TRASY BIS

MIĘDZYZAKŁADOWY BIULETYN ZWIĄZKOWY P. K. M.

ROK 1990 28 KWIETNIA NR 4

C.MIŻEJEWSKI, T.TRUSKAWA

POWRACAJĄCA FALA

Tak więc stało się. W kilku miastach Polski zastrajkowały przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Sytuacja taka miała miejsce we Włocławku (dwukrotnie), w Szczecinie, w Gdańsku (w dniu rozpoczęcia II KZD NSZZ "Solidarność"). Wszystkie te wystąpienia miały charakter typowo ekonomiczny, a ściślej rzecz biorąc płacowy. Podstawowe postulaty to podwyżka stawek, podniesienie stawek za oszczędność paliwa (we Włocławku z 25% do 75%) oraz wypłacenie nagród z zysku (we Włocławku żądano wypłacenia jej w podwyższonej wysokości, bowiem pierwotnie wypłacono ją w wysokości 50 tysięcy złotych).

Dla nas najważniejsze są jednak nie same postulaty, lecz fakt wystąpienia strajków i reakcje na nie. Zdajemy sobie sprawę, że strajk komunikacji miejskiej jest kontrowersyjny, ponieważ uderza nie tylko w administrację państwową, ale i w zwykłych ludzi. W żadnym jednak razie nie możemy potępić akcji strajkowych czy nawet ich krytykować. Po pierwsze z tego powodu, że uznajemy robotnicze prawo do obrony swoich interesów (a kłopoty finansowe przedsiębiorstw komunalnych sygnalizowane są nie od dziś - było o nich głośno podczas takich samych strajków na wiosnę 1988 roku - nadal pozostały nierozwiązane). Po drugie dlatego, że przeciwni jesteśmy przedmiotowemu traktowaniu załóg pracowniczych. Kiedy te same załogi strajkowały w imię tych samych celów plus postulat zarejestrowania "Solidarności" wszystko było w porządku. Nie wspominam tu o jazgocie prasy rządowej wszak - ta zawsze była wrogo nastawiona do działań niekontrolowanych przez PZPR.O wiele bardziej zdumiewająca jest reakcja prasy "solidarnościowej" (lub przyznającej się do takiego dziedzictwa). Wykorzystując uboczne efekty strajku komunikacji, o których wspomnieliśmy wcześniej, przypuszczono atak na walczące o swoje interesy załogi. Określono np. strajk gdański jako dziki i egoistyczny. W lokalnej prasie (tzw. niezależnej) w ocenie strajków posłużono się retoryką żywcem wyjętą z artykułów "Trybuny Ludu" roku 1980 i 1988. Szczytem arogancji było wystąpienie rzecznika prasowego "naszego" rządu pani Małgorzaty Niezabitowskiej, która tak sie przejęła zadaniem wykazania głupoty i arogancji strajkujących, że nie zważając na żelazne prawa matematyki, podała kwotę zarobków jakich żądają strajkujący jako 4 mln zł miesięcznie. Po podzieleniu przez stawkę godzinową wymienioną w postulatach wyszło, że kierowcy musieliby pracować 1000 (słownie tysiąc) godzin miesięcznie. Gorliwość gorliwością, pani rzecznik - ale logika logiką...

Skoro już wspomnieliśmy o strajkach w 1988 roku, to trzeba przypomnieć, że od nich właśnie zaczęła się ogólnopolska fala strajkowa, która zaowocowała rozpadem systemu totalitarnego, zarejestrowaniem "Solidarności" itd. W sytuacji,kiedy spada poparcie dla rządu Mazowieckiego, a raczej planu Balcerowicza (to dość istotne rozróżnienie), nie dziwi nas taka histeryczna reakcja wszystkich sił związanych z programem przerobienia Polski na kraj kapitalistyczny za pomocą metod administracyjnych i przedmiotowego traktowania świata pracy.Strajk komunikacji jest przecież bardzo spektakularny i od pierwszej chwili widoczny, może on obudzić i w innych załogach wolę walki o swoje prawa. Tego musi obawiać się ekipa prawicowych ekonomistów premiera Balcerowicza.

TOMASZ TRUSKAWA

Wątpliwości

Ostatnio bardzo modnym tematem jest problem prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. Odbyło się nawet pierwsze czytanie projektu ustawy prywatyzacyjnej, przygotowanej przez min. Lisa i jego zespół.

