

Redakcja Reportaży

Urszula ŁACZKOWSKA

Dnia: 3. 01. 1978r. 117

Godz.: 7,00 - 7,10

Delagacja do Komisji
udział w wywiadzie

Katki 200

Data 21 78

T A B L I C Z K A M N O Ż E N I A

=====

Mam świeżo w pamięci spostrzeżenia Milicji Obywatelskiej, poczynione podczas niedawnej akcji "Bądź przezorny na drodze".

Szczególne uwage zwracano na przygotowanie samochodów do pokonywania trudności, w obliczu zimy. Wśród głównych grzechów kierowców wymieniano wadliwe ustawienie świateł, a także zły stan opon. Takich "kamikadze" na łysech oponach, porusza się niezliczona ilość, wystawiając na śmiertelne niebezpieczeństwo siebie samych, a także wszystkich, którzy znajdują się w bliskim sąsiedztwie "łysego na drodze". W czasie wspomnianej akcji milicyjnej "Bądź przezorny na drodze" posypały się mandaty.

Dolegliwe dla kieszeni wielce - nie powiem. Sama byłam świadkiem, gdy któryś z kierowców, wysupłując trzęsącymi się rękami pięćsetkę z pugilaresu, nie kwestionując zresztą kary - usiłował jedynie wyzwolić u przedstawiciela władzy zrozumienie dla swoich kłopotów. Panie sbrzancie, ja pana rozumiem, pan robisz swoje... Ale jeśli pan myślisz, że mnie życie nie miłe, to jest pan w błędzie.

Tylko powiedz mi pan, gdzie ja mam kupić te opony? Funkcjonariusz ładu i porządku publicznego nie dał się wziąć na litość. Odpowiadał zwięźle i zgodnie z logiką - to nie sprawa milicji, ale handlu. I miał rację. Każdy ma swoje poletko, które powinien jak jaksumienniejsz uprawiać.

"Łysy", uboższy o pięćsetkę - lecz nie rozgrzeszony, odjechał, należałoby przypuszczać, że do najbliższej stacji obsługi, aby tam uzyskać absolutorium. Ale konia z rzędem temu, kto zdobędzie od ręki potrzebną mu oponę. Jest to towar równie deficytowy, jak szynka bez tłuszczu. Ekonomiści, biegli w czytaniu statystyk, potrafią z miejsca wszystkim udręczonym bezowocnym poszukiwaniem opon - posiadaczom samochodów wyjaśnić, że ich kłopoty mają swe źródło w radości wzrostu. I oni także, to znaczy ekonomiści - będą mieli rację. Obserwowana ostatnimi laty w naszym kraju eksplozja motoryzacji, jak każda eksplozja - nie przebiega bez niepokojących skutków ubocznych. Między innymi - podczas, gdy motoryzacja rwie do przodu całą siłą swych mechanicznych koni - wolnym truchcikiem nadążają za nią obsługujące ją przemysły. W tym także producenci opon. Kto ma kłopoty, ten musi szukać z nich wyjścia, bo same lamenty na nic się tu nie zdadzą. Jeśli są trudności na rynku z kupnem nowej opony,

trzeba nauczyć się eksploatować ją zgodnie z zasadami gospodar-
ności. Czy tu właśnie nie kryją się jakieś rezerwy?

Tę pracę w interesie udręczonych łysymi oponami posiadaczy samo-
chodów wykonała ostatnio Najwyższa Izba Kontroli przeprowadzając
w wojew. bydgoskim kompleksową analizę gospodarki ogumieniem
w szeregu przedsiębiorstw, dysponujących poważnym taborem
samochodowym. Wyniki tej kontroli przynoszą odpowiedź na szereg
pytań, między innymi również i na to pytanie, dlaczego wszystko,
co wyprodukuje przemysł, ginie jak w studni bez dna. Tą studnią
bez dna jest przede wszystkim transport uspołeczniony, dyspo-
nujący pojazdami, których ilości, w skali kraju, mierzy się
obecnie wszak w setkach tysięcy.

Nie szkoda zatem sięgnąć do tabliczki mnożenia, by uświado-
mić sobie, że przedłużenie żywotności opony choć o dzień, choć
o dwa - pomnożywszy te dni przez miliony pojazdów - może
przynieść ulgę w napięciach na rynku. Tymczasem - z tego, co
ustalili kontrolerzy NIK-u wynika, że troska o żywotność
ogumienia, to problem z gatunku "małego piwa" - daleki margines
w zestawie problemów gospodarności. Skontrolowano 14 wielkich
przedsiębiorstw w województwie i wszędzie stwierdzono podobny
stan rzeczy.

Pewnego ranka inspektorzy NIK-u skontrolowali 15 autobusów Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Bydgoszczy, gotowych do drogi. Wszystkie 15 pojazdów gotowych do drogi miało niedopompowane koła, Jak to działa na żywotność opony - nie muszę tłumaczyć.

