

Tramwaj przejeżdżający ulicami miasta, z tabliczką „uszkodzony” wprawia nas we wściekłość. Zuów przyjdzie nam odczekać na przystanku kilkanaście minut, zanim pojawi się następny. Natomiast pracownicy WPKM, taki tramwaj wprawia w niemalże zaktopotanie. Jeśli bowiem awaria okaże się poważna, wagon wypadnie z kura na długi czas. Wtedy bowiem wszystko jest w rękach mechaników Zakładu Centralnych Warsztatów przy ul. Klonowica. Tam właśnie uszkodzone części, a nawet całe wagony, odzyskują swoją sprawność.

Wraz z wicedyrektorem WPKM, Kazimierzem Bogackim, wybraliśmy się do tego zakładu. Jest to nie lada fabryka. Na specjalnych rusztowaniach stoi kilka szkieletów wózków tramwajowych starego typu.

— Mają one już po 30 lat — mówi Kazimierz Bogacki. — Po takim kapitalnym remoncie mogą służyć jeszcze drugie tyle. Są praktycznie nie do zdarcia.

Obok stoi kilka najnowszych wózków, typu 105-N. Widać, że nowe nie zawsze oznacza dobre. Ze wszy-

stkich wymontowane są ich serwa, czyli urządzenia napędzające. Przy jednym ze stanowisk spotykamy kierownika zakładu, Bernarda Zawodniaka.

— Z tymi tramwajami mamy najwięcej kłopotu — mówi — a wszystkiemu winna jest jedna mała część: wałek ze skośnie naciętą zębatką, który przekazuje napęd z silnika na koła. Zużywa się bardzo szybko, a nowych jak nie było, tak nie ma. Już kilka wozów nie może wyjechać na ulice z tego powodu.

— Producentem tego wałka — wtrąca Kazimierz Bogacki — jest chrzanowski „Fablok”. Kilkakrotnie rozmawialiśmy z nim na ten temat. Powiedzieli jednak, że mogą produkować te części pod warunkiem,

Szpital dla tramwajów

Bez personelu

że fundusz nagród naszego przedsiębiorstwa przekażemy ich zakładowi. Co będzie gdy wszystkie tramwaje staną z powodu tego wałka? Strach myśleć!

Obok pod ścianą, ustawionych jest kilkadziesiąt wyremontowanych silników. To jest rezerwa przygotowana na zimę, a właściwie na roztopy. Wystarczy bowiem, że do silnika dostanie się kropelka wody i zwarcie gotowe.

— Silników tych nie ma dużo — mówi kierownik Zawodniak — lecz sądzimy, że wystarczy. Więcej nie jesteśmy w stanie zrobić, bo- wiem nie ma ludzi do pracy.

— To jest nasz największy problem i to w skali całej firmy — dodaje wicedyrektor Kazimierz Bogacki. — Pomijając fakt, że ma-

my niedobór motorniczych i kierowniców, to jeszcze wykrusza nam się zaplecze techniczne. Przegrywamy bowiem konkurencję finansową z innymi zakładami.

Potwierdzenie tych słów znajdujemy w pomieszczeniu, gdzie pracują tokarze i frezerzy. Jest tu do obsadzenia 20 stanowisk, a pracuje tylko 6 osób. Reszta maszyn stoi nie wykorzystana. Niektórzy z pracowników obsługują po dwie maszyny. Dwie maszyny obsługuje frezer Jan Zajac.

— Młodzi nie chcą do nas przychodzić — mówi — przede wszystkim ze względu na małe zarobki. Starszy pracownicy są w lepszej sytuacji bo „ratuje ich” premia za wysługę lat. Ale i tak jest to mało w porównaniu z tym, co oferują inne zakłady. Mając już prawie 25 lat stażu trudno rozstać się z firmą, ale nie dziwię się młodym.

Czy za kilka lat nie staniemy przed problemem, że nie będzie czym dojechać do pracy? Chyba warto zacząć zbierać na samochód.