

-DO UŻYTKU WEWNĘTRZNEGO-

KOLEJARZE! NIE DAJCIE SIĘ DZIELIĆ. BĄDŹCIE ZJEDNOCZENI.

/JAN PAWEŁ II- LUBLIN 87r./

# ZWIĄTKA

NR 6(14)  
ROK III

BIULETYN INFORMACYJNY KOMISJI ZAKŁADOWEJ NSZZ "Solidarność"

24 kwietnia 1990 ● WĘZŁA PKP.GORZÓW WLKP.DWORZEC GŁ.4/3. TEL.KOL.330

LECH WAŻEŚA

wybrany przez II Zjazd Delegatów NSZZ  
"SOLIDARNOŚĆ" przewodniczącym  
Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego  
"SOLIDARNOŚĆ"



Polska

Kolej na KOLEJ

Kolej jest nieefektywna i niesprawną w działaniu, co każdy z nas odczuwa na własnej skórze. Majątek trwały PKP to w 67% budowle i budynki /w większości przedwojenne/, w 27% - środki transportu. Zaledwie 6% to uzbrojenie techniczne/najmniej w Europie/. Kolej w Polsce jest obecnie najbardziej kapitałochłonna i materiałochłonna gałęzią transportu. DIAGNOZA - Utrzymanie w jakiejś takiej formie ogromnego i - niestety - w większości przestarzałego majątku, pochłania 25% kosztów eksploatacji! niszczy to potencjalny efekt ekonomiczny przedsiębiorstwa, który przy tzw. obciążeniu dobowym jednego kilometra linii, wynoszącym w Polsce 10 tys. ton /1,5 raza więcej niż w RFN/ powinien być znaczny.

Gdzie jeszcze marnują się pieniądze? Na przykład w obszarze zlecania robót zakładom obsługi przez służby kolejowe. Nie prowadzi się z nimi rozliczeń finansowych, znajdują się bowiem w tej samej strukturze: PKP.

Powoduje to wykonywanie usług często zbyt kosztownych czy wręcz zbędnych. Także system płac, oparty na przydzielaniu, a nie wypracowywaniu funduszu /często bez związku z zakresem i jakością zadań wykonywanych przez zakład/, nie sprzyja racjonalnej polityce płacowej i kadrowej. Nie jest tajemnicą, że zarówno w zakładach, jak i w służbach kolejowych utrzymuje się od lat zbyt duże zatrudnienie. Reasumując: obecny system ekonomiczny PKP opiera się na finansowaniu potrzeb kolejowych zakładów pracy zamiast na efektach ich działalności. Zderzenie tego systemu z twardymi realiami reformy Balcerowicza musiało spowodować katastrofę. W grudniu 1989 i styczniu roku bież. nastąpił krach finansowy przedsiębiorstwa: spadek o 30% ilości przewozów, zator płaćniczy i w efekcie kary za zwłokę przy spłacie odsetek od zaciągniętych kredytów i nie uregulowanych długów w wysokości kilkunastu miliardów złotych. Czy kolej może zbankrutować? Oczywiście nie. Jest niezbędna dla gospodarki kraju. Wszyscy jesteśmy klientami, a poza tym wszyscy na nią kożymy. Jest dotowana z budżetu.

TERAPIA - Powstały niedawno trzy koncepcje zmiany istniejącego stanu rzeczy ministerialna, Dyrekcji Generalnej PKP i zespołu wyłonionego przez Krajową Sekcję Kolejarzy NSZZ "Solidarność".

dokończenie na stronie - 4



GORZÓW WLKP.



BYŁEM TYLKO KIEROWCĄ

Lech Wałęsa na II Zjeździe "Solidarności"

Panie, Panowie Delegaci, którzy pomagali mi i rozumieli naszą walkę, ale i ci, którzy nie rozumieli i w niej przeszkadzali. Przeskoczyłem mur stoczni z nieprzymuszonej woli, w uzgodnieniu z Bogdanem Borusewiczem i Wolnymi Związkami Zawodowymi. Skok mój podobał się państwu i dlatego wybraliście mnie, żebym prowadził ten pojazd, który nazywa się "Solidarność".

Już na wstępie mój konflikt polegał na tym, że włączyłem do grona strajkujących pana Tadeusza Mázowieckiego, Geremka, Wielowieyskiego i innych. Była decyzja robotników - niech się solidaryzują, ale niech idą tam, skąd przyszli. /.../

Od początku wszystkie problemy i prowadzenie tego było strasznie ciężkie. Budowaliśmy "Solidarność" ze zlepków różnych orientacji, różnych sił, różnych zakładów. Kiedy stanąłem na czele Związku daliście mi kadre, daliście mi program, statut i jechaliśmy. Ale jak już się podjąłem prowadzenia tego wozu, to jeszcze zadałem sobie dwa pytania: czy tym wozem da się jechać, czy będzie jeden etap, czy wiele.

