

swóich uprawnień. Ze
wstępnych ustaleń wynika,
iż osobom zajmującym kie
rownicze stanowiska w ad
ministracji państwowej
wracano upominki o war
● **Dokończenie na str. 2**

W rocznicę wyzwolenia Kołobrzegu

Wzorą w przeddzień rocznicy wyzwolenia miasta, przed pomnikami i na cmentarzu wojennym w Kolożegu – za cegiełkę warty honorować na grobach poległych żołnierzy złożono kwiaty. W godzinach popołudniowych na cmentarzu w Zielieniewie odbył się Apel Poległych.

W Muzeum Oręża Polskiego otwarto wystawę.

(RAP)

Jubileusz

prof. P. Perkowski

Wzrost Tełmicha i rzeczy pro-
gnozy. Wzrost Tełmicha i rzeczy
przeznany mu przez Rade Państwa
dyplom „Zasłużonego Nauczy-
ciela PRL”. Min. Tełmicha
przeakażać P. Perkowskiemu w
imieniu własnym oraz premie
ra — gen. Wojciecha Jaruzel-
skiego, słowa uznania dla jego
niezwykłej i skutecznej pracy
na polu polskiej i światowej kul-
tury, najwzajemniejszego szacunku
walecznego znakomitemu arty-
ście i podziwu dla działalności
organizacyjnej jublata.

Wśród kierowanych przez
Piotra Perkowskiego placówek
instytucji nauczanych znaj-
dował się także Zespół

prekursorów”
poczynkowego w Mrago-
wie. Z materiałów Okre-

gówego Zarządu Dochodów Państwa i Kontroli Finansowej w Warszawie wynika, że koszt budowy tego ośrodka jest o ok. 8 mln dol. USA większy od ceny zawartej w ofercie z 1978 roku.

W Łodzi Prokuratura Wojewódzka prowadzi śledztwo dotyczące sfinansowania przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Handlu

trzymał syn jednego z członków dyrekcji. W Katowicach wszczęto postępowanie przygotowawcze w sprawie wybudowa-

ma drogi do prywatnej wili
w Ustroniu, będącej wła-
snością jednego z byłych
ministrów. Koszty tego
przedsięwzięcia wynoszą-
ce ok. 1,5 mln zł pokrył
Okręgowy Zarząd Lasów
Państwowych w Katowic-
ach.

(PAP)

„OSWIATA” we Wrzeszczu
przyjmuje zapisy na roz-
poczynający się dnia 19.03.
1981 r. kurs specjalistyczny

formacje: Wrzeszcz War-
mieskiego 4 tel. 41-21-82.
w godz. 7.30-19.30. K-1879

W Kwidzynie przyjmujemy
dodatkowo zapytania na kursy
przebiegnięcia w Warszawie i
zawodach: sztolarz, beton-
narz, murarz, debla, de-
karz, blacharz, stolarz,
montaż instalacji c.o., ku-
charz oraz kursy malej
gastroonomii, spawania sa-
zowego i elektrowzorno na
sacz, c. 129.

W Kwidzynie, Parko
wa 5 tel. 37-16, wew. 8.
K-1892

RÓŻNE

PRZELIMINARNE WSPÓLNOŚĆ
dla dostawienia wyposażenia
został elektronicznie ogłoszony
w Gdyni. Oferty 2305.
UPL 81-300 Gdynia 1.

ZAKŁAD Szkutnictwa w
Lubawie k. Kolbuda oferu-
je nowe łodzie wiosłowe i 23
łódki, typ „Jolka”
długość 3,5 m szerokość
0,30 m, ciężar 33-35 kg. Ło-
dki można przerzucić na
baszki, kano, samochody
osobowe, w tym także
na Flacie 129. G-3843

WYKŁINOWANIE lakiero-
wanie. Tel. 41-15-13. G-3882

POMIĘSZCZENIE nadeśla-
nie dla prowadzenia dzieł
bielności, produkcyjnej (ko-
nstrukcyjnej) i w tym tak-
że. Wzajemne w dzierżawę.
Oferty: UPT Gdynia 27.
skrytka pocztowa 11.
S-2765

PRZYMJE współpółka

BEZKURZOWE cyklonowa

3.	Kielcow. Tel. 32-07-73.	G-7214
4.		
5.	DRZWI harmonijkowe. Kar-	
6.	niarska, tenciarzka drzewi	
7.	zabezpieczanie. Wzrosty. 3c	
8.	ltechniczna 94 tel. Krzycz-	
9.	nosławski 41-84-01. 6073.	
10.	8-10.	G-8231
11.		
12.	NAPRAWA lodówek entre-	
13.	żarkowych. Tel. 31-24-28	
14.	(sklep).	S-105
15.		
16.	ZALUZYJE kolorowe. Tel.	
17.	51-25-36.	G-6007
18.		
19.	PRZEPROWADZKI. Tel.	
20.	41-60-04.	G-5148
21.		
22.	TV kolor — naprawa. Tel.	
23.	51-01-35.	G-8377
24.		
25.	TAPETOWANIE. Telefon	

