedzmy — ziomować? Oprócz wzrostu cen energii elektrycznej i olejów napędowych w koszty wchodzi także rekompensaty pracownicze.

Dość tych zawrotnych liczb. Musiałam je jednak przytoczyć by pokazać część przybliżonych kosztów ponoszonych w trakcie działalności przedsiębiorstwa. Nie mamy niestety możliwości pokrywania wydatków wpływami ze sprzedaży biletów ze względu na ich niskie ceny. Trzeba więc szukać innych dróg wyjścia. Rezerwy tkwią nadal w gospodarowaniu

WYSOKIE PROGI REFORMY — JAK JE PRZESKOCZYĆ?

wadzenia na ogólnie rozumianych prawach.

Naczelną zasadą reformy są słynne „trzy S”. Mniemanie o nich jest jednak takie:

„Samofinansowanie” — bardzo, bardzo drogie musiałyby być bilety, by to było możliwe w MPK. Musimy być więc nadal dofinansowywani przez budżet państwa. Dofinansowanie będzie niestety dużo większe niż dotychczas, bo dużo większe koszty.

„Samodzielność” — czy może być o niej mowa w wypadku gdy nie ma swoich pieniędzy?

„Samorządność”. Jest w Polsce stan wojenny i póki co samorządy nie funkcjonują. Teoretycznie nie ma więc czynnika społecznego.

Tak więc „trzech S” u nas na razie nie można zastosować. Czy oznacza to, że jesteśmy rozgrzeszeni i nie ma potrzeby się martwić?

Nie nie zwalnia nas od dobrego gospodarowania przeznaczonymi nam funduszami, od kupowania części i materiałów „taniach” i dobrych. No właśnie... i tu się zaczyna. Nie jest tajemnicą, że nawet ten rozregulowany nasz rynek jest rynkiem producenta a nie konsumenta. W większości przypadków jest tylko jeden producent-monopolista.

Reforma jest wprowadzana dopiero od paru miesięcy, nie wszystkie przedsiębiorstwa skalkulowały już swoje ceny, nie możemy więc i my przeprowadzić prawidłowej kalkulacji kosztów. Na dziś jest to możliwe jedynie szacunkowo. I tak, jeżeli berliet kosztował w ubiegłym roku 1 mln 800 tys. zł, to w tym roku kosztuje szacunkowo... 8 mln. Będziemy ich mieć nowych 60. Ikarus kosztował około 2 mln 825 tys, w tym roku kosztuje już 10 mln. Jeden wagon tramwajowy — znów szacunkowo — kosztuje 4 mln 500 tys.

tym, co posiadamy. Między innymi temu celowi ma służyć opracowany „Program operacyjny”. Zakłada on w porównaniu z rokiem ubiegłym zwiększoną ilość taboru w ruchu. Dla przykładu: średnio w roku ubiegłym oddawano do ruchu 315 autobusów, w tym roku planuje się 367 jednostek. Będzie to spowodowane z jednej strony zwiększonymi dostawami taboru, a z drugiej lepszym wykorzystaniem już istniejącego.

Mimo braku części zamiennych — przecież nie całkowitego — trzeba poprawić gospodarkę nimi, prawidłowo rozliczanie. Tu istnieją jeszcze duże możliwości.

Reforma gospodarcza zobowiązuje służby ekonomiczne do przeprowadzania analiz cen kupowanych części. Tylko że, jak dotąd, nic z tego nie wynika. Jeden z producentów powiedział wprost: „jeżeli dla was za droga, to nie bierzcie”. Nie dodać nic ująć.

Dość duże efekty można już zauważyć w racjonalnym zużyciu olejów napędowych. Nie bez znaczenia jest tu fakt indywidualnego rozliczania kierowców. Dostrzegalna też jest poprawa gospodarki ogumienia.

Zakłada się też wzrost o 20 mln zł wpływów za usługi. Złagodzi to jednak ale nie zlikwiduje deficytu przedsiębiorstwa i wszystko wskazuje na to, że miasto będzie miało taką komunikację, jak będzie ją finansowało.

A reforma? No cóż, oprócz działań, które są podejmowane, musimy chyba poczekać. Na dzień dzisiejszy przy tak ogromnym deficycie przepisy zakładają zysk. Nie to jednak mnie zdziwiło, ale fakt, iż pewien procent od tego zysku... trzeba odprowadzić do skarbu państwa.

Czyżby w myśl zasady: do reformy przez biurokrację? (tis)

O działaniu

znań z regeneracją skrzynek sterujących ogrzewanie w berlietach, niestety ich produkcji w kraju nie ma. Prowadzi się też próby w eksploatacji złącza elektrycznego do rury wydechowej także w berlietach. Na dziś ma ono niestety 1/7

Sceptycznie...

tego robić ani czym ani za bardzo gdzie? W efekcie ta „chałupnicza” produkcja raz — jest o wiele droższa niż cena zakupu, dwa — produkty finalne są o wiele mniej doskonałe a więc i trwałe, co na gospodarkę finansową także dodatnio nie wpływa. Oczywiście, jeżeli istnieje dylemat „robić własnym przemysłem, czy stanąć z komunikacją” wybieramy mniejsze zło i robimy.

Szkopuł chyba w tym, że nie ma przedsiębiorstw specjalistycznych, które zajęłyby się tym problemem. Napisałam celowo „przedsiębiorstw” a nie przedsiębiorstwa, bo co znaczy „monopolista” wiemy nie tylko z książek. Na dziś jednak brak importowanych zakupów starają się „załatać” właśnie przedsiębiorstwa komunikacyjne. Wcale nieźle na przykład radzi sobie MPK — Po-

wytrzymałości złącza kupowanego we Francji. A tak w ogóle, jeśli chodzi o możliwość zakupu i trwałość części do berlieta i ikarusa, wygrywa ten drugi. Niestety, większość naszego taboru autobusowego to berliety.

Problem produkcji antyimportowej dojrzał już chyba do tego, iż warto zająć się nim w skali kraju, nie można go zostawić do „rozgryzienia” komunikacji miejskiej. Korzystać z poradnictwa, ba nawet z projektów, prób w eksploatacji — owszem. Jeśli jednak, miast wozić, przedsiębiorstwa te będą się zajmować produkcją i to przy takim — to znaczy żadnym — parku maszynowym, niczego dobrze robić nie będą. A chyba nie o to w tej reformie — nie tylko gospodarczej — chodzi.

F.S.

Uczymy się liczyć

W ostatnich dwóch miesiącach przeszły w życie kolejne protokoły dodatkowe, które wprowadziły nowe tytuły płacowe, bądź też zmodyfikowały dotychczas obowiązujące. Tak więc Układ Zbiorowy Pracy z dnia 28 grudnia 1974 roku ulega dalszemu rozbudowaniu, chciałoby się rzec — komplikacji. Musimy tedy kontynuować nasz dialog (monolog?) z nadzieją, że pomoże to Czytelnikowi „znaleźć się” we wciąż jeszcze skomplikowanej sytuacji płacowej. Kiedy? za co? jak? ile? — na te pytania stawiane w związku z płacami musimy umieć dawać odpowiedzi.

Z naszego rozeznania wynika, iż najwięcej kłopotu ze zrozumieniem i pełną interpretacją, mają pracownicy z tzw. „wynagrodzeniem za czas przestoju”.

Z dniem 1 marca br. kierownik jednostki zmilitaryzowanej właściwym zarządzeniem wprowadził do stosowania w MPK „Protokół dodatkowy” nr 79 z dnia 9 października 1981 roku. Przypomnę podstawowe zasady wynikające bezpośrednio z treści Protokołu 79:

„Każdemu pracownikowi, który świadczy gotowość do pracy lecz nie może jej wykonywać z winy przedsiębiorstwa, przysługuje wynagrodzenie obliczane jak za urlop wypoczynkowy (łącznie z premią specjalną) z wyłączeniem: wynagrodzenia i dodatków za pracę w godzinach nadliczbowych; dodatków zmianowych (nocnych), świątecznych i szkodliwych”. (§ 1, ust. 1 Zarządzenia Nr 5/D/82).

