

Pierwszy tramwaj wyjeżdża z zajezdni na Pogodnie o 4.20. Ostatni zjeżdża parę minut po północy. Później kursuje już tylko sześć wozów linii nocnych. Te godziny nie wyznaczają jednak rytmu pracy. W zajezdni, największej w Szczecinie, pracuje się na okrągło, całą dobę.

Warunki pracy są niezwykle trudne. Od trzech lat trwa modernizacja zajezdni, budowa jej nowych obiektów. Równocześnie w starych pomieszczeniach, absolutnie nie przystosowanych do obsługi technicznej nowoczesnego taboru, staje się dosłownie na głowie, by każdego dnia wyjechały na trasy 132 wozy tramwajowe. W sytuacji, gdy brak stanowisk do przeprowadzania konserwacji i remontów, nawet miejsca do garażowania, właściwe funkcjonowanie całej zajezdni, a tym samym komunikacji w mieście, zależy od ludzi, ich ofiarności, dodatkowego wysiłku. Tacy pracują w zajezdni na Pogodnie. Do najlepszych należą brygady kierowane przez Ananię Janga i Mariana Haladyna.

— Do przeszłości już należą czasy, mówi kierownik zajezdni Jan Fabiszewski, kiedy tramwaje nie były zbyt skomplikowane konstrukcyjnie i technicznie. Obecnie eksploatowane przez nas wozy, szczególnie te najnowsze typu — 105 N, wyposażone są w bardzo nowoczesne urządzenia, dużą ilość podzespołów elektronicznych. Zapewniają one oczywiście większy komfort jazdy, duże jej bezpieczeństwo. Wymagają jednak równocześnie bardzo wysokich kwalifikacji od członków brygad z zaplecza technicznego. Nie tylko zresztą wysokie muszą być ich kwalifikacje, ale również poczucie odpowiedzialności za jakość wykonanej pracy, bo przecież chodzi o bezpieczeństwo pasażerów. Posiadają te przymioty ludzie z brygady Janga i Haladyna.

Nikt nie przejmie się specjalnie cudzymi kłopotami, kontynuuje J. Fabiszewski. Jest to zresztą zrozumiałe. Od nas się żąda dobrego świadczenia usługi, dowiedzenia na czas ludzi do pracy. Niech mi jednak wolno będzie podkreślić, że w wiązaniu się z obowiązków nie przychodzi nam łatwo. Na przykład, brakuje nam obecnie 15 elektrotechników, blisko 50 motorniczych, ponad 10 osób do mycia wagonów. Mówię to po to, by uzmysłwić, jak wiele zależy od tych, którzy są, od ich dobrej, wyteżonej pracy.

— Psoczą na nas ludzie, wtrąca M. Haladyn, że tramwa-

je jeżdżą niepunktualnie, stądami, że zdarzają się zakłócenia w komunikacji. To prawda, w istocie tak bywa. Ale przecież, mimo że uszczuplone są nasze siły i przez trwającą modernizację — możliwości, rzadko się zdarza, by wymagana ilość tramwajowych pociągów nie wyruszyła na pięć obsługiwanych przez nas linii, w tym tak ważnej, jak ta, która wleździe do stoczni. Jest po prostu naszą ambicją zapewnić pełnię sprawności taboru.

— Nikt się specjalnie nie ogląda na trudy pracy, dodaje Wiesław Legan, chociaż wszyscy z niecierpliwością czekamy na zakończenie modernizacji i przebudowy zajezdni. Proszę mi wierzyć, że każdy z nas, gdy trzeba szybko usunąć jakąś awarię, nie czeka aż zwolni się stanowisko na kanale, tylko kładzie się w błoto pod wozem i naprawia. Nam po prostu zależy, by wozy były sprawne. Denerwują czasem pretensje kierowane pod naszym adresem za zakłócenia w komunikacji. A najczęściej nie są one przez nas zawinione. Przeciężone linie energetyczne nie wytrzymują obciążenia. Czasem zdarzy się jakiś wypadek i już zmienia się nasilenie i częstotliwość kursów.