Samorządowy filar demokracji

RZADZIC się samemu, w swoim państwie, sprawiedliwym społecznie i demokratycznym, było ideałem polskiego świata pracy, starszą od Polski Ludowej. Oto najkrótsza z możliwych faktów tego dokumentacja.

„Polska Partia Robotnicza wysuwała hasło znacjonalizowania wielkiego przemysłu i oddanie go pod kontrolę komitetów fabrycznych. Polityczna władza narodu musi być połączona z gospodarczym władaniem narodem i państwem. Bez tego nie ma demokracji, a pozostaje tylko jej frazes”. (Jesień, 1943 r.).

„Przedsiębiorstwa państwowe, gospodarujące powierzona im częścią mienia ogólnonarodowego, realizują w sposób planowy zadania gospodarcze i planowe. Załogi przedsiębiorstw uczestniczą w zarządzaniu przedsiębiorstwami”. (22 lipca 1952 r.).

„(...) Rada robotnicza za rządzą w imieniu załogi przedsiębiorstwami będącymi własnością ogólnonarodową”. (19 listopada 1956 r.).

„Uczestniczenie załogi w zarządzaniu przedsiębiorstwem państwowym jest w myśl art. 13 Konstytucji PRL prawem załogi (...). Załoga powinna uczestniczyć w zarządzaniu przedsiębiorstwem i pośrednio, przez wybrane organa kolegiatny, który odpowiada przed załogą i który załoga może odwołać w całości lub w części. Organa wybrane przez załogę jako organa samorządu załogi podlegają tylko załogom”. (12 marca 1981 r.).

u podstaw Manifestu Lipcowego. Następny pochodzi z Konstytucji, ściślej — przytacza w pełnym brzmieniu jej art. 11 p. 1 oraz art. 13. Trzeci przypomina postanowienia dwu pierwszych artykułów Ustawy o Radach Robotniczych — aktu uprawnienia państwowego, przygotowanego przez zespół X Komisji ds. Reformy Gospodarczej. Od komitetów fabrycznych po rady pracownicze mamy więc przez 38 lat jedną i tę samą koncepcję funkcjonowania ustroju socjalistycznego zafundamentowanego na zasadzie samorządności. Mamy więc, bo podniesienie tej zasady do najwyższej konstytucyjnej normy prawnej. Ale i to jeszcze nie wszystko. W chwilach kolejnych przesileni politycznych gwałtowny ruch żądań milionów obywateli doprowadził wielokrotnie, że idea samorządności socjalistycznej stanowi podstawę ogólnonarodowej wizji państwa sprawiedliwego, demokratycznego i humanistycznej koncepcji życia.

Zbigniew Jurkiewicz

Jak się już zapewne wszyscy zorientowali — jest cytatem z preambuły projektu ustawy o samorządzie załogi przedsiębiorstwa państwowego, przygotowanego przez zespół X Komisji ds. Reformy Gospodarczej. Od komitetów fabrycznych po rady pracownicze mamy więc przez 38 lat jedną i tę samą koncepcję funkcjonowania ustroju socjalistycznego zafundamentowanego na zasadzie samorządności. Mamy więc, bo podniesienie tej zasady do najwyższej konstytucyjnej normy prawnej. Ale i to jeszcze nie wszystko. W chwilach kolejnych przesileni politycznych gwałtowny ruch żądań milionów obywateli doprowadził wielokrotnie, że idea samorządności socjalistycznej stanowi podstawę ogólnonarodowej wizji państwa sprawiedliwego, demokratycznego i humanistycznej koncepcji życia.

W obliczu takiej sytuacji trudno nie postawić co najmniej dwu pytań o charakterze generalnym:

Po pierwsze — dlaczego, a właściwie — w czym interesie tak długo ograniczano, że aż wbrew Konstytucji zlikwidowano w przeszłości wszelką samorządność obywatelską?

I po drugie — czego trzeba, żeby wreszcie otworzyć drogę powszechnym żądaniom ludzi pracy i obezwładnić siły wywłaszczające ich z podstawowej zdobyczy socjalizmu — z prawa do „władania narodowym majątkiem”?