W całej tej dyskusji najbardziej zdumiewa mnie fakt, że wszyscy z góry zakładają, iż własność prywatna gwarantuje i zysk, i efektywność,i wysokie zarobki. Nikt jakoś nie zastanawia się, że własność prywatna dominuje nie tylko w takich krajach jak USA, RFN czy Szwajcaria ale również w Boliwii,Portugalii czy Argentynie. Oczywiście można powiedzieć,że to demagogia,bo nigdzie nie jest powiedziane jaki los przypadnie nam w udziale. Spójrzmy zatem z innej strony. W chwili obecnej najgorszą sytuację ekonomiczną mają firmy prywatne. Nie było jeszcze bankructwa przedsiębiorstwa państwowego, a firm prywatnych sporo zlikwidowano.Problem zatem leży nie w formie własności lecz w warunkach ekonomicznych, jakie stwarza państwo dla gospodarki.

Zastanówmy się zatem zanim krzykniemy - SPRZEDAWAĆ!

ZNAKI Zapytania

W "Ustawie o samorządzie terytorialnym" (Rzecz pospolita nr 69 z 22.03.1990 r.) czytamy:

Art. 2

1. Zaspokojenie zbiorczych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne gminy obejmują sprawy:

2/ gminnych dróg, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego;

4/ lokalnego transportu zbiorowego (...)

Art. 64

1. W celu wspólnego wykonywania zadań publicznych gminy mają tworzyć związki międzygminne (związki komunalne).

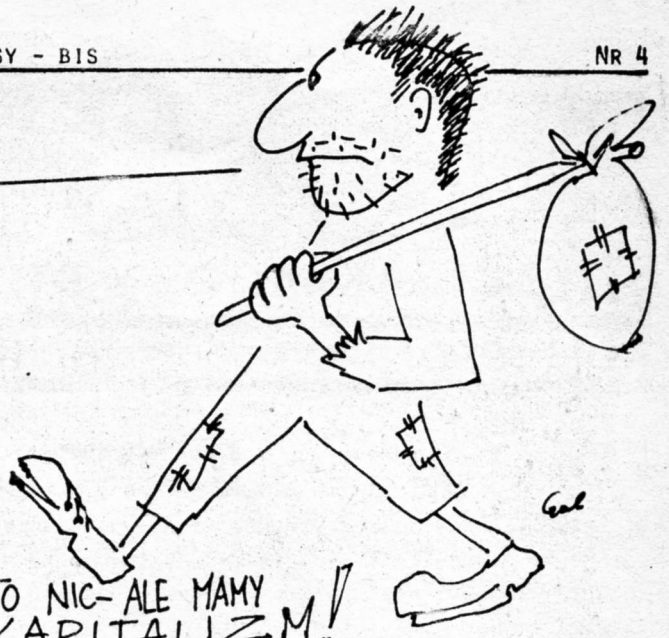
Zapisy te określają zadania władzy gminnej w zakresie komunikacji miejskiej. Ustawa o samorządzie stwarza możliwość tworzenia związków i porozumień komunalnych, czyli gminy mogą tworzyć wspólne jednostki organizacyjne, określając ich zadania i funkcjonowanie. Mogą także tworzyć własne jednostki organizacyjne, których obowiązkiem byłaby rozbudowa dróg gminnych oraz zapewnienie komunikacji zbiorowej.

W tej sytuacji większość przedsiębiorstw komunalnych stanie się organizacjami międzygminnymi i konieczne będzie określenie zadań transportowych i odpłatności każdej z gmin (z pewnością nie będą one jednakowe dla wszystkich gmin).

Dziś nie wiadomo jeszcze (ostatnie dni kwiet) jaki los spotka Warszawę, jak zostanie podzielona i co będzie to oznaczało dla MZK. W jaki sposób poszczególne gminy (dzielnice?) będą partycypowały w finansowaniu i kształtowaniu komunikacji w stolicy?...

Znaków zapytania będzie zapewne o wiele więcej - w związku z planowaną ustawą o pracownikach komunalnych.

* Pd.



GODZINA OSZCZĘDNOŚCI

Oprócz prac mających na celu zorientowanie się w tym jak działają przedsiębiorstwa komunikacyjne na świecie (dlaczego dopiero teraz), a szczególnie w Europie Zachodniej, podjęto decyzje mające na celu redukcję etatów, która umożliwiłaby zwiększenie "zatrudnienia w grupie prowadzących pojazdy (...) zapewniające wykonanie zadań przy ograniczeniu pracy w godzinach nadliczbowych do 30 w skali miesiąca."

