

PRSWM

Odpowiedzialność

mistrza

NOWE technologie i nowoczesne środki wytwarzania oraz potrzeby stałego doskonalenia organizacji pracy i lepszego wykorzystania czasu roboczego, stwarzają konieczność wysuwania na stanowiska mistrzów w zakładzie — ludzi o wysokich kwalifikacjach i predyspozycjach psychicznych do kierowania kolektywem. Biorąc — najogólniej rzecz biorąc — pełną odpowiedzialność na ich stanowiskach roboczych i elastyczności wobec powstających problemów.

W białskim Przedsiębiorstwie Remontowym Sprzętu Wodno - Melioracyjnego funkcję mistrza pełni 4 pracowników w newralgicznych punktach działalności zakładu. A mianowicie w wydziale remontowym, produkcji nowej, mechanicznej oraz rozdzielni, koordynującej całą pracę wymienionych wydziałów.

Rolę mistrza w tym przedsiębiorstwie chcemy dziś przedstawić na konkretnym przykładzie pana Janusza Makarewicza. Obchodził on w tym roku — jubileusz 25-lecia swojej pracy w tym zakładzie, podczas którego odznaczony został medalem „XXX-lecia PRL” i „Zasłużonego Pracownika” dla PRSWM, otrzymał wyróżnienie ZG Związku Zawodowego Pracowników Rolnych oraz uzyskał miano wzorowego, nauczyciela i wychowawcy młodzieży, nadane przez ZW ZSMP.

Od 10 lat — mówi pan Makarewicz — jestem mistrzem w wydziale mechanicznym. Obecnie, wspólnie z kolegą Mieczysławem Puczeko, posiadającym również uprawnienia mistrzowskie, kieruję 25-osobowym zespołem pracującym na dwie zmiany. Stwierdzić mogę z całym przekonaniem, że jest to praca niezwykle trudna i odpowiedzialna, szczególnie z uwagi na wyraźne zawyżenie stawianych przed nami wymagań. W należymy pełnieniu tej funkcji nie wystarczy być fachowcem — musimy wykonywać każdą robotę. Trzeba także posiadać duże wiadomości teoretyczne, umieć odczytać rysunek technologiczny, znać technologię produkcji i zasady organizacji pracy, przepisy bhp i p.p.o., podstawowe przepisy prawa pracy oraz posiadać wiedzę społeczną - polityczną z zakresu planowania i ekonomiki produkcji.

Równie niezbędna jest wiedza z zakresu socjologii i pedagogiki, bez której niemożliwością jest wytworzenie właściwej atmosfery pracy w zespole. Atmosfery życzliwości, koleżeństwa, wzajemnej pomocy i współodpowiedzialności za

wykonywaną pracę. A znajomość cech charakteru i postaw moralnych poszczególnych ludzi jest warunkiem wyboru najkorzystniejszych sposobów postępowania z nimi. Szczególnie w przypadkach, kiedy sięgamy do ludzi niecierpliwych lub nieterminowych w otrzymaniu materiałów potrzebnych do produkcji. I wtedy prawdziwym mistrzem staje się umiejętność umiarkowanego i odpowiedzialnego kierowania sytuacją ludzi oraz zorganizowanie i podzielenie pracy tak, aby podjąć zadanie i nie spowodować ich niezadowolonych. Bywają także przypadki, że trzeba pracować po godzinach. Wtedy i my mistrzowie nie wahamy się „zakasać rękawów” i stajemy przy konkretnych stanowiskach roboczych, pomagając w sprostaaniu potrzebom produkcyjnym danej chwili.

W codziennej pracy — mówi dalej p. Makarewicz — udzielam w razie potrzeby instruktażu podległym mi pracownikom, w zakresie przydzielonych im zadań oraz czuwam nad ilościowym i jakościowym ich wykonaniem. Stale mam na uwadze oszczędność gospodarkę materiałami, surowcami i zasobami energetycznymi. Wiele miejsca poświęcam w swoich działaniach uczulanu pracowników na ład, czystość i estetykę ich stanowisk pracy. Czuwam nad przestrzeganiem przepisów bhp i p.p.o. oraz stosowaniem sprzętu ochronnego. Dbam również o zabezpieczenie właściwych warunków pracy i socjalno - bytowych pracowników mojego wydziału.

Ponadto, będąc zarówno reprezentantem interesów kierownictwa i robotników, na bieżąco przekazuję informacje — obu stronom — o realizacji zadań produkcyjnych, stanie technicznym maszyn i urządzeń oraz postępowaniu kierownictwa dotyczącego zakładu i jego załogi.

Jednak bardziej najważniejszym elementem pracy mistrza jest kształtowanie właściwych stosunków między ludźmi w zespole. Jest to temat niezwykle subtelny i drażliwy, z uwagi na indywidualność każdego z robotników. I nie wystarczy mieć odpowiednie cechy, cechować się łatwością w nawiązywaniu kontaktów z ludźmi. Trzeba także zdobyć sobie wśród nich autorytet, którego wypracowanie jest możliwe tylko dzięki odwadze w działaniu i podejmowaniu decyzji oraz konsekwentnej i sprawliwej postawie. Trzeba być również jednocześnie wyrozumiałym i wyrozumiałym. A takie konsekwentne postępowanie nie jest rzeczą łatwą, ponieważ w pracy i między ludźmi bywają różne sytuacje —

jak np. te o których już wspominałem.

Wypada nam jeszcze dodać, że przed kilkoma laty wydział — którego mistrzem jest pan Makarewicz — liczył ponad 40 pracowników, co zabezpieczało potrzeby produkcyjne przedsiębiorstwa. Z różnych przyczyn zostało ich 25, a zadania jeszcze wzrosły i zwiększył się asortyment wykonywanych wyrobów. Siłą rzeczy, aby temu sprostać nastąpił wyraźny wzrost wydajności pracy — co jest wspólną okazją mistrza i obecnych członków wydziału mechanicznego.

Jak więc wynika z przedstawionej, całej gamy wymagań i obowiązków stawianych przed mistrzem powinien on spełniać jedną z najważniejszych ról w całokształcie działalności produkcyjnej i ideowo-wychowawczej zakładu pracy. W białskim PRSWM, zabrał nam przytoczony przykład, na tych stanowiskach są właściwi ludzie, będący autentycznie wzorowymi organizatorami codziennej roboty i wychowawcami.

