

## Procent odnowy

— Mogę rozmawiać, ale pod warunkiem, że artykuł nie będzie tak napastliwy i złośliwy jak tamten sprzed roku — oświadczył dyrektor techniczny zamojskiego „Transbudu” STANISŁAW PUDŁOWSKI. Chodziło o artykuł „Dlaczego?” z 19 września ubiegłego roku, pierwszy w „Tygodniku Zamojskim” sygnał budzenia się protestu klasy robotniczej na Zamojszczyźnie. Zaczęło właśnie od „Transbudu”, Jego załoga przedstawiła listę swoich żądań szóstego września. Artykuł przedstawiał je w takiej formie, w jakiej było to wówczas możliwe. O postulatach jeszcze nie wolno było pisać. Protestowali robotnicy Wybrzeża, coś działo się w Lublinie, ale w zamojskim obowiązywał spokój. Nas to wszystko miało nie dotyczyć...

Minęło prawie 11 miesięcy. Co stało się przez ten czas z postulatami załogi „Transbudu”, które z nich doczekały się spełnienia, a które nie, i z jakich powodów? Te pytania są tak ważne jak tamto sprzed roku, ponieważ odpowiedź daje wymiar postępu odnowy — tej wielkiej, na skalę kraju i całkiem małej, „transbudowej”, — posprzątania własnego podwórka. Artykuł sprzed roku miał oddać gniew załogi „Transbudu” ponieważ z niego zrobił się protest. Nie napastliwości należało w nim szukać.

Rzecznikami pracowników są w tym podsumowaniu przedstawiciele zakładowej komisji „Solidarności”: **Władysław Kowalski** — przewodniczący i **Kazimiera Rogala** — wiceprzewodniczący, organizator wystąpienia sprzed roku, ciało polityczne reprezentuje sekretarz POP PZPR **Henryk Kantor**. Dyrektor Pudłowski jako przedstawiciel kierownictwa zakładu ma dwie wady: objął swoją posadę tuż przed szóstym września i nie w niego były pretensje o grzechy przeszłości, po drugie jest tylko dyrektorem technicznym, choć pod nieobecność naczelnego urzędowo go zastępuje. Naczelnym na urlopie. Był w zakładzie ale nie znalazł czasu.

Otwieramy listę i czytamy punkt po punkcie

**Włączyć pracowników „Transbudu” do branży związkowej transportowców i drogowców.** Nieaktualne. Prawie cała załoga w „Solidarności”, pozostali nadal w związku budowlanych.

**Przyznać dwa mieszkania rocznie.** Nie załatwione. Wojewoda odmówił, powołując się na nowe przepisy. Do postulatu należałoby dopisać jeszcze jedno mieszkanie dla filii w Biłgoraju.

**Przestrzegać ośmiogodzinny dzień pracy kierowców, dając im zatrudnienie, dobierając zlecenia do właściwości poszczególnych typów samochodów i nie dopuszczać do dwunastogodzinnej pracy nocą.** Częściowo zrobione. Zleceń po dożynkowym szale tak mało, że na osiem godzin nie starcza, przestoje w kopalni plasku w Wólce Husińskiej uderzają po kieszeni kierowców i przedsiębiorstwo, podobny bałagan w cegielni w Bełzcu, a nocą jeździ się jedynie w sporadycznych przypadkach

**Rozliczać kierowców co dwa tygodnie (żeby wiedzieli za co zarabiają)** — nie spełnione. Utknęło

w centrali w Lublinie.

**Spowodować zapowiadanie dostaw przez kolej z dobowym wyprzedzeniem** — nie spełnione, bez szans. nawet przez kontakty z tamtejszą „Solidarnością”. W ogólnym bałaganie kolejarze nie wiedza co i kiedy przyjedzie.