Zmniejszenie zatrudnienia na stanowiskach nierobotniczych, w zapleczu i obsłudze, przy zwiększonych zadaniach przewozowych, wymagać będzie "poniesienia wydajności pracy w tych grupach o ok. 10 - 15%."

Czego można więc się spodziewać?

Na stanowiskach nierobotniczych liczba etatów zmniejszona zostanie (w dwóch etapach) o ok. 10-15% i wyniesie ok. 170 pracowników.

W grupie pracowników zaplecza i obsługi zakłada się "wykonanie zwiększonych zadań rzeczowych w zapleczu technicznym (przeglądy, naprawy itp.) o 7%, przy zmniejszeniu stanu kadrowego w zależności od trakcji o 5-10%". Pracownicy zaplecza, zdaniem dyrekcji będą mogli przekwalifikować się - podjąć pracę kierowcy lub motorniczego. Zakłady w trakcji autobusowej będą musiały zwolnić ok. 9,5% pracowników, a w tramwajowej - 13%.

Służby pomocnicze zakładów T-1, T-2, T-3, T-4, E-3, będą musiały ograniczyć zatrudnienie o około 10-15%, przy zwiększeniu o około 10% zakresu zadań rzeczowych.

MZK nie wystarczy jednak tylko zwolnienie ludzi (zresztą zgodnie z wszelkimi obowiązującymi zasadami kodeksu pracy, z ofertą udzielenia pracownikom wszelkiej pomocy w zmianie miejsca pracy, przekwalifikowania się). Rozważa się także możliwość zlikwidowania jednej zajezdni autobusowej.

Wszystkie te poczynania zostały niejako wymuszone odgórnie - przez obowiązujące przepisy regulujące mechanizm dopuszczalnego wzrostu wynagrodzeń w 1990 r., oparty na tzw. funduszu bazowym oraz wzroście cen w poszczególnych miesiącach, korygowanym o przyjęte wskaźniki. "Przekroczenie dopuszczalnych wielkości obłożone jest progresywnymi sankcjami finansowymi pomniejszającymi zysk. Nie przewiduje się także ulg i zwolnień podatkowych.

Sam proces restrukturyzacji podzielono na dwa etapy: do 31.07 i do 30.09 bieżącego roku - oba obejmują wszystkie grupy zawodowe.

Proces ten łączy się także z innymi problemami, związanymi ze zmniejszaniem kosztów. Tak więc weryfikacja linii (uproszczenie przebiegu, łączenie, eliminowanie krańców i optymalizacja długości dojazdów i zjazdów taboru komunikacyjnego do krańców linii i zajezdni).

Zlikwidowane zostaną także wybrane ekspedycje (brane są pod uwagę m.in. przy Korotyńskiego, Olbrachta i Odyńca) i przystanki typu "reklama" umieszczone w świetle wiat przystankowych. Ograniczona będzie liczba nowobudowanych wiat z 60 do 20 rocznie.

Sytuacja na rynku pracy umożliwi także zatrudnienie kierowców mieszkających w Warszawie, bliżej zakładów eksploatacyjnych. Pozwoli to na ograniczenie liczby "ekstrówek".

Będziemy też oszczędzać olej silnikowy poprzez zmniejszenie czasokresu wymiany z

****************************do kończenia na stronie 3****************************

"ZRZUTY" nie tylko dla orłów

Pięćdziesiąt worków ubrań pochodzących z darów o wartości ok. 6 mln zł, wziął w komis z PCK Klub na Chełmskiej. Po wstępnej "segregacji" zorganizowana zostanie wyprzedaż, z której dochód przeznaczony będzie na potrzeby... Klubu. Nad taką ideą sprzedaży darów nawet sęp się może zasępić. G.P.

«WŁAŚCIWA DROGA»

W odpowiedzi na interwencję MKZ NSZZ "Solidarność" w sprawie rozwiązania umów o pracę z pracownikami ZOKiT i redaktorką "TRAS" - Grażyną POLKOWSKA, odpowiadając na zarzut pominięcia przewidzianych do zwolnienia pracowników przy przeszergowaniach, dyrektor d/s ekonomiczno-pracowniczych, Kazimierz KULIG, wskazał WŁAŚCIWĄ DROGĘ.