„Kierownik zakładu zobowiązany jest wyznaczyć pracownikowi w czasie przestoju wykonywanie pracy zastępczej, za którą należy wypłacić wynagrodzenie nie niższe od określonego w § 1” (§2, ust. 1 zarządzenia).

„W przypadku bezpodstawnego odmowy przez pracownika wykonywania prac zastępczych, traci on prawo do wynagrodzenia za przestój” (§ 2, ust. 2 Zarządzenia).

W naszym dalszym rozważaniu interpretacji skupimy się na problemach wynikających ze stosowania przepisów Protokołu 79 w grupie kierowców autobusowych i motorniczów tramwajów.

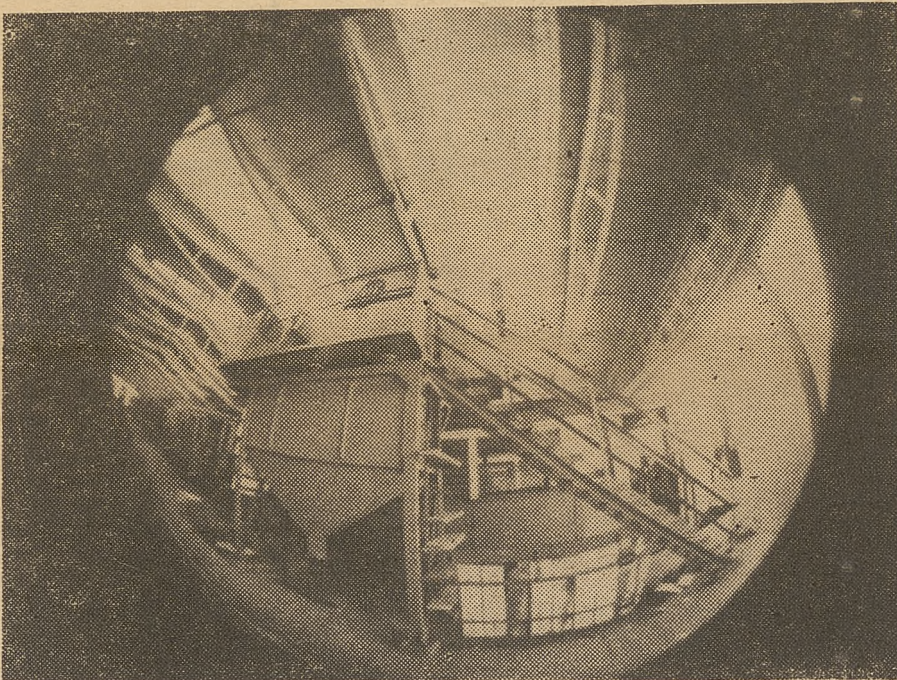
Jak wiemy, każdy kierowca i motornicz zatrudniony jest w MPK po to, by jeździć na liniach, słowem, lapidarnie rzecz traktując — każda inna praca, albo wręcz obecność w pracy (niewykonywanie pracy kierowcy, motorniczego ani też zastępczej) winna mieć swoje odbicie we właściwej „przepróbie”

czasu pracy i płacy. Ową „przepróbką” jest obecnie omawiany tu „przestój” — pod warunkiem, że pracownik nie odmawia wykonywania pracy zastępczej. Tak więc konkretnie rzecz ujmując, przestojem dla kierowcy i motorniczego jest:

- awaria na trasie i zjazd, jeśli nie wystąpiły one z winy pracownika;
- planowana rezerwa podczas której pracownik może wykonywać inne, zlecane przez przełożonego prace;
- praca warsztatowa kierowcy lub motorniczego.

W przypadkach tych spełniony jest w pełni postulat „winy przedsiębiorstwa”, jest nią po prostu stan techniczny taboru (awarie), stan układu komunikacyjnego miasta (torowiska, ulice), czy też po prostu brak taboru. Często przyczyną zaistnienia przestoju może być również nieprawidłowe planowanie grafików, zakładające zbyt duży stan rezerw.

W tej sytuacji, jeśli dotychczas odrębnie traktowaliśmy w rozliczeniu i płacy godziny „warsztatowe”, rezerwy, czy też awarie na trasie — obecnie będą to już tylko godziny przestojowe i w konsekwencji wynagrodzenie za czas przestoju. Pozytywnie przestój należy uwiarygodniać w kol. 12 karty pracy, tj. tam,



Zajeżdźnia widziana „rybim okiem” — fotogeniczna?

gdzie dotąd umieszczano m. in. godziny rezerwy.

I wreszcie kolejna, ważna uwaga. Wynagrodzenie za czas przestoju wypłaca się w ustalonej wysokości (jak podałem w wstępie) niezależnie od tego, czy przestój ma miejsce w godzinach popołudniowych, nocnych, czy też w niedziele i święta. Słowem, za czas przestoju nie mogą być odrębnie naliczane dodatki zmianowe, nocne, świąteczne i za godziny nadliczbowe.

Jednakże wobec tego, że czas przestoju zalicza się do czasu „przebywania w pracy”, jeśli po przestoju kierowca lub motornicz wyjechał na trasę i przekroczył 8-godzinną normę dzienną, wówczas wynagrodzenie z 50 i 100 procentowymi dopłatami za godziny nadliczbowe należy naliczać z uwzględnieniem godzin przestoju.

„Protokół dodatkowy” nr 79 znosi postanowienia pkt. 6, Załącznika nr 1 do „Protokołu dodatkowego” nr 68, które kwestie przestoju inaczej normowały. Natomiast w mocy pozostają inne postanowienia Protokołu 68, w tym m. in. wynagrodzenie za przerywany czas pracy — płatne w wysokości 50 proc. stawki osobistego zaszerzowania. Z drugiej strony, stosowane w poszczególnych zakładach zasady wynagrodzeń za godziny rezerwy, warsztatowe i zjazdu, z dniem 28 lutego przestały obowiązywać. I na koniec uwaga: jeśli w wyniku błędnej interpretacji zasad wynagrodzenia za czas przestoju, za miesiąc marzec, wystąpiły błędy w naliczeniu — w kwietniu należy je wyprowadzić.

ANDRZEJ KOCHAN

Czy zawsze za zbędne zapasy zalegające magazyny winić m. in. gospodarza? Nie zawsze miał on wpływ na to, co zostało mu dostarczone i za co musiał zapłacić. I trzeba tu dodać, że zarówno ilościowo jak i asortymentowo. U bliżej nie zorientowanych w sprawie, takie stwierdzenie wywołać może co najmniej zdziwienie. Jak to, przecież nikt nikomu nie na siłę nie wypycha, a to co przychodzi, to powinno być w ramach realizacji zamówień. A jednak...

Zakład Napraw Autobusów nie miał na przykład żadnego w pewnym okresie czasu wpływu na gromadzenie się w jego magazynie niepotrzebnych części zamiennych. Aby nie wnikać w szczegóły powiem tylko, że była taka sytuacja ogólna, którą wykorzystywały Jelczańskie Zakłady Samochodowe i starały się pozbyć leżących w magazynach niechodliwych części zamiennych do berlieta. Drugą przyczyną gromadzenia się zbędnych zapasów w ZNA jest forma pracy Centralnej Składnicy Części Zamiennych w Warszawie. Otóż zamówienia przedsiębiorstw komunikacyjnych składane muszą być z wyprzedzeniem prawie dwuletnim. Jest to okres stosunkowo długi, biorąc pod uwagę wprowadzanie częstych zmian konstrukcyjnych w berlicie o czym użytko-