— Rzadko się zdarza, mówi A. Jang, byśmy pracowali tylko po 8 godzin dziennie. Przecież nikt nie powiedziałby nam marnego słowa, gdybyśmy po ośmiu godzinach powiedzieli grzecznie — fajrant panie kierowniku, myśmy swoje zrobili, idziemy do domu. A że wozy są akurat niesprawne, to trudno. Przyjdziemy jutro, dokończymy robotę. Żaden z nas tak nie postępuje. Ponieważ nie ma rezerwy w taborze, wiemy że do 4.20 tramważy muszą być sprawne, wyjechać na trasy. A ich stan techniczny zależy przede wszystkim od nas.

— Zastanawiam się czasem, skąd się to bierze, że człowiek nie przejmie się tylko swoją robotą, ale również tym, jak działa cała zajezdnia, mówi Stefan Łukomski. Wielu z nas, po godzinach swojej pracy, przeбира się, myje i siada na stołku motorniczego. Może ktoś powiedzieć, że chcemy sobie dorobić. Pieniądże są oczywiście ważne. Nie jest w końcu żadnemu z nas obojętne, ile zarabia. Ale nie przede wszystkim dla pieniędzy to robimy. Taka jest po prostu potrzeba. Tramważe muszą wyruszyć z zajezdni.

Jakże trudno w paru słowach przedstawić w miarę wiernie kilkunastu ludzi z dwóch brygad, ukazać charakter ich pracy, jej trud. M. Haladyn ma za

sobą 22 lata pracy zawodowej. Skończył technikum dla pracujących, by móc sprostać obsłudze nowoczesnych tramwajów. Wiesław Legan dojeżdża z Polic. Jeszcze nigdy nie spóźnił się do pracy. Dla niego nie istnieje tłumaczenie — autobus nawalił, tramwaj nie przyjechał. Jang nie opuścił swojego stanowiska, dopóki wóz nie będzie sprawny. Nie zaniedba żadnego przeglądu, bo wie, że brak stałej troski o nowoczesny tabor skróci jego żywotność, pogorszy stan techniczny. A ile kłopotów sprawia brak części zamiennych, szczególnie rozruszników i podzespołów elektronicznych.

Jacy są? Po prostu zwyczajni, solidnie traktujący swoje obowiązki, mający poczucie odpowiedzialności za to, co robią.

W towarzystwie Władysława Keima, sekretarza Komitetu Zakładowego partii i J. Fabiszewskiego zwiędzamy całą zajezdnię. Każdy metr torów jest w niej wykorzystany. Miejsca mają tak mało, że pozostawiają wozy na pełni na Głębokiem. W jednej z hal wywalona przez budowlanych ściana frontowa. W tej hali właśnie myje się tramważe. Za pomocą wiadra wody, szczotki i ścierki. Temperatura w hali taka, jak na dworze. Tyle, że na głowę nie pada.

Inna, lepsza organizacja pracy, lepsze jej warunki, będą możliwe dopiero po zakończeniu modernizacji i przebudowy zajezdni, mówi J. Fabiszewski. Możliwe wówczas będzie wprowadzenie zmechanizowanej technologii obsługi, zastosowanie potokowego przeglądu technicznego tramwajów. Nie nastąpi to jednak zapewne wcześniej, niż za dwa lata, chociaż według pierwotnych ustaleń inwestycja ta miała być gotowa w końcu ubiegłego roku. Dotąd zrealizowano ją zaledwie w jednej trzeciej.

Brygady Janga i Haladyna wyróżniają się odpowiedzialnością i solidnością w robotcie, dodaje W. Keim. Są, w nich członkowie partii, ludzie zaangażowani społecznie. Podobnie, jak cała załoga zajezdni, pracują w bardzo trudnych warunkach. Za wszystkie argumenty wystarczy sam fakt, że zapewniają funkcjonowanie zajezdni, mimo, że praktycznie jest ona jednym placem budowy. Dbają o powierzony im majątek, jak potrafili najlepiej. A jest o co dbać. W końcu jeden tramwaj typu 105 N kosztuje 1,8 mln zł. Należy się im ludziom satysfakcja za ich dobrą robotę.