Brak wymaganego ciśnienia w oponach to jeden z grzechów głównych, stwierdzony we wszystkich 14 kontrolowanych przedsiębiorstwach. O skąd problemu niech zaświadczy jedna tylko informacja. W jednym tylko, nienajwiększym zresztą przedsiębiorstwie, jakim jest inowrocławski oddział Spółdzielni Transportu Wiejskiego w roku 1976 i połowie 1977 zużyto 1362 opony. Z tego przekazano na złom 916 sztuk. I znowu posłużmy się tabliczką mnożenia. Gdyby przedłużyć żywotność tych opon choć o trochę, o tydzień, o dwa - zysk byłby bezsporny. Tymczasem właśnie w tym przedsiębiorstwie gospodarka ogumieniem pozostawiła w chwili kontroli, arcywiele do życzenia, tak wiele, że trzeba było sięgnąć do surowych kar dyscyplinarnych.

Kontrola ujawniła przy okazji jeszcze jedno zjawisko wielce znamienne. Niechęć do dodatkowej fatygi Wysypiska złomu są prawie wszędzie w zasięgu ręki, natomiast zakłady regeneracji za miedzami, za lasami. Po co więc dodawać sobie fatygi. ~~Złomka~~

Zbierze się kolektyw, podpisze protokół zniszczenia i buch - na złom oponę. Wspomniała już inowrocławska Spółdzielnia zdołała na przestrzeni minionego roku oddać aż 8 opon do bieżnikowania po to, żeby wilk był syty i owca cała, czyli - żeby nikt nie mógł spółdzielni szarpać nerwów, że nie wywiązuje się z obowiązku gospodarności...

Na zarzut niechęci do regeneracji opon, kontrolowane przedsiębiorstwa wykrzyknęły wielkim głosem: "żeby móc strzelać, trzeba mieć armaty". Od czasu Napoleona już jest to wiadome! Była w tym odrobina racji. Nadzieja zaświtała od momentu, gdy tuż pod bokiem, w Lisim Ogonie Wojewódzka Usługowa Spółdzielnia Pracy uruchomiła nowoczesny zakład. Ach ileż było zachwytu! Ile cmokania! Za ciężkie pieniądze zakupiono u Włochów nowoczesną linię technologiczną do bieżnikowania opon firmy "Marangoni". Robota zatem winna ruszyć z kopyta. Niebawem jednak miny zrzedły, a słowa zachwytu nad importowanym cudem techniki uwięzły w gardle - gdy okazało się, że od chwili zainstalowania urządzeń do czerwca roku 1977 produkcję zakładów w Lisim Ogonie można po składać w niedużą kupkę na niewielkim podwórku. Zdołano bowiem zregenerować dokładnie 713 opon - co stanowi zaledwie 20 % założonych planów. Co się stało? Czyżby renomowana włoska firma

Marangoni wcisnęła nam, jako nabywcom, ordynarny bubel, zamiast cudu techniki? Nic podobnego. W wyniku kontroli wyszedł na jaw bardzo zawstydzający fakt. Po prostu Zjednoczenie, dokonując zakupu, nabyło linię technologiczną, ale bez urządzeń towarzyszących, to znaczy, bez niezbędnej ilości pras i form, potrzebnych do tego, by móc rozwinąć pełny potencjał produkcyjny.

A więc - kupiono armaty, ale bez pocisków, jeśli już chcemy pozostać przy napoleońskich mądrościami.

Ten fakt, zaczerpnięty z materiałów pokontrolnych NIK-u szczególnie mnie zbulwersował. Tak się bowiem złożyło, że na przestrzeni ostatniego roku parokrotnie zetknęłam się z przykładami gdy niefortunne oszczędności na zakupach importowanych, odbierały fabrykom bydgoskim całą radość z uzyskania nowoczesnych urządzeń i wpędzały te fabryki wręcz w kłopoty, na które trudno znaleźć lekarstwo.

W chwilach zadumy przy wertowaniu mojego prywatnego archiwum notatek, zachodziłam w głowę, jakie jest źródło owych importowanych niewypałów. Czy tylko ograniczona ilość dewizowych złotych? To byłoby zbyt proste. A może brak kwalifikacji handlowych negocjatorów? Nie znajduję odpowiedzi. Nie unajduję jej również dlatego, że zakupy z importu - to działalność najbardziej

anonimowa, osłoniąca szyldem zjednoczenia, ministerstwa czy centrali handlu zagranicznego. Ale handlują nie szyldy i nie anonimy, lecz ludzie. Gdyby było wiadomo, że zakupił dokonał pan dyrektor X Y - można by jego o to i owo zapytać. Również o samopoczucie po niefortunnym zakupie.

Co powiedziawszy, podpisuję się imieniem i nazwiskiem pod tym, co powiedziałam, kultywując tradycję mego świętej pamięci dziadka, mistrza szewstwa miarowego - który zwykł mawiać szpilując pantofel: "jak coś robisz - rób tak, aby twoim nazwiskiem ludzie ust sobie nie musieli wycierać".