Odpowiedz moja była: będzie wiele etapów. A na I Zjeździe powiedziałem trzy zdania, o których intelektualisci zapomnieli.

Pierwsze zdanie - nie lekceważcie przeciwnika, jest silniejszy niż przypuszczacie. Drugie zdanie - daliście mi statut, program i kadre, a życie przyniesie nowy statut, nowy program, który trzeba będzie realizować. /.../

Trzecie zdanie - najgorszą rzeczą byłoby, gdybyśmy przejęli władzę. /.../ Chcę powiedzieć, że przewidziałem reakcję delegatów. Doszedłem do wniosku, że sterowałem, jako kierowca, tym Związkiem z wieloma kłopotami. Wielu uważało, że robotnik to przypadek. Przypadek, który nie mieści się w głowie intelektualistom. A dzisiaj, kiedy rzuciłem na rybkę prezydenturę, to zobaczcie, mówią że powinienem inaczej wyglądać. To znaczy, jeśli intelektualista to w krawacie, muszce i surducie. Jeśli robotnik to w kufajce.

To jedna uwaga. Druga - powinien lepiej mówić, a przede wszystkim czytać to, co mu napiszą. A ja się kieruję trzecią zasadą: robić panowie, robić panowie. I dlatego chcę tej dyskusji i wiele jeszcze innych będę wszczynał.

Przewidując to, co tu się będzie działo, doszedłem do wniosku, że w związku z tym, że byłem kierowcą różnych grup, różnych orientacji - nie mogę napisać sprawozdania. Nie wolno mi, bo potwierdza się hasło: punkt widzenia zależy od punktu siedzenia.

Wszyscy w tym sporze mają rację. I ci, którzy mnie popierali i ci, którzy mnie nie popierali. Tylko, że oprócz realizacji zadań życie niesko także nowe zadania i ja jako kierowca musiałem jechać. Gdybym skuchał niektórych dawno byłbym na drzewie, albo roztrzaskałbym się razem z wami. Dlatego i skuchałem, i nie skuchałem. I kiedy 13 grudnia rzucono mi już tyle poprzeczek, życie przyniosło nowe rozwiązania.

Wielu mówiło: nie, mandat się liczy, Lesiu tylko mandat. Ale kiedy wychodziłem z internowania było TKK. Nie pytało się o mandat i musiałem to uwzględnić. Zadaniem moim było, tak jak w pierwszym momencie, jak najdłużej panowie jechać. Jak najdłużej, bo będzie następny etap.

Tak, po 13 grudnia zadaniem moim było dojechać do momentu, kiedy wy tu podejmiecie wszystkie poprawki, które ja i my spapraliśmy, tak w statucie, tak w programie, tak kadrowo. Nie przeszkadzałem od samego początku demokracji, bo przecież wcale Skowik ani Rulewski nie byli bardzo silni.

Bez mojej pomocy, nie byłiby na tym Zjeździe. Jest czas na demokrację, trzeba demokrację stosować, ale to nie może tak wyglądać jak wygląda.

Gdybyście dzisiaj zaprosili, wiem o kogo chodzi, to ja wychodzę z tego zebrania. Za tyle obrazy, za rozbijanie Związku, za niszczenie Związku, za niszczenie podstaw, za mówienie, że to była zdrada, ja z tymi panami do stołu nie usiądę, a jednocześnie przypominam, że jako pierwszy wysłałem telegram do panów, którzy byli oponentami. Powiedziałem: podporządkować się, oddać kasę, bo demokracja ich wystawika. Ja ich honorować będę i honoruję do dziś. /.../



Wielu będzie zgeruszonych, co to za sprawozdanie. Nie może być inne, bo - jak powiedziałem - wszyscy w tym sprze mają rację. Musiałbym napisać sprawozdanie na 300 stron i zająć cały 3jazd. Bo każde zdarzenie, każdy przypadek i każdy sprzeciw ma swoje uzasadnienie. Dobrze o tym wiem./.../