Zbędne zapasy to poszukiwane części

wnicy (przedsiębiorstwa eksploatacyjne) nie są informowani. I tak zamówione wcześniej części, przestawały być po zrealizowaniu zamówienia przydatne. Odpowiedź na wszystkie reklamacje ZNA była jedna... „macie to w planie to bierzcie”. Zdarzało się, że i poza planem Składnica coś „podrzuciła”, na przykład 1200 tulei do rozpięrcza szczęk w tym tylko 44 prawidłowe tj. przydatne do eksploatacji przez MPK wozów, reszta o innym wymiarze. Zastanawiające... czy była to pomyłka pracowników Centrali, którzy przesyłkę tulei dali komuś innemu niż należało czy też świadome upychanie bubli i to cennych bo za dewizy zakupionych, jako że owe tuleje są produkcją francuską. W ub. roku na 22 pozycje asortymentowe zamówione przez ZNA 11 dostarczono nieprzydatnych, na sumę 978.315 złotych. W bieżącym roku na 3 zamówione pozycje, trzy nieprzydatne o wartości 1.156.746 złotych. I co ZNA ma robić w takiej sytuacji? Jest tylko jedno wyjście... nie przyjmować wszystkiego, co przysyłają aby nie „utonąć” w zbędnych zapasach. Z jednej strony nie dopuszczać do tworzenia się ich, z drugiej upłynniać te, które powstały w latach ubiegłych i zalegają magazyn. Przy okazji warto wspomnieć o piśmie kierownika jednostki zmilitaryzowanej mgr inż. Tadeusza Trzmiela z 30 marca br. Cytuję jego fragmenty „...w przypadku ujawnienia i sprzedaży nieprawidłowych zapasów, tworzy się fundusz nagród w wysokości 2 procent środków uzyskanych z upłynnienia zapasów nieprawidłowych. Z funduszu wymienionego wypłaca się indywidualne nagrody własnym pracownikom, którzy bezpośrednio przyczynili się do ujawnienia zapasów nieprawidłowych lub którzy zajęli się organizacją sprzedaży zapasów nieprawidłowych naszego przedsiębiorstwa oraz innych przedsiębiorstw jeżeli zawarte są porozumienia między przedsiębiorstwami”. Oplaca się więc co nieco pracownikom ZNA (i nie tylko) pohanadlować w myśl zasady „mnie niepotrzebne ale komuś może się to jeszcze przydać”.

I przydaje się o czym świadczą cyfry sprzedanych części i uzyskane za nie pieniądze. W 1981 roku sprzedano w ZNA zbędnych zapasów za około 1 mln złotych. W roku bieżącym już za 44.784 złote. Komu przydają się niepotrzebne w Zakładzie części? Otóż nabywcami są bardzo często inne przedsiębiorstwa komunikacyjne, ale nie tylko, bywają też osoby prywatne — rzemieślnicy. Czasem ZNA stara się pomóc innym w kłopotach, jak to na przykład było w przypadku apelu na jednej z narad dyrektora Jelczańskich Zakładów Samochodowych mgr inż. Jana Dalgiewicza o przebudowę elastyczne przedniego zawieszenia. Kilka wysłanych pism z propozycją odstąpienia wymienionych przegubów pozostało jednak bez echa.

M. BUBACZEWSKA

antyimportowym

Zakład Napraw Autobusów stanowi zaplecze techniczne dla produkcji autobusowej w zakresie zabezpieczenia zakładom eksploatacyjnym niezbędnych części zamiennych. W ubiegłym roku wykonane zostały w zakładzie prace: rege-

neracji importowanych z RFN, pierścieni uszczelniających zawór elektromagnetyczny autobusu. Oddzielne pierścienie takie nie były sprowadzane. W miejsce ich RFN dostarczała nam całe zawory. Kolejnym przykładem będzie zastosowanie w miejsce

Innym działaniem ZNA w zakresie produkcji antyimportowej jest uruchomienie warsztatu elektronicznego, w którym regeneruje się części zamienne do autobusów pochodzące z importu. Na przykład zestawy wskaźników autobusu berliet produkcji WRL czy kasety sterownicze urządzeń grzewczych produkcji NRD.

Przy procesie regeneracji Zakład napotyka na olbrzymie trudności spowodowane brakiem części zamiennych, na przykład osłony koła zamachowego do silnika berlieta czy części zamiennych do naprawy skrzyń biegów.

Oddzielnym zagadnieniem są braki materiałów do produkcji podstawowych części zamiennych m. in. stali kształtowych-gatunkowych, materiału na uszczelki, na przykład płyty korkowej i klingerytu.

Wartość produkcji i regeneracji antyimportowej oceniana jest wysoko. Chodzi przecież o cenne dewizy. Niewymierne natomiast w złołótkach i w dewizach były problemy Zakładu związane z zamawianiem i egzekwowaniem zamawianych części zamiennych pochodzących z importu. Tym większa więc pochwała należy się ludziom, którzy pracując myślą po gospodarsku.

M. BUBACZEWSKA

...i optymistycznie

racja na kwotę 88 497 220 zł., produkcja — 5 441 135 zł. W kooperacji wartość przerobu wynosiła 32 391 929 zł. Zakresem działalności Zakład obejmował trzy typy taboru autobusowego: jelcze, berliety i w niewielkim zakresie ikarusy.

Największe trudności przysparzają braki części zamiennych pochodzących z importu. Zakład podejmuje więc produkcję antyimportową przede wszystkim w ramach realizowanych projektów — racjonalizatorskich swoich pracowników.

Trudno wymienić w jednym artykule wszystkie, tak bardzo cenne, części zamienne do eksploatowanego przez przedsiębiorstwo taboru autobusowego, które wyprodukowano już w ZNA. Dla przykładu podajemy więc tylko niektóre z nich: sworzeń resora autobusu PR-110 do-

importowanych z USA łożysk oporowych sworzni zwrotnicy przedniego zawieszenia autobusu, łożysk wzdłużnych produkcji krajowej po ich zmodernizowaniu. W miejsce importowanych wyłączników termicznych sprężni wentylatora; importowanych z WRL, przy remontach autobusów zastosowano krajowej produkcji czujniki z fiatów.

W zakresie regeneracji opracowano proces technologiczny na naprawę wahaczy przednich dźwigni rozpięrcza, drążków podłużnych i poprzecznych kierowcy — importowanych jeszcze do niedawna z Francji, miechów powietrza z WRL, urządzeń grzewczych z NRD, kaset sterowniczych urządzeń grzewczych również z NRD, końcówek drążków stabilizatora przednich i tylnych z Francji, złączy elastycznych rury wydechowej z Francji.

NARADY ROBOCZE — o czym i jak dyskutujemy

Narady robocze w zakładach eksploatacyjnych MPK należą do „mocnych”. I trudno się nawet temu dziwić, jest przecież tyle problemów, że gdzie jak właśnie nie na naradzie można się wreszcie wypowiedzieć, co człowiekowi w pracy przeszkadza, wskazać winnych, wspólnie się zastanowić i znaleźć receptę na takie czy inne wyjście z trudnej nieraz sytuacji.

Narada robocza w ZET Podgórze, która odbyła się w dniu 25 marca br. przed południem, była jedną z takich właśnie „mocnych” narad. Przez okres 3 miesięcy, jakie upłynęły od poprzedniej narady, uzbierało się sporo spraw zarówno produkcyjnych jak i socjalno-bytowych załogi. Zaczęto od tych pierwszych.

Kiedy pełniący obowiązki kierownika Zakładu Torów Władysław Szumilas przedstawia zakres wykonanych od poprzedniej narady robót i to co w najbliższym czasie pozostało do zrobienia, rozpętuje się burza pretensji motorniczych, obracając ZT wiasą za gubienie części tramwajowych, wypadki, które rzekomo mają przyczynę w szybkiej jeździe motorniczych, a nie w zniszczonych torach. Padają zarzuty, że ZT likwiduje zapadnięcia na torach dopiero po 3 miesiącach od chwili ich zgłoszenia, że zdarza się, iż tylko dwóch ludzi z dziesięcioosobowej brigady pogotowia torowego pracuje, podczas gdy pozostali się patrzą. Podają konkretne miejsca, — odcinki ulic od... do... — gdzie są zapadnięcia na torowiskach lub już wybite tuki po stosunkowo niedawno przeprowadzonym remoncie. Pełniący obowiązki kierownika ZT W. Szumilas odpowiada na zarzuty. M. innymi mówi, że w książce zgłoszeń znajdującej się w Głównej Dyspozytorni sprawdzić można termin realizacji każdego zgłoszenia.