**Za przestoje z winy odbiorcy wynagrodzenie kierowców na podstawie średniej z trzech miesięcy** — utknęło w Lublinie.

**Pracowników stacji obsługi premiować niezależnie od ilości samochodów stojących z braku części zamiennych.** Nie zrealizowane, ale po obniżeniu tzw. progu gotowości mechanicy biorą 25 procent premii, gdy dawniej 5—10 procent.

**Uzupełnić oświetlenia w stacji obsługi, przede wszystkim w kanałach.** Zdaniem dyrektora wykonane. Zdaniem Rogali przenośna lampa to jeszcze nie oświetlenie. Jeśli jest postulat — mówi dyrektor — to zrobimy. Na razie nie wiedziałem.

**Bezpłatne posiłki dla pracowników obsługi.** Nie ma. Mechanicy płacą trzy złote i zdaniem zjednoczenia nie ma o co się kłócić. Mechanicy chcą nadal za darmo, bo pracują na dworze.

**Ogrzewanie stacji obsługi** — ocieplenie drzwi to za mało.

**Podnieść zarobki dla wszystkich pracowników naszego oddziału** — jeden z ważniejszych postulatów. Na razie nic. „Wałęsówka” nie liczy się, bo jest dodatkiem drożyznianym a nie podwyżką zarobków. Rozmowy z ministrem Obodowskim trwają, „Solidarności” do maga się przejścia z akordu na tzw. dniówkę zadaniową.

**Wyrównać ekwiwalent za wysługę lat dla tych, co przeszli z innej branży na zasadzie przeniesienia służbowego.** Zrealizowane częściowo. Dostają przeniesieni z innych zakładów ale tej samej branży. Trzeba wrócić.

**Zmniejszyć stopień gotowości samochodów w stosunku do ilości mechaników** — załatwione.

**Zwiększyć zasiłek rodzinny** — nie wykonane w całym kraju.

**Rozliczyć osobowo za nieproduktywny park samochodowy.** Nie wykonane. Kogo rozliczać, mówi dyrektor, kiedy, mój poprzednik już nie pracuje? Wywieźć to wszystko pod biuro zarządu w Lublinie — przypomina Kowalski jeden z proponowanych sposobów pozbycia się żelastwa. Częściowo była wina tutejszej dyrekcji — zaczyna Kowalski, ale dyrektor Pudłowski znów podstawia w to miejsce nie pracującego poprzednika.

**Kupić pralnicę do prania ubrań ochronnych.** Tu narobiło się bałaganu. Ubrania usmarowane towotem trzeba prać w benzynie. Na razie firma płaci ekwiwalent za pranie a mechanicy chodzą w brudach bo nie ma proszków. Ale mają być prane w Lublinie. Kozuchy dla kierowców i pracujących pod gołym niebem — nie ma i nie będzie, bo zmieniona norma nie przewiduje. Norma jest od marca ale ma ją tylko dyrektor techniczny i nikt prócz niego jej nie widział nawet „Solidarności”.

**Przyjąć pracownika porządkowego do stacji obsługi.** Przyjęto, ale pił i wyleciał. Przyjąć następnego? Chyba szkoda pieniędzy. Lepiej niech każdy sprzątnie po sobie.

W związku z ogólnokrajowym deficytem środków myjących wypłacić ekwiwalent pieniężny. Wtedy nie było mydła na rachunki. Dziś każdy wolałby mydło. Jest tak fatalnie, że mechanicy nie mają czym umyć rąk po pracy.

**Myjnia samochodowa** — poprawiona, ale w zimie można umyć wewnątrz.

**Wydzielić pomieszczenia dla kierowców i wyposażać w odpowiedni sprzęt.** Jeśli przesunięcie ścianki działowej kosztem dyspozytorni można nazwać „wydzieleniem pomieszczenia” to postulat spełniony. Gorzej ze sprzętem, bo nie ma nawet stołu. Są deski, stolarz, nie ma sprawy — kwituje dy rektor.

**Otworzyć kiosk zakładowy** — „Sanepid” się zgodził, prezydent miasta nie, ale teraz i tak nie ma po co.

**Pokój gościnny dla kierowców spoza Zamościa** — załatwione. Można spać w hotelu, dyrekcja uznaje rachunek.

**Zweryfikować osoby zajmujące stanowiska kierownicze** — „Solidarność” wyjaśnia, że chodziło o dwóch kierowników działu, nie o dyrekcję, i to jest załatwione: jeden się zwolnił, jeden przeniesiony.

**Pomieszczenia socjalno—biurowe na rampie kolejowej** — miały być „z prawdziwego zdarzenia” i „wybudowane”, dostali barakowóz ale go demolują.

**Przedszkola i żłobki dla dzieci pracowników** — nikt się nie zgłosił.

**Podwójne wynagrodzenie za pracę w niedzielę i obsługiwanie tylko klientów związanych umowami.** To jest, a jeśli trzeba przewieźć węgiel dla miasta to nie wypada odmówić.

**Powołać zakładową komisję podziału nagród.** Powołano ale nagród nie ma. Komisja rozdzieliła nowe samochody, wytypowała do odznaczenia „Zasłużony dla budownictwa”, podzieliła trzynastkę i pieniądze za sprzedany złom.

**Zaliczyć pracę kierowców do uciążliwych dla zdrowia.** Na razie nie zaliczono. Dyrekcja zleciła badanie hałasu w kabinach „Krazów” i „Tatr”.

**Wolne soboty traktować jako normalne dni płatne** — załatwione centralnie.

**Uniezależnić pracowników kontroli technicznej od działu taboru i dyrektora technicznego.** Nie załatwione. Dyrektor uważa, że to nie miałyby sensu, ponadto obecny stan jest zgodny ze schematem przedsiębiorstwa. „Solidarność” uważa za absurd uzależnienie kontrolerów od dyrektora technicznego i wypłacanie im premii od stopnia sprawności samochodów. Z tej różnicy poglądów nic nie wynika.

**Zatrudnić radcę prawnego, odwoływać się w sporach do sądu w Zamościu (nie w Lublinie)** — to lubelska dyrekcja zlekceważyła.

**Właściwe traktowanie i poszanowanie pracowników przez dyrekcję zakładu.** Chodziło, wyjaśnia Kowalski, o dyrektora naczelnego. Dyrektor zwykł był mawiać „jak ci się nie podoba, to się zwolnij” ale już

przestał. Są za to, jak się okazało w godzinę później na zebraniu, pretensje do dyrektora technicznego oraz jest sprawa Tadeusza Szumiły i Andrzeja Turosa, zahaczająca również o ten punkt, ale o niej później.

**Zobowiązanie dyrektora zakładu do przestrzegania wszystkich słusznych postulatów załogi.** Nieszczęśliwe sformułowanie tego punktu spowodowało, że trudno go dziś cenić, a bywa różnie.

**Terminowe wynagradzanie kierowców za oszczędność ogumienia i paliwa.** — Za paliwo płacą, za gumy nie. To trzeba szybko załatwić zapowiada dyrektor.

**Zatrudnić więcej mechaników a w rachubie płac posadzić ludzi, którzy się na tym znają** — załatwione. Rozliczanie trwa mimo to dłużej niż dwa tygodnie.

**Koksowniki w zimie były, ciepła woda też.** Załatwione.

**Co do węgla to wojewoda anulował zmniejszenie przydziałów, za to nie wydają wszystkiego i trzeba jeździć dwa — trzy razy.**

**Nadmierna fluktuacja załogi wyjaśniona,** wyniki analizy wisiały na tablicy.

**Wydzielić fundusz na pożyczki rozwojowe dla młodych małżeństw.** Nie ma z czego, chociaż w „Transbudach” na Śląsku są pożyczki i to bezzwrotne. Jak załatwiać — nie wiadomo.

**Pieniądze z funduszu socjalnego przekazywane do Lublina (nie wykorzystane) oczywiście przepadły ale teraz zostają w przedsiębiorstwie jako własność załogi.** Premia dyrektorów nie była od tego uzależniona Nie wiadomo tylko, dodaje sekretarz Kantor, czemu do wykazów trzeba wpisywać pełny koszt na przykład kupionych biletów, kiedy połowę płacą pracownicy.

**Za wożenie żwiru na stadion kierowcy, pracujący na dwie zmiany, dostali po interwencji po kilkaset złotych zamiast obiecanych dwudziestu pięciu tysięcy w sumie.**

**Dopłata do obiadów** jest. Jeść można w stołówce sąsiedniego przedsiębiorstwa.

Ostatni postulat brzmiał: **Wybór Rady Zakładowej, ponieważ dotychczasowa nie reprezentowała godnie interesów pracowniczych** i załatwił się sam w sposób naturalny.

Statystyka spełnienia tych postulatów nadaje się do zbijania argumentów tych „odnowicieli” naszego życia, którzy twierdzą, że odnowa poczyniła znaczne postępy. Dwadzieścia cztery postulaty były adresowane do dyrekcji zakładu. Zrealizowano dziesięć całkowicie, dziesięć częściowo (w większości, jeśli wierzyć dyrektorowi, będą dokończone), a cztery nie doczekały się spełnienia do dziś, co najlepiej skwitować, jak przed rokiem, pytaniem: dlaczego? Spośród pozostałych dwa straciły aktualność, dwa załatwiono inaczej niż wtedy chciała załoga.

Poza zakład, wyżej (do wojewody, przedsiębiorstwa w Lublinie, do zjednoczenia czy w ogóle do władz centralnych) było skierowanych szesnaście postulatów. Z tych spełnienia doczekał się jeden! (wynagrodzenie za wolne soboty). Dwa załatwiono — częściowo. Trzydzieści spośród szesnastu postulatów adresowanych ponad zakład nie doczekało się spełnienia. Powodów nie trzeba chyba wyklądać, bo każdy je zna.

W zakładzie odnowa postępuje opieszale. Nie ma usprawiedliwienia dla zaniedbania większości postulatów adresowanych do dyrekcji. „Solidarność” zajęta bieżącymi sprawami doprowadziła wprawdzie dyrektorów przed paroma miesiącami do zupełnej rezygnacji (zamierzali zwolnić się z powodu niemożności współpracowania z „Solidarnością”) o postulatach zaś jakby zapomniała. Przedstawiono je załodze dopiero 16 lipca br, na ogólnym zebraniu. Za to z dyrekcją współpracuje się dość dobrze, na zasadach partnerstwa.

**Przykrym zgrzytem jest zatarg z dyrekcją dwóch pracowników: Tadeusza Szumiły i Andrzeja Turosa, do niedawna kontrolerów technicznych. Szumiło ma się zwolnić. Nie chcieli go kierowcy, bo nazbyt drobiazgowy. Liczniki, paliwo, karty drogowe — źle jest, kiedy ktoś zaczyna dokładnie pilnować. Nie jest również dobrze, kiedy ktoś powiadamia nadrzędną dyrekcję w Lublinie oraz zjednoczenie w Warszawie o niepotrzebnie zdemolowanych samochodach, przeznaczonych na złom zamiast do naprawy, o bałaganie w organizacji pracy, o pustych przebiegach samochodów i przypadkach pijaństwa kierowców tolerowanych przez dyrekcję, o wysyłaniu na ulice samochodów zakwestionowanych przez kontrolę, co skończyło się np. urwaniem przyczepy od pędzącej wywrotki (na szczęście poza miastem) itp. Nadrzędne dyrekcje zbadaly, uznajac częściowo potwierdzenie zarzutów, ale Szumiło ma odejść. Turos zaś został mechanikiem.**

Szumiło ma przegrać, bo chciał praworządności i porządku. Jest na rękę dyrekcji, że on odchodzi — powiedział na zebraniu wiceprzewodniczący Rogala. Sprawa Szumiły i Turosa też nadaje się do mierzenia odnowy.

**Ile to w sumie procent?**