Oprócz dojechania do tego momentu, w którym dzisiaj jesteśmy, trzeba było jeszcze po drodze pewne rzeczy brać, zgodzić się na pewne uwarunkowania. To jest rola kierowcy./.../ Kierowca, kiedy się podejmuje takiej jazdy, musi tak postępować. Jednak wiem, że jeśli jestem w cywilizowanym świecie, to trzeba niektóre rzeczy przypomnieć i z historii, i z naszego dziakania. W związku z tym poprosiłem kogoś, kto nie był tak emocjonalnie związany, kto nie był kierowcą, ale jednocześnie by zrobił to, bo to się wam należy. Pewną rzecz przypomniak, pewne zrobił po swojemu. Tym kimś będzie Janusz Pażubicki z Poznania. On powie, jak to widział, jak to skyszał. Jeszcze raz powtarzam, nie mogę tego zrobić, bo każde moje stwierdzenie, każde moje uwarunkowanie, każde moje popisywanie, co drugie byłoby - ja zrobiłem, ja zaproponowałem. Przecież tego nie lubicie i macie rację. Ja też tego nie znoszę. Tylko, że warunki były inne, nie miałem czasu na demokrację./.../

Błędy były nasze, byliśmy szabi, bo nas oszabiali, do dziś oszabiają. Ale nasze błędy, wy macie tu naprawić: tak w statucie, tak w programie, jak w kadrach. I wszyscy mają to honorować. "Solidarność" ma wielkie osiągnięcia. Ale i oczekiwania jeszcze większe. Proszę państwa, robiłem to tylko dla Polski, nie dla siebie, nie dla stanowiska, dlatego nie będę walczył o żadne stanowisko, a jednocześnie nie ugnę się nigdy od odpowiedzialności. Zawsze stanę, nawet przeciwko wszystkim, nawet wam, delegatom, jeśli będzie taka potrzeba. Jest walka o Polskę i ona też jest moją Polską. Przepraszam jeśli kogoś obraziłem. Jednocześnie chcę państwu wszystkim podziękować, wszystkim tym, którzy popierali, ale także tym, którzy nie popierali. Życie jest takie. Nie mamy recept. Zwycięstwo jest nasze wspólne. Byłem tylko kierowcą tego wszystkiego. Tylko zauważcie, że jednak jako "Solidarność" jesteśmy zlepkiem wszelkich orientacji, zlepkiem brudnych robotników i wielkich jajogłowych, jak nazywam tych, którzy popisują się. I dobrze, że tak robią, tylko szanujmy się, nie obrażajmy, a jednocześnie oceniamy za pracę, bo ta nam da efekty./.../ Dziękuję wszystkim, którzy szli ze mną i przeciwko mnie. Przepraszam wszystkich, których obraziłem, albo nie mogłem uwzględnić. Wybaczam i proszę o wybaczenie! Dziękuję.

#### SPOTKANIE PREZYDIUM KSK "S" Z PREMIEREM RP

W dniu 11 kwietnia br. członkowie prezydium Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ "Solidarność" spotkali się z Tadeuszem Mazowieckim. Zapoznano premiera z sytuacją w przedsiębiorstwie /dramatyczna!/, nastrojami wśród załóg/fatalne - szczególnie po ostatnich "trzynastkach"/ oraz z "solidarnościowym" projektem zmian finansowych i organizacyjnych w PKP/podobno rewolucyjnym/.

W dniu 19 kwietnia br. Komisja Zakładowa NSZZ "Solidarność" węzła PKP w Gorzowie spotkała się z kierownictwem Domu Kultury "Kolejarz". Na spotkaniu zaproszeni zostali również przedstawiciele zakładów naszego węzła i działających na nim organizacji społecznych. Celem spotkania miało być zwrócenie uwagi na niedocenianą w ostatnim czasie kulturę i propagowanie jej w środowisku kolejarskim. Jak małe jest zainteresowanie pokazało odbyte spotkanie. W związku z tym zobowiązaliśmy się do przedstawienia w najbliższym czasie własnej koncepcji propagowania, wspólnie z DK "Kolejarz" wszystkich form integracji pracowników naszego węzła i ich rodzin w dziedzinie szeroko pojętej kultury.



