

Pierwszy rachunek działań

Stanisław Baliński, ślusarz w warsztatach spalinowych, najpierw mówi o wyborze nowej Kadry Zakładowej a potem o bufecie w lokomotywowni- dwóch pierwszych wnioskach załogi. Bufet: uruchomiano w lipcu i ostatnio może korzystać z nieco również draga zmiana, bowiem przedłużono godziny otwarcia do 21. Zaopatrzenie poprawiło się lecz konserw jest za mało, a jakość kiełbasy zwyczajnej i innych wyrobów nie najlepsza. Znalazły się też wreszcie ręczniki frote, których od ubiegłego roku nie było, mydło w odpowiedniej ilości. To co ich dalej boli to brak części zamiennych do lokomotyw. Nadal praktykuje się wymontowywanie zespołów z lokomotyw odstawionych do gruntownego remontu po to, by uruchomić drugą mniej uszkodzoną.

Zdzisław Sokół, ślusarz, brygadzysta także z warsztatu spalinowego, ma za sobą blisko 40- letni staż pracy w lokomotywowni. Informacja o realizacji wniosków jeszcze do niego nie dotarła, co nie przeszkadza, że otwarcie mówi o swoich refleksjach ze spełnienia pracowniczych postulatów, na podstawie tego co widać gołym okiem. Nowa Rada Zakładowa, bufet czynny na dwie zmiany - owszem to jest- ale jeden z najważniejszych postulatów, zgłaszanych od kilku już lat, także w dyskusji przedjazdowej dotyczył odwodnienia kanałów w tzw. wachlarzu parowozowni czyli w hali napraw. Jeszcze w 1940 roku robiono taką kanalizację odwadniającą, odprowadzając ścieki aż do rzeki koło żelaznego mostu. Lecz trzeba pamiętać, że minęło wiele lat, uruchomiono trakcje elektryczną, spalinową. Przybyło ludzi, parowozów, torów i na zagęszczonym do ostateczności terenie, pokrytym gęstą siecią zwrotnic, torów, rozjazdów nic nie można było zrobić. Ścieki z lokomotywowni, gęste od smarów, zatkały studzienki, zalepiły kanały. Jak to teraz udroźnić? W części informacji dotyczącej wniosków w toku załatwiania napisano, że Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych nr 2 w Lublinie zakończyło pracę przy układaniu nowego kolektora i że do wykonania pozostało jeszcze uzyskanie drożności starego kolektora, odprowadzającego ścieki do studzienki łączącej z nowym kolektorem. Wykonano specjalistyczne oprzyrządowanie i przystąpiono do pracy. Do 31 października br. roboty powinny być ukończone. Czy jednak istotnie woda zacznie odpływać z kanałów sieciowo chociaż modernizację mającą na celu poprawę warunków pracy ludzi. Sprawy te jednak w dyskusji odkładano, bo były inne, pilniejsze, nie starczyło mocy remontowych. Wiatę mającą stanowić zaplecze hali napraw elektrowozów zaczęto wobec tego stawiać sposobem gospodarczym, siłami lokomotywowni. Od 1978 roku zdołano w ten sposób ustawić konstrukcję stalowa, położyć dach. Teraz, przed zimą, należałoby wymurować z belitu ściany osłonowe, lecz murarka opornie idzie ślusarzom, pomocnikom maszynistów.

Z bieżącymi remontami obiektów, dachów, lokomotywownia także próbuje uporać się sama.

Ale jak naprawić dach nad rozległą halą remontową, skoro brak gwoździ, lepiku do papy? Ostatnia burza zerwała całe arkusze papy przytrzymywanej tylko listwami i teraz ludziom leje się na głowy. Mokro w kanałach i mokro z góry.

Józef Janiszewski mówi wprost: My powinniśmy się martwić o naprawę parowozów i lokomotyw, a nie o dziurawy dach, odwodnienie kanałów, wodę pitną czy zaopatrzenie w części...

Ta ostatnia sprawa też znajduje się w dziale „wnioski do załatwienia”. Robotnicy lokomotywowni postulat o poprawę zaopatrzenia w narzędzia i części zamienne wysuwali nieodmiennie od lat i - jak twierdzą - niewiele w tym względzie zmienia się na lepsze. Części, i to tych bardzo popularnych brak, podstawowych narzędzi także.

Czytam, co na ten temat ma do zakomunikowania dyrekcja kolei. Okazuje się, że nie pocieszającego... ”Podejmowane przez WDOKP działania o charakterze ciągłym – wynotowuję - nie zapewniają właściwego zabezpieczenia potrzeb na narzędzia i części zamienne. Podjęto wprawdzie dalsze konsekwentne działania o charakterze interwencyjnym, ale wobec niepełnych rezultatów zgłoszono ten postulat do Ministerstwa Komunikacji i Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie”. I obietnica: „Pełniejsze zabezpieczenie potrzeb na narzędzia spodziewamy się osiągnąć poprzez uzyskanie zezwolenia z UW na zakup ilości hurtowych z sieci detalu”.