W odpowiedzi na pierwsze pytanie wystarczyło ogólnikiem o postępującym wywłaszczeniu się aparatu władzy i coraz drastyczniejszym rozbieganiu się jego wewnętrznych egoistycznych interesów z wolą, celami i potrzebami ludzi pracy. Na użytek praktyczny wystarczy jednak stwierdzić, że ten mo nopolistyczny w strukturze i despotyczny w formie system kierowania sprawami publicznymi zdyskredytował sam siebie tak doszczętnie i został zaprzestowany przez klasę robotniczą tak zdecydowanie, że dalej funkcjonować nie jest już w stanie. Nawet jeśli nie, którzy jego eksponenti ciągle jeszcze nie zdają sobie z tego sprawy.

W odpowiedzi na drugie pytanie trzeba dla urzeczywistnienia ideału rzeczenia się samemu, na swoim i dla siebie? Filarów modelu takiego systemu ludzkości musi być kilka, ale wśród nich pierwszy to prawo ludzi pracy do samodzielnosci w sferze obywatelskiej, w gospodarce, w nauce i technice, w kulturze, w formowaniu stylu życia gościnnego, twórczego, równych

szans dla wszystkich. Gospodarka, która stworzyć ma niezbędne po temu środki, musi mieć priorytet, — stąd najważniejsza jest samodzielność jej podstawowych komórek — przedsiębiorstw produkcyjnych. Pod dyskusję społeczną oddany został ostatnio projekt ustawy konstruującej ten filar. Trzeba się weń wczuć, wmyślić, z całą wnikliwością go zanalizować i zabrać w sprawie głos. Daje ten projekt rzeczywistą samodzielność, czy częściową? Idzie o nieśmiertelną drogę, czy kluczy? Tworzy system zdolny do spełniania naszych celów, czy pozostaje mieszkanką nowego ze starym, samodzielności z biurokracją?

DRUGIEMU filarowi: na imię prawo obywateli do zarządzania powierzonym im mieniem ogólnonarodowym, oddanym ich pieczy rejonem kraju, sferą spraw socjalnych, bytowych, duchowych. W dyskusji społecznej mamy aktualnie gruby pakiet projektów ustaw zmierzających do zbudowania całego systemu samorządności w mieście i na wsi. Wśród nich na czoło także wysuwa się aktualna ustawa o samorządzie załogi przedsiębiorstwa. Wciąż znowu pytanie: czy projekt daje załogę pełnię możliwości samorządności w zakładzie? Czy trafia się jej interesy z interesami ogólnonarodowymi, a jeśli nie, to jak winien to czynić? Czy jesteśmy gotowi wziąć na siebie to zadanie wraz z całą odpowiedzialnością, wszystkim obciążeniami, a ponadto — koniecznością przetrzymania twardego oporu po drodze? I jeszcze — jak to sprząć z samorządnością terytorialną, organizacyjną społeczną, spółdzielczą?

„W marcu jak w gromcu” powiada przysłowie — i rzeczywiście: siąpi deszcz, to znowu śnieg pada, kilka dni ciepłych kończy się ochłodzeniem, i tak w kółło. Ale gdy świeci słońce, czuje się już prowadzący wiosnę, nawet jeśli wlewy opadają na Gubalówce, a wokół nas ćwiczy z zapamiętaniem tłumy narciarzy.

Na zdjęciu: schronisko nad Morskim Okiem oblegające marcowi turyści.

CAF — Teodor Walczak

Z wejherowskiego „Neptuna”

O planach produkcji i sprawach załogi

CHCESZ dowiedzieć się prawdy o butach — idź do kowala. W wejherowskim przedsiębiorstwie Nadmorskich Zakładów Przemysłu Skórzanego „Neptun” szefem zakładowej „Solidarności” (do której należy prawie 100 proc. załogi) jest właśnie kowal Tadeusz Gondke. Zastanawiając się nad jakąś kwestią powstającą w Wejherowie butów strzela do ciebie...

— Najlepiej to umarłom buty szyc. Nie ma żadnych reklamacji i pretensji, że niemożne czy spartaczane...

— Polowa z tych, co czekali na nowy zakład, już powymierali, a my ciągle tu węgujemy. Lokalizacja w samym centrum miasta nie może być przedłużana w nieskończoność. I my miastu szkodzić i ono

nam w tym miejscu nie może dać żadnej możliwości rozwoju. Oczywiście, są gotowe plany rozbudowy, jest nowa lokalizacja, ale to nie wystarczy. Chcemy, by w końcu zjednoczenie powie działało nam wyraźnie, czy czeka nas likwidacja, czy też zakład będzie rozbudowywany i kiedy. W tej chwili jednak musimy zabrać się o rzecz najważniejszą...