Jego zdaniem jest logiczne - i tak to zostało przyjęte przez komisję rozdzielającą środki na podwyżki w Zakładzie Działalności Socjalnej, że osobom, o których mowa w bliskiej perspektywie ich odejścia z pracy, nie przyznano większych podwyżek, przyznając pieniądze na podwyżki płac pracowników pozostałych". Dyrektor Kulig podkreślił: "Takie podejście uznaję za właściwe" (pismo MZK/ES/209/90).

Podobna rzecz miała miejsce niedawno w centrali OPZZ, na ul. Kopernika. Z dniem 1 grudnia ubiegłego roku podwyższono znacznie płace pracowników OPZZ, z wyjątkiem tych przewidzianych do zwolnienia (kilkadziesiąt osób). Nowe angaże datowane były dniem 15 grudnia. Płace zwolnionych wkrótce pozostały na rażąco niskim poziomie, a przecież zarówno 1 grudnia, jak i 15 grudnia byli oni jeszcze PEŁNOPRAWNYMI PRACOWNIKAMI.

Czasy są trudne, ale takie historie w centrali związkowej, która mieni się rzecznikiem interesów ludzi pracy, walczy o sprawiedliwość społeczną i artykułuje różne szczytne hasła - muszą budzić niesmak.

W drodze interwencji u przewodniczącego OPZZ i przewodniczącej NSZZ Pracowników OPZZ udało się wywalczyć podniesienie płac osób pozostających w okresie wypowiedzenia. W przypadku MZK - cudów nie było.

W.B. i D.M.

LIST

Zastanawiam się czy bardziej jestem niewolnikiem czy... koniem, bowiem w obu przypadkach zagląda się w zęby. Z pewnością jestem... pracownikiem MZK, tylko trafiłem na lekarza, którego pseudonim „Ząbek" mówi sam za siebie.

Już wiele osób miało z nim do czynienia. Przesuwany jest z zakładu do zakładu i wszędzie zamiast leczyć „zatruwa" ludziom życie.

Wiele osób - w tym ja także - z powodu jednego niewyleczonego zęba straciło 100% miesięcznej premii lub nie miało podpisanej karty zdrowia, mimo pozytywnych wyników pozostałych badań okresowych.

Jak wieść niesie, nawet jeżeli przychodzi się do „Ząbka" ze złamaną nogą, to ów najpierw zagląda w zęby.

Ciekawe, kto w końcu dostrzeże „wadliwy zgryz" owego lekarza i zastanowi się... w którym zakładzie on jeszcze nie pracował.

M.S.

ZADYMA

Coraz głośniej ostatnio o zadymach ulicznych. Na szpalty gazet na przemian pchają się anarchiści, niepodległościowcy, socjaliści, narodowcy i związkowcy z "Solidarności 80". Komunikacja miejska też ma swoich zadymiarzy. Ostatnio o nich nieco przycichło. Wiosną się jednak "zazieleni".

Dymienie silników wysokoprężnych zależy od: konstrukcji silnika, jego stanu technicznego, techniki jazdy oraz paliwa. Dymienie silników "Ikarusa" zależy ponadto od - rynku, na jaki został wyprodukowany oraz od daty produkcji.

Tak się składa, że strona polska, przed laty, w ramach oszczędności, zastrzegła sobie u węgierskiego producenta, aby do autokarów przeznaczonych dla Polski montowane były pompy produkcji WSK Mielec.

To wyjaśnia resztę spraw. Do dziś na warsztatach robotnicy męczą się przy modernizacji pomp wtryskowych. Efekty nie zawsze są zadowalające.

I choć obecnie nieco unowocześnione pompy wtryskowe montowane są bezpośrednio u producenta, to jednak za wstępne oszczędności długo jeszcze przyjdzie nam wszystkim płacić.

Sekcja ekologiczna łódzkiego oddziału towarzystwa "Powściągliwość i Praca" wystąpiła wiosną ubiegłego roku do sądu z powództwem przeciw Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu. Wówczas o "zadymiarzach z MPK" było głośno.

"Zieloni" domagali się, aby sąd wojewódzki nakazał niezwłocznie zamontowanie w używanych przez MPK autobusach pomp wtryskowych nowej konstrukcji.

Walczyć rzeczywiście było o co.