Z kolei kierownik Zakładu Sieci i Podstacji inż. Jan Sokółski mówi, że brak odpowiedniego kabla komplikuje zarówno remonty jak i konserwację zwrotnic. Dodać, że 70 do 80 procent zwrotnic naprawianych jest do 3 dni i tylko od szybkości zgłoszenia awarii zależy tempo jej naprawy.

Jeden z motorniczych mówi o

zwrotnicy przy ulicy Basztowej. Kilkakrotnie zgłoszenia, że jest nieczynna, pozostawały bez echa, dopiero przed samą naradą ją naprawiono — „abyśmy nie mieli o czym na naradzie gadać” — komentuje. Kolejno, kilku motorniczych mówi o kłopotliwym przerywaczu na podwójnym przystanku przy Głównej Poczcie, o możliwości przesunięcia sanek przy ulicy Cekiery.

Padają propozycje motorniczych co do zmian tras niektórych linii względnie ich zlikwidowania (na przykład „21”). Wyśuwają pretensje o... złe czasowo rozkłady jazdy pozostawiające im tylko 3 minuty czasu na końcówkach i zapytują, na co je można przeznaczyć?

Kierownik ZET Podgórze Stanisław Mikulski mówi o stosunku do pracy w zakładzie zmilitaryzowanym. Apeluje o wcześniejsze uzgadnianie z kierownictwem Zakładu terminów oddawania krwi. Przedstawia zebrany bieżący realizację zadań, które minimalnie odbiegają od planu i są realizowane w około 99 procentach. Chwali ludzi pracujących na zapleczu, mówiąc, że dwoją się i troją, żeby przygotować do ruchu technicznie sprawne wagony... W związku z dużą zachorowalnością i niepełnym zatrudnieniem w grupie motorniczych, kierownictwo Zakładu zmuszone jest zabierać wolne socjalne. W styczniu br. wstrzymane zostały urlopy. Mówi również o dalszej rozbudowie zajezdni i placach motorniczych. Ponieważ sposób ich obliczania w dalszym ciągu jest dla niektórych niezrozumiały, szczegółowych wyjaśnień na ten temat udziela uczestniczący w naradzie kierownik Działu Zatrudnienia i Plac Andrzej Kochan. Równocześnie motorniczowie zostają poinformowani, że od maja br. przy każdej wypłacie na oddzielnej karteczce otrzymywać będą pełną informację o składnikach płacowych.

Mimo że sprawy socjalno-bytowe załogi pozostawiono na koniec narady, niemniej poświęcono im sporo czasu. Nic w tym dziwnego, ranga ich w obecnej chwili ogromnie wzrosła. Mówiono więc o działalności powołanej w Zakładzie komisji socjalno-bytowej, po-

życzkach, zapomogach, zapisach na sprzedawane w przedsiębiorstwie artykuły przemysłowe, kolejkach przed bufetami i sprawiedliwym podziale w nich towaru na wszystkie zmiany. Motorniczowie dopominają się o plyn do prania mundurów, inni o możliwość oddawania ich na koszt przedsiębiorstwa do pralni. Krytykują koszule — zarówno nie najlepszą jakością materiału jak i tyczące. Starsi staniem pracownicy dopominają się o dystynkcje na mundurach.

Wiele dylematów socjalno-bytowych wyjaśnia uczestnicząca w naradzie z-ca kierownika jednostki zmilitaryzowanej ds. załogi mgr Stanisława Kostro. M. innymi informuje o szcyciu mundurów letnich dla motorniczych, które składać się będą z drugiej pary spodni (ostatnia partia mundurów uszyta została z jedną parą) i wiatrówką. Mówi o nowej tabeli umundurowania, która ma wejść w życie od 1 lipca br. Informuje, że od 1 kwietnia br. wprowadzone zostaje sprzedawanie na terenie przedsiębiorstwa reglamentowanego proszku do prania. Obiecuje wprowadzenie dystynkcji na mundurach pracowniczych.

Kilkugodzinna narada dobiega końca. Na twarzach uczestniczących w niej ludzi widać zmęczenie. Niektórzy przyszli tu już po pracy na lini. Chcieli w niej uczestniczyć, przedstawić swoje racje, usłyszeć co powiedzą inni. Czy jednak pewne sprawy na naradzie nie przedstawiane były nazbyt „mocno” — aż nasuwa się słowo „napastliwie”... Myślę tu o pretensjach pod adresem Zakładu Torów, Wydziału Eksploatacji Ruchu i Zakładu Sieci i Podstacji. To, że wiele spraw utrudnia wykonywanie pracy motorniczym nie upoważnia ich do tego typu sformułowań... że na 10 ludzi z pogotowia technicznego ZT dwóch tylko pracuje a ośmiu przygląda się, względnie że zamiast pracować opalają się albo grają w karty. Skąd my już zresztą znamy takie wyrażanie opinii... oczywiście od pasażerów, tylko że oni tak właśnie mówią o motorniczych, którzy ich zdaniem zbyt długo bawią na końcówkach. A prawda obiektywna jest taka, że nie tylko brakuje motorniczych, w Zakładzie Torów brakuje do planu zatrudnienia „tylko 75” ludzi. Trzeba rozumieć nie tylko własne trudności, ale dostrzegać również problemy innych. I jeszcze jedno... nawet słuszne pretensje przedstawiać można spokojnie nie przerywając innym w pół zdania i nie używając słów, których na naradzie (i nie tylko), używać się nie powinno.

M. BUBACZEWSKA

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych, owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatowi, którzy w dniach od 01.03.1982 r. do 31.03.1982 r. obchodzili jubileusz pracy w MPK Kraków.

30 lat

1. Garścia Czesław — Zakład Taksówek
2. Żyła Władysław — Księgowość Materiałowa

25 lat

1. Marchewka Józef — Zakład Torów
2. Tałowski Edward Rudolf — Zakład Eksp. Autobusów Bieńczyce

20 lat

1. Kardas Irena — Wydział Łączności
2. Maciejowska Stanisława — Wydział Ogólny
3. Windak Marianna — Dział Socjalny

15 lat

1. Dubiel Witold — Zakład Napraw Tramwajów
2. Marczyk Stanisław — Zakład Eksp. Autobusów Bieńczyce
3. Stępak Maria — Zakład Eksp. Autobusów Bieńczyce
4. Inż. Wdowiak Edward — Zakład Budowlany

10 lat

1. Moskała Jan — Wydział Nadzoru Ruchu
2. Moszkowska Irena — Wydział Nadzoru Ruchu
3. Wędzicha Halina — Dział Socjalno-Bytowy
4. Kazimierz Mrówka — Zakład Eksp. Autob. Czyżyny
5. Wołyniec Bogumiła — Zakład Eksp. Autobusów Czyżyny

W wykazie brak jubilatów z Zakładu Eksp. Autob. Wola Duchacka i Zakładu Eksp. Tramw. Nowa Huta, gdyż służby pracownicze z w/w zakładów nie przysłały wykazów w odpowiednim terminie.

Nowe władze ZSMP

Wydaje się, że miał bezpowrotnie okres, gdy organizacja młodzieżowa była „dekoracją w tle” wszelkich uroczystości, bo i uroczystości dziś mniej i młodzieży jakoś przestały podobać się tylko hasła. Że powinni się liczyć w życiu Zakładu, już wiedzą i zaczęli upominać się o swoje miejsce, o możliwość startu, o przyzwolite „dziś”.

Upominać się, to mało w ogóle, a w dzisiejszych czasach nie znaczy nic. Trzeba sobie ten start „do lepszego jutra” wypracować.

MPK-owska organizacja młodzieżowa przeżywała ostatnio ciężkie chwile i to nie tylko dlatego, że czas dla wszystkich niełatwy. Przewodniczący Zarządu Zakładowego ZSMP Marian Szymański został wybrany wiceprzewodniczącym Zarządu Krakowskiego. Cała więc praca w Zarządzie Zakładowym przypadła jego zastępcy — Ryszardowi Łackiemu.