Potrąfił także sprostać wysokim wymaganiom i kryteriom ocen. A fakt o-becnego uczestniczenia 13 osób w kursie na mistrza dyplomowanego pozwala na stwierdzenie, że kadry mistrzowskie PRSWM będą w jeszcze lepszym stopniu spełniały swoją odpowiedzialną rolę.

R. D.

Od czego zależy jakość budowanych mieszkań

JAKOŚĆ prac w budownictwie jest ciągle tematem kontrowersyjnym. Budujemy dużo, trzeba nawet stwierdzić, że bardzo dużo, ale z jakością prac budowlano - montażowych, a szczególnie wykończeniowych — nie jest najlepiej. Rzutują na to dwa czynniki: po pierwsze — ilość nie sprzyja jakości, a po wtóre — wobec olbrzymiego zapotrzebowania na materiały — budowlani muszą szukać i wykorzystywać materiały zastępcze, tańsze oraz takie, które pozwalają budować szybciej.

Weźmy dla przykładu pokrycie podłóg. Jeszcze jakieś 15 lat temu w blokach były kładzione parkiety. Teraz tego już się nie robi. Parkiet jest bardzo drogi i trudno dostępny. Gdyby nadal go stosować, to przy obecnych rozmiarach budownictwa mieszkaniowego, zabrałoby wkrótce surowca do wyrobu klepek. Dęby, buki, wiąz i inne drzewa liściaste o twardym drewnie moglibyśmy podziwiać jedynie w ogrodach botanicznych i w parkach. Nastąpiła era wykładzin podłogowych z tworzyw sztucznych, które są nie tylko tańsze, lecz są również mniej pracochłonne w ułożeniu. Parkiet był dostarczany w pojedynczych klepkach, które trzeba było do siebie dopasować i każdą z osobna przykleić — a wykładzina jest dostarczana w rulonach. Ułożenie wykładziny polega na rozpostarcie jej na posadzce posmarowanej klejem i zgrzaniu jej brzegów. Koszty zarówno materiałów, jak i robocizny w obu przypadkach różnią się znacznie.

A jakość? Wiadomo, mieszkańcy zawsze będą wzdychać do parkietów i lekceważąc wyrażać się o wykładzinach, mimo że są one coraz lepsze jakościowo i coraz trwalsze. Taką wykładziną, wobec której płytki PCW nawet „nie umywają się” jest Vinigam.

Innym elementem wykończenia mieszkań, który pozostawia wiele do życzenia są tynki. Ich podstawowymi wadami są nierówności i „pryszcze”. Odpadają rzadko i nie stanowią to jakiegos problemu.

Pryszcze na tynku pochodzą od margla. Jest to mineral spotykany w piasku i w wapnie, który ma tę właściwość, że pod wpływem wilgoci pęcznie-

je. Ziarenko margla w tynku wywołuje miejscowe odpadanie zaprawy, tworzy się wgłębienie. Mówi się, że tynk strzela, że odpryskuje — ściana wygląda tak, jakby chorowała na ospę.

Budowlani starają się przeciwdziałać złu. Nie mają wpływu na jakość wapna i piasku, ale poprawiają jakość tynków w ten sposób, że wapno przed użyciem moczą w wodzie. Po dobre lub dwóch margiel zawarty w wapnie tak nasiąka wodą, że przestaje pękać figle.

Inna wada tynków — nierówność — pochodzi nie tyle od niestaranności wykonania, co od nierówności elementów prefabrykowanych. Elementy są wytwarzane w płaskich leżących formach. Trudno jest na takiej przestrzeni równomiernie ubić i splanować betonową masę, czasami ta czynność jest wykonywana niestarannie — a w efekcie różnice w grubości dochodzą nawet do 5 centymetrów. Bywają też elementy powyginane, które zostały wyjęte z form zanim beton dostatecznie związał.

Ściany i stropy wykonane z takich nierównych elementów są „schockowate”. Te nierówności przykrywa się tynkiem, ale do jakich granic można zwiększać grubość tynku. Zbyt gruba warstwa spłynie lub oderwie się pod własnym ciężarem. Niestety, trzeba nieraz pozostawiać pofalowane płaszczyny.

Innym problemem jest geometria budynku, czyli zachowanie poziomów stropów i kątów prostych między ścianami. Dotąd jedynie budynki niemieszkalne były montowane pod nadzorem geodezyjnym. Teraz zaczyna się wznosić wszystkie budynki pod kontrolą geodety, który przy pomocy niwelatora i teodolitu sprawdza prawidłowość montażu stropów i ścian. W takich mieszkaniach kąty są rzeczywiście proste (mają po 90 stopni) i pasują do nich meble.

O jakości stolarki lepiej nie pisać nic. Jest ona robiona z drewna mokrego, lichej jakości i niestarannie. Niestety, na to budowlani nie mają wpływu, chociaż jakość stolarki rzutuje na jakość budowanych mieszkań.

Kłopoty sprawia coraz powszechniej stosowana witromozaika. Szklane koczki są estetyczne i trwałe, ale tylko wtedy gdy zostaną właściwie

wbudowane w podłoże. Pominąwszy recepturę zaprawy, na którą nakłada się witromozaikę, należy zauważyć, że będzie się trzymać podłoża wówczas gdy po ułożeniu przez kilka dni nie będzie zruszona. A na budowie jest różnie. Chodzi wielu robotników, nie tylko generalnego wykonawcy, lecz również podwykonawców. Każda robota jest pilna, każdą trzeba zrobić szybko i dobrze. Wie o tym ten, który układa witromozaiki — stara się też np. hydraulik, który spieszy po świeżej mozaice uszczelnić jakiś ciekący kran... Tak zruszoną w trakcie wiązania mozaikę później można dosłownie wymiatać.

Budowlani liczą, że jakość mieszkań ulegnie zdecydowanej poprawie, gdy będą montować mieszkania prefabrykowane w fabryce domów. Pochodzące stamtąd elementy będą o wiele prostsze, gdyż będą montowane w formach pionowych i będą to od razu całe ściany i płyty stropowe. W tej technologii budowlanej będzie prac wykonywanych, które są trudne pod względem osiągnięcia wysokiej jakości.

(kle)

kle

Portret matki

Dokończenie ze str. 1)

jącym wszelkie sprawy rodzinne. Inaczej mówiąc matką i żoną.

Rodzina moja składa się z pięciu osób. Mąż jest pracownikiem PKP w Malaszewiczach i jak to bywa w tym zawodzie, często w domu bywa gościem. W związku z czym na mnie spada wiele zadań, prowadzenie domu i wychowywanie trzech córek. Nie będę jednak o nich mówić, bo każda pracująca matka ma podobne obowiązki i związane z nimi kłopoty. Obecnie jest już zupełnie inaczej, ponieważ córki są

Marnotrawstwo i demoralizacja

Dokończenie ze str. 1)

ona pije ropę jak smok. Kilometr na bocznicę, z powrotem, w międzyczasie postój na biegu jałowym. Tak mija dzień za dniem, a ropa jest spalana na próżno.

Jadąc bardzo często dyskutujemy między sobą o tej niedorzeczności. Doszliśmy do wniosku, że gdyby pociąg ten wychodził z Terespoła kilkanaście minut wcześniej, to zdążyłby do Białej przed Polonezem, nie byłoby tego manewrowania w Malaszewiczach.

Ciekawe, kto układał ten rozkład jazdy? Czy nie przyszło mu do głowy, że tym zmusza nas do straty czasu, a kolej zużywa niepotrzebnie więcej paliwa. Czyżby na kolej nie obowiązywała racjonalna gospodarka paliwami i energią? U nas połącząc oszczędnościowe są poważne i w pewnym sensie ograniczają nasze warunki socjalno - bytowe, a kolej zakłóca organizację pracy.

Mamy nadzieję, że ta sytuacja zmieni się po wprowadzeniu nowego rozkładu jazdy. W każdym bądź razie, nie powinna zostać na dłuższy czas, bo wpływa demoralizująco na nas, którzy już przywykli do oszczędzania”.

Wkrótce całą naszą rodzinę czeka wielkie przeżycie — związek z matką Ewy. W związku z czym wszyscy jesteśmy nieco „podmianowi”, ale ufni w końcowy, dobry wynik jej egzaminu dojrzałości.

Z dalszej naszej rozmowy z panią Stasiewicz — może nieco swobodniejszej — wynioskować można wiele. A na pewno stwierdzić trzeba, że ma ona pełne prawo mieć satysfakcję jako matka. Starala się bowiem wychowywać swoje córki tak, aby były solidne, obowiązkowe i odpowiedzialne za swoje postępowanie. By cechował je patriotyzm, poszanowanie zdobyczy i wartości społecznych oraz szacunek dla ludzi. Jest dla nich także — co nie jest rzeczą łatwą — tolerancyjna i wyrozumiała, a jednocześnie wymagająca.

A dowodem właściwego wychowania swoich dzieci przez panią Stasiewicz jest ich wzorowa postawa obywatelska, która przejawia się w opinii, jaką sobie zdobyły wśród dorosłych i rówieśników. Z czego ich mama może być bardzo dumna.

Inaczej mówiąc jest to rodzina, w której matka służy dzieciom nie tylko przykładem, lecz zgodnie ze swoją powinnością uczy je kochać, żyć i pracować.

A. Cz.

R. D.

Ludzie transportu

MINIONE święto ludzi transportu jest okazją, choć nieco spóźnioną, do podsumowania działalności i osiągnięć Oddziału PKS w Białej Podlaskiej jako zakładu pracy o charakterze transportowym i głównego przewoźnika na terenie miasta. Ale sukcesy przedsiębiorstwa to przede wszystkim wysiłek ludzi. I właśnie Dzień Transportowca i Drogowca jest okazją eksponowania ludzi zatrudnionych w transporcie.

Na pewno przeciętny pasażer jadący autobusem nie zdaje sobie sprawy, ile ludzi jest zaangażowanych w procesie przewozowym w komunikacji pasażerskiej.

Poczynając od pracy mechaników samochodowych, którzy pokonują znane kłopoty z częściami zamiennymi szukają własnych koncepcji i rozwiązań, aby tabor utrzymać w wysokiej sprawności tech-

nicznej. Pracując na trzy zmiany w ciężkich warunkach, czasami wprost dokonują „cudów”, aby samochód wyjechał na trasę. Często nasuwa się myśl, że właśnie występujące trudności w ich pracy są bodźcem do szukania nowych pomysłów racjonalizatorskich, bo to przecież ułatwi pracę, przyniesie określone efekty ekonomiczne dla zakładu pracy. A i do budżetu domowego przyda się parę złotych.

Następny etap to sprawa koordynacji pracy pomiędzy dyspozytorem i dyżurnym ruchu. Tu nie ma czasu na zastanawianie się. Szybka i trafna decyzja warunkuje punktualne podstawienie autobusu na dworzec. I wreszcie praca kierowcy, który często rozpoczyna ją o godzinie 3 rano. Bo przecież trzeba jeszcze sprawdzić dokładnie autobus, czy wszystko jest w porządku, żeby nie było niespodzianek w trasie. I w dro-

gę. A pasażerowie są różni, ze zmiennymi humorami i nastojami, często zdenerwowani. Natomiast kierowca powinien być zawsze opanowany, kulturalny — bez względu na własne problemy.

Nieco inaczej przebiega praca kierowcy towarowego, inaczej, to nie znaczy łatwiej. Ta grupa ludzi jest często rzadkimi gośćmi w domu. Wyjazdy w trasę trwają czasami parę dni. Nie ma więc mowy o domowych obiadach i wygodnym łóżku. Różnie przecież wyglądają noclegi, dobrze jest jeśli jest miejsce w hotelu, ale bywa i tak, że śpi się w samochodzie na poboczu szosy. Sami mówią „to trzeba lubić”, jest w tym coś z przygody i tylko ta praca daje im zadowolenie.

Jest ich prawie 600 — kierowców, mechaników samochodowych, robotników pośrednio — produkcyjnych, pracowników ad-

ministracyjno - biurowych — transportowców Oddziału PKS w Białej Podlaskiej.

Dzień Transportowca i Drogowca jest ich świętem. Z tej okazji otrzymują nagrody, awanse, dyplomy, odznaki „Wzorowego Kierowcy”. Dla nich właśnie zorganizowano koncert „Ludziom dobrej roboty”, akademii i bal transportowców. Nie wszyscy jednak biorą udział w tych uroczystościach. Dlatego, że nie zastępyli. Część z nich wykonuje swoje codzienne obowiązki zawodowe. Daje się zauważyć, że w artykule nie padły nazwiska najlepszych. Jest to artykuł o pracy ludzi, dla których najważniejszym wyróżnieniem jest przychylności i życzliwości całego społeczeństwa białkopodlaskiego. Inaczej mówiąc — nas wszystkich.

O bezpieczeństwo na drogach

Sprawdzian sprawności i umiejętności

BPB zajął III miejsce, zaś p. Ludwik Niewiadomski z PKS — IV. W pierwszej dziesiątce najlepszych kierowców województwa znalazło się 3 kierowców z



3 najlepszych z każdego przedsiębiorstwa stanęło do ostatecznego finału. Tu musieli wykazać się wiedzą praktyczną z jazdy, remontu i dbałości o sprzęt i wiedzą teoretyczną z techniki pojazdowej i przepisów drogowych.

Po wielogodzinnych zmaganiach — co miło nam donieść — I miejsce zajął podlaski Oddział PKS, zaś III — Bielskie Przedsiębiorstwo Budowlane.

Indywidualnie najlepszy kierowca z naszych zakładów pracy, a jest nim p. Ryszard Socha z

PKS i 2 z BPB. Najlepsze zespoły i najlepsi kierowcy otrzymali puchary i nagrody rzeczowe.

Tegoroczny konkurs cieszył się dużym zainteresowaniem przedsiębiorstw transportowych i kierowców, zaś poziom wśród startujących był dość wysoki. A co istotne, jak wykazały doświadczenia z lat ubiegłych, tego typu impreza prócz walorów czysto sportowych ma niebagatelny wpływ na podniesienie kultury i kwalifikacji wśród kierowców.

(j-m)

Samorządność w BFM

Z GODNIE z artykułem 13-ym Konstytucji PRL — załoga uczestniczy w zarządzaniu i gospodarowaniu przedsiębiorstwem, a reprezentuje ją Samorząd Robotniczy.

W Bielskich Fabrykach Mebli — jak w każdym zakładzie Samorząd Robotniczy powołuje się na podstawę Ustawy Sejmowej z 20 grudnia 1958 roku. W jego skład wchodzi: Egzekutywa Zakładowej Organizacji Partyjnej, Rada Zakładowa, przedstawiciele organizacji młodzieżowej, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników, Klubu Techniki i Racjonalizacji oraz grupa pracowników produkcyjnych — wybierana na naradach wytwórczych. W sumie 64 członków wybieranych na roczną kadencję.

Podstawową formą działalności Samorządu Robotniczego są comiesięczne na rady wytwórcze, na których przedstawia się całej załodze realizację zadań przedsiębiorstwa i niektórych uchwał KSR. I tu właśnie w najbardziej adekwatny sposób uwiadamia się system demokracji socjalistycznej. Bowiem na tych naradach wszyscy pracownicy mają możliwość uczestniczenia w szerokiej dyskusji nad całokształtem działalności zakładu, mając w ten sposób praktyczny wpływ na podejmowane decyzje i uchwały.

Tutaj też koncentrują się najistotniejsze elementy pracy członka Samorządu Robotniczego — czego dowiedzieliśmy się od pana Franciszka Jaroczyńskiego. I właśnie na przykładzie jego działalności w tym zakresie, chcemy przedstawić sprawę samorządności w BFM.

Pełnię funkcję sekretarza Prezydium SR, którego rolę — mówi pan Jaroczyński — chciałabym ukazać przed swoimi zadaniami i obowiązkami. A mianowicie. Prezydium SR zwołuje, raz na kwartał lub częściej w zależności od bie-

żących potrzeb, Konferencję Samorządu Robotniczego i jest jej organem wykonawczym - kontrolującym. Ponadto zatwierdza materiały przygotowywane przez administrację przedsiębiorstwa i komisje problemowe na poszczególnych sesjach KSR. Analizuje wnioski zgłoszone na naradach wytwórczych, ustala porządek obrad KSR, kontroluje przebieg realizacji jej uchwał oraz przekazuje sprawozdanie ze swojej działalności między sesjami.

Warto w tym miejscu przedstawić także, jakim sprawom poświęcone są poszczególne sesje Samorządu. Otóż zasadniczym celem pierwszej z nich — w każdym roku — jest uchwalenie planu społeczno-gospodarczego zakładu na rok bieżący i rozliczenie realizacji planu z roku ubiegłego oraz ustalenie składu osobowego powołanych komisji problemowych SR.

Na drugiej ma miejsce podsumowanie działalności społeczno-gospodarczej za I kwartał danego roku, wyłapanie zaistniałych w niej negatywów i podjęcie najwłaściwszych przedsięwzięć służących ich zlikwidowaniu oraz przedstawienie wniosków ze społecznych przeglądów pracy.

Trzecia z nich dotyczy podsumowania działalności zakładu za I półrocze z uwypukleniem realizacji zadań socjalno-bytowych — szczególnie odnośnie zabezpieczenia potrzeb załogi i jej rodzin w zakresie wypoczynku letniego. Zaś czwarta poświęcona jest przeglądowi warunków bhp i analizie stanu wypadkowości w zakładzie oraz sprawozdaniu realizacji całego planu działań socjalno-bytowych.

Wróć teraz do moich zadań i obowiązków, które zresztą ma przydzielone każdy z członków Samorządu Robotniczego — mów dalej nasz rozmówca. Należą do nich: zbieranie informacji, problemów i wniosków od załogi na naradach wytwórczych i nie

tylko oraz przekazywanie ich do zainteresowanych komisji problemowych i prezentacja na sesji. A także wyjaśnianie pracownikom przyczyn powstałych problemów zakładowych i podejmowanych decyzji przez Samorząd Robotniczy i kierownictwo BFM.

Ponadto jako sekretarz Prezydium sporządza projekt jego planu pracy, uzgadnia terminy jego posiedzeń i zapoznając poszczególne członków Prezydium z ich tematem. Protokółuje także przebieg tych posiedzeń, a następnie przekazuje zalecenia do wykonania osobom zobowiązanym i kontroluje ich realizację.

Chciałbym jeszcze dodać, że w obecnej chwili — Prezydium naszego Samorządu postuluje utworzenie trzech podstawowych, stałych komisji problemowych. A mianowicie: komisji postępu technicznego, postępu ekonomicznego oraz doskonalenia warunków pracy i działalności socjalnej. Natomiast pozostałe tworzyło

R. D.

Jak wykonać plan?

Dokończenie ze str. 1)

Dyrekcja PRSWM dąży też do ujednoczenia produkowanych asortymentów, do wytwarzania dłuższych serii maszyn do prac wodnych i melioracyjnych jak owijarki, pompy itp. Intencje PRSWM nie zawsze są zbieżne z zapotrzebowaniem, ale dążność do wytwarzania długich serii nie jest wyłącznym „widmiskiem” tego przedsiębiorstwa.

Musi też ulec poprawie dyscyplina pracy. Obecna nie jest wcale zła, ale w tym zakresie można znaleźć jakieś rezerwy, chociaż niewielkie. Oddziaływanie będą biegle dwoma torami, na drodze administracyjnej i przez coraz skuteczniejszą pracę

ideowo-wychowawczą, o co zadba zakładowa organizacja partyjna i aktywnie.

Sytuacja wyjściowa do poprawy efektywności pracy byłaby lepsza, gdyby w PRSWM był lepszy i nowocześniejszy park maszynowy. Tymczasem maszyny są już dość stare. Są co prawda „na chodzie”, ale lepsze byłyby nowe. W tym roku na modernizację parku maszynowego zakład dostał limit tylko 150 tysięcy zł. Kwota ta jest niemiernie niską i na pewno nie zaspokoi wszystkich potrzeb, nawet najpilniejszych. Pozostaje więc szukać rezerw jedynie w wydajności pracy ludzi i bardziej wykorzystywać posiadany park maszynowy. (kle)

Kłopoty transportowe

W DZISIEJSZEJ dobie wysokich wskaźników ekonomicznych, wydajności pracy i terminowych realizacji zadań, istotną rolę wiodącą bezpośrednio te czynnik spełnia transport. Zresztą ten temat jest od dość długiego czasu w centrum zainteresowania władz partyjnych i państwowych. Dlatego też wcale się dziś mówi o zależnościach terminowych dostaw transportowych i efektach planowych w poszczególnych zakładach pracy.

Jeżeli mówimy o transportie, to nie tylko o tym zorganizowanym w wielkie przedsiębiorstwa, lecz także o tym mniejszym — zakładowym, ale jakże istotnym w codziennej pracy każdego przedsiębiorstwa.

W ZPW „Biawena” w Białej Podlaskiej transport jest połączony z działem administracji. I jest to prawdziwość, zważywszy na połączenie funkcji tych dwóch dziedzin działania w zakładzie oraz na wielkość istniejącego taboru transportowego, w którym pracuje 16 pracowników, w tym 10 kierowców.

Natomiast nie ma własnej bazy remontowej i mechaników, co dość często powoduje długie przestoje pojazdów. Co prawda, kie-

rowcy naprawiają drobne usterki we własnym zakresie, korzystając z jednego w przedsiębiorstwie kanału, lecz to nie rozwiązuje w pełni sprawy. Bowiem brak części zamiennych, na wet tych drobnych, zmusza kierownictwo zakładu do zlecania napraw stacjom remontowym, a ci, wiadomo nakładają terminy sięgające nawet kilku miesięcy. Jeżeli zaś dodamy fakt, iż większość pojazdów dostawczych służy „Biawennie” od kilku ładnych lat i są one po prostu wyeksploatowane, sytuacja w zakładzie nie wygląda najlepiej. Oczywiście zgodnie z umową zawartą z Oddziałem PKS, przedsiębiorstwo to załatwia kompleksowo sprawy wywozu i przywozu, ale ciężar spraw związanych z codziennym zaopatrzeniem w podstawowe artykuły pomocnicze do produkcji, spada i tak na transport zakładowy, który ze względu na nie najlepszy stan techniczny nie może wrożyć pełnej funkcjonalności.

A to sprawa z kolei wielkie problemy służbom zaopatrzeniowym. Zważywszy zaś na braki baz magazynowych w naszym regionie, zakład zmuszony jest zaopatrywać się w niezbędne artykuły na terenie innych województw. Tak

więc sprawne pojazdy stają się poniekąd dla przedsiębiorstwa potrzebą czasu. Inaczej mówiąc, w opinii kierownictwa zakładu, przydałby się przydział choćby na jednego nowego „Zuka”. To rozwiązałoby wiele istniejących problemów. Bo przecież samochody te nie tylko służą zaopatrzeniu, lecz także bezpośrednio sprawom produkcji. Ot choćby, rozwożeniu tkanin do punktów chałupniczych cerowania. A i wielokrotnie rozwiązałyby trudności nieterminowego dostawiania samochodów przez PKS. Bowiem zaistnienie faktu opóźnienia podstawienia po jazdu, pociąga za sobą skutki w postaci powrotu służb zaopatrzeniowych z przysłowiową pustą ręką.

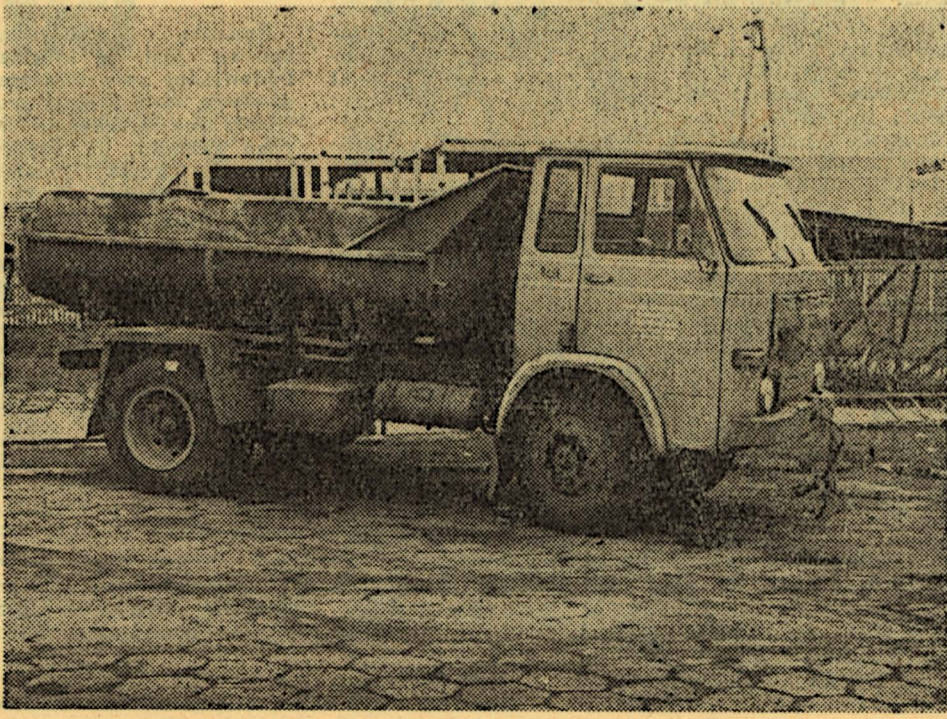
Gdyż albo magazyny w hurtowni są już pozamykane w momencie dojazdu na miejsce, bądź ktoś był szybszy i odebrał zamówiony towar.

Jak dotychczas pojazdy dostawcze w Biawienie są

w pełni wykorzystane, mimo tych problemów przy zachowaniu nałożonych limitów zużycia paliwa. Ich roczny przebieg wynosi razem 250 tys. km, zaś masa przez nie przewożona zamyka się sumą 3500 ton towarów. Z rozmów jakie przeprowadziliśmy z kierownictwem zakładu i służbą zaopatrzeniową wynika, iż problemy istniejące w transporcie istnieją nie od dziś i są w centrum uwagi kierownictwa zakładu. I wszyscy tu czekają, iż znajda one rozwiązanie poprzez przydział nowych pełnosprawnych pojazdów.

A ludzie? Pracują efektywnie i realizują należycie swoje zadania, przy o wiele mniejszym zatrudnieniu niż kilka lat temu. Wśród nich najstarszymi są: kierowcy — Józef Sobiborowicz, Zbigniew Budziszewski; robotnicy transportowi — Stanisław Bagienko i Bolesław Szutko.

(jm)



Ile godzin za kierownicą?

KIEROWCY w Oddziale PKS w Białej Podlaskiej pracują dłużej niż osiem godzin dziennie. Spędzają „za kółkiem” średnio po 260 godzin w miesiącu, co wypada po około 10 godzin na dobę. Być może niektórzy skuszeni większymi poborami, chcieliby pracować

jeszcze więcej, ale niestety przepisy kategorycznie zabraniają pracy w ilości ponad 14 godzin dziennie i nakazują taki rozkład dnia, aby kierowca miał 10-godzinny, nieprzerwany odpoczynek.

Dotyczy to wszystkich kierowców, zarówno na krótkich trasach z dłuższymi przerwami, jak też tych, którzy bez oddechu przemierzają wielusetkilometrowe przestrzenie.

Wbrew pozorom praca za kierownicą jest ciężka i niezwykle odpowiedzialna. Monotonny warkot silnika, kołysanie na nierównych szosach i ciągle skupiona uwaga działają usypiająco. Znużenie ogarnia kierowcę niepostrzeżenie.

Czas pracy kierowców autobusowych regulują grafiki i dyspozytorzy. Zaden z dyspozytorów nie wyśle kierowcy, o ile ten będzie musiał przekroczyć 14 godzin pracy. O ile „coś” by mu się stało na trasie pod wpływem zmęczenia, to pierwszym winnym wypadku byłby dyspozytor. Gorzej bywa z kierowcami ciężarówek na dalekich trasach. Tych kontroluje jedynie milicja. Praktycznie mogą jeździć ile zechcą, chociaż wiedzą jakimi skutkami to grozi. W większych miastach są hotele dla „dlugodystansowców”. W Białej Podlaskiej jeszcze takowe-

(kle)



Ładunek powrotny pilnie poszukiwany

KAŻDEGO dnia baze PKS w Białej Podlaskiej opuszcza kilkadziesiąt ciężarówek. Rozjeżdżają się po zakładach naszego województwa, część ma przed sobą dalekie trasy. Ci, którzy „kręcą się po mieście” mają dzień pracy już nieomal za sobą: ładunek, kurs, rozładunek, powrót... i tak w kółko, do piętnastej. Czas mija szybko.

W innej sytuacji są ci, którzy mają przed sobą daleką trasę. Ich samochody nie powinny jechać puste i spalać darmo paliwo. Wymaga tego nie tylko interes gospodarki narodowej, lecz również interes kierowcy. Ma on bowiem wyżej płatne tonokilometry, gdy jedzie z ładunkiem, niż puste przebiegi.

Każdy „długodystansowiec” przed wyruszeniem w trasę, wlicza sobie czas przejazdu i tak dopasowuje wyjazd, aby w punkcie docelowym być rano, w każdym bądź razie koniecznie przed południem. Korzyści wynikające z takiego rozplanowania czasu pracy wyjaśnił mi jakiś kierowca, który wziął mnie „na lebkę”:

— Gdzie to pan wyjeżdża z Białej wieczorem? — przebież już do fajrancie. — Daleko, aż do Krakowa.

— O tej porze? — Przecież zajadzie pan w nocy. Nie lepiej wyjechać o świcie?

— Nie, teraz lepiej. Ruch na drogach mniejszy, do Krakowa dojadę gdzieś na drugą, trzecią rano. Stanę sobie pod zakładem, gdzie mam ładunek, może dorocza wpuszcę na plac i się zdzwonię te trzy godziny. Mam gdzie — wskazał na leżankę w kabinie. Od razu z rana podstawię się pod rampę. Do 10-tej powinienem być wolny.

— A potem? — Potem, to będę miał czas poszukać ładunku powrotnego. Może nawet podskoczę jak będą mnie rozładowywać? Mają co, przecież to Jelec z przyczepą, prawie trzydzieści ton. Gdybym wyjechał rankiem, to by mnie rozładowywali do trzeciej po południu. A co potem bym robił? Gdzie ja znajdę urzędników, co mi kwity powypisują i skierują po ładunek. Magazynierzy też pracują jak ludzie, do trzeciej. Rzadko gdzie są dwie zmiany. A jak podjadę w południe to mnie załadują i kwity wypiszą. O to mi właśnie chodzi.

— A potem? Non stop do domu? — Nie tak od razu. Pójdę na dobry obiad, kupię na drogę coś do jedzenia i picia i dopiero wtedy wyjadę. Po drodze zdzwonię się na parkingu jak mnie zacznie sen morzyć i dalej w drogę.

— Do Białej? — W cuda pan wierzy? To się zdarza raz na rok! Ale jak z rana zakręcę się za ładunkiem, to coś znajdę prawie do Białej, a niechby nawet do Lublina — to już będzie dobrze.

— To nie lepiej wracać pusto? Szybciej by pan wrócił. — A jak milicjant zatrzyma i spyta czemu wiozę powietrze? Co mu powiem. Można byłoby mu się wyłgać, ale mnie lepiej się opłaci z ładunkiem. Nam inaczej płacą za postój i za puste przełoty, sporo mniej...

Z tego dialogu wynika, że kierowcy umieją liczyć i dbają o swoje zarobki. Mimo ich starań, nie wszystkim jednak udaje się zdobyć ładunki powrotne. Jak wynika ze statystyk, tabor PKS w Białej Podlaskiej jest wykorzystany nie więcej niż w 70 proc. Znaczy to, że ponad połowa kursów powrotnych to puste przełoty.

Do niedawna kłopotów z ładunkami powrotnymi prawie nie było. Zawsze czekały na przewóz do Białej Podlaskiej materiały budowlane. Teraz, gdy rozbudował się Transbud, tych ładunków nie ma. Przesypownia kruszywa w Niemcach k.Lublina nie chce dawać dla PKS, Lubartów — niewiele. Ta trasa jest uboga w ładunek powrotny.

Kierowcy mają kłopoty ze zdobyciem korzystnego ładunku powrotnego. Często ich dobre chęci do solidnej pracy rozbijają się o biurokrację lub złą organizację prac załadunkowych. Na przykład: magazyny w puławskich Azotach wydają towar na dwie zmiany, ale wypisywanie niezbędnych ku temu dokumentów kończy się o 14.00.

Sprawnie wypisują dokumenty w cementowniach w Chelmie i w Rejowcu, ale pod ładunkiem są milowe postoje. Niektórzy czekali nawet do 24 godzin. To potrafi każdego zniechęcić.

Jeden z białskich zakładów miał coś odebrać z Głogowa, a nie mógł zapamiętać ładunku w tamtą stronę. Wyjazd był kilka dni odkładany, w końcu coś się znalazło do Kielc. Kierowca miał tam coś poszukać na dalszy etap. Szukał i nachodził, ale dzięki jednozmianowej pra-

cy nadawców i odbiorców jego podróż do Głogowa i z powrotem trwała cały tydzień. Niech czytelnik wliczy sobie na podstawie mapy średni dzienny przebieg.

Tymczasem jadą ciężarówkami i spalają cenne paliwo. Wiele z nich porzuca pustymi przyczepami. Dlaczego, skoro panuje powszechna opinia, że mamy w kraju za słabo rozwinięty transport? Czy nie należałoby usprawnić procedurę poszukiwań ładunków powrotnych, wprowadzić zmianowość w placówkach PSK i uelastyczyć godziny pracy magazynów? W każdym województwie działają stacje ds. koordynacji przepływów, ale czy ich współpraca zabrała się z sąsiednimi?

Jedno jest pewne, że powinniśmy doskonalić organizację pracy posiadającego taboru i bardziej celowo go wykorzystywać. Stawka jest wprost ogromna, jeśli zważymy, że z ogólnej puli paliw płynnych około 6 proc. spalają pojazdy prywatne.

(kle)

Ciekawostki zakładowe

O TYM, jak można wykorzystać złomowany materiał świadczą fakt — zaistniały w białskim Przedsiębiorstwie Remontowym Sprzętu Wodno-Melioracyjnego. A mianowicie, zakład ten zgromadził — z przedsiębiorstw Związku Zawodowego Budownictwa Wodnego i Melioracji — wyeksploatowane agregaty pompowe służące do instalacji odwodnień. Następnie po ich rozłożeniu i odrzuceniu ewidentnie zużytych części udało się z elementów pozostałych — zweryfikowanych i poddanych regeneracji — odbudować agregaty pełnosprawne, stanowiące 60 proc. ilości zgromadzonych.

Tym bardziej jest to cenne, że są duże kłopoty z uruchomieniem w zakładzie produkcji agregatów pompowych na bazie pomp z „Leszczyńskiej Fabryki”.

Nasi korespondenci donoszą

Działalność związkowa

DOTYCHCZASOWA działalność Rady Zakładowej międzyzreckiego

ZREMB-u koncentrowała się na bieżących sprawach związkowych i wnioskach z kampanii sprawozdawczo - wyborczej. I właśnie te drugie były i są przede wszystkim w centrum uwagi kierownictwa związkowego i administracyjnego zakładu. Z głównych postulatów, zgłoszonych przez załogę podczas zebrań w grupach związkowych, warto tu zaznaczyć: poprawę zaopatrzenia kiosków zakładowych w wyroby mięsne oraz otwarcie bufetu na ZPD (nowy zakład), zatrudnienie dodatkowo lekarza do Przychodni Międzyzakładowej, poprawy warunków mieszkaniowych, częstych braków mydła toaletowego oraz niskiej jakości ręczników, odzieży roboczej i nie należyte reperacji po praniu, dojazdów do pracy przez dostosowanie kursów autobusowych PKS do potrzeb zakładu, budowy żłobka i przedszkola zakładowego.

Jak dotychczas, spowodowano otwarcie bufetu na ZPD, oraz fakt, iż 21 pracowników otrzyma mieszkania ze Spółdzielni Mieszkaniowej. Pozostałe wnioski zostaną zatwierdzone przez własne służby, zaś te które wymagają pomocy z zewnątrz zostały przesłane kompetentnym jednostkom.

Wracając do zebrań w grupach związkowych, warto zwrócić szczególną uwagę na szeroką dyskusję nad polityką społeczną gospodarczą naszej partii na lata 1981-85. W szerszych rozmowach przedkładano załodze powinności każdego pracownika dające gwarancję pełnej realizacji programu gospodarczego. Dyskutowano nad zadaniami przedsiębiorstwa w unowocześnianiu budownictwa mieszkaniowego i w poprawie gospodarności energią i paliwami.

J. Kaluźny

*

W białskim Instytucie Mechaniki Precyzyjnej odbyła się w kwietniu bieżącego roku Wojewódzka Konferencja Związków Zawodowych Metalowców. Wzięli w niej udział przedstawiciele 7 zakładów pracy należących do tego związku, a działających na terenie województwa białkopodlaskiego. A wśród nich przedstawiciele naszych zakładów z „Polam” i ZD IMP.

W dyskusji podsumowano przebieg Kampanii Sprawozdawczo - Wyborczej Rad Zakładowych — w tych zakładach oraz omówiono kierunki działalności ZZZM w świetle Uchwał VIII Zjazdu PZPR.

Ponadto obecni na Konferencji przedstawiciele rzeszy białkopodlaskich metalowców — liczącej łącznie 2400 pracowników — wybrał swojego delegata na XII Krajowy Zjazd ZZZM. Została nim pani Anna Marczuk — monter podzespołów z Zakładów Materiałów Magnetycznych „Polfer” w Woźnikach. Po szczególne zakłady wytypowały także swojego przedstawiciela na Międzyzwiązkową Konferencję WRZZ.

R. D.

MIŁO nam odnotować kolejną imprezę sportową, zorganizowaną przez Radę Kultury Fizycznej i Turystyki przy WRZZ, wspólnie z ZW TKKFIT. Był to Wojewódzki Turniej Teamów w brydżu sportowym o puchary ufundowane przez obu organizatorów. Wzięło w nim udział 12 czteroosobowych drużyn, reprezentujących zakłady pracy z całego województwa białkopodlaskiego. A w tym 5 drużyn z naszych zakładów — dwie z BFM i po jednej z „Bławeny”, IMP i BFB.

Zwyciężył zespół Biał-

Andrzej Mackiewicz i Czary Czyńniejewski — zajmując I miejsce w turnieju brydża sportowego. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż był to debiut w tego rodzaju zawodach, ale jakże udany. A zamierzenia białskich włókniarzy na następny udział są jeszcze ambitniejsze. Gratulujemy tego osiągnięcia i życzymy powodzenia w następnych startach.

W kwietniu bieżącego roku Białskie Fabryki Mebli zawarły atrakcyjne porozumienie z Białskim Klubem Jeździeckim. Prze-widuje ono bezpłatną lub

Ze sportu

skiego Instytutu Mechaniki Precyzyjnej, grający w składzie: Zbigniew Skwarużyński, Jerzy Wegiera, Leszek Pytko i Ryszard Dębski — zdobywając dla zakładu (na własność) puchar ufundowany przez przewodniczącego WRZZ.

Duży sukces odniosła białka „Bławena” w II Wielodyscyplinowym Turnieju Sportowym, zorganizowanym w Toruniu z okazji „Dnia Włókniarza” i 1 Maja. W ramach tego turnieju odbyły się zawody w piłce siatkowej kobiet i mężczyzn, mini — piłce nożnej, strzelaniu z broni pneumatycznej, tenisie stołowym i szachach oraz turniej par w brydżu sportowym.

„Bławena” reprezentowana była przez swoich pracowników we wszystkich dyscyplinach — zajmując w łącznej klasyfikacji IV miejsce na 17 startujących drużyn. A największy sukces odniosła para brydżystów —

płatną pomoc BFM dla BJK, w zależności od obustronnych ustaleń i możliwości sfinansowania jej z funduszu socjalnego, na którą składa się odstępowanie materiałów lub wyrobów, wykonywanie drobnych usług i zaopatrzenie w drewno opałowe. A inne formy pomocy ustalone będą każdorazowo przez obie strony.

Natomiast BJK — w ramach tego porozumienia — zobowiązało się do zorganizowania dla pracowników BFM zajęć sportowo - rekreacyjnych w zakresie działalności klubu, oraz upowszechniania wśród nich sportów jeździeckich. Ponadto BJK udostępnił będzie swoje obiekty, sprzęt i konie do uprawiania — w trybie zorganizowanym — sportów jeździeckich i imprez sportowo - rekreacyjnych.

Cieszy nas bardzo podejmowanie takich inicjatyw i mamy nadzieję, że inne zakłady wezmą przykład z tego porozumienia.

KRZYŻÓWKA

POZIOMO — 1) mini-butelka (np. do perfum), 4) dawna nazwa górnika, 9) dwuzęstwo, 10) uszna wymiana myśli, 12) układanka karciasta, 14) szkiełko, 17) szkło powiększające, 18) jednostka pływająca, 22) rodzaj zawodów, 24) sygnał dźwiękowy w samochodzie, 25) działo, 26) rzeka w azjatyckiej części ZSRR (zamarza na 8 miesięcy).

PIONOWO — 1) chorobliwy lek przed zjawiskami, przedmiotami, 2) imię żeńskie, 3) duża maszyna wieloczynnościowa, 5) krepują obeerwładnionego (np. czkowiek), 6) przemysłowane miasto leżące między Częstochową i Łodzią, 7) posilek, 8) pisarz, III miejsce (medalowe) na Olimpiadzie w roku 1936, 13) turystyka wysokogórska, 15) cukier gronowy używany w lecznictwie, 16) trąba powietrzna, 20) dawna moneta złota, 21) lina podtrzy-

mująca maszt (żeglarstwo), 23) chwast (l. mn.).

Wśród Czytelników Trybuny Zakładowej, którzy w ciągu najbliższych 10 dni przesyłają widelcowe rozwiązania krzyżówek, rozlosujemy 5 nagród książkowych.

Rozwiązania prosimy przysyłać na kartach pocztowych na adres redakcji.

ROZWIĄZANIE

KRZYŻÓWKI NR 6:

POZIOMO: piknik, ślimak, chandra, program, Samowa, kort, Alpy, pikolak, karawan, iloczn, tatuaż, pasaty.

PIONOWO: pęcak, krab, Indiana, lotos, miernota, kosmita, zapewnienie, aspirant, parkiet, gondola, uwaga, gonty, uзда.

Wylosowane nagrody wysyłamy pocztą.