"Powietrze w takich miastach jak Łódź czy Katowice, a także wielu innych nie nadaje się do oddychania. Dochodzi do tego wszystkiego ogłuszający hałas. Tłok paraliżuje powoli transport, a kręgosłupy trzeszczą na przystankach przy wsiadaniu i wysiadaniu. Łódzki układ komunikacyjny należy do najgorszych w kraju. Wąskie, gęsto zabudowane ulice śródmieścia (...) tworzono z myślą o dorożkach, a dzisiaj po ulicach (...) jeżdżą przegubowce. Powietrze nasycone spalinami nie znajduje ujścia, z tych wąskich rynien przenika do mieszkań i płuc przewalającego się tłumu przechodniów" (Andrzej Jankowski, "Ikarusy" przed sądem - "Prawo i Życie" nr 22 z 1989 roku).

Przed sądem zawarto wówczas UGODĘ. Dopuszczalne kopcenie mieszczące się w tzw. branżowej normie dymu pozostało. O efektach nadzwyczajnych nic nie wiemy - zabrakło dymomierzy?

[POG]

C.D. ze str.2

Godzina ...

15 do 20 tys. kilometrów, a tramwaje zwiększą swój przebieg międzynaprawczy ze 180 do 300 tys. kilometrów.. Inne "drobiazgi", które pozwolą na powiększenie oszczędności to: blokady telefoniczne, ograniczenie zużycia energii cieplnej poprzez wprowadzenie liczników i opracowanie limitów zużycia, a nawet - co ważne dla ZPI - zmniejszenie czasu dzierżawy EMC ODRA - 1305 o 50% (do 90 godzin miesięcznie).

Jednocześnie większość prac przeniesie się na minikomputery.

A ponieważ z techniką jesteśmy ciągle na bakier - na IBM-kach ZPI będzie szkolić pracowników we własnym zakresie i własnymi siłami.

Tak więc pamiętano prawie o wszystkim... Pora na realizację. CO SĄDZĄ O TYM ZWIĄZKI ZAWODOWE?

G.POLKOWSKA

PROBLEMY CIĄGLE TE SAME

Komisja do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy NSZZ "S" prowadzi przegląd zakładów.

Wyniki kontroli przeprowadzonych do tej pory świadczą o tym, że niewiele zmieniło się pod tym względem w MZK od lat.

AZBEST - to powszechne zagrożenie. Wentylacja jest kiepska, wyciągi nieszczelne.

ODZIEŻ OCHRONNĄ - od lat charakteryzuje przede wszystkim zła jakość.

BRUD - w halach, grożący w każdej chwili, ot, choćby wpadnięciem w poślizg a w przypadku jednego zakładu stanowiący zagrożenie dla środowiska.

To tylko nieliczne przykłady omijania przepisów BHP. Czy uwagi skrzętnie zapisywane przez członków komisji będą w końcu uwzględnione w praktyce - wątpię. Wiadomo, że MZK ma trudności z zakupem taboru, czy części zamiennych, a co dopiero mówić o urządzeniach wentylacyjnych z prawdziwego zdarzenia, z nawiewem i wyciągiem, a nie z - przeciągiem.

Powołana przed kilku laty Pracownia Higieny Pracy ma za zadanie bieżące kontrolowanie warunków pracy w przedsiębiorstwie. Można tam także zgłaszać konieczność wykonania konkretnych badań. Radzimy skorzystać!

(r.)

TAKIE czasy

Teren Pragi Północ patrolują już milicjanci z psami. "Na razie jest ich ośmiu, ma być dwudziestu pięciu. Jak się okazuje nie wszystkich to odstrasza. Zdarzały się już napady na psy". Miało też miejsce pierwsze uprowadzenie. Pies milicyjny wart jest teraz majątek. Pies z przewodnikiem pójdzie za podwójną cenę!!!

KIKIMORA

GÓRA DRŻY odcinek 2

Nie cichnie temat redukcji dyrektorów. "Pantograf i Klakson" (pismo ZZP MZK) w swoim drugim numerze przebąkuje coś o dyrektorskich chorobach serca - nie grzesząc przy tym delikatnością.