2 kwietnia br. na Plenum ZZ ZSMP w MPK zebrani wybrali nowego przewodniczącego

go i wiceprzewodniczącego. Organizację młodzieżową prowadził będzie Ryszard Łacki, a jego zastępcą wybrano Władysława Michalskiego, który kończy służbę wojskową i na Plenum był po raz ostatni w mundurze.

Przyznam, że to Plenum, acz uroczyste (wszyscy w strojach organizacyjnych) do burzliwych nie należało. Może miał na to wpływ fakt, iż żegnano Mariana Szymańskiego, który w najtrudniejszym przecież okresie dobijał się o prawa ludzi młodych. Dodać należy, że nie tylko zrzeszonych w organizacji.

M. Szymańskiemu podziękował za współpracę dyrektor przedsiębiorstwa T. Trzmiel, wręczając mu jednocześnie nagrodę pieniężną.

Nowym władzom życzymy dobrych wyników i satysfakcji z pracy na rzecz 65 procent naszej młodej załogi. Pamiętajcie jednak trzeba, że sami nic nie zrobicie. Potrzebna im będzie pomoc i to nie tylko członków Plenum.

F.S.

Dział BHP opracował już ocenę wypadkowości i stanu bezpieczeństwa pracy za I kwartał tego roku. Okazało się, że tendencja wzrostu ilości wypadków nadal się utrzymuje i o ile w 1977 r. w I kwartale było 20 wypadków, to obecnie liczba ich podwoiła się. Typowym przykładem takiego wzrostu jest Zajezdnia Tramwajowa „Nowa Huta”, w której od 1978 r., kiedy to nie było tam żadnego wypadku, ilość ich systematycznie rosła, aż do 5 w tym roku.

Poprawę natomiast odnotowała zajezdnia „Podgórze”, gdzie miały miejsce tylko 3 wypadki, przy 8 w roku ubiegłym. Najczęstsze wypadki w trakcji tramwajowej były wynikiem nieostrożnej jazdy motorniczych (zderzenie tramwajów i zderzenie tramwaju z autobusem) oraz nieostrożność przy wchodzeniu i wychodzeniu z tramwaju. Przeprowadzona przez służbę BHP kontrola wykazała, że duża część motorniczych jeździ niebezpiecznie szybko i nie utrzymuje przepisowej odległości między pociągami na trasie. Może jakimś wyjściem z tej sytuacji będzie wprowadzenie od 1 kwietnia inspektorów technicznych, którzy będą natychmiast reagować na nieprawidłowości występujące w ruchu. Warto też zaznaczyć, że większość motorniczych nie posiada aktualnych szkoleń BHP.

Bardzo wysoki wzrost wypadków miał

miejsce w Zakładzie Napraw Tramwajów — o ile w latach 1977—81 łącznie zanotowano 3 wypadki, to w 1982 r. było ich już 4. Niekorzystnie wygląda też sytuacja w Zakładzie Sieci i Podstacji, gdzie doszło do porażenia elektrykiem w samochodzie wieżowym — było to wynikiem niebawego lekcjonowania przepięsów BHP.

„Rekordzista” był też Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego, gdzie ilość wy-

BHP-WEJŚCIE W ROK 1982

padków w I kwartale tego roku równała się ilości wypadków w ciągu minionych 4 lat. Jest to tym bardziej ważna sprawa, że w wyniku zaniedbywania przepisów przez ten zakład wypadkom ulegają pracownicy innych zakładów, np. dwóch pracowników Zakładu Torów doznało przytłuczenia kończyn, gdyż podstawiono samochód nieprzystosowany do transportu płyt; kiedy indziej, w wyniku nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego i przewożenia niedozwolonej ilości osób w kabinie przez kierowcę „żuka”, obrażeń doznał również dwaj konwojenci z Działu Socjalno-Bytowego.

W trakcji autobusowej zajezdnia „Bieńczyce” jako jedyna nie zanotowała wy-

padku z kierowcą — wypadkom uległo jednak trzech młodych mechaników i uczniów. W zajezdni „Czyżyny” wypadkom uległo 3 kierowców z tego jeden wypadł z drogi. W zajezdni „Wola Duchacka” doszło do 3 wypadków, przy czym jednemu uległ kierowca, który został dopuszczony do pracy bez wstępnego szkolenia BHP.

Jeśli już mówimy o tej zajezdni, to warto nieco uwagi poświęcić istniejącym

tam warunkom pracy. Mimo, że stale jeszcze budowana zajezdnia dla 300 autobusów kosztowała 300 mln zł, to warunki pracy są w niej gorsze niż w starych zajezdniach. Brak odpowiedniej instalacji wentylacyjnej doprowadził do tego, że Państwowa Inspekcja Sanitarna wstrzymała pracę w lakierni, a Państwowa Inspekcja Pracy eksploatację akumulatorni w tymczasowo dostosowanym pomieszczeniu. Wentylacja w innych pomieszczeniach nie dość, że działa nieskutecznie, to jeszcze powoduje nadmierne hałas. Badania stężenia środków toksycznych (NDS) wykazały, że normy zanieczyszczenia powietrza w halach zostały przekroczone 35-krotnie (!) jeśli idzie o tlenki a-

zotu i 12-krotnie tlenkami węgla. Nic więc dziwnego, że termin oddania obiektu przez wykonawcę został znów przesunięty.

W pozostałych zakładach doszło też do kilku wypadków, głównie w wyniku nieostrożności samych poszkodowanych. Jedynym zakładem, w którym nie doszło do żadnego wypadku był Zakład Budowlany. Gdy już mowa o tym Zakładzie, to warto nadmienić, że choć nie było tam żadnych wypadków, to zakład stosuje podobną praktykę jak Zakład Transportu, to znaczy buduje obiekty dla innych bez oceny projektów ze względów BHP. Miało to miejsce przy rozbudowie wymienników, budowie kotłowni przy ul. Rzemieślniczej i budowie PKR-u w ZTH.

W związku z taką niekorzystną sytuacją podjęto w przedsiębiorstwie szereg działań profilaktycznych: zwiększono ilość kontroli przez służbę BHP, wydano polecenia służbowe usunięcia powstałych zagrożeń, przeszkolono na dwudniowym kursie zespoły powypadkowe, przystąpiono do wiosennych społecznych przeglądów warunków pracy i konkursu BHP „Wiosna 82”, dokonano przeglądu porządku na terenie obiektów przy ulicach Brożka — Rzemieślniczej. Czy dzięki tym działaniom sytuacja poprawi się? Zobaczymy w przyszłym kwartale.

ADAM ZYZMAN

Remont węzła Mateczny

Wiosna na torach

dowy toru z asfaltobetonu, budowa nawierzchni, położenie dywanika asfaltowego na przejazdach, podłączenie się do starego toru i uruchomienie ruchu tramwajowego w obu kierunkach. Termin zakończenia całości przewidziany jest na 15 kwietnia. Czy jest szansa do utrzymania go? St. mistrz Jan Harańczyk twierdzi, że robią wszystko aby terminu dotrzymać. Pracują nawet w wolne soboty. Wszystkie przejazdy wykonywali po godzinie milicyjnej z uwagi na minimalny w tym czasie ruch kołowy.

Problemy? A gdzie ich nie ma? Jak są materiały to ulega ciągłym awariom wysłużony sprzęt... „Białorus”, „Hon” i „Bumar”. Wysiadały uszczelki, zrywają się łańcuchy. Gasną dopiero przywiezione z naprawy spawarki.

Godz. 10.00. Pracownicy brygad pozo-

stawiają na torach zabezpieczony sprzęt i pośpiesznie udają się do usytuowanej w pobliżu pakamery. Czeka tu już na nich gorąca zupa. Dziś jest z wkładką mięsna. Nie zawsze ludzie zadowoleni są jednak z przywiezionego im jedzenia. Inni fakty te potwierdzają, dodając że chętnie dopłacą do tych śniadań byle porządnie można było zjeść.

Zakończenie w terminie kapitalnego remontu węzła Mateczny jest niezwykle ważne z uwagi na jego wyjątkowe znaczenie dla komunikacji szynowej w mieście, o czym świadczą mogą zmiany w kursowaniu (oczywiście na czas remontu) aż 5 linii tramwajowych. Efektem tego są niekończące się narzekania pasażerów miejskiej komunikacji.

Z ostatnich chwil:

Reportaż ten pisany był, gdy roboty na Matecznym były w toku. Kłopoty wydawnicze „Sygnałów” w zasadzie go zdezaktualizowały. Nic nie szkodzi — publikujemy go, aby móc z satysfakcją dać ten dopisek. Obecnie bowiem to jedno z większych przedsięwzięć remontowych ZT ma za sobą. Pierwsze tramwaje przejechały przez węzeł Mateczny (w obu kierunkach) już 8 kwietnia. Pogratulować dotrzymania słowa.

M.B.

Okiem pasażera

Informacja — łaska czy obowiązek?

Zdarzenie to da się zlokalizować w czasie i w przestrzeni, łatwo też dałoby się ustalić tzw. personalia. Tylko po co — samo „wykroczenie” nie podpada pod paragraf, zaś to pisanie nie pretenduje do rangi donosu. Nic się zresztą w konkretnym przypadku złego nie stało, chociaż...

Ale niech fakty wiodą do wniosków. Oto pod Dworcem Głównym PKP odpoczywa sobie na biegu jałowym wypelniona pasażerami „105”, do której podchodzi kobieta, dając kierowcy znaki, że chce go o coś zapytać. Tenże znużony i zły, że mu się przerywa refleksyjną zadumę, odsuwa po chwili boczną szybą i przyjmuje postawę spowiednika.

— Czy dojadę — pyta pani — tym autobusem na Strusia?

— Ale skąd — pada odpowiedź — musi pani wsiąść do „130”, dojechać do Nowego Kleparza, tam przesiąść się na „132”.

Pani podziękowała i ze zbaraniała miną, jako że była wyraźnie spoza Krakowa i te numery i nazwy nie a nie jej nie mówiły, odeszła szukać zbawiennej „130”. Tymczasem słysząc tę informację pasażerowie zaczęli między sobą komentować, że chyba kierowca chciał w prowincjusze wyrobić przekonanie, że Kraków wielki jest a poruszanie się po nim wielce skomplikowane. Inaczej zaprosiłby ją do kierowanej przez siebie „105” i po kilku minutach wysadził na przystanku przy al. 29 Listopada wskazując możliwość przesiadki na „132”. O ileż krócej, o ileż szybciej, o ileż mniej fatygi dla człowieka nieorientowanego.

A może i kierowca nie był zorientowany? Byłoby to dziwne, skoro minutę wcześniej, przekomarzając się z dyspozytorem, użył przytłaczającego argumentu: „Ja już 9 lat jeżdżę...”. Jeśli nie posiadamy go też o złośliwość, pozostaje informacja „na odczep się” i chyba to jest najwłaściwsza diagnoza, gdyż objawy choroby trapiącej informację w MPK nie sporządzają się, niestety, do tego pojedynczego przypadku.

Byłabyś odpowiedzi, odburkiwanie, świadoma bądź nieświadoma dezinformacja, to zbyt powszechne zjawisko wśród kierowców i motorniczek, aby je przemilczeć. Niektórzy robią wrażenie, że są do wyższych celów stworzeni i kryją się za przepis o zakazie rozmowy, jeśli to nie jest towarzysząca im w jeździe dziewczyna czy kolega.

Jeśli nawet zarzut nie dotyczy wszystkich, a na pewno, każdy przejaw nieuprzejmości i dezinformacji godzin jest napiętnowania, gdyż dla przyjezdnych MPK-owski funkcjonariusz często jest pierwszym ambasadorem miasta, źródłem eksportu opinii o krakowianach. (ZygZ)

Co stwierdził Sztab w czyżyńskim ZEA?

Dobra praca — niezłe wyniki

Jak współżyć z sąsiadami

Posiedzenie Sztabu jakie odbyło się 7 kwietnia br. w Zakładzie Eksploatacyjnym Autobusowym w Czyżynach, w przeważającej części poświęcone zostało ocenie działalności Zajezdni w I kwartale br. Mimo trudnych warunków, w jakich realizowane były zadania, **wyniki nie są złe**. Wykonanie planu w I kwartale br. przy niepełnym zatrudnieniu zarówno w grupie kierowców — 314 (wg planu powinno być 339) i pracowników zaplecza 268 (wg planu 303), wynosiło 68,5 procent przy planowanych 64,5 procentach. Wskaźnik gotowości technicznej wozów wyniósł 76,5 procent, plan przewidywał 71,0 procent. Wskaźnik jazdów — na awarie 7 procent — planowane 11,0 procent. Wykonane wozokilometry 2 436 785 — planowane 2 316 800. Sprawa warta pochwały jest to, że nareszcie udało się ku zadowoleniu oczekujących na przystankach pasażerów, że zarówno w szczycie rannym jak i popołudniowym wyjeżdżało z Zajezdni więcej wozów niż zakładał plan (120 wozów) — rano 126,3, po południu 120,4. Powyższe wyniki świadczą więc o dużej poprawie pracy Zajezdni.

Wyniki pracy uległy poprawie ale nie znaczy to, że zmniejszyły się problemy. Zasadniczym jest sprawa uciążliwości pracy Zajezdni w stosunku do mieszkańców sąsiadujących z nią bloków Osiedla na Lotnisku. Szczególnie bloku nr 26. Wprawdzie robi się wszystko, co tylko w tej sytuacji możliwe, choćby zapala wozy jak najdalej od bloków, ale zupełne wyeliminowanie wszelkich hałasów jest niemożliwe. Stąd też częste interwencje sąsiadów — mieszkańców bloków. Kierownictwo Zajezdni myśli na przykład o zmianie kierunku wyjazdów w stronę ulicy Politechnicznej.

Ikarusy nie zawiodły, spełniły pokładane w nich nadzieje, ale już zaczyna się kłopoty z częściami zamiennymi. Jak je rozwiązać? Chyba tylko przez negocjację. Na razie nie ma nowych dostaw części zamiennych z WRL, a składnica w Mikołowie k. Katowic świeci pustkami. Brakuje więc do ikarusów: chłodnic, zbiorników paliwa, wałków rozpieracza mechanizmu hamulcowego, siłowników hamulca, sprzęgieł pneumatycznych napędu wentylatora, bębnow hamulcowych tyłu i przodu, szcęk hamulcowych.

Wizytówka Zakładu w mieście jest nie tylko dobra praca na liniach, ale również wygląd autobusów i prowadzących je kierowców. Lakierowanie wozów w ZNA jeszcze do niedawna trwało od 1 do 2 tygodni. Po oddelegowaniu do tej pracy z Zajezdni dwóch pracowników, termin ten uległ znacznemu skróceniu. Uruchomiona została wreszcie po wielu tarapatkach budowlanych myjnia zewnętrzna.

Zajezdnia w Czyżynach przygotowuje się do przyjęcia 40 nowych ikarusów. W sumie będzie ich więc w najbliższym czasie już 100. Jeżeli pozostanie w Zajezdni 97 jeliczy mogą być duże

kłopoty z bazą techniczną. Kto wie, czy ratunek nie tkwi w przerzuceniu z tej do innej Zajezdni części jeliczy? Tylko nie wszystkie linie, którymi dysponują Czyżyny nadają się do eksploatacji ikarusów, a znów linie pozostające w gestii innych zajezdni są w większej potrzebie. Ewentualnie podjęta w tym zakresie decyzja musi być głęboko przemyślana.

Nie wolno zapominać o wyjątkowo trudnych warunkach pracy załogi w ZEA Czyżyny. Wiadomo, że Zajezdni chciano by z zajmowanego terenu jak najszybciej wyrzucić — ale dokąd? Nowa, przeznaczona dla niej baza przy ulicy Łokietka wchodzi w stadium realizacji. Dokąd więc tamta będzie się budować, w tej, trzeba jakoś pracować. I pracują, a wyniki świadczą o tym, że wcale niezłe, za co **słowa uznania dla kolektywu kierowniczego i całej załogi**, że w tak trudnych warunkach osiągnęła za I kwartał br. **DOBRE WYNIKI**.

★

Szereg innych spraw, które w tym dniu omawiane były na posiedzeniu sztabu, postaramy się poruszyć w innych artykułach.

M. BUBACZEWSKA

Po jakich

jeździmy drogach

Dwa razy w roku organizowany jest przez Wydział Eksploatacji, Ruchu MPK objazd tras autobusowych i tramwajowych w naszym mieście.

W dniach od 29—31 marca oraz w dniu 1 kwietnia br., trwał objazd tras autobusowych. 30 marca br. objeżdżano trasy autobusowe w dzielnicy Nowa Huta. Uczestniczącą w objeździe kierowcy z zakładów eksploatacyjnych autobusowych stwierdzili ogólną poprawę w stanie nawierzchni jezdni. Mimo to komisja ustaliła, że z uwagi na uszkodzenia, naprawy wymagają pewne odcinki ulic: Sołtyśowskiej, Suchy Jar, Karowej, Rzepakowej, Kołomyjskiej na wysokości skrzyżowania z Makuszyńskiego. Nagłowickiej, Wawelskiej, Miśnieńskiej, poboże nawierzchni w ulicy Igołomskiej oraz drog do Kościelnik — Wróble i Łuczanie. Natomiast remontu wymaga ulica Dymarek.

Tak więc, w wyniku wiosennego przeglądu tras, stwierdzono szereg usterek na drogach znajdujących się w granicach administracyjnych Krakowa, jak również poza granicami miasta. Komisja ustaliła terminy ich usunięcia. W przeważającej większości naprawy te wykonają Dzielnicowe Zarządy Dróg ale nie wszystkie. W przypadku na przykład wymienionej już ulicy Dymarek, Krakowski Zarząd Dróg wystąpi do HiL o wykonanie remontu, ponieważ ulica ta nie została przekazana KZD i jest drogą zakładową.

M.B.

Ze spychotechnicznej łączki

Osierocony nieporządek

Wiosna lubi porządkować — wyruszyła więc w teren komisja, tuż przed przyjściem wiosny, by ustalić, co też należy posprzątać na terenie obiektów przy ulicach: Brozka i Rzemieślniczej. Kierowali tą komisją: szef trakcji tramwajowej mgr inż. Zdzisław Skubieda i kierownik służby BHP mgr Augustyn Dobrowolski, byli w niej również kierownicy poszczególnych obiektów i zakładów, jako osoby, które miały przyjąć na siebie, w związku z planowaną akcją, konkretne zadania. Tak przynajmniej wyobrażał sobie ich rolę kierownik Dobrowolski, który coraz to wynajdował nowe miejsca wymagające natychmiastowej interwencji. Całkiem inne zdanie na ten temat mieli zainteresowani. Dość szybko więc ustalono, że kontrola nie dotyczy porządku (a raczej nieporządku) na wewnętrznych placach zakładów, a tylko terenów między nimi. Starano się też znaleźć jak najwięcej winnych a więc i odpowiedzialnych za sprzątanie spoza MPK, jak np. inwestorzy budujący nowe obiekty: Chemobudowa, Elektromontaż itd. Kierownik Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego zapowiedział, że nie pozwoli swoim ludziom łopata ruszyć, by posprzątać po działalności Elektromontażu, bo to tamci wzięli za

to pieniądze. Przedstawiciel zajezdni Podgórze też nie będzie sprzątał po torowcach, skoro oni naprawiali zwrotnice, Zakład Torów nie będzie zasypywał dziury tłuczniami, bo to ktoś inny kopał w międzyczasie. Najszybciej ustalono odpowiedzialnego za remont bram wjazdowych, gdyż dyrektora Kalinowskiego nie było.

Załatwiono by też szybko sprawę uporządkowania złomowiska obok zajezdni, gdyby nie niespodziewana interwencja jednego z robotników pracujących na placu, który zaprosił całą komisję do obejrzenia, leżących ponoc od pięciu lat trzech beczek pełnych śrób do montażu torów, których to śrób Zakład Torów od dawna poszukuje. Kierownik Torów robił co mógł by odeprzeć podejrzenia, że to jego zakład mógłby być odpowiedzialny za ten skandaliczny fakt.

— „Panie! Wiesz pan co tam było pięć lat temu? Magazyn! Magazyn przeniesiono a beczki zostały!”

Możliwe, że tak było — beczki przecież dużo mniejsze niż magazyn, mógł ktoś nie zauważyć. Kierownik Mazur oczywiście natychmiast zaprotestował przeciwko takim insynuacjom.

— Nie, to też nie z magazynu

— No dobrze, ale ktoś przecież te śruby musiał zostawić!

— To pewnie któryś z byłych wykonawców spoza MPK — szybko uzgodniono.

Obok beczek coś zielonego. Okazuje się, że to zupełnie jeszcze dobre siedzenie igelitowe, wyrzucone z demontowanych starych wagonów. Czy naprawdę już nikomu niepotrzebne? ZNT twierdzi, że na razie nie są potrzebne, a magazynować tego nie ma gdzie. Kierownik Mazur, że magazyn staroci przyjmować nie będzie. Podobnie rzecz się ma z uszkodzonymi zbierakami prądu, których cały stos leży na drodze przejazdowej, utrudniając ruch. Ostatecznie ustalono, że obok magazynów wygoszpodarowany zostanie niewielki plac, na którym składać się będzie takie stare rzeczy nadające się jeszcze do regeneracji.

Na terenie zajezdni Podgórze ogólne zainteresowanie komisji wzbudził stółek motorniczego wieszacy na ... słupie trakcyjnym. Domyślił się wszyscy, że chodzi tu pewnie o testowanie wytrzymałości stołka na ... wpływy atmosferyczne. Tylko po co?

Wybrałem tu oczywiście same negatywne zjawiska i postawy prezentowane w czasie tej kontroli. Nie trzeba zaznaczyć, że były sprawy, w których nie było żadnych dyskusji — kierowcy sami zobowiązali się zrobić porządek. Zaskoczył wszystkich Zakład Sieci, który zaczął robić już porządki.

Na zakończenie kierownik Dobrowolski ocenił, że kontrola spełniła swoje zadanie tak na 50 proc. Dobrze i to.

ADAM ZYZMAN



„TRAMWAJ” PRZED SEZONEM

Udanie zakończyli piłkarze „Tramwaju” jesienną rundę rozgrywek. Trzecie miejsce w tabeli stwarza możliwość włączenia się do walki o najwyższe pozycje.

Obecnie piłkarze „Tramwaju” przeprowadzili się już do nowego budynku, dzięki któremu skończyły się definitywnie trwające od lat kłopoty lokalowe. W pomieszczeniu klubu spotykam prowadzącego drużynę trenera I klasy Mieczysława Adameczyka. Od niego dowiaduję się, że kadra pierwszej drużyny została zmniejszona i liczy 18 zawodników. Zimą tramwajarze przepracowali w hali oraz w terenie. Byli również na zgrupowaniu w Rabce. Teraz trenują cztery razy w tygodniu na boisku.

Dużym problemem jest dojazd do boiska przy ul. Praskiej, gdzie odbywają się treningi. Ostatnio nasi piłkarze rozegrali trzy gry kontrolne, o Puchar Polski ze „Słomniczaną” w Słomnikach (przegrany 0:2). Pierwszy mecz w rozgrywkach klasy wojewódzkiej ZKS „Tramwaj” rozegrał 18 kwietnia z „Clepardią” u siebie, wygrywając 2:0.

A oto gdzie i kiedy grać będą piłkarze w sezonie wiosennym:
25 kwietnia o 16.30 z Cracovią II na jej boisku.