Ostatnio na przykład magazynie przy ulicy Niskiej obniżono normy składowania o 50 proc., bo obiekt groził zawaleniem. Ale, powtórzmy, nie chodzi tylko o warunki pracy, rozproszenie produkcji i zaleca się ogromnie powiększyć koszty transportu wewnętrznego. A buty, żeby były tańsze, każdy chciałby.

Przed wszystkim, żeby buty były...

Aleksandra Łoś

— Buty są, ale nie takie jakich szukamy — włącza się do dyskusji Tadeusz Tarnowski, kierownik działu utrzymania ruchu. — To niby to samo, ale jednak nie, bo przecież od nas samych zależy, by były lepsze niż są. Może nawet jeszcze bardziej, by były modne. Przecież przywaciarze robią nieraz gorzej, ale wiedzą co modne, czego poszukuje się najbardziej i tym nas bija. Czyja to wina? Chyba głównie projektantów. Nasi projektanci muszą uwzględnić jednak prócz wymogów mody także możliwości wykonawcze poszczególnych zakładów, ich wyposażenie maszynowe. Ci ludzie powinni czasem zajrzeć też i do garbarni, by zobaczyć z czego będzie się później seryjnie produkować. Studia nad włoskimi żurnalami to nie wszystko.

Przyznam, że z racji ostrej „wewnętrznej” krytyki projektantów tym razem odstąpiłam od swojego stałego punktu w rozmowach z producentami obuwi. Usiłowałam nawet kłócić, bo to surowiec zły, i park maszynowy przestawiały itp. Była to jednak obrona mizerna, jako że i bez większego przekonania podjęta. Projektanci odpowiedzialni za wygląd naszego obuwi, choć prawda, że nie tylko oni, które to stwierdzenie absolutnie ich nie rozgrzesza. Być może po wprowadzeniu reformy

gospodarczej produkcji to staną w końcu zmuszeni do większego zainteresowania się wypuszczanym przez siebie na rynek produktem finalnym, a nie tylko procentami wykonania planu.

Na razie jako zjawisko pozytywne odnotować należy, iż roczny plan ustalony jest w samych zakładach i ma znamiona realności. Mówi zastępca dyrektora do spraw technicznych wejherowskiego „Neptuna” Henryk Sikora:

— Od kilku lat dostawaaliśmy odgórny plan wykonania — 700 tys. par butów rocznie i od lat, regularnie planu tego nie wykonywaliśmy. Plan bowiem tworzono, obliczając potrzebę by rynkowe, wielkość tej produkcji przez liczbę zakładów w kraju, a wynik przeliczono do wykonania, nie licząc się z możliwościami produkcyjnymi. Jak wykazuje wieloletnia praktyka nasze możliwości zamknęły się w granicach 620-650 tys. par i taki właśnie plan przysyłaliśmy na rok bieżący. Jest nawet możliwość przekroczenia go i to wydaje się bardziej mobilizujące niż świadomość, iż narzuconego planu nie da się wykonać, niejasne jest tylko ile do planu zabraknie.

Z 435 tys. par butów męskich tegorocznej produkcji 270 tys. skierowanych zostanie do Związku Radzieckiego, pozostała część zaplanowanej ilości — 215 tys. par to trzewiki dziecięce. Z doświadczeń pierwszych miesięcy roku wynika, że plan istotnie ustalono we właściwych granicach. Nie będzie kłopotów z jego wykonaniem, jeśli rzecz jasna, nadal utrzymać się będzie dotychczasowe zaopatrzenie w surowce.

Oddajmy jeszcze na zakończenie głos przewodniczącemu komisji zakładowej NSZZ „Solidarność” T. Gondkowi. Mówi o założeniach tegorocznej produkcji:

— Jest na poziomie ubiegłego roku, co bynajmniej nie oznacza, że zanizano go, lub jak się to mówi jest mało ambitny. Przecież będziemy mieli dłuższy okres remontu maszyn i 38 wolnych sobót, a więc trzy razy tyle co w ubiegłym roku. Plan zrobimy na pewno, bo jak trzeba będzie to ludzie przyjdą i w wolną sobotę.

Troską szefa zakładowej „Solidarności” są jednak przede wszystkim sprawy bytowe pracującej załogi i do nich wraca na zakończenie:

— Pojedynczy zakład nie jest w stanie sprostać wszystkim potrzebom swych pracowników. Dlatego chcemy w Wejherowie utworzyć Międzyzakładową Komisję Porozumiewawczą. W jej skład wejdą przedstawiciele 44 wejherowskich i okolicznych przedsiębiorstw. Łatwiej nam będzie chyba pewne sprawy załatwić, silniejsi będziemy w rozmowach z lokalnymi władzami. Chodzi o takie sprawy np. jak dyżury przedszkoli w wolne soboty, praca miejscowego handlu, budowa bezkolizyjnego wiaduktu w Wejherowie. Wiele wejherowskich zakładów przez dwa lata postanowiło sfinansować adaptację przedszkola. Pieniądza przekazano, a o przedszkolu ani widu ani słychu. Tu chodzi o interes wielu pracowników i wspólnie chcemy go bronić.

Ada Bałucka

Nadal „króluje” dorsz

Dowodem na to, że nadal na łowiskach bałtyckich „króluje” DORSZ jest to, co znajdujemy w sklepach rybnych i samach prowadzących działy rybne. Otóż przed kilkoma sklepami CR (np. przy ul. Starowiejskiej w Gdyni) są stoiska z wyłożonym dorszem świeżym, mrożonym i filetowanym, natomiast w samach cięszą się dużym powodzeniem stosunkowo tanie wyroby gdynskich i gdańskich Zakładów Rybnych w małych plastikowych pudełkach: rolada z dorsza, dorsz opiekany w occie, dorsz w galarecie, bigos rybny itp.

Także ostatnia informacja uzyskana w helskiej „KODZE” wskazuje na to, że „żniwa dorszowe” jeszcze trwają, choć wydajności dobowa są już zróżnicowane. Mianowicie kutry „Kogi” wydławiają od sześciu do 14 ton dorszy na dobę. Są one oceniane nadal jako dobre. Od początku roku rybacy tego amatora odwołali ok. 8 ty sięcy ton dorszy, zasilał handel w głębi kraju.

— Z transportem w tym roku nie ma żadnych kłopotów — stwierdza dyr. „Kogi” L. Błaszczak — natomiast przedsiębiorstwo dokucza niedobór skrzyń, zwłaszcza drewnianych. Do kładniej chodzi o to, że na stopęj duże załogi w ich obróbie, skrzynki bywają zamrożone w detalu, za wolno powracają do portu, a ryba czeka. Gdyby nie to, że bardzo dobrze zorganizowana jest współpraca na łowiskach bałtyckich z trawlerami-przebiegami mi armatorów dalekomorskich „Dajnoru”, „Odry”, „Gryfa”, byłyby kolizje z zagospodarowaniem naszych połowów. A tak oddajemy dorsza na bazy, których w marcu operuje na Bałtyku aż osiem. M. L.

Radary dla małych jednostek

W Centrum Naukowo-Produkcyjnym Elektroniki „Unitra-Radwar” opracowano konstrukcję dwóch nowych typów radarów na wigających przenośnych dla małych kutrów rybackich i jednostek rolnictwa morskiego, łodzi motorowych, jachtów i innych statków żeglują przybrzeżnej. Są to radary typu SRN 206 i SRN 2061.

Rozwiązania konstruktorów z „Unitry-Radwaru” mają wiele zalet, spośród których wymienić należy niewielkie wymiary i ciężar całego bloku nadawczo-odbiorczego wynoszący zaledwie 38 kg. Nowe urządzenie nawigacyjne charakteryzuje się prostotą montażu i obsługi, dużą niezawodnością i stosunkowo szerokim zasięgiem zakresu obserwacji. (sta)

Stoczniowa współpraca

Od 15 lat Stocznia Im. Komuny Paryskiej prowadzi współpracę ze Stoczną Varnovską w Warne-muende. Ostatnio podpisano zostało między obu stronami porozumienie przewidujące tę współpracę o następny rok. Obejmuje ona głównie wymianę doświadczeń techniczno-produkcyjnych między stoczniami z Gdyni i Warne-muende oraz z zakresu spraw socjalnych, do których należą m. in. wymiana miejsc czasowych dla stoczników. (sta)

KSIĄŻKI nadesłane

J.B. England: Metody doświadczalne fizyki (Jawrowe), wyd. I, str. 647, cena 180 złotych.
Wiesław Kielar: Anus Mundi. Wydawnictwo Literackie, wyd. III, str. 454, cena 10 zł.
Zofia Lorentz: Na niby i na prawdę. Wydawnictwo Iskry, wyd. II, str. 260, cena 30 złotych.
Ludwik Królowski: Wzrost współczesnej swiaty (Planeta wybrane), Książka i Wiedza, wyd. I, str. 185, cena 50 zł.
Bolesław Drobnier: Wybór prac z artykułów. Książka i Wiedza, wyd. II, str. 328, cena 80 zł.
Kazimierz Kaczmarski: Oni szturmowali Berlin. Książka i Wiedza, wyd. I, str. 165, cena 25 zł.
Władysław M. Turski: Nie samą informacją, Państwowy Instytut Wydawniczy, wyd. I, str. 210, cena 30 zł.
Marian Czerwinski: Profile kultury. Wiedza Powszechna, wyd. II, str. 175, cena 19 zł.
Ada Czerwinski: Polityka kształtowania środowiska. Wiedza Powszechna, wyd. I, str. 215, cena 28 zł.
M. Mirowski: Zarys geobiochemii i chemii rolniczej. PWN, wyd. I, str. 420, cena 40 zł.
Główna Komisja Państwowa ds. Ochrony Środowiska: Ochrona środowiska. Książka i Wiedza, wyd. II, str. 455, cena 80 zł.
Marian Sztybel: Johann Wolfgang Goethe. Wiedza Powszechna, wyd. I, str. 315, cena 40 zł.

Nonsens na polach - drożej w sklepach

TA sama produkcja czysta — najlepszy miernik efektywności w rolnictwie — wyniosła w tymże 1979 roku w PGR plus 2705 zł, w rolniczych spółdzielniach produkcyjnych plus 2839 zł i w gospodarstwach indywidualnych plus 13 582 zł.! Równocześnie jednak roczny dochód jednego zatrudnionego w PGR wyniósł 67 080 zł, a w gospodarstwach indywidualnych 53 730 zł. Wysokość dochodu na jednego zatrudnionego w RSP była wyższa niż w PGR, a w tzw. zespolonych gospodarstwach rolnych SKR — zbliżona do dochodów zatrudnionych w PGR. Podaje te wielkości, by zwrócić uwagę na jeden z ważnych czynników kosztów produkcji w gospodarstwach gospodarczych. O kilkanaście procent niższe dochody rolników indywidualnych (od dochodów osiaganych w gospodarce uspołecznionej) to jednak niecała różnica. Chłop ze swego dochodu pokrywać musi jeszcze inwestycje. A podejmują ich sporo, jeśli przez całą dziesięciolecie — mimo tylu przeciwności — jeszcze jako tako prosperuje.

Gdzie leży główna przyczyna tej różnicy w osiągniętych efektach? Czy tylko w owym dotowaniu do produkcji końcowej zwalniających w gruncie rzeczy załogi i kierownictwa gospodarstw uspołecznionych od troski o jak najtańszy, a więc efektywny przebieg procesów produkcyjnych?

W jednym z PGR obserwowaliśmy przed dwoma laty zbior zboża nasienionego. Polgocenie z Warszawy było jednoznaczne: kosić, choć — jak na ziarno siewne — zboże to nie było jeszcze w pełni dojrzałe. Po zbiorach, dokonanych kombajnami, okazało się, że to, co zebrano, nadaje się tylko na paszę. Strata tego PGR przekroczyła milion złotych, ponieważ areal owego zboża nasienionego był dosyć duży.

Czy takie postępowanie jest w ogóle do poniesienia w gospodarstwie indywidualnym? Powie ktoś, że to tylko centralne, biurokratyczne, dyktowne zarządzanie rolnictwem jest przyczyną zła, a nie rodzaj sektora. Owszem, ale prawdą jest, że rolnictwo, że gospodarstwa rolne nie znosi rozdzielenia decyzji od wykonania. Indywidualny rolnik sam podejmuje decyzję i sam ją wykonuje. W dobrze prowadzonym gospodarstwie uspołecznionym można również dojść do takiej metody kierowania pod warunkiem, że zapewni mu się całkowita samodzielność ekonomiczna, pozostawi na pełnym roz-

Jak podaje Główny Urząd Statystyczny w interesującym opracowaniu pt. „Rolnicza produkcja globalna, towarowa, końcowa i czysta w latach 1960—1979”, było w polskim rolnictwie bardzo dużo przykładów absolutnego nieleczenia się z kosztami produkcji, ignorowania efektywności wytwarzania żywności. Dlaczego? Otóż przez całe lata przeważały kryteria organizacyjne — doktrynalnego kształtowania i oceniania produkcji żywności w naszym kraju. W szerszym okresie „kolejowej” ekonomiki i społeczno - produkcyjnej praktyki w rolnictwie, produkcja czysta, a więc ta, która jest wliczana do dochodu narodowego w tzw. zespolonych gospodarstwach rolnych Spółdzielni Kółek Rolniczych wyniosła za 1979 rok minus 10 407 zł z jednego hektara. A więc społeczeństwo do każdego z ponad pół miliona hektarów należących do SKR, dopłacało po 10 407 zł!

W rachunku gospodarczym, gwarantując dotację na proces produkcji. Taką dotację należałoby zapewnić również gospodarstwom indywidualnym.

Marnotrawstwo uprawo mocnione tym, że ktoś

Adam Orłowski

tam, gdzie tam podejmują za załogi i kierownictwo przedsiębiorstwa rolne decyzje, mniej razi, zdaje się być łagodniejsze, nie mobilizuje ludzi. W razie czego — winna jest „góra”, bo tak zdecydowała. Równocześnie dotacje na zagospodarowanie państwa zapewnia. Pasze,

toż, miał zająć się tylko chowem bydła i przede wszystkim produkcją roślinną, w tym głównie produkcją zboża, do której mają dwa, najważniejsze warunki: duże obszary pól i dobre, ponad trzykrotnie większe niż gospodarstwa indywidualne, wyposażenie w technikę (w tym

głównie w kombajny). Dyrektywne metody zarządzania w sektorze uspołecznionym rolnictwa eliminują rolniczą gospodarność.

Znany teoretyk polskiego rolnictwa, prof. dr hab. Ryszard Manteuffel dowodzi, iż rolnik indywidualny podejmuje decyzję w ślad za nią odpowiedzialne działanie ocenia od razu, jaki będzie ich wpływ na wysokość jego dochodów na poziom życia jego rodziny, na możliwości zwiększenia produkcji i rozwoju gospodarstwa. Natomiast w sektorze uspołecznionym naszego rolnictwa wciąż jeszcze poszukuje się najsukuczniejszej formy premiowego motywowania pracy.

Tymczasem koszt produkcji litra mleka w PGR dawno już przekroczył 20 zł. Koszt produkcji kilograma żywności przekroczył znacznie 100 zł w uspołecznionych gospodarstwach rolnych. Przykładem wysokich kosztów produkcji — wynikiem nie tylko z systemu zarządzania, ale i z naturalnej tendencji do marnotrawstwa — można by mnożyć. Wskazują one nieuchronność zmian w polskim rolnictwie i na przyczynę zagładzającego nam głodu w oczu.

Wypodku ponoszą prawne konsekwencje. Autobusy PKS przewozić mogą bowiem tylko tylu pasażerów, ile jest miejsc siedzących, a najczęściej jest ok. 40. Jest to oficjalnie określone w dowodzie rejestracyjnym autobusu, przeznaczonym do kursów dłuższych niż miejskie środki lokomocji. Dlatego nie są przypuszczalne (nie posiadają uchwyty do trzymania) do przewozu pasażerów stojących.

— Przecież kierowcy chętnie przewoziłby wszystkich, bo taki jest sens ich pracy — powiedział mi przedstawiciel PKS. — I najczęściej zabierają pasażerów ponad normę. Tylko, że ludzie nie związani z naszym zawodem, nie wiedzą, że kierowca ponosi materialną odpowiedzialność za stan autobusu. Odpowiada za zniszczone wnętrza, połamane rezy. Ma też normę paliwa określoną na ilość kilometrów i pasażerów. Wiadomo, że im więcej ludzi zabierze, tym więcej spali, i za tzw. przepał potracą się pieniądze.

Pracownicy gdańskiego oddziału PKS doskonale wiedzą, że nie spełniają w pełni swoich zadań. Są jednak bezsilni, co podkreślają z gorzkością. Przede wszystkim mają zbyt skromny tabor. Szczególnie boleśnie odczuwają brak autobusów dużych („Ikorus”, „Jelcz”), brakuje części, akumulatorów, ogumienia. Jeździ się na łatach, a jeśli koryndę z punktu widzenia bezpieczeństwa pasażera. Autobusy po naprawie głównej (wykonawca: Elbląskie Zakłady Napraw Samochodowych), „wysiadają” po przejechaniu znacznie mniejszej liczby kilometrów od planowanej. Tabor gdańskiego oddziału PKS nie zaspokaja potrzeb województwa (liczy 195 autobusów łącznie z oddziałem kartuskim). Przedstawiciele oddziału, z którymi rozmawiałem uważają, że w innych województwach (centralnych i południowych) sytuacja nie jest tak skrajna.

Dodać muszę, że przez kilka dni po naszej rozmowie obserwowałam zachowanie pasażerów, które rzeczywiście często jest skandaliczne. Prawie zawsze jedna trzecia oczekujących usiłuje przepchnąć się przez barierkę, lub wcisnąć na czoło kolejkę. Wielokrotnie widziałam, jak kierowca chroni przednie drzwi przed napierającym z dwóch stron tłumem, a w tym czasie otwierano tylne drzwi dla kolegow, czekających w końcu kolejkę. Kierowca miał się wtedy po autobusie bezradny i wściekły.

Rozmawiałam także sporo o tym, że podróż niedojadającego pasażera uzależniona jest od „widzimy” kierowcy. Nie wiadomo, czy kiedyś, czy zechce zabrać pasażerów na tzw. miejsce stojące. Ci, którzy takich pasażerów zabierają, robią to wyłącznie na swoją prywatną odpowiedzialność i w razie

Okiem kierowcy autobusu

MOJE własne spostrzeżenia (oparte doświadczeniach jednego z czynników), dotyczące postaw i stylów kierowców autobusów PKS do pasażerów, a opublikowane w ubiegłym miesiącu („Za parawanu formelnej racji”, „Dziennik Bałtycki” z 26. 02. br.) wzbudziły protest kierowców i innych osób związanych z gdańskim oddziałem PKS. Aby przedstawić mi swój punkt widzenia spotkała się ze mną kilkusetosobna grupa pracowników PKS: kierownik dworca Krystyna Głuszyńska, dyrektor ruchu Elżbieta Kubiak, kierownik taboru Franciszek Warkusz, kierownik działu przewozów pasażerskich Jęży Ceynowa, z-ca dyr. ds. przewozów Henryk Jankowski, przewodniczący NSZZ „Solidarność” Roman Siuda oraz kierowcy: Marek Flis, Adam Ruwinski, Henryk Jęziński i Stefan Jakubik.

— Stwierdziła pani — usłyszałam — że człowiek nie traci czasu automatycznie praw pasażera pod warunkiem, że zachowuje spokój w autobusie. — Tymczasem sprawa nie jest taka prosta, gdyż z tymi ludźmi są poważne kłopoty. Robią awantury, zachowują się wobec nas i innych pasażerów napaściwie. Jesteśmy zdani wtedy na własne siły. Nikt z pasażerów nie wchodzi z interwencyjną pomocą. Zdoro się, że pilny nadzór nad autobusem i wówczas własnie my musimy wziąć się za sprzątnięcie. Dlatego nie będziemy niecierpliwie zabierać — oświadczone mi kategorycznie.

Pracownicy PKS są również niegospodarni nielaskawym stosunkiem do nich ze strony MO, powołanej do strzeżenia ludu i porządku. Na dworcu PKS w Gdańsku często zdarza się, że potrzebna jest pomoc mi-

jest także ciężka sytuacja jeśli idzie o zaplecze techniczne. Nowa myjka, którą oddział otrzymał w ubiegłym roku, od dawna jest niesprawną, korzysta się więc ze starej, archaicznej w wyglądzie i eksploatacji. Hala napraw mieści się w pomieszczeniu, w którym niegdyś było stołownię. Ogładając owe pomieszczenie zauważyłam, że stężenie spalin przekracza tam dopuszczalne normy. Za moją głowę (w porównaniu np. z elbląskim) i pilne są potrzeby jego rozbudowy.

Pisząc o tym wszystkim nie mogę pominąć jeszcze jednej sprawy. Otóż PKS (ok. 1 mln pasażerów w miesiącu) jest przedsiębiorstwem deficytowym. Jego wpływ w skali roku wynosił nieco ponad 76 mln zł, zaś koszty z tytułu eksploatacji 133 mln zł. Przedsiębiorstwo jest dofinansowywane z budżetu centralnego. Tymczasem koszt biletu miesięcznego w przeliczeniu na 1 kilometr równy jest 10 groszy. Do biletów miesięcznych nie dopłacają zakłady pracy, jak to ma miejsce w PKP. Ceny na bilety miesięczne są niezmienne od 1965 roku, na bilety z kasy od 1973 roku. Tymczasem znacznie wzrosły koszty autobusów, części zamiennych i napraw.

O biletach PKS można by jeszcze dużo napisać. Wziąwszy pod uwagę potrzeby podróźnych (większość z nich to ludzie dojeżdżający do pracy) i warunki pracy kierowców stwierdzić trzeba, że sytuacja jest poważna i wymaga pomocy. Pomoc ta jest tym pilniejsza, że pracownicy gdańskiego oddziału PKS uczciwie stwierdzają, że w sezonie wycieczkowym, kiedy jego obciążenie będzie jeszcze większe, sytuacja stanie się wręcz katastrofalna.

Ada Bałucka

Samorządność ⁷⁸⁾

zapisany w wystawie
zainteresowanych.