Większość zainteresowanych zgadza się, że zespół "solidarnościowy" proponuje najdalej idące, najbardziej radykalne zmiany. Przede wszystkim, zgodnie z poglądem KSK "S", trzeba zmienić cel działania przedsiębiorstwa. Powinno ono istnieć nie po to, by świadczyć usługi przewozowe, ale po to, by ~~świadczyć~~ osiągać zysk poprzez świadczenie tych usług. Nie jest to żaden sofizm, lecz zmiana filozofii gospodarowania. Czy to znaczy, że jeżeli wszystko dobrze pójdzie, kolej przestanie być dotowana? Raczej nie. Wszędzie na świecie, z kilkoma doskownie wyjątkami, kolej jest dotowana. Budowę supernowoczesnych linii kolejowych na Zachodzie w ogóle /w 100%/ finansuje się z budżetów centralnych. U nas pełna samodzielność finansowa kolei musiałaby spowodować m.in. pięciokrotny wzrost cen biletów na liniach krajowych. Chodzi raczej o to, by ograniczać dotacje dzięki zmaksymalizowanym, lecz realnym wpływom. Projekt reformy przewiduje zmniejszenie nakładów na działalność kolei głównie poprzez zmiany organizacyjne. Najważniejszą z nich jest koncepcja pozostawienia przy PKP wyłącznie spraw związanych z przewozami - podstawowego źródła dochodów. PKP byłoby więc właścicielem i eksploatatorem linii kolejowych, środków transportu i budynków, czyli niezbędnej infrastruktury. Usamodzielnieniu uległyby natomiast /do prywatyzacji włącznie zakłady obsługi powstałe z oddziałów, lokomotywni, wagonowni, samochodowni, ośrodków informatyki, zakładów naprawczych /np. ZNTK/, zakładów budowlanych itp. Przedsiębiorstwa te wykonywać by miały odąd swe prace na podstawie umów z koleją. Oddzielenie przewozów od obsługi oraz zdecentralizowanie systemu zarządzania /poprzez likwidację tzw. służb/ spowodowałoby spłaszczenie struktury organizacyjnej do dwuszczeblowej - w przypadku służb technicznych i trójszczeblowej - w przypadku przewozów, a co za tym idzie - pozwoliłoby zdecydowanie zredukować administrację. Podstawową jednostką wykonawczą /zakładem pracy w rozumieniu Kodeksu Pracy/ byłaby stacja rejonowa. "Odchudzanie" spowodowałoby ponadto rezygnację z budowy mieszkań służbowych, oddanie oświacie szkół przyzakładowych, utworzenie samodzielnych zakładów z zaplecza socjalnego, wypoczynkowego, sanatoryjnego i kursowego, przejście zadań Kolejowego Inspektoratu Sanitarnego oraz Kolejowej Straży Pożarnej przez odpowiednie służby państwowe. Z drugiej strony - PKP chce mieć wpływ na kształtowanie się swoich dochodów. Przede wszystkim domaga się prawa do stanowienia taryf za przewozy oraz inne usługi. Obniżki taryf oraz ulgi przejazdowe będą mogły być dokonywane odpłatnie na zasadzie umów zawieranych między PKP i zainteresowanymi podmiotami. W przypadku taryfy osobowej oznacza to, że różnicę pomiędzy ceną biletu normalnego a ulgowego pokryje zainteresowany resort lub instytucja. Prawo do samodzielnego ustalania taryfy nie musi oznaczać usankcjonowania zasady zawyżania cen. Wręcz przeciwnie, daje możliwość stosowania różnych preferencji w postaci biletów "open", wieloprzejazdowych, rodzinnych itp. Nowym uregulowaniom musi ulec również cała sfera stosunków z wojskiem. Nikt oczywiście nie neguje wagi transportu kolejowego dla obronności i bezpieczeństwa kraju, lecz zadania kolei muszą tu być realizowane odpłatnie, w oparciu o umowę między PKP a MON, bez tworzenia odrębnych struktur wewnątrz przedsiębiorstwa, jak to miało miejsce dotychczas. Na uporządkowanie czeka także sprawa udziału PKP w strukturach transportowych RWPG. Opłaty za przewozy tranzytowe muszą być ujednolicone według taryfy międzynarodowej, a ewentualnie ulgi powinny wynikać wyłącznie z przesłanek ekonomicznych, nie zaś politycznych, ideologicznych. Przewiduje się ponadto obligatoryjne konkursy na wszystkie stanowiska kierownicze, przy dużej liberalizacji wymagań formalnych stawianych kandydatom oraz założenie Banku Kolejowego, połączonego systemem informatycznym z wszystkimi agendami PKP. Osobnym problemem jest reforma kolejowej służby zdrowia oraz koncepcja powołania do życia Kolejowego Zakładu Ubezpieczeń Spółecznych. /.../ Twórcy programu postawili przed jego realizatorami bardzo ambitne terminy. Aby wdrożenie zmian docelowych rozpocząć z nastaniem 1991r. cykl zmian przejściowych musi rozpocząć się już w drugim kwartale roku bieżącego.

Adam Derewicz

/fragm. artykułu z "Tygodnika Gdańskiego"/