Popływamy

Pływanie to niewątpliwie najbardziej higieniczny, wzmagający potencjał zdrowia człowieka, wszechstronnie, harmonijnie rozwijający nasze ciało a przy tym uodparniający psychicznie, sport. Co więcej! Jest ono walką z żywiołem często o życie własne lub bliźniego. Jakże piękne są sylwetki osób uprawiających pływanie, których wspaniałe kształty wyrzeźbiła woda. Załatwienie przez nasz Dział Kultury i Sportu pływalni w „Koronie” powitali z wielką radością w naszym Przedsiębiorstwie wszyscy miłośnicy rekreacji wodnej na czele z „Żabą” czyli JÓZEFA MASACZYŃSKĄ (na zdjęciu) z Sekcji Księgowości Kosztów.

Tekst i zdjęcie:
CZESŁAW DYŁOWICZ

1 maja (sobota) o 16.30 z Wisłą II na swoim boisku.

16 maja o 17.00 w Myślenicach z Dąbkiem Myślenice.

22 maja (sobota) o 17.00 na swoim boisku z Gościbą.

27 maja (czwartek) o 17.00 z Hutnikiem II na jego boisku.

30 maja o 11.00 z Prokocimem na swoim boisku.

5 czerwca (sobota) o 17.30 z Kablem na jego boisku.

9 czerwca (środa) o 17.30 ze Zwierzynieckim na swoim boisku.

12 czerwca (sobota) o 17.30 z Górnikami Wieliczka w Wieliczce.

20 czerwca o 11.00 ze Skawinką na swoim boisku.

(stam)

Wypożyczalnia sprzętu turystycznego

Wypożyczalnia sprzętu turystycznego przy MPK, jest jedną z najlepiej wyposażonych w naszym mieście. Posiada sprzęt potrzebny tak do letniego, jak i do zimowego wypoczynku. Jego łączna wartość wynosi ok. 1,5 mln zł. Prowadzi ją pracownik Działu Kultury i Sportu pani Zofia Fenrych, a społecznym gospodarzem wypożyczalni z ramienia ogniska TKKF jest pan Zygfryd Fenrych. Obecnie wypożyczalnia mieści się w dawnym biurze Adremy przy ul. Wawrzyńca 15.

Zdjęcie najlepiej chyba ilustruje, jak bardzo pełne są półki wypożyczalni. A przecież jeszcze ok. 80 osób, mimo upomnień, nie oddało sprzętu, część spraw skierowano już do windykacji.

Pytam Zygfryda Fenrycha jak duże jest zainteresowanie pracowników:

— Bez względu na porę roku bywa tutaj w każdy wtorek i piątek około 10 osób, a czasem i więcej. Pierwszeństwo w wypożyczaniu mają członkowie naszego koła TKKF, ale jest na tyle sprzętu, by zaspokoić potrzeby wszystkich.

— Ile kosztuje wypożyczenie?
— Przyjęliśmy zasadę, że 0,2% war-

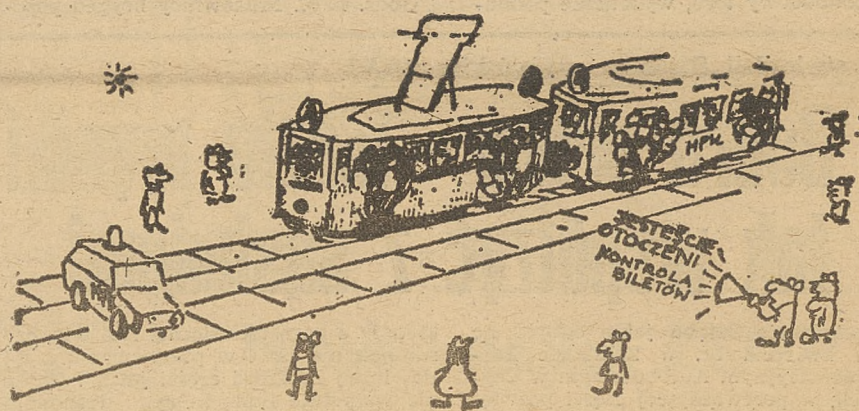
Przystanek — prowizorka

Już ponad rok temu rozdzielono przy Alei 29 Listopada, tuż za wiaduktem kolejowym — jadąc w stronę centrum miasta — przystanek autobusowy linii „150” od przystanku pozostałych, kursujących na tym odcinku Alei linii. O to rozdzielenie dopominali się kierowcy prowadzący wozy linii „150”. Chodziło im o możliwość wcześniejszego skierowania wozu na drugie pasmo jezdni, a później w ulicę Prandoty. Nowo utworzony przystanek pięknie oznakowano i na tym sprawę zakończono. Nikt nie pomyślał i dalej nie myśli o miejscu, na którym oczekujący na autobus stoją, a jest to nisko ogrodzony pas zieleni zachodzący aż na wiadukt. Jak to wygląda w miejscu, gdzie zlokalizowano przystanek nietrudno sobie wyobrazić. W jesieni i zimie tworzy się tu błoto, w lecie pas zieleni przerywa wydeptany placik. Ostatnio

tuż przy słupie przystankowym ktoś umieścił dwa świeżo odmalowane kosze na śmieci, ktoś inny wbił obok starą, zniszczoną tablicę z napisem „nie deptać trawy”. Kosze pozostały, tablicy już nie ma. Czy dowcipniś wbijający w ziemię tablicę nie miał racji? Bo albo jest przystanek albo zieleniec.

Dorośli jeszcze jakoś to rozumieją. No cóż, przyzwyczajeni są do różnych rzeczy, których pod wspólne miano „niedbalstwa” zaliczyć można ale jak tu wytłumaczyć dzieciom, że po kwiatnikach i zieleńcach biegać nie wolno, skoro dorośli sobie na nich stoją i bez troski deptają. A może przystanek ten jest nadal prowizorką? Może znów powróci na dawne miejsce? Wiem, że tym ostatnim pytaniem narażę się znów kierowcom z ZEA Czyżyny, którzy linię „150” obsługują. Wolałabym jednak narazić się tym, którzy powinni coś wreszcie postanowić z miejscem, na którym przystanek ten jest usytuowany.

M. B.



(Przedruk z „Głosu Nowej Huty”)

Rys. Paweł Warchoń

ZDZISŁAW ZYGMA

FRASZKI

Pan mechanik po świętach...

W niedzielę był u cioci
w poniedziałek u wuja,
we wtorek leczył kaca;
robota — Alleluja!

Konsekwencja

Choć się skończył żywioł zimy,
my wciąż „na żywioł” jeździmy.

Przestroga dla kierowców

Gwarancją odsiadki —
wpadki
i wypadki

W nazwie tylko cząstka prawdy

W naszej trakcji —
bez (a)trakcji.

Nagrobek bałaganiarza

Zmarł tragicznie
(Świeć mu Panie!)
bo utonął...
w bałaganie.

KRZYŻÓWKA

POZIOMO: 1) Do śmiechu. 7) Udziela wskazówek, uczy. 9) Dawna jednostka pojemności. 10) Tłumaczy sny. 11) Chwast polny. 12) Pospolite w naszym kraju drzewo. 13) Broń dużego kalibru. 14) Miasto w NRD. 16) Zbiór map. 18) Szarfa, opaska. 21) Bywa pod psem. 22) Kolej w rurze. 23) Łazienka dla auta. 24) Wymierne fakty. 25) Drapacz chmur. 26) Człowiek opatrnościowy, wyjątkowy.

PIONOWO: 1) Miotacz. 2) Zła postać z bajki. 3) Strój do łózka. 4) Niemowlak. 5) Ozdoba. 6) Zalotna, chcąca się podobać. 8) Sztuka filmowa. 15) Placówka naukowa. 17) Aparat do łączenia metalu. 19) Nie zawodowiec. 20) Pomysł, mrzonka. 21) Pomoc na schodach.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Stanisław Makarewicz (fotoreporter), Filomena Serwin, Mieczysław Własynowicz (redaktor techniczny), Zdzisław Zygm (redaktor naczelny). Adres Redakcji: MPK Kraków, ul. Brońska 1-3, p. 301, 302. Tel.: 66-20-22, wewn. 164, 165. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa-Książka-Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1.