I tyle. Język urzędowy kontra żywotnym potrzebom ludzi, którzy codziennie stają przed dylematem- wykonać zadania lecz czym pracować, jak zdobyć część zamienną żeby nie dewastować drogiego urządzenia? Ale wszystko to jest nierealne, wosków kupić nie można wywrotki są za duże, wozacy nie do ujarznienia. Co więc robić?

Przy innym wniosku- zwiększenie przydziału wczasów i sanatoriów- dyskusja już bardziej konstruktywna. Padają propozycje o uruchomieniu tzw. wagonów socjalnych umożliwiających coś w rodzaju wczasów wędrownych, nowe miejsca będą w ośrodku budowanym w Cisnej, w Bieszczadach. Powinna być łatwiej o miejsca w sezonie.

Sam przewodniczący nowej Rady Zakładowej, już poza dyrektorskim gabinetem stwierdził, że ogólnie z realizacji wielu szczegółowych postulatów leżących w gestii WDOKP czy dyrekcji rejonowej można być zadowolonym. Zapewniono jawność przyznawania nagród i awansów, przy wypłatach utworzono punkty informacyjne, wniosek o zmniejszenie przebiegu lokomotyw luzem na odcinku Lublin- Rozwadów jest w realizacji, propozycja skrócenia okresu używania odzieży ochronnej także w załatwianiu. Działa się także w kierunku ograniczenia pracy w godzinach nadliczbowych. Zastrzeżenia pracowników dotyczą jednak ilości i jakości wędlin i konserw w sklepiku lokomotywowni, gdzie w sumie zaopatruje się 2000 osób.

Jeśli jednak z własną dyrekcją uzgodniono tryb realizacji wniosków i sprawy ruszyły z miejsca, to oczekiwanie na reakcją resortu i władz wojewódzkich w sprawie kolejarskich postulatów przedłuża się. Od 1,5 miesiąca kolejarze oczekują na jakiś przejaw zainteresowania wnioskami w sprawie wolnych sobót, dodatków drożyznianych, wcześniejszych emerytur i innych. Żadnego

pisma do załogi, ani za pośrednictwem resortu, ani przez dyrekcję, nie skierowano. Niepokoi to ludzi, dopytują się, niecierpliwą. Na tyle tego, co już wiem i co aktualnie usłyszałam, pytam dyrektora o ogólną ocenę realizacji wniosków. Jest dobrze, średnio, czy źle?

Dyrektor Twarowski rozkłada ręce i potwierdza, po części, opinię przewodniczącego KZ. W ogóle brak na razie odpowiedzi na wnioski przesłane do władz nadrzędnych, do wojewody. Ręczniki frote, które udało się obecnie kupić, zaspokoili potrzeby pracowników fizycznych węzła lubelskiego i dęblińskiego, ale w listopadzie potrzebna będzie druga taka partia.

Do pełnej jasności - w lokomotywni w Lublinie nie robiono nic albo prawie nic w kwestii poprawy warunków pracy, bowiem już, już miała być budowana nowa lokomotywnia w Minkowicach. Ale skądinąd wiadomo, że taka blisko miliardowa inwestycja nie trwa rok czy dwa, lecz o wiele dłużej, dlatego zatem nie myślano o tymczasowej modernizacji starych hal przesądając rzecz nieopłacalną tego przedsięwzięcia?

Dlaczego aż tak bardzo zaniedbano remonty bieżące?

W rzeczywistości budowa nowej lokomotywni „prześlizgnęła” się prawie 10 lat a obecnie próbuje się ją umieścić w planie na lata 1981-85. Nie bardzo przy tym jest to realne, bowiem inwestycję zlokalizowano na glebach II-III klasy, co wymaga poza wszystkim innym, specjalnego zezwolenia premiera, o które wystąpiono dopiero ostatnio. Jeśli jednak nawet przewyżczy się te wszystkie trudności, nowa lokomotywnia będzie za pięć lat w najlepszym razie. A co do tego czasu?

Napomyka się tu i ówdzie o koniecznej jednak modernizacji wiekowych budynków pod kątem poprawy warunków pracy. Dlaczego dopiero dzisiaj i kiedy będzie to możliwe skoro i na modernizację potrzebne są dokumentacja, środki, wykonawstwo. Nasuwa się też pytanie, jak działały ogniwa związkowe, ale na to jest odpowiedzią spełnione już żądanie wyborów do Rady Zakładowej w lokomotywni.

W dyrekcji wiele można usłyszeć o racjach obiektywnych, o gradacji potrzeb inwestycyjnych, o znacznosci mocy wykonawczych, o koniecznościach wyższego rzędu. Resztę można sobie dopowiedzieć wiedząc o ewidentnym błędzie gospodarki, jakim było niedoinwestowanie kolei w proporcji do rozbudowywanych mocy przemysłu w kraju i w naszym regionie. A jednak mimo to trudno sobie wytłumaczyć zaniedbania w warunkach pracy robotników węzła PKP, obojętność z jaką odnoszono się do wielu postulatów z tej dziedziny, które musiały przecież docierać na dyrektorskie biurka. Dopiero teraz walczy się i zabiega o realizację postulatów załóg ze stanowczością i energią.