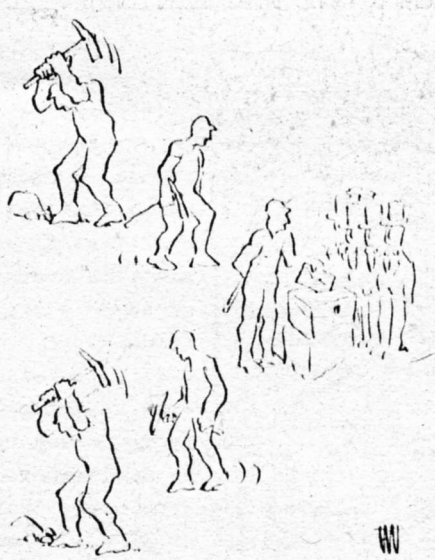
Rekonwalescencji nie pomaga także "Syrenka" (pismo NSZZ "S" MZK) zapowiadając w niedalekiej przyszłości głosowanie nad votum zaufania dla samego dyrektora naczelnego ("Syrenka" nr 33).

"Pantograf i Klakson" temat kontynuuje, wskazując, że "Dyrektor Naczelny nie jest w ciepełku chowany..." i nie uchowa się, o ile Sejm uchwali nową ustawę o przedsiębiorstwie, która przewiduje konkursy na dyrektorów, gdy pełnią oni funkcję szefów firmy dłużej niż 5 lat (sposób na starą nomenklaturę).

Związkowcy licytują się w radykaliźmie. Tymczasem sytuacja finansowa MZK pogarsza się. Nawet opłaty telefoniczne w MZK za miesiąc luty skoczyły do 75 milionów złotych.

Na gwałt szuka się więc kozła ofiarnego. Póki co zaś - nie tylko w skali przedsiębiorstwa - kozioł na stracenie prowadzi stado baranów.

W.S.



WW

SKĄD MY TO ZNAMY

Jeden z działaczy związkowych chciał odbić na zakładowym kserogradie niezbędną mu liczbę kopii pisma "urzędowego". Kserograf - jak powszechnie wiadomo, należy do MZK, jednak każde pismo, które zdaniem pracowników działu organizacyjno-prawnego jest "niestosowne", nie może być na nim odbite. Tak stało się i w tym przypadku. Nadal więc kserografy są pod specjalnym nadzorem.

Ostatecznie związkowiec odbił wspomniane pismo za własne pieniądze w pobliskim punkcie usług ksero.

Warto jednak zastanowić się, czyj właściwie jest ten kserograf i komu ma on służyć.

red.

ROZESZŁO SIĘ ... PO KOŚCIACH

Przed posiedzeniem Zarządu ZZP MZK w kuluarach wyczuwało się napięcie. Chodziły słuchy, że na posiedzeniu może dojść do osłabienia pozycji Jacka Krzyżanowskiego. Tak się jednak nie stało.

Krzyżanowski zdecydował, że najlepszą obroną jest atak. Już na wstępie, uzyskał votum w jawnym głosowaniu i zapewnił sobie zwycięstwo. Później oficjalnie zablokował wpłaty na "Trasy-BIS" (kolejne głosowanie) i dla "zmylenia przeciwnika", przyjął propozycję przeprowadzenia w połowie kadencji zjazdu, w czasie którego wszyscy delegaci mogliby się wypowiedzieć na temat działalności związku i jego prezydium, o ile udzielono by im głosu (i starczyło odwagi). Podejrzewamy jednak, że tryumf Jacka Krzyżanowskiego i decyzja dotycząca zakazu finansowania "Tras-BIS" (przez bardziej odważnych) przesłoniły horyzonty - Zjazdu nie będzie.

w.b.

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

REDAGUJE ZESPÓŁ W SKŁADZIE: Ewa BALCEPEK, Włodzimierz BRATKOWSKI, Dariusz MACIEJEWSKI (redaktor techniczny), Cezary MIŁEJEWSKI, Grażyna POLKOWSKA (redaktor odpowiedzialny), Tomasz TRUSKAWA (sekretarz redakcji) i współpracownicy.

DYŻUR REDAKCJI: środy w godzinach od 14°° do 18°°, telefon (grzecznościowy) - 21-47-74.

NASZ ADRES : Warszawa, ul. Hoża 29/31 m. 22

POTWIERDZENIA : Grupa Samorządności Robotniczej - 100 tys. zł, Solidarni z MZK - 50 tys. zł, Wojtek ŚWIDLICKI - 20 tys. zł.

druk MYŚL WYDAWNICTWO